

Tourisme et vélo en Île-de- France



© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

REPORTAGE

À vélo sur les routes d'Île-de-France

ANALYSE

Le cyclotourisme francilien : dynamiques, freins et potentiels

PROSPECTIVE

Comment changer de braquet ?

« Faire naître un nouvel imaginaire de l'Île-de-France avec le tourisme à vélo »

Le vélo a le vent dans le dos en Île-de-France. Pérennisation des coronapistes, déploiement de deux réseaux cyclables, le RER Vélo et le Vélopolitain, adoption du plan vélo métropolitain, succès du service de location de vélos électriques Véligo, inauguration de « la Seine à vélo », nouvelle véloroute entre Paris et Le Havre... Les exemples sont nombreux pour illustrer l'extension du royaume de la petite reine dans la région.

On part de loin. Dans les années 1970, l'usage du vélo à Paris est à son plus bas niveau : seulement 0,3 % des déplacements des Parisiens et 2 % des déplacements à l'échelle de l'Île-de-France, comme le rappelait [l'Institut Paris Region en 2020](#). Depuis, le vélo a su remonter la pente, et l'on ignore quel en sera le sommet.

Si elle bénéficie aux déplacements du quotidien, cette culture vélo n'est pas encore associée à la découverte du territoire francilien. D'abord parce qu'il est encore compliqué d'y circuler lorsque l'on est cycliste. Mais aussi parce que l'on méconnaît bien souvent ses richesses, à commencer par les espaces naturels. Dans une étude sur les loisirs des Franciliens publiée par le Comité régional du tourisme, 49 % des personnes interrogées confiaient ne pas bien connaître les lieux touristiques de la région. Un pourcentage particulièrement élevé que l'on imagine encore plus fort chez les non-Franciliens.

Parce qu'il est une incitation à sortir des sentiers battus, le développement du tourisme à vélo peut être l'occasion de décentrer le regard que l'on porte sur la région parisienne en valorisant les sites et les paysages en dehors de Paris, et ainsi proposer un nouvel imaginaire. Un récit dans lequel se sont plongés les journalistes d'Enlarge your Paris à l'invitation du Comité régional du tourisme et qui vous est conté tout au long de ces pages.

**Renaud Charles
et Vianney Delourme**
cofondateurs d'Enlarge your Paris

Carnets de voyages 4

La Véloscénie / À travers champs et forêts dans la campagne francilienne	6
La Scandibérique sud / De Paris à Fontainebleau sur l'une des plus longues véloroutes au monde	8
La Seine à vélo / Voyage à travers les décors insoupçonnés du Vexin	10
La Scandibérique nord / Mise au vert le long du canal	12
Le Loing en Seine-et-Marne / Un voyage au plus près de l'Île-de-France le long du Loing	14

Analyse 16

Guérir les coupures urbaines pour soigner les déplacements à vélo	17
Les aménagements cyclables du Grand Paris passés à la loupe	18
Vélo-train, une demande forte des cyclistes	19
« Dans le Grand Paris, les pistes cyclables sont déjà saturées »	20
« Le RER Vélo, c'est du jamais vu pour le vélo en Île-de-France »	21
Le vélo peut-il se développer hors des grandes villes ?	23
L'Aiguillage, rampe de lancement des cyclistes en Haute Vallée de Chevreuse	26
Le bikepacking, voyager à vélo sans forcément partir loin	28
La « Balade des trois forêts », un futur itinéraire pour relier Paris à Versailles	30
« Il serait bon d'accélérer l'homogénéisation des infrastructures cyclables »	31
La Seine à vélo, 150 km pour se familiariser avec les paysages franciliens	33
« L'enjeu est d'offrir les véloroutes les plus lentes de France »	35
Quand les vacances deviennent actives	37
Quand les gares ouvrent leurs portes aux initiatives locales	38
« En grande couronne, Airbnb contribue positivement au tourisme local »	40

Prospective 41

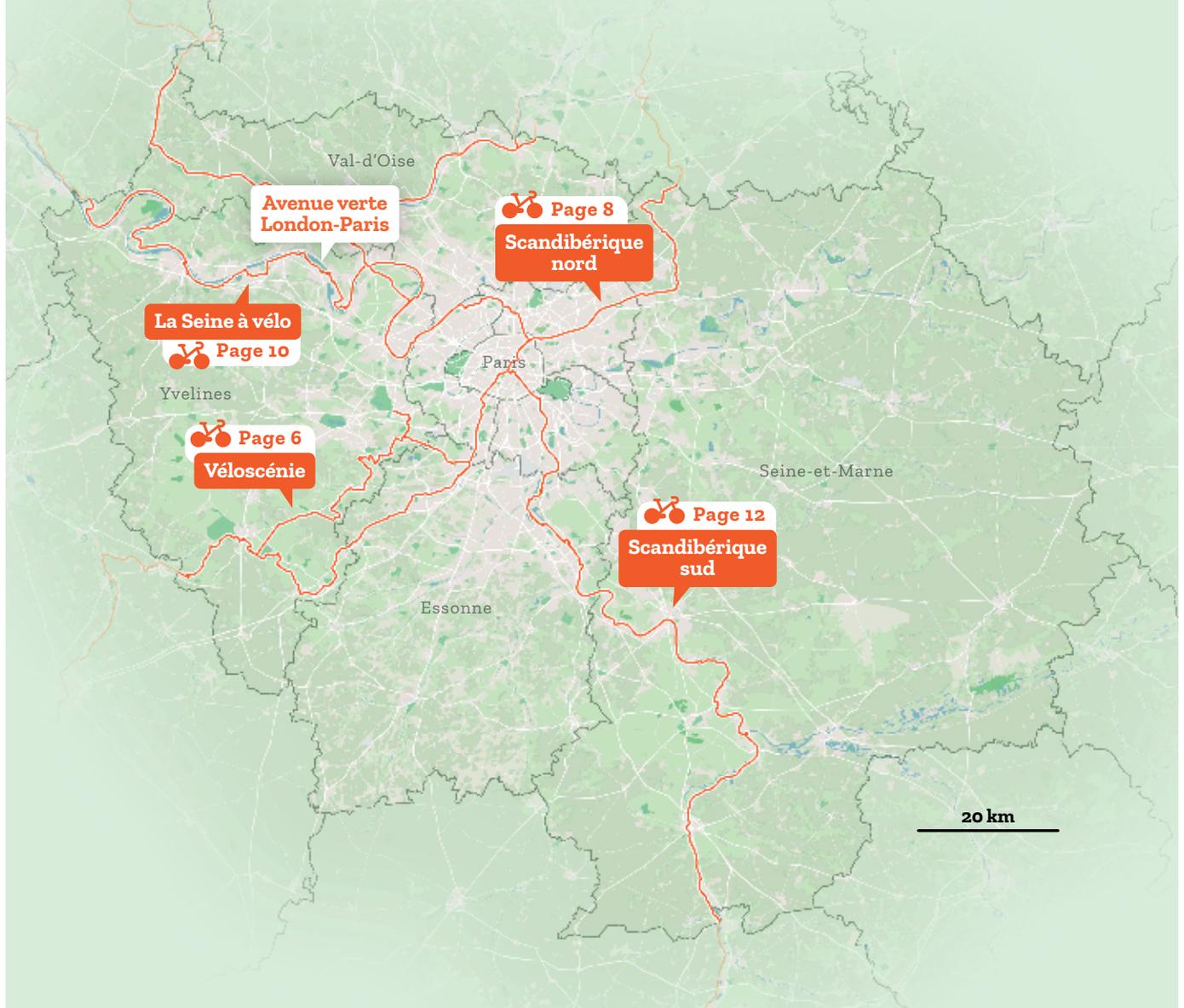
Renforcer la signalétique et l'information	42
Résorber les discontinuités cyclables à l'échelle de la région pour une meilleure circulation des cyclistes	43
S'inscrire dans une démarche de bien-être	44
Développer l'intermodalité vélo-train	45
Développer l'économie touristique par des parcours de cyclotourisme	46
Créer un événement annuel d'envergure autour du tourisme à vélo	47
Dessiner la Francilienne du vélo	48

À vélo sur les routes d'Île-de- France



Avec quatre parcs naturels régionaux représentant 27 fois Paris et des forêts publiques s'étendant sur l'équivalent de 91 000 terrains de foot, l'Île-de-France est plus verte qu'on ne l'imagine. Elle est aussi parcourue de fils d'Ariane comme le canal de l'Ourcq, la Seine et le canal du Loing. Autant de paysages à découvrir à vélo.

630 kilomètres de véloroutes



La Seine à vélo 420 km

entre Paris, Le Havre
et Deauville,
dont 150 km
en Île-de-France

laseineavelo.fr

Véloscénie 450 km

entre Paris et le
Mont-Saint-Michel,
dont 150 km
en Île-de-France

veloscenie.com

Scandibérique 5 000 km

entre Trondheim (Norvège)
et Saint-Jacques-de-
Compostelle (Espagne),
dont 170 km
en Île-de-France

scandiberique.fr

Avenue verte London-Paris 470 km

entre Paris et Londres
(Royaume-Uni),
dont 160 km
en Île-de-France

[avenueverte
londonparis.com](http://avenueverte
londonparis.com)



53 km

 DÉPART
Versailles

 Parc naturel
régional de la Haute
Vallée de Chevreuse

 ARRIVÉE
Rambouillet

 Forêt
domaniale de
Rambouillet

 Yvelines
Essonne
Saint-Rémy-
lès-Chevreuse

3 km



À travers champs et forêts dans la campagne francilienne

À seulement 10 km à vol d'oiseau du périphérique, la « Véloscénie » nous emmène sur 50 km entre Versailles et Rambouillet à la découverte des paysages du Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse.

L'Île-de-France est une région qui cache bien son jeu. Avec 50 % de terres agricoles et 25 % d'espaces boisés, elle est loin de l'image que l'on peut s'en faire. Pour en avoir le cœur net – et les yeux aussi –, il suffit de prendre le départ de la [Véloscénie](#) depuis Versailles (Yvelines), à seulement 10 km à vol d'oiseau de la porte de Saint-Cloud (16^e). Cet itinéraire cyclable, qui relie Notre-Dame de Paris (4^e) au Mont-Saint-Michel (Manche) sur 450 km, traverse le [Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse](#) (Yvelines / Essonne), [l'un des quatre parcs naturels d'Île-de-France](#). Au programme : des champs et des forêts à perte de vue, des vieilles pierres et des vaches vous fixant dans le blanc des yeux. Une carte postale bucolique qui n'a rien à envier aux paysages corréziens ou nivernais !

La campagne fait son apparition au bout seulement du quatrième kilomètre, après une longue descente qui vous mène jusqu'à la gare du RER C Petit Jouy – Les Loges. Une fois passé sous le pont de chemin de fer et après avoir traversé la Bièvre, vous voici aux portes d'un autre monde, et au pied d'une belle côte également. Mais, avant d'entamer votre périple, commencez par procéder au ravitaillement en vue de votre pique-nique en passant par le [marché Notre-Dame](#) à Versailles, dont les halles sont ouvertes du mardi au dimanche et qui accueille un marché en plein air les mardis, vendredis et dimanches matin (si vous adoptez une autre stratégie, sachez que vous trouverez des commerces tout au long de la route) ; puis prenez le temps ensuite de saluer le château, voire de faire [un tour de chauffe dans ses jardins](#), 2,5 fois plus étendus que Central Park.

Les paysages du Parc naturel de la Haute vallée de Chevreuse (à g.) et le château de la Madeleine à Chevreuse (à dr.)

© Jérôme Derrigny pour Enlarge Your Paris



Une fois votre pèlerinage terminé dans ce décor inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, deux options s'offrent à vous. Soit vous vous contentez de la version courte jusqu'à la gare du RER B de Saint-Rémy-lès-Chevreuse ([tronçon de 24 km depuis Versailles](#)), soit vous optez pour la version longue jusqu'à la gare Transilien de Rambouillet ([53 km depuis Versailles](#)), avec même la possibilité de dormir sur place au [camping Huttopia](#) en forêt de Rambouillet (forêt aussi grande que Paris et qui en prime est parcourue par [un réseau de pistes cyclables](#) ; idéal pour le décrassage du lendemain avant un retour en train).

Si le parcours est vallonné, avec même une traversée de la forêt de Port-Royal entre Châteaufort et Magny-les-

Hameaux (Yvelines), il est accessible aux cyclistes de tous niveaux. Ceux qui empruntent l'itinéraire dans son intégralité sont récompensés en s'offrant la possibilité de

goûter aux [macarons champions de France](#) des chefs Mélanie Lhéritier et Arnaud Mathez à Cernay-la-Ville (Yvelines) ou en s'installant autour d'une botte de paille transformée en table pour boire une bière bio locale ([Volcelest](#) ou [La Voisine](#)) à [la Ferme des 4 étoiles](#) à Auffargis (Yvelines). Quant au balisage, il joue parfois à cache-cache, mais on trouve facilement sa route à l'aide des cartes

disponibles gratuitement sur [veloscenie.com](#). Et puis qu'importe de perdre son chemin lorsque l'on est plongé dans une si belle campagne !

 Blanche Garofalo

La campagne fait son apparition au bout seulement du quatrième kilomètre

SUR LA ROUTE

Visiter

La salle du Jeu de paume

Edifiée à la fin du XVII^e siècle afin que la cour y pratique l'ancêtre du tennis, la salle du Jeu de paume à Versailles est devenue célèbre suite au 20 juin 1789, date à laquelle 578 députés des États généraux y prêtèrent serment et jurèrent de ne pas se séparer avant d'avoir donné une constitution à la France. Depuis 1883, elle a été reconvertie en musée.

Rue du Jeu-de-paume, Versailles (78).

[chateauversailles.fr](#)

Le château de Rambouillet

À l'origine forteresse médiévale, le château de Rambouillet va devenir au fil des siècles la résidence des monarques de passage. Malgré l'ampleur de son domaine de mille hectares, il ne joue pas dans la même cour que Fontainebleau ou Versailles. Tant et si bien que Louis XVI se sentit obligé de faire construire une laiterie

pour que son épouse Marie-Antoinette daigne y venir. Ce lieu raffiné, ouvert à la visite, était censé permettre à la reine de s'isoler pour déguster fromages, crèmes et sorbets de la ferme, ce qu'elle ne fera que deux fois.

Place du Château, Rambouillet (78).

[chateau-rambouillet.fr](#)

Boire et manger

Ferme des 4 étoiles

Quelque part en forêt de Rambouillet se cache une terrasse insoupçonnée, celle de la Ferme des 4 étoiles où l'on sert le week-end une cuisine maison avec vue imprenable sur les champs.

La Petite Hogue, Auffargis (78).

☎ 09 82 54 14 69

[fb.com/la-ferme-des-4-etoiles-et-sa-boutique-bar-333914793298991](#)





De Paris à Fontainebleau sur l'une des plus longues véloroutes au monde

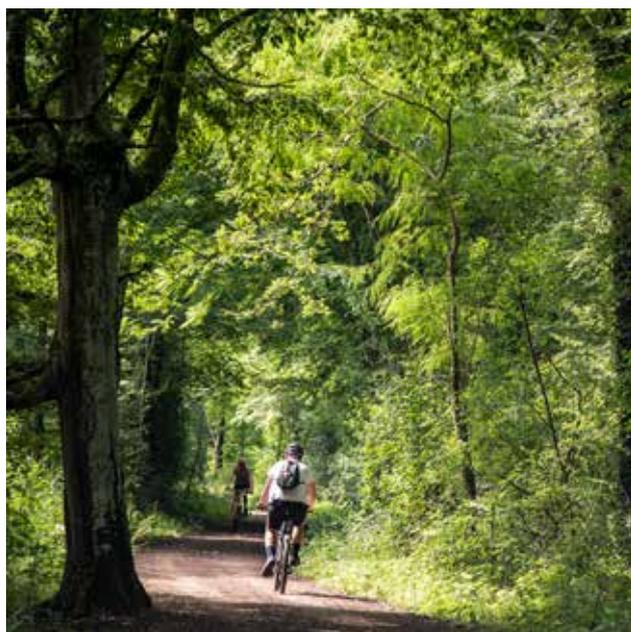
La ligne droite n'est pas toujours la meilleure façon d'aller d'un point A à un point B. Pour s'en convaincre, il suffit de suivre la Seine à vélo de Paris à Fontainebleau pour partir à la découverte de paysages méconnus tout en suivant une portion de la « Scandibérique », qui relie Trondheim à Saint-Jacques-de-Compostelle sur plus de 5 000 km.

Cela sonne comme un défi : aller de Paris à Fontainebleau (Seine-et-Marne) à vélo en longeant la Seine. C'est en tout cas une aventure insoupçonnée à travers des paysages qui le sont tout autant en empruntant une portion de l'une des plus longues véloroutes au monde, la Scandibérique, qui relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne sur plus de 5 000 km. De quoi relativiser les 85 km qui séparent les voies sur berges à Paris du château de Fontainebleau, deux des quatre sites classés au patrimoine mondial de l'Unesco en Île-de-France, avec la cité médiévale de Provins et le château de Versailles.

Alors, pourquoi diable 85 km alors qu'il n'en faut que 70 par l'autoroute A6 ? C'est que, à l'instar des 21 lacs de l'Alpe d'Huez, la Seine aime louvoyer. Heureusement pour le cycliste amateur, elle le fait sans tirer sur les mollets. Si les premiers hectomètres du tracé nécessitent de slalomer entre les piétons, les rollers, les cyclistes et les monoroues, on retrouve vite une trajectoire plus rectiligne une fois passé le pont de Sully.

La Seine (à g.) et la forêt de Fontainebleau (à dr.), deux fois plus grande que Paris

© Jérôme Derrigny pour Enlarge your Paris



La vraie grosse subtilité du parcours survient une fois franchie la frontière du périphérique, juste avant de parvenir au confluent de la Seine et de la Marne, où trône l'immanquable pagode Chinagora. Là, il s'agit d'être concentré pour ne pas rater la passerelle d'Ivry-Charenton.

Par chance, elle n'est pas du genre discrète. Construite en béton, elle enjambe la Seine avec ses murs entièrement tagués pour déboucher sur le quai Auguste-Deshaies à Ivry (Val-de-Marne). L'ambiance se fait alors de plus en plus industrielle avec notamment le quartier des Ardoines à Vitry (Val-de-Marne) et son monumental pont du Port-à-l'Anglais, cousin du pont de Brooklyn.

Ce sont les coulisses de la ville qui défilent tel un chapelet d'usines, de cimenteries et de grandes infrastructures de transport comme l'A86 ou les couloirs aériens de l'aéroport d'Orly d'où s'échappent des rugissements assourdissants. Le changement de décor s'effectue après Corbeil-Essonnes (Essonne), dont la traversée ne laisse pas indifférent avec ses grands moulins, son vieux marché et son coquet centre-bourg.

Au Coudray-Montceaux, l'urbain passe la main à la nature

Au Coudray-Montceaux (Essonne), distant d'environ 40 km du centre de Paris, l'urbain passe la main à la nature. La balade prend un tournant résolument champêtre et ce jusqu'à l'arrivée à Fontainebleau. On vogue de pistes cyclables en routes départementales et de sentiers en chemins de halage. Même la parenthèse citadine offerte

par la pittoresque Melun (Seine-et-Marne) n'entame pas l'impression de s'être extirpé pour de bon de la frénésie de Paris. C'est alors que l'on franchit le seuil de l'une des plus belles forêts de l'Hexagone, celle de Fontainebleau, qui elle aussi pourrait rejoindre un jour la liste du patrimoine mondial de l'Unesco si la demande

d'inscription, déposée en 2016, aboutit. Juste avant d'arriver à Fontainebleau, une halte s'impose dans l'irrésistible village de Samoï-sur-Seine (Seine-et-Marne), patrie du guitariste de jazz manouche Django Reinhardt. Les adieux au fleuve se font ici, après presque six heures passées à ses côtés et le sentiment d'avoir voyagé grâce à lui.

✎ Renaud Charles

SUR LA ROUTE

Visiter

📍 Les œuvres street-art de Vitry

C'est l'une des plus belles galeries street art au monde. Vitry (94) compte sur ses murs, ses boîtes aux lettres et ses armoires EDF des centaines d'œuvres dont certaines réalisées par des grands noms comme C215 et Pixel Pancho. Pour valoriser ce patrimoine hors du commun, des visites sont organisées par l'association Vitry'n urbaine.

🔗 fb.com/Vitrynurbaine

🏰 Samoï-sur-Seine

Aux portes de Fontainebleau (77), ce village de caractère a compté parmi ses habitants une rock star : le guitariste et compositeur Django Reinhardt, icône mondiale du jazz manouche, qui repose dans le cimetière communal.

🔗 fontainebleau-tourisme.com

Boire et manger

🍷 Le K

Installé en bord de Seine à Samoï, le K possède une longue histoire. Autrefois baptisé Chez Fernand, il fut la cantine du guitariste Django Reinhardt, figure de proue du village et star internationale du jazz manouche. Aujourd'hui, l'endroit s'est converti à la cuisine italienne et offre l'une des plus belles terrasses sur la Seine que l'on puisse trouver en Île-de-France.

21, quai de la République, Samoï-sur-Seine (77). ☎ 01 64 32 24 50

🔗 fb.com/LeKsamoissurseine





Voyage à travers les décors insoupçonnés du Vexin

Il y a des paysages auxquels on ne s'attend pas à seulement 50 km de Paris. Et ceux du Parc naturel du Vexin français le long de « la Seine à vélo » en font partie.

Des falaises de craie qui font penser à des meringues géantes, une église creusée dans la roche (et même [un bar à bières troglodyte](#)), le quasi-sosie de Notre-Dame de Paris... Ce décor est celui de [la Seine à vélo](#), véloroute inaugurée en octobre 2020 entre Paris et Le Havre, dont l'un des plus beaux tronçons épouse un méandre du fleuve entre Mantes-la-Jolie (Yvelines), La Roche-Guyon (Val-d'Oise) et Bonnières-sur-Seine (Yvelines).

L'avantage, lorsqu'on dispose d'un fil d'Ariane comme la Seine (qui soit dit en passant accueille sur ses rives franciliennes aux Mureaux l'un des sites d'[ArianeGroup](#) chargé de la fabrication des lanceurs spatiaux), c'est de ne pas avoir à s'en faire pour l'itinéraire. Hormis quelques

passages où elle se dérobe à vous, elle vous montre le chemin sans que vous ayez besoin d'être rivé sur votre GPS. Sans oublier les panneaux de balisage de la véloroute qui viennent vous rappeler que, non, vous ne vous êtes pas égaré (même si on les aimerait parfois plus nombreux et plus visibles).

Votre périple débute à la gare de Mantes-Station, desservie par la Ligne J. Votre vélo à peine enfourché, vous voici déjà moins d'un kilomètre plus loin (en descente qui plus est) face à l'une des stars du parcours : la collégiale Notre-Dame de Mantes-la-Jolie, la jumelle yvelinoise de Notre-Dame de Paris (entre-temps, vous aurez pu faire le plein pour votre pique-nique de houmous, de taboulé, de falafels et de caviar de betterave au [Jardin des saveurs](#), l'ambassade

La vue depuis les hauteurs
du château de La Roche-Guyon (à dr.)

© Jérôme Derigny pour Entarge Jour Paris



du Liban à Mantes). Une fois la belle admirée, la Seine est là qui vous attend. Un coup d'œil à droite en traversant l'île de Limay pour apercevoir celui que l'on appelle le Vieux Pont (qui vous rappellera sans doute celui d'Avignon) et vous voilà au calme sur un sentier du [Parc naturel du Vexin français](#), l'un des quatre parcs naturels d'Île-de-France (7 fois plus étendu que Paris).

La vie devient alors un long fleuve tranquille en même temps qu'une promenade de santé (l'avantage d'être au niveau du fleuve, c'est que la route est plate !). Au bout d'une dizaine de kilomètres, au niveau de Guernes et Sandrancourt (Yvelines), vous parvenez à d'anciennes carrières transformées en étangs ; un paysage qui vous donnera probablement envie de vous arrêter pique-niquer et qui vous inspirera quelques clichés.

Gardez toutefois un peu de batterie et d'espace sur le disque dur de votre smartphone pour immortaliser également le village de Vétheuil (Val-d'Oise) et sa très belle église (si besoin, vous pouvez recharger votre matériel

en vous arrêtant chez l'antiquaire-salon de thé-caviste [Les Antiquités de Grand Papa](#), l'église troglodyte de l'Annonciation à Haute-Isle (Val-d'Oise) que l'on peut visiter [sur rendez-vous](#), les falaises de craie que vous n'auriez jamais soupçonnées à seulement 50 km du périphérique et enfin [le château de La Roche-Guyon](#) (Val-d'Oise) et son donjon sorti tout droit de *Game of Thrones*.

Puis, pour contempler le chemin parcouru, regagnez l'autre rive à Bonnières-sur-Seine (Yvelines) et demandez à vos cuisses un dernier effort pour grimper jusqu'au [Domaine de la Corniche](#) à Rolleboise (Yvelines), une villa qui abrite depuis un siècle

un hôtel de charme surplombant la Seine avec en prime une table étoilée qui privilégie les produits du terroir, deux piscines dont une couverte, une salle de cinéma, un sauna, un hammam et un spa ouvert de 7 h à 23 h sept jours sur sept. Heureux qui comme vous a fait un beau voyage...

 Gaspard Guérin

Des falaises de craie que vous n'auriez jamais soupçonnées

SUR LA ROUTE

Visiter

Château de La Roche-Guyon

Il veille sur la Seine ainsi que sur le village de La Roche-Guyon depuis le XII^e siècle. Son imposant donjon a résisté maintes fois aux envahisseurs vikings. Le château troglodyte de La Roche-Guyon est une pièce maîtresse du patrimoine francilien.

1, rue de l'Audience, La Roche-Guyon (95).

 chateaudelarocheguyon.fr

Église troglodyte de l'Annonciation

Entièrement creusée dans la roche, l'église de l'Annonciation est une pièce unique en Île-de-France qui offre un écrin mystique et paisible à tous ceux qui viennent s'y recueillir.

146, route de Vétheuil, Haute-Isle (95). Ouverture à la visite sur demande. ☎ 01 34 79 73 24

 eglise-troglodyte.fr

Boire et manger

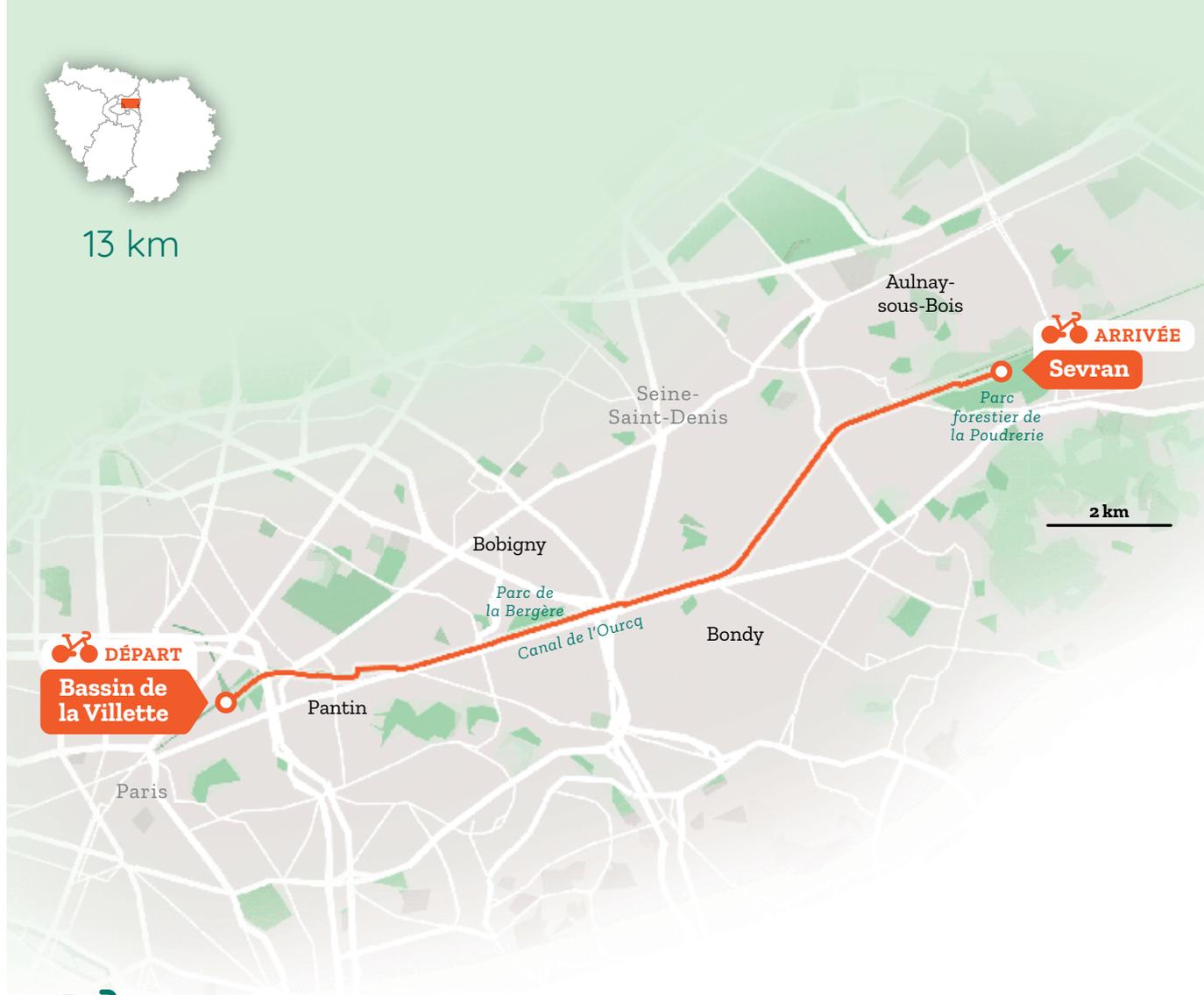
La Grotte à bières

Dans ce bar à bières troglodyte, pas de carte. Dites à Jean-Michel Kubler, le patron, ce que vous aimez, il se chargera du reste ; notamment de vous préparer une copieuse planche charcuterie-fromage pour parfaire votre dégustation.

Rue de la Vieille-Charrière-de-Gasny, La Roche-Guyon (95). ☎ 06 09 40 83 18

 fb.com/lagrotteabieres





Mise au vert le long du canal

13 kilomètres, c'est la distance qu'il suffit de parcourir à vélo le long du canal de l'Ourcq pour voir la nature effacer la ville. Départ du parc de la Villette à Paris direction le parc forestier de la Poudrerie à Sevrans.

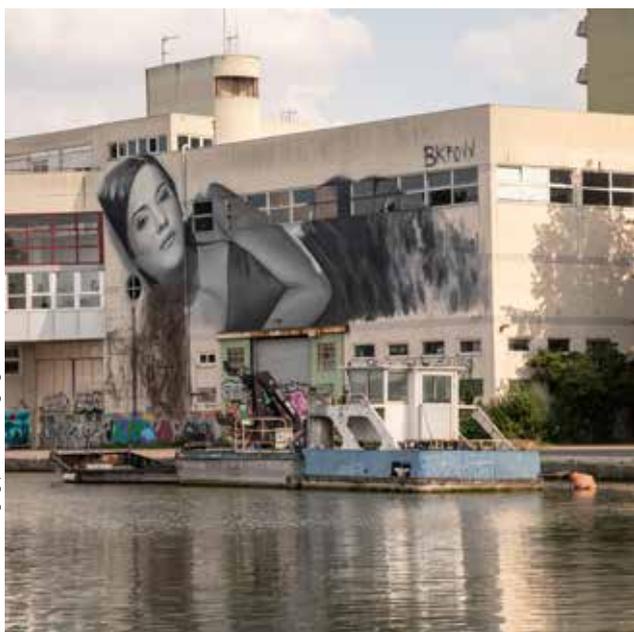
La ligne droite. C'est encore ce que l'on a inventé de mieux pour aller d'un point A à un point B, ou en l'occurrence d'un point V, le parc de la Villette dans le 19^e, à un point P, le parc forestier de la Poudrerie à Sevrans (Seine-Saint-Denis). En cela, le canal de l'Ourcq, vestige de l'époque napoléonienne que certains qualifient aujourd'hui de « Champs-Élysées du Grand Paris », est un compagnon idéal pour prendre la clé des champs à vélo sur les chemins de halage sans se perdre dans le maquis des départementales. Au bout du chemin : la promesse d'une parenthèse de calme et de verdure.

Difficile à croire lorsque l'on se glisse par la rive droite (celle du Zénith) sous le périphérique pour rejoindre Pantin, première des villes traversées. Pourtant, bien que Paris ne soit encore qu'à quelques coups de pédales, une autre ambiance se fait d'emblée ressentir. La pression, soudain, tombe d'un cran. La foule est nettement plus clairsemée, comme si le périphérique, barrière autant physique que psychologique, faisait encore office de poste-frontière entre deux mondes. Une autre raison qui prévaut à ce gain d'espace vital est à chercher dans les chiffres de la démographie. D'un côté, Paris et ses 21 000 habitants au kilomètre carré, soit l'une des plus fortes densités d'Europe ; de l'autre, Pantin (Seine-Saint-Denis), qui divise ce chiffre par deux.

Les charmes du canal, eux, opèrent de la même façon. C'est ainsi que, une fois franchi le panneau Pantin, les Grands Moulins, sorte de colosse de Rhodes marquant l'entrée de

Le long du canal de l'Ourcq

© Jérôme Derrigny pour Enlarge Your Paris



la ville, se dressent dans toute leur splendeur. Un peu plus loin, deux autres géants, le [Centre national de la danse](#) et [les Magasins généraux](#), font également s'écarter les yeux du promeneur, qui ont tant à voir dès les premiers hectomètres de cette croisière cycliste. Fresques street art monumentales, terrasses de café au bord de l'eau, immeubles flambant neufs, sites industriels : le paysage est un condensé de l'histoire de la banlieue et laisse entrevoir les mutations liées à l'essor du Grand Paris.

À presque mi-parcours, au cinquième kilomètre, le parc de la Bergère à Bobigny (Seine-Saint-Denis) est un des premiers signes manifestes de verdure. À partir de là, la ville devient moins intense, les immeubles rapetissent tandis que, sur les berges, les piétons ont cédé la place aux vélos et aux trottinettes électriques filant à toute allure. La piste continue quant à elle de filer droit après un léger coude aux Pavillons-sous-

Bois. Lorsqu'elle pénètre à Aulnay-sous-Bois au neuvième kilomètre, une longue rangée d'arbres forme une haie d'honneur, comme pour signifier l'arrivée prochaine en terre promise. [Le parc forestier de la Poudrerie](#) n'est plus qu'à 4 kilomètres.

Au fil de l'eau, la nature escamote de plus en plus l'urbain jusqu'à l'engloutir complètement

Au fil de l'eau, la nature escamote de plus en plus l'urbain jusqu'à l'engloutir complètement au moment de franchir les grilles du parc à Sevrans après 13 kilomètres au compteur. Le décor n'a ici rien à voir avec le parc de la Villette. Tout paraît plus sauvage. Les arbres vous enlacent. De-ci de-là, quelques grandes pelouses se tiennent prêtes à accueillir siestes ou pique-niques. La piste, elle, poursuit son corps à corps avec le canal, long de près de 100 km. Vous pouvez la laisser filer ou vous enfoncer encore un peu plus loin avec

elle dans un environnement toujours plus rural, histoire de découvrir l'« envert » du décor de la région parisienne.

Malo Duquenne

SUR LA ROUTE

Visiter

Les Magasins généraux

Colosse de béton et de verre, les Magasins généraux se sont imposés dans le paysage pantinois comme un lieu culturel incontournable. Anciens entrepôts, ils ont été réinvestis par l'agence de pub BETC qui en a fait son siège social ainsi qu'un centre de création où sont organisées des expositions gratuites.

1, rue de l'Ancien-Canal, Pantin (93).

magasinsgeneraux.com

La Cité des sciences et de l'industrie

Les sciences, une discipline de premier de la classe ? Pas à la Cité des sciences, sise dans les anciens abattoirs de la Villette, qui depuis 1986 réussit à capter l'attention

du grand public et ce dès 2 ans.

Parc de la Villette, Paris (19^e). cite-sciences.fr

Boire et manger

Canons

À la tête de Canons, Jim propose une sélection de bières artisanales, de spiritueux et surtout de vins et champagnes bios. Moyennant un droit de bouchon de 7 €, les nectars se dégustent sur place accompagnés de tapas et de planches confectionnés à base de spécialités de petits producteurs.

5, rue Hélène-Brion, Pantin (93).

01 41 71 64 17

[fb.com/CanonsPantin](https://www.facebook.com/CanonsPantin)





Un voyage au plus près de l'Île-de-France le long du Loing

Inutile de partir loin quand on peut partir sur le Loing. C'est ce que semblent vouloir nous dire les paysages autour de Montigny-sur-Loing, d'où l'on effectue une boucle en longeant le canal.

Longtemps, j'ai cherché l'exotisme dans des contrées lointaines. Alors, en cette fin d'été, je décide de faire l'inverse. J'ouvre Google Maps et je commence à promener ma souris en grande couronne. À la regarder d'en haut comme Thomas Pesquet, l'Île-de-France n'est pas si grise que cela. Quand j'arrive au-dessus de la forêt de Fontainebleau, un nom surgit sur l'écran qui m'était jusque-là totalement inconnu : la plaine de Sorques.

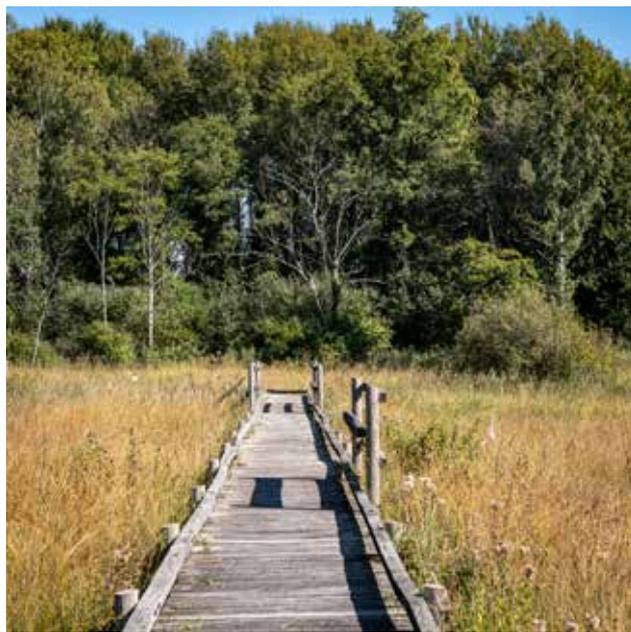
Sur mon canapé, la fabrique à histoires se met en route. Mon imagination me projette dans les décors sauvages du *Seigneur des anneaux* et les récits de l'écrivain voyageur Nicolas Bouvier. Il me faut y aller pour voir. J'embarque donc Gare de Lyon (12^e) avec mon vélo, Ligne R du Transilien, direction Montigny-sur-Loing (Seine-et-Marne). Tout au long du trajet, les paysages franciliens défilent sous mes yeux et la ville laisse peu à peu la place à la campagne.

Parti du centre de Paris, me voici 55 minutes plus tard sur les quais de la gare de Montigny. Première bonne surprise, on y trouve une conciergerie locale, [Le Local de Montigny](#), créée par Michaël Rigard dans le cadre du plan « 1001 gares » de la SNCF. Comme il est facile d'entamer la conservation avec Michaël, on en apprend assez vite sur le coin. Dans sa boutique, il propose toutes sortes de services, notamment la location de vélos à la demi-journée et même à la semaine, et fait découvrir les producteurs locaux avec son rayon épicerie.

Le temps de boire un café et me voilà parti pour une boucle d'une trentaine de kilomètres. Cap sur Bourron-Marlotte (Seine-et-Marne), qui faisait partie en 2019 des 14 villages sélectionnés pour la compétition du « [Village préféré des Français](#) ». Je dois résister à l'envie de m'arrêter au [Bistrot du Broc](#), dont la spécialité est le braisé de bœuf au foie gras, c'est-à-dire un paleron de bœuf plongé toute une nuit dans une marinade au vin rouge, au chocolat et aux épices

Le canal du Loing (à g.) et le marais d'Épisy (à dr.)

© Jérôme Derrigny pour Enlarge Your Paris



avant d'être effiloché et d'être cuit à la casserole. Je n'en suis qu'à mon troisième kilomètre et je crains qu'une telle dégustation ne ralentisse grandement ma cadence...

Le village suivant porte le nom de Grez-sur-Loing, où m'attendent les étangs de Grez-Montcourt, vestiges d'anciennes carrières exploitées pour construire l'autoroute A6. Sur les rives de l'étang de la Clairette, j'observe le bal des oies, des cygnes et des canards. L'impression d'être ailleurs qu'en région parisienne, à seulement une soixantaine de kilomètres du périphérique, est saisissante.

Tout près de là, le canal du Loing coule paisiblement. C'est lui qui va être mon guide pour la suite du parcours. Et qui va m'attirer dans une impasse des plus bucoliques : le marais d'Épisy. Ici se dégage une impression de bout du monde. À l'extrémité sud du marais, une butte en guise d'observatoire m'invite à prendre le temps de la contemplation. Quand je repense à mon survol de la région sur Google Maps depuis mon canapé, jamais je n'aurais imaginé tel décor.

Ici se dégage une impression de bout du monde

L'étape suivante me conduit à Moret-sur-Loing (Seine-et-Marne), qui n'a rien à envier à Bourron-Marlotte pour le charme. Je prends le temps d'une pause à la Maison des arts, un café-restaurant sis dans une étonnante demeure, dont je me fais raconter l'histoire par l'un des membres de l'équipe. On m'apprend que la façade de style néo-gothique en bois sculpté est l'œuvre de l'architecte Pierre

Raccolet, dont la signature, qui apparaît en plusieurs endroits, est un rat dont la queue trempe dans un pot de colle. Décidément, je vais de surprise en surprise et la dernière n'est pas la moindre car me voici enfin à la plaine de Sorques. Là encore,

le panorama est loin des standards auxquels on s'attend lorsqu'on pense à l'Île-de-France. Les photographes amateurs d'ornithologie l'ont bien compris. Ils planquent tels des chasseurs d'images avec leurs téléobjectifs dans une cabane aménagée à cet effet au bord d'un étang. À cet instant, une mélodie me revient : *Que la montagne est belle* de Jean Ferrat. Mais que l'Île-de-France l'est aussi...

✍ Joseph Le Lann

SUR LA ROUTE

Visiter

📍 Le Tacot des lacs

Ralentir, c'est ce que propose le Tacot des lacs à Grez-sur-Loing qui organise des tours à bord d'un train d'époque en forêt de Fontainebleau à un train de sénateur : 10 km/h, pas plus. L'occasion de découvrir les étangs de Grez-Montcourt, vestiges d'anciennes carrières exploitées pour construire l'autoroute A6 et où se sont installés de nombreux oiseaux.

Chemin de Montcourt aux Chapelottes, Grez-sur-Loing (77). [📍 tacotdeslacs.free.fr](http://tacotdeslacs.free.fr)

📍 La plaine de Sorques

Ancienne carrière, la plaine de Sorques est aujourd'hui un espace naturel formant une mosaïque d'étangs, de marais et de friches qui offre un décor prisé par les

photographes amateurs de clichés ornithologiques. D104, Montigny-sur-Loing (77). [📍 seine-et-marne.fr](http://seine-et-marne.fr)

Boire et manger

📍 La Maison des arts

Installé dans une maison à la façade en bois sculpté du centre historique de Moret-sur-Loing, le café-restaurant-salon de thé La Maison des arts est l'adresse incontournable de Moret pour faire une pause quelle que soit l'heure de la journée. Le week-end, le brunch est servi entre 9 h et 11 h 30.

📞 06 47 57 72 76

📍 fb.com/lamaisondesartsmoret



Le cyclo-tourisme francilien : dynamiques, freins et potentiels

À l'heure où la pratique du vélo est en plein essor, accentuée notamment par le contexte sanitaire, quels sont les atouts de l'Île-de-France et les défis qu'elle a à relever pour séduire les cyclistes ?

Guérir les coupures urbaines pour soigner les déplacements à vélo

Autoroutes, voies ferrées, cimetières, entrepôts... Les coupures urbaines sont nombreuses en Île-de-France, rendant complexe la circulation des cyclistes. Parmi les réponses apportées, les « coronapistes » ont notamment permis de gagner en agilité.

Autoroutes, voies ferrées, infrastructures publiques, entrepôts... Si la pratique du vélo explose en Île-de-France, de nombreuses coupures urbaines persistent, empêchant la fluidité des

déplacements. Conséquences d'un espace urbain longtemps uniquement pensé pour et autour de la voiture, ces ruptures font depuis une dizaine d'années l'objet d'études approfondies qui permettent de les cartographier pour ensuite les résorber. Telle est notamment la mission que s'est donnée l'urbaniste Frédéric Héran qui a dressé une typologie de ces coupures. Auteur en 2011 de *La Ville morcelée* (Ed. Economica), il distingue quatre types de coupures urbaines. Les premières, baptisées « coupures linéaires infranchissables » (autoroutes, voies ferrées, canaux, rivières, ravins...), imposent aux piétons et aux cyclistes de grands détours, très dissuasifs, par les rares lieux de franchissement existants. Si à Paris de très nombreux ponts et passerelles ont été aménagés sur la Seine, en banlieue, la situation est tout autre. « Jusqu'à la fin des années 1990, il n'y avait aucun franchissement correct sur trente kilomètres entre Suresnes (Hauts-de-Seine) et Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines) », relate par exemple Frédéric Héran. Les « barrières de trafic » constituent le deuxième type de coupures urbaines identifiées par l'urbaniste. Elles correspondent aux artères dangereuses à franchir en raison d'une circulation motorisée trop dense et trop rapide. Les « voiries impraticables » renvoient quant à elles à des voies de circulation sans trottoir ou piste cyclable, ou bien

dotées d'aménagements trop étroits (de moins de 1,40 mètre de largeur comme le prévoit la loi) qui rendent la marche ou la pratique du vélo périlleuse. Si elles tendent à disparaître grâce à la mise en œuvre des plans vélo comme l'observe Frédéric Héran, elles demeurent fréquentes en grande périphérie. Enfin, le quatrième type de coupures urbaines concerne les « grandes emprises infranchissables » que sont les cimetières, les usines, les infrastructures hospitalières, les stades, les gares de triage ou encore les parcs urbains fermés la nuit. Frédéric Héran cite l'exemple du parc



Avec les « coronapistes », une nouvelle méthode de travail « essai-erreur-amélioration » a émergé

de la Courneuve (Seine-Saint-Denis), d'une superficie de 417 hectares (soit plus que Central Park) et fermé la nuit, ce qui oblige les cyclistes à le contourner en empruntant des voiries très fréquentées et dépourvues de pistes cyclables. « Ces diverses formes de coupures urbaines se combinent souvent jusqu'à cerner des quartiers qui se retrouvent alors enclavés, difficiles d'accès à pied ou à vélo », ajoute-t-il.

100 coupures urbaines identifiées en Île-de-France

En Île-de-France, 100 points de coupures majeures ont été répertoriés dans le Plan de déplacements urbains de la Région (PDUIF), approuvé en 2014, qui fixait comme objectif une croissance de 10 % du nombre total des déplacements en mode actif (marche et vélo). Une feuille de route publiée par la Région et Île-de-France Mobilités pour la période 2017-2020 précise que 24 coupures ont été traitées (le pont de Rouen à Nanterre, le pont de Bezons à Colombes et Nanterre, la coulée verte du Sud parisien à Châtillon et Montrouge...). Le chemin est encore long mais Stein Van Oosteren, porte-parole du Collectif Vélo Île-de-France, souligne que la crise du Covid-19 a été un formidable accélérateur pour le traitement des coupures urbaines.

« Avec la crise sanitaire, les autorités publiques ont commencé à réfléchir en termes de réseaux et ont pris conscience qu'en de nombreux endroits ils n'étaient pas connectés entre eux, ce qui empêchait des déplacements fluides pour les cyclistes », explique-t-il.

Avec les « coronapistes », mises en place au sortir du premier confinement, une nouvelle méthode de travail « essai-erreur-amélioration » a émergé, qui s'est substituée aux processus habituels d'aménagement d'infrastructures impliquant de longues études préliminaires, des enquêtes d'impact et des analyses socio-économiques. En cela, le réaménagement du pont de Neuilly, qui connecte Paris au quartier d'affaires de la Défense (Hauts-de-Seine), fait figure d'exemple. Cette artère, autrefois considérée comme une autoroute infranchissable où les rares cyclistes roulaient sur le trottoir, dispose désormais d'une piste bidirectionnelle entièrement protégée, et ce grâce à la coopération entre les associations, l'État, la Ville de Paris et le Département des Hauts-de-Seine. Le vélo n'a jamais été autant fédérateur.



Repérages lors d'un tour des aménagements cyclables du Grand Paris organisé par Ville hybride en partenariat avec le Collectif Vélo Île-de-France et Paris en selle

Mélanie Rostagnat pour Enlarge Your Paris

Les aménagements cyclables du Grand Paris passés à la loupe

Depuis septembre 2020, l'agence Ville Hybride organise, en collaboration avec le Collectif Vélo Île-de-France et l'association Paris en selle, des tours à vélo des aménagements cyclables du Grand Paris. Objectif : identifier les points noirs et faire des préconisations d'amélioration aux collectivités concernées.

« **J**e vous préviens, le boulevard Jean-Jaurès à Boulogne, pour moi, c'est le boulevard de la mort. » Dimanche 19 septembre, le sociologue Michaël Silly, fondateur de l'agence d'innovation urbaine [Ville Hybride](#), organise la quatrième étape de son [tour des aménagements cyclables du Grand Paris](#), entre la mairie de Montrouge (Hauts-de-Seine) et le parvis de la Défense (Hauts-de-Seine). Un circuit d'une vingtaine de kilomètres afin de tester les aménagements cyclables existants et de faire remonter aux communes concernées et au département des recommandations pour renforcer la sécurité des usagers. Une vingtaine de participants, élus, responsables associatifs et cyclistes du quotidien, ont répondu à l'appel et s'élancent, munis d'un questionnaire à remplir à chacune des huit étapes prévues sur le parcours. Dès les premiers arrêts à Vanves et Issy-Moulineaux, les critiques fusent. « En cas de trafic important, les vélos

n'ont pas de place pour circuler en toute sécurité aux côtés des voitures », regrette Isabelle Lesens, conseillère municipale dans le 15^e arrondissement de Paris et auteure du blog [Isabelle et le vélo](#).

« C'est de la confrontation des points de vue, des approches et des sensibilités différentes que découleront les aménagements idoines »

Sa préconisation : réduire le nombre de voies allouées aux véhicules motorisés pour qu'ils ne puissent plus se doubler et ainsi les forcer à ralentir. Plus loin, en arrivant à la gare RER d'Issy – Val-de-Seine, une piste bidirectionnelle ne fait pas l'unanimité. Alors qu'Isabelle

évoque un « miracle » et « un aménagement à pérenniser », tout en reconnaissant qu'il faudrait sécuriser le marquage au sol par un muret, une autre participante s'indigne contre « des insertions et désinsertions très dangereuses ». « Un enfant de 8 ans sur cet aménagement, c'est un condamné à mort », s'emporte-t-elle. « L'intention est là mais on voit que, dans l'opérationnalité, il y a des choses à améliorer », tempère Michaël Silly qui souligne que ce tour à vélo permet de se rendre compte *in situ* de ce qui fonctionne ou non.

« C'est de la confrontation des points de vue, des approches et des sensibilités différentes que découleront les aménagements idoines », estime le fondateur de Ville Hybride. Au bout de trois heures de balade, le peloton finit par rejoindre l'esplanade de la Défense, quartier initialement aménagé pour la voiture et qui peu à peu [fait sa conversion au vélo](#). Comme quoi, la « vélorution » est bel et bien en marche.

✎ Mélanie Rostagnat



© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

Vélo-train, une demande forte des cyclistes

Plébiscité par les cyclistes, le mariage du train et du vélo a connu un tournant en 2021 avec la mise en application de la loi d'orientation des mobilités promulguée en 2019.

C'est une date que les cyclistes ont marquée d'une pierre blanche. Le 19 janvier 2021, un décret relatif au transport des vélos non démontés à bord des trains de voyageurs a été publié au Journal officiel. Cette disposition, prévue dans la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019, impose un minimum de huit emplacements pour les vélos dans les TGV et les Intercités. Une mesure qui favorise l'intermodalité – le fait d'utiliser plusieurs types de transport au cours d'un même trajet – et qui facilite ainsi autant les déplacements domicile-travail que le cyclotourisme. « C'est un véritable succès pour les cyclistes » qui montre que « le vélo est désormais considéré comme une véritable solution de mobilité par l'État

et les cabinets ministériels », s'est notamment réjoui [Vélo & Territoires](#). L'association s'est également félicitée que le législateur soit allé au-delà de la réglementation européenne, adoptée en octobre 2020, qui impose un minimum de quatre places pour les vélos à bord des trains neufs et rénovés. Dans le détail, ce décret stipule que le nombre d'emplacements pour les vélos dans les TER doit correspondre à 2 % du nombre total de places assises fixes ; il ne peut être inférieur à quatre et ne peut excéder huit places. En Île-de-France, ce ratio a été adapté à la fréquentation du Transilien, qui transporte jusqu'à trois millions de passagers chaque jour, et a été fixé à 1 % du nombre total de places assises. Une obligation qui s'applique

Un train du réseau Transilien aménagé pour le transport des vélos

uniquement aux futurs trains ou à ceux qui font l'objet d'une rénovation depuis le 15 mars 2021.

Favoriser les places de stationnement sécurisées à proximité des gares

Outre les emplacements pour les vélos dans les trains, la loi d'orientation des mobilités fixe également des objectifs en matière de places de stationnement sécurisées aux abords des gares. « La peur du vol est un véritable frein à la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens », souligne Stein van Oosteren, porte-parole du [Collectif Vélo Île-de-France](#), qui précise que « 15 % des gares françaises ne sont encore pas du tout équipées en parkings pour les vélos ». Un décret du 10 juin 2021 impose ainsi aux gares SNCF et RATP, dont la fréquentation annuelle est supérieure à 100 000 voyageurs, de s'équiper d'un nombre minimum de places de stationnement d'ici à janvier 2024, correspondant à 4 % des voyageurs entrant chaque jour. Avec une exception pour l'Île-de-France, où ce seuil est abaissé à 2 %. Les gares de Nanterre-Préfecture, Juvisy et Saint-Lazare devront ainsi prévoir au moins 1 000 places de parking, celle de Saint-Denis, 970, 853 pour la gare du Nord, 640 à Massy-Palaiseau ou encore 590 à la gare d'Austerlitz. S'agissant des futures gares du Grand Paris Express, les objectifs annoncés par Île-de-France Mobilités (55 000 places pour 68 gares et stations) ne satisfont pas encore complètement les attentes des associations d'usagers. « Lorsque ce métro régional sera finalisé, 95 % des Franciliens vivront à moins de deux kilomètres d'une gare, indique Stein van Oosteren. Pour les inciter à s'y rendre à vélo, nous estimons qu'il est nécessaire de disposer de 100 000 places de stationnement, soit l'équivalent de 10 % du trafic. »

✍ Mélanie Rostagnat

« Dans le Grand Paris, les pistes cyclables sont déjà saturées »

Directeur du développement de Geovelo, l'application de calcul d'itinéraires cyclables, Antoine Laporte-Weywada fait le point sur la situation de la petite reine dans le Grand Paris dont l'usage connaît une nette augmentation du fait notamment de la mise en œuvre des coronapistes.

La crise sanitaire a remis le vélo sur le devant de la scène. Quel bilan en tirez-vous ?

Antoine Laporte-Weywada : La pratique du vélo s'est en effet largement répandue. Près de 400 000 nouvelles personnes ont rejoint l'appli entre mai 2020 et mai 2021. En mai dernier, nous avons enregistré 86 600 trajets effectués à Paris et en petite couronne, soit une hausse de 15 % en un an. Puis nous avons connu un pic à 120 000 trajets en juin, avec le retour des beaux jours. En Île-de-France, des personnes qui prenaient auparavant les transports en commun ou la voiture se sont mises au vélo, de manière récurrente. Résultat, la distance moyenne des trajets a augmenté en Île-de-France, passant de 6 à 7 kilomètres. Sur autant de trajets, ce n'est pas rien.

Comment expliquez-vous ce bond en avant du vélo ?

Les aménagements cyclables temporaires, les fameuses « coronapistes », y ont bien sûr contribué. Avant la crise sanitaire, aller à vélo à la Défense ou de Paris à Vincennes, c'était compliqué et dangereux en raison des discontinuités sur les parcours. Avec

ces pistes transitoires, dont certaines se pérennisent, faire du vélo paraît bien plus sécurisant et engageant. Un autre point important, c'est le développement du vélo électrique. Il permet de faire du vélo à tout âge et de couvrir des distances assez importantes.

En Île-de-France, les cyclistes sont-ils avant tout des « vélotafeurs » ?

C'est en effet la catégorie de cyclistes qui a le plus progressé en un an. Concrètement, dès qu'une personne télécharge l'appli, très souvent, elle rentre d'abord l'adresse de son domicile et l'adresse de son travail. Mais on observe un phénomène de vases communicants entre les deux pratiques : les Franciliens commencent par découvrir le vélo pour leurs trajets domicile-travail puis basculent sur notre catalogue d'itinéraires touristiques.

Quels sont les axes les plus empruntés par les cyclistes grand-parisiens ?

Globalement, 80 % du trafic vélo est concentré sur seulement 15 % des rues. On note une concentration sur le boulevard de Sébastopol et la

rue de Rivoli, qui représentent à eux seuls environ 10 % des trajets à vélo enregistrés par l'appli ! Le boulevard Magenta et les quais de Seine sont aussi très fréquentés. Dans le Grand Paris, les pistes cyclables sont déjà saturées. D'ailleurs, la vitesse moyenne est passée de 16,5 km/h avant le premier confinement à 15 km/h depuis le déconfinement du printemps 2020.

Qu'est-ce qui manque aujourd'hui au vélo pour aller encore plus loin ?

Le vélo a un énorme potentiel pour améliorer la mobilité du quotidien à l'échelle de toute la région, et pas seulement à Paris. Ce qui manque aujourd'hui, c'est de la continuité cyclable, sur laquelle la région travaille. À l'échelle départementale, la Seine-Saint-Denis va également être motrice sur le sujet à l'approche des Jeux olympiques. Les élus ont la main pour pérenniser l'usage du vélo.

Propos recueillis par Manon Gayet



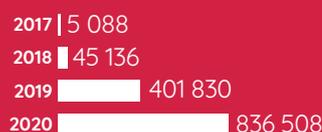
Plus d'infos sur
[geovelo.fr](https://www.geovelo.fr)

GEOVELO EN CHIFFRES DANS LA RÉGION EN 2021

80 000
utilisateurs
actifs en 2021



650 000
trajets réalisés depuis
le début de l'année



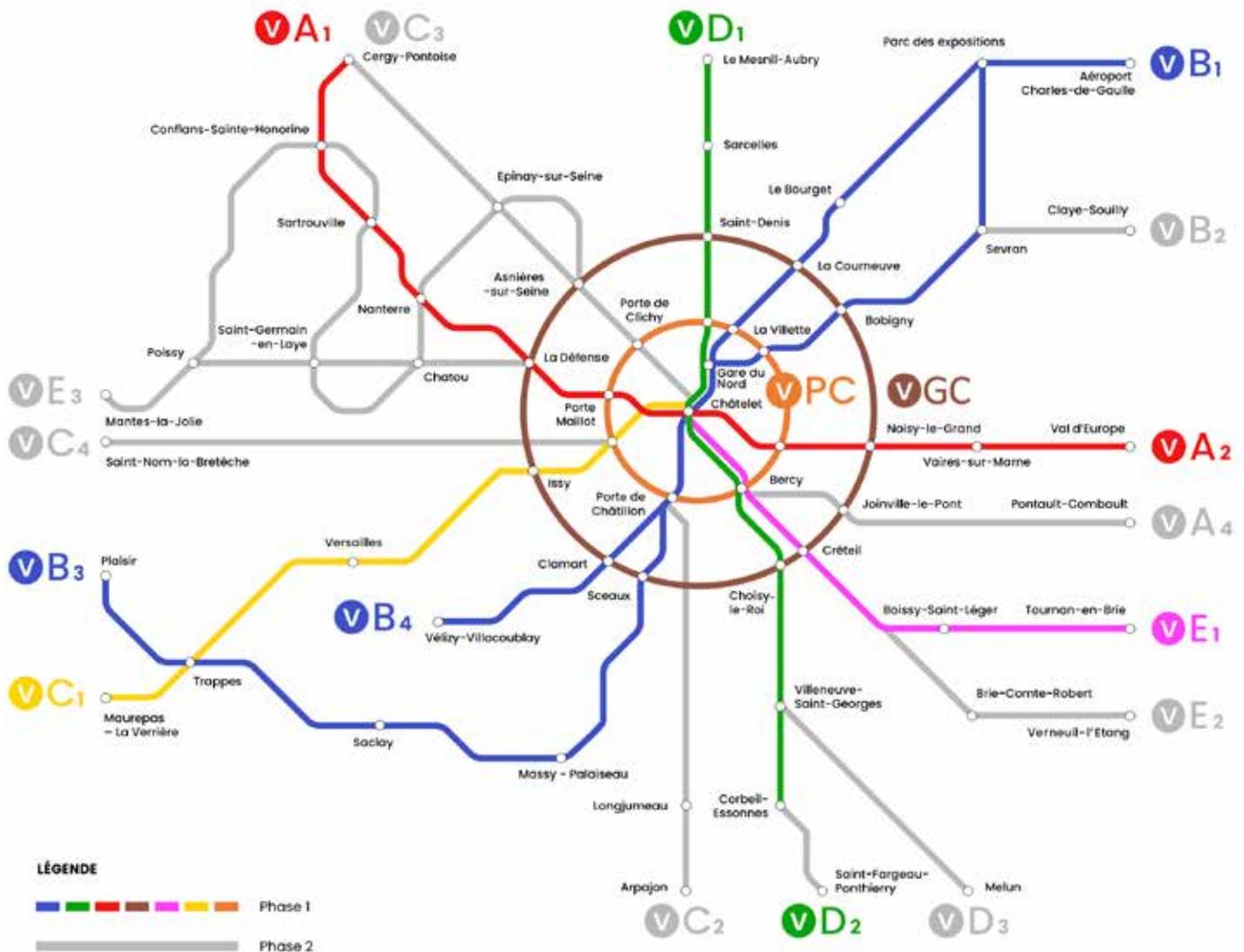
Dans le Grand Paris,
les grands axes privilégiés

80 %
du trafic
vélo...



...est
concentré
sur 15 %
des rues

Source : Geovelo



« Le RER Vélo, c'est du jamais vu pour le vélo en Île-de-France »

Porté par le Collectif Vélo Île-de-France et soutenu par la région Île-de-France, le RER Vélo reposera sur un réseau de 650 km de pistes sécurisées avant 2030. Responsable du projet au sein du collectif, Vincent Degove fait le point sur les enjeux et le calendrier.

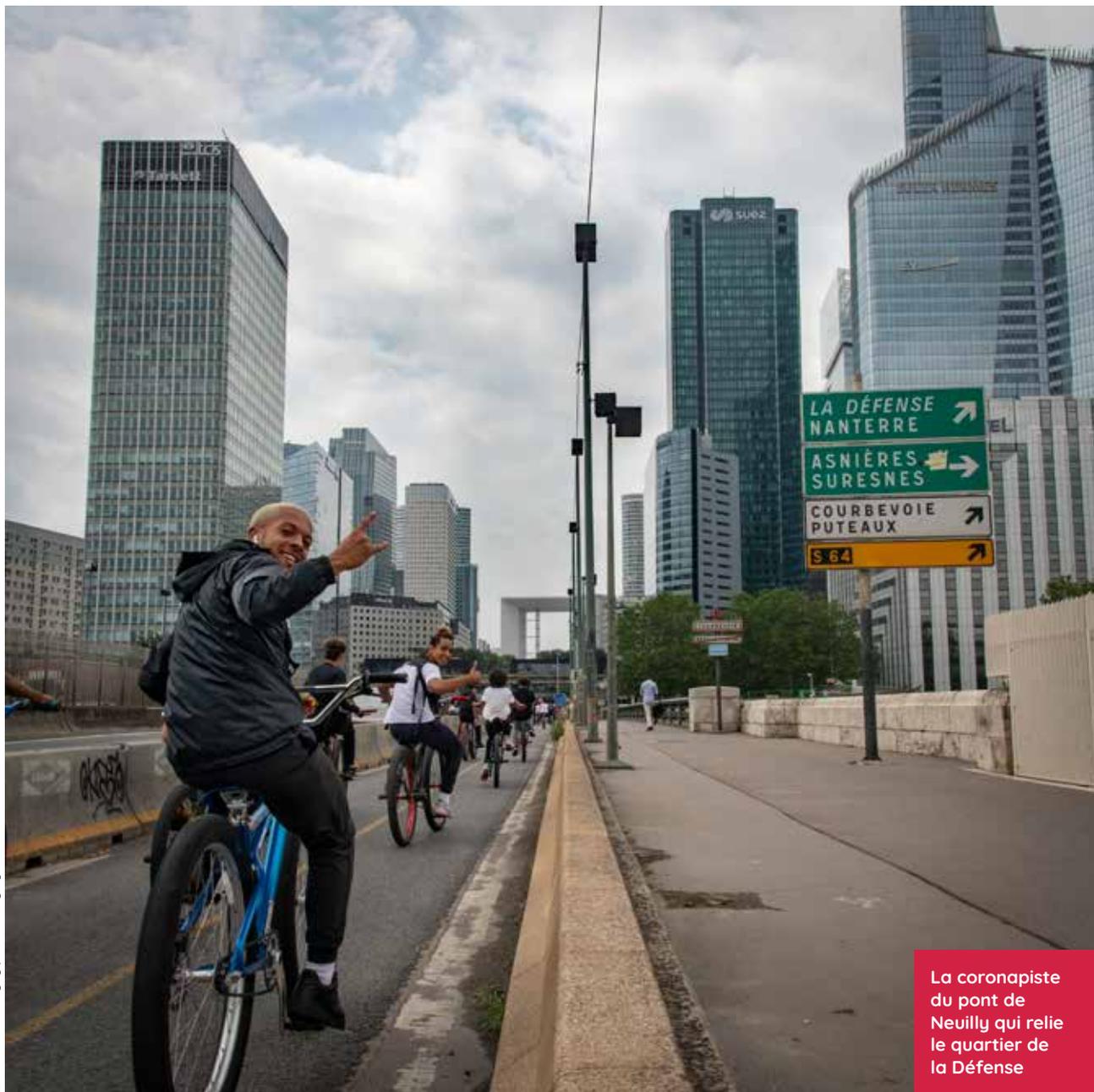
Qu'est-ce que le RER Vélo (Réseau express régional Vélo) ?

Vincent Degove : Initialement, il s'agit d'un projet associatif [porté par le Collectif Vélo Île-de-France](#) et la centaine de structures qui en font partie. Notre objectif est de construire un réseau continu de pistes cyclables de qualité, larges, sécurisées et efficaces. Actuellement,

passé le périphérique, le réseau est assez morcelé. Ce projet de RER V a été proposé à la Région qui l'a adopté. La présidente Valérie Pécresse l'a d'ailleurs bien expliqué. Ça va dans le sens de l'histoire. Nous aurons besoin tôt ou tard de ce réseau de pistes cyclables. Et, chose rare, c'est un projet fédérateur au-delà des partis politiques !

Le premier comité de pilotage du RER V a eu lieu il y a presque un an. Que s'est-il passé depuis ?

L'avancée majeure du premier semestre 2021 est l'approbation du cahier des charges des lignes par la Région. Il est d'ailleurs plus ambitieux que celui attendu par les associations, notamment sur la largeur des pistes unidirectionnelles.



La coronapiste du pont de Neuilly qui relie le quartier de la Défense

C'est une bonne nouvelle car cela prouve la volonté de la Région d'avoir un réseau vraiment qualitatif. Par ailleurs, le travail enclenché par le comité de pilotage se poursuit, la Région fournit beaucoup d'efforts pour coordonner l'ensemble des aménageurs. Car, si la Région finance le projet, les départements sont quant à eux chargés de la maîtrise d'ouvrage. Ils auront chacun la responsabilité d'un tronçon. Les comités de lignes travaillent à définir le tracé précis de chacune. Par quelles portes allons-nous faire sortir les vélos de Paris ? Y a-t-il assez de place pour créer une piste sur cette route nationale ? C'est le genre de questions auxquelles nous devons répondre.

Quel est le calendrier de mise en service prévu ?

La Région a tranché pour deux phases

de construction : la première avec cinq lignes est prévue pour 2024-2025 ; la phase 2 sortira de terre à l'horizon 2030. Ce qui se passe, c'est du jamais vu pour le vélo en Île-de-France, surtout si on tient ce calendrier !

Quels sont les défis à relever dans un tel projet ?

Le principal enjeu est de respecter le cahier des charges pour des pistes cyclables à haut niveau de service. Le piège serait de faire un RER V au rabais en faisant trop d'exceptions à ce cahier des charges. Il va en effet falloir prendre de la place sur la voirie. Mais on a démontré que la solution la plus simple était de gagner sur la place aujourd'hui dévolue à la voiture, comme sur [le pont de Neuilly](#). Et les élus ont bien compris l'exigence de qualité !

Comment le RER Vélo s'articule-t-il avec le Plan vélo métropolitain et le Vélopolitain ?

Entre le RER Vélo et le [Plan vélo métropolitain](#), c'est la même complémentarité qu'entre le RER et le métro. Par exemple, la ligne entre Boulogne (Hauts-de-Seine) et Joinville (Val-de-Marne) va doubler la [future ligne 15 du Grand Paris Express](#). Ça a du sens dans un environnement particulièrement dense. Quant au Vélopolitain, seule la pérennisation des coronapistes a été annoncée pour le moment alors que l'Ouest parisien a été oublié, à l'instar du boulevard Haussmann ou du 16^e arrondissement. Les associations réclament un réseau qui couvre l'ensemble de la ville.

👉 Propos recueillis par Manon Gayet

Plus d'infos sur [rerv.fr](https://www.rerv.fr)

© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris



Pistes cyclables et routes départementales traversant les champs dans les Yvelines

Le vélo peut-il se développer hors des grandes villes ?

Si dans les territoires ruraux la voiture est encore largement préférée au vélo, la moitié des trajets qui y sont effectués font moins de 5 kilomètres. Une situation à laquelle s'est intéressée la sociologue Aurore Flipo qui a analysé la place faite au vélo en dehors des grands centres urbains.

La [Fédération française des usagers de la bicyclette \(FUB\)](#) a rendu publics en février les résultats de son baromètre 2019. Parmi les grandes nouveautés, la participation record des villes petites et moyennes. 768 communes ont été classées par l'association en fonction du résultat des réponses à un questionnaire rempli par plus de 180 000 cyclistes. Au total, plus de 5 000 communes ont fait l'objet d'au moins une contribution, et 50 % du total des contributions émane d'une commune de moins de 50 000 habitants (contre moins du quart en 2017). Des chiffres qui révèlent

un engouement croissant pour la pratique quotidienne du vélo, bien au-delà des grandes métropoles françaises.

Des zones où l'automobile est reine

Entre 1995 et 2008, la mobilité quotidienne a évolué selon des [tendances contradictoires](#). Dans les grandes villes, la part de l'automobile et des navettes domicile-travail a diminué. Mais dans les [zones rurales et péri-urbaines](#) où ces trajets dominent, leur distance moyenne a augmenté et l'automobile semble régner sans partage. Alors que les

systèmes de transport en commun sont peu développés et inadaptés aux contraintes des horaires de travail, les communes rurales, qui gagnent régulièrement des habitants... gagnent aussi des voitures.

Si l'on se penche toutefois sur les modes de déplacements des ruraux, on s'aperçoit que l'automobile y atteint aussi un stade de saturation : bien que le taux de motorisation y soit pratiquement maximal, [le kilométrage annuel moyen stagne et même régresse](#) dans les zones peu denses. [Le poids économique de plus en plus lourd de l'automobile](#) pousse les ménages ruraux, en particulier

les plus modestes, à réserver de plus en plus souvent la voiture aux seuls déplacements contraints. L'automobile traduit donc d'une part l'absence d'alternatives face à une mobilité obligatoire, et d'autre part des **choix d'aménagement qui la favorisent**, ainsi que l'ont rappelé avec force les « gilets jaunes ».

Devenir « vélotafeur » à la campagne

Pour toutes ces raisons, la mobilisation des cyclistes des petites villes dans le baromètre évoqué plus haut a de quoi surprendre. Nous nous sommes donc demandé qui étaient ces cyclistes ruraux, en nous intéressant particulièrement à ceux qui se rendent régulièrement au travail à vélo. Pour cela, nous avons interrogé les « vélotafeurs » d'une ville de 8 000 habitants, située à la campagne. Dans cette commune, la pratique du vélo semble avoir progressé significativement au cours des dernières années. On ne dispose pas de chiffres précis, mais les comptages effectués par l'association « Vélo dans la ville » indiquent que le nombre de cyclistes aurait plus que doublé entre 2012 et 2019.

En sondant les vélotafeurs sur leurs pratiques, nous nous sommes d'abord rendu compte que la grande majorité d'entre eux avait commencé le vélo... dans une grande ville. Alors étudiants ou jeunes actifs, il leur était soit trop

coûteux, soit très peu pratique – et bien souvent, les deux à la fois – de se déplacer en transports en commun. Économique et rapide, le vélo s'est alors imposé comme le choix à privilégier, dans un contexte où la voiture n'était pas une option. Dans leur cas, devenir vélotafeur a été le

Au-delà du périphérique, il y a aussi une campagne qui attire sans cesse de nouveaux résidents, venus en particulier des grandes agglomérations

résultat de socialisations successives : d'abord par les parents, puisque la totalité de nos enquêtés ont appris à pédaler dans l'enfance. Dans le contexte urbain, ensuite, une seconde socialisation a eu lieu, cette fois par l'usage « utilitaire » du vélo via des trajets réguliers. Une pratique qu'ils ont conservée une fois la ville quittée.

Plus qu'un sport : une philosophie de vie

Parmi ces adeptes de la pédale, nombreux sont ceux à avoir fréquenté des ateliers vélo, dans diverses villes de France, d'Europe et même du monde. En dehors des trajets utilitaires, les vélotafeurs aiment aussi voyager en pédalant. Un tiers de nos enquêtés ont ainsi enfourché leur bicyclette pour un long séjour à l'étranger. Deux de nos enquêtés se sont même rencontrés sur la Panaméricaine. Le vélo permet ainsi d'appartenir à une communauté, dans laquelle on échange itinéraires et bons conseils. Cela devient même une philosophie, un mode de vie. Les adeptes se rejoignent autour d'un certain état d'esprit : liberté, indépendance, autonomie. La diffusion du vélo à la campagne s'appuie donc en partie sur les mobilités résidentielles : au-delà du périphérique, il y a aussi une campagne qui attire sans cesse de nouveaux résidents, venus en particulier des grandes agglomérations. Ils y recherchent une tranquillité qui passe notamment par l'évitement des grands trajets harassants typiques du cadre urbain. Le pivot de cette stratégie est le choix d'un lieu de vie proche du lieu de travail, dans une ville « à taille humaine », où tout est accessible. La présence d'une gare, également, joue un rôle décisif pour garantir





© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

l'accessibilité à la longue distance. Un élément paraît alors central, c'est celui du choix. Nos enquêtés ont décidé en conscience d'un lieu de vie et de travail proches, dans un environnement défini. Sans surprise, ils occupent des positions plutôt qualifiées – voire très qualifiées – qui leur offrent une meilleure emprise sur les cadres spatiaux et temporels du travail.

Une pratique encore réservée à une minorité

Bien que cyclistes convaincus, nos interrogés ont aussi recours à la voiture, plus souvent en famille, le week-end, ou pour les loisirs des enfants : des motifs non contraints, essentiellement. C'est bien cette inégalité face à la contrainte qui constitue le premier frein à la diffusion du vélo. Pour de nombreux actifs, les lieux de travail éloignés (**2,4 km en moyenne** en zone rurale) ou variables ne permettent pas d'envisager une alternative à la voiture. Mais, tous motifs confondus, la moitié des trajets effectués font moins de 5 kilomètres : pour ceux-ci, le **vélo semble une solution pertinente**.

Des infrastructures inadaptées

Le second frein repose sur la dangerosité des routes départementales et nationales et sur le manque d'équipements. Cyclistes militants et associations jouent dans les petites villes un rôle crucial de plaidoyer pour inciter les collectivités locales à créer et sécuriser les voies cyclables, encore

La moitié des trajets effectués font moins de 5 kilomètres

largement insuffisantes et davantage pensées pour les touristes que pour un usage quotidien. Le baromètre de la FUB montre qu'il existe, partout en France, des usagers qui se mobilisent et peuvent infléchir les décisions locales d'aménagement. Le coût d'un vélo à assistance électrique (VAE), enfin, plus adapté aux régions vallonnées, aux trajets plus longs ou au transport de charges (courses, enfants), constitue un frein important. En contexte peu dense, il apparaît très difficile de se passer

complètement de voiture : le vélo est plutôt un outil supplémentaire, avec donc un coût supplémentaire, qui peut vite être perçu comme un luxe dans le cas du VAE.

Une aubaine pour les centres-villes

Au-delà de l'aspect écologique, le cyclisme encourage aussi une autre manière d'habiter les petites villes, dont les centres ont souvent été vidés de leurs activités et de leurs habitants au profit de la périphérie, entièrement aménagée pour l'automobile. L'usage du vélo donne un accès privilégié aux commerces du centre-ville et incite à l'inverse à se détourner des zones commerciales périphériques, dangereuses et inadaptées aux cycles. Garantir l'accessibilité des cœurs de ville aux vélos, c'est aussi les rendre plus attractifs pour les commerces et pour les habitants.

✍ Aurore Flipo

Cet article est republié à partir de « The Conversation » sous licence Creative Commons.

[Lire l'article original](#)



L'Aiguillage, rampe de lancement des cyclistes en Haute Vallée de Chevreuse

© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

L'Aiguillage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse installé dans l'ancienne maison du garde-barrière près de la gare RER

Afin de promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement, le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse a ouvert en mars 2019 L'Aiguillage, une maison du tourisme et de l'écomobilité à la gare RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Un espace où il est possible de s'informer sur le territoire et de louer des vélos.

Aux portes de la gare RER de Saint-Rémy-lès-Chevreuse (Yvelines), une bâtisse rouge était à l'abandon depuis des décennies. Depuis deux ans, l'ancienne maison du garde-barrière, le long de la voie ferrée désaffectée depuis la Seconde Guerre mondiale, connaît une nouvelle vie et accueille la maison du tourisme et de

« On cherchait une façon de mettre à la disposition des visiteurs un outil qui permettrait de venir dans le parc sans avoir besoin de véhicule »

l'écocomobilité du Parc naturel régional (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse. Baptisée L'Aiguillage, elle abrite un bureau d'information touristique et un espace de location et de vente de vélos. Un lieu stratégique pour la direction du parc qui avait à cœur de développer un tourisme durable aux portes de la capitale et de promouvoir les transports alternatifs à la voiture. « On cherchait une façon de mettre à la disposition des visiteurs un outil qui permettrait de venir dans le parc sans avoir besoin de véhicule, explique Mariannick Dumazeau, chargée de mission Tourisme durable du Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse. Nous avons opté pour ce bâtiment historique qui se situe au croisement de deux itinéraires cyclables structurants. » Un emplacement idéal donc pour partir à la découverte des trésors historiques et naturels du territoire.

Un point de départ pour des balades à vélo

Pour accueillir les cyclistes, la direction du PNR a confié à la société Ecox, qui possède un réseau d'une

Mariannick Dumazeau, chargée de mission Tourisme durable du Parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse

douzaine de magasins en France, la gestion de l'espace de vente et de location de vélos. La boutique intègre également un atelier de réparation ainsi qu'un parking sécurisé de 90 places. Une quarantaine de vélos – avec ou sans assistance électrique – sont proposés à la location pour les cyclistes de passage qui peuvent échanger à l'étage avec le personnel de l'Office du patrimoine culturel et naturel de la Haute Vallée de Chevreuse. Afin de développer le cyclotourisme, des itinéraires cyclables ont été

élaborés avec pour point de départ L'Aiguillage. Une boucle de 34 km permet notamment de découvrir les paysages emblématiques de la Vallée de Chevreuse ainsi que quelques sites majeurs comme le château de la Madeleine et le domaine de Dampierre. Le site de [randonnée des Parcs naturels d'Île-de-France](#) s'est par ailleurs enrichi d'une proposition de week-ends clés en main au départ de la gare de Saint-Rémy-lès-Chevreuse jusqu'à Chartres combinant hébergement et location de vélos électriques, la société Ecox se chargeant de récupérer le matériel à l'arrivée. Avec d'autres projets à l'étude, le PNR affiche clairement sa volonté de faire de la Haute Vallée de Chevreuse une destination vélo incontournable en Île-de-France.

✍ Mélanie Rostagnat

Plus d'infos sur [laiguillage-tourismemobilite.fr](#)

LE CYCLOTOURISME EN CHIFFRES

 Vélos vendus en 2020
 2,7 millions

 Retombées annuelles
5,1 milliards

Exemple de « La Loire à vélo » en 2018

1,1 million de cyclistes
34 millions d'euros de retombées

Des touristes de choix

Dépense moyenne

Touristes à vélo **68€**



Autres **55€**



Durée moyenne du séjour, en nombre de jours

Touristes à vélo **8,9**

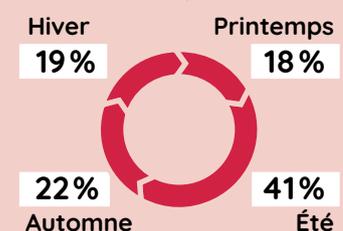


Autres **5,3**



Une activité continue

Part de l'activité par saison



Sur les 25 587 km de véloroutes visés en France en 2030...

74% sont réalisés

Laurent Belando est l'auteur du livre « Vélos nomades, du cyclotourisme au bikepacking »

Comment bien se préparer avant le départ ?

L'idéal est de faire réviser son vélo par un professionnel avant de partir, afin de s'assurer qu'il ne présente aucun gros problème mécanique, et de maîtriser les réparations basiques du quotidien, notamment la crevaisson. Pour cela, il peut être utile de se rendre dans un atelier vélo participatif – il en existe une cinquantaine en Île-de-France – pour trouver tous les outils et bénéficier des conseils nécessaires afin de devenir autonome avec son vélo. Il faut ensuite prendre le temps de bien travailler son itinéraire en identifiant les lieux d'hébergement, de visite et de ravitaillement ainsi que les boutiques de réparation en cas de pépin mécanique. Inutile de se lancer dans un périple d'une semaine pour la première fois. Mieux vaut commencer doucement par un circuit de deux ou trois jours que l'on allongera progressivement lors des sorties suivantes. Plusieurs applications permettent de construire son propre itinéraire comme Strava, Komoot ou OpenRunner. Personnellement, j'adore cette phase de préparation car, en se plongeant dans son parcours, on commence déjà à voyager. À vélo, c'est bien le chemin qui fait le voyage et non pas simplement la destination.

Quels avantages offre cette façon de voyager ?

La liberté ! Le bikepacking est une merveilleuse façon de s'évader, même le temps d'un week-end. C'est une manière de voyager sans contrainte qui permet de partir à l'aventure, de se rapprocher de la nature, de sortir des sentiers battus en s'éloignant des pistes cyclables très fréquentées, de découvrir des territoires inconnus qui peuvent se trouver à quelques kilomètres de chez soi. Si, pour commencer, l'option « bikepacking carte bleue » semble la plus adaptée pour se mettre en confiance, plus on va rouler, plus on va gagner en autonomie, en assurance et en indépendance, en passant notamment au bivouac. Même en l'espace de quelques jours, le bikepacking permet de déconnecter totalement et de faire de superbes rencontres.



© Mélanie Rostagnat pour Enlarge your Paris

Quels itinéraires conseilleriez-vous autour de Paris ?

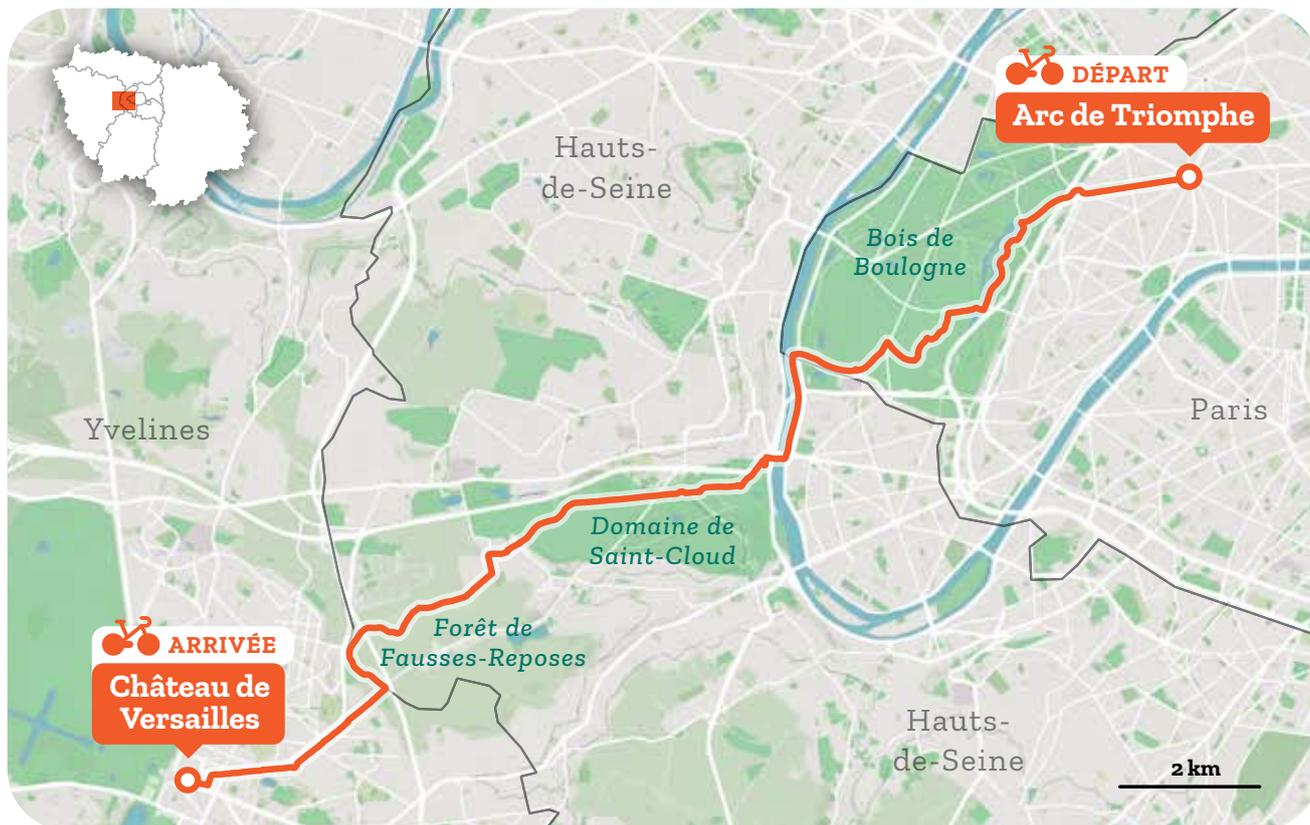
Il en existe une multitude dont le plus connu est la Véloscénie ([voir page 6](#)) entre Paris et le Mont-Saint-Michel. Mais l'idéal est de s'éloigner des sentiers battus et de construire soi-même son tracé en fonction des paysages et des lieux d'intérêt que l'on souhaite découvrir. Et l'Île-de-France n'en manque pas ! Ce qui est super, c'est qu'à une vingtaine de kilomètres de Paris on se retrouve très vite en pleine campagne, que ce soit en Haute Vallée de Chevreuse ou sur les bords de Marne.

Un dernier conseil avant le départ ?

Limiter ses bagages au strict nécessaire, se débarrasser du superflu pour ne se concentrer que sur l'essentiel : le plaisir de voyager. Il faut également penser à son retour si l'on effectue pas une boucle. L'avantage de l'Île-de-France c'est qu'elle bénéficie d'un important maillage ferroviaire.

✍️ Propos recueillis par Mélanie Rostagnat

« Vélos nomades, du cyclotourisme au bikepacking » de Laurent Belando, Éd. Tana, 22 €. Disponible en librairie.



La « Balade des trois forêts », un futur itinéraire pour relier Paris à Versailles

Porté par Enlarge your Paris et la Ville de Versailles, la « Balade des trois forêts » est un projet d'itinéraire touristique qui relie Paris à la cité royale sur 18 km à travers le bois de Boulogne, le domaine de Saint-Cloud et la forêt de Fausses-Reposes.

S'élancer à vélo de l'Arc de Triomphe (16^e) pour parvenir 18 km plus loin aux grilles du château de Versailles (Yvelines) sans quasiment voir la ville et sans pour autant fermer les yeux : telle est la promesse de la « Balade des trois forêts » qui traverse le bois de Boulogne (16^e), le domaine de Saint-Cloud (Hauts-de-Seine) et la forêt de Fausses-Reposes (Hauts-de-Seine / Yvelines), soit près de 2 000 hectares de verdure, l'équivalent de 6 Central Park ou 83 Champ de Mars.

Voyage à travers des paysages méconnus

De quoi s'aérer facilement aux portes de Paris tout en profitant de paysages encore trop souvent méconnus comme les panoramas sur Paris depuis le domaine de Saint-Cloud, les lacs du bois de Boulogne

ou les sentiers de Fausses-Reposes. Cet itinéraire, qu'Enlarge your Paris et la Ville de Versailles entendent promouvoir pour favoriser l'accès à la nature dans le Grand Paris, est

**Près de
2 000 hectares
de verdure,
l'équivalent de
6 Central Park**

aussi une manière de montrer que le dépaysement ne se mesure pas au nombre de kilomètres parcourus. « C'est la valorisation d'un patrimoine historique hérité des anciennes forêts royales, souligne François de Mazières, le maire de Versailles. Ce

type de parcours est aussi un modèle de développement économique. Le vélo est un formidable outil pour dynamiser les territoires. Dans cet esprit, nous avons ouvert une piste cyclable dans l'axe du grand canal du château qui a notamment permis de mettre en valeur le village de Rennemoulin. »

Si un travail de concertation a été lancé pour permettre à la « Balade des trois forêts » de voir le jour, la tenue en 2022 de la deuxième édition de la [Biennale d'architecture et de paysage de Versailles](#) pourrait être l'occasion de changer de braquet. Un futur classique peut-être en perspective...

✎ Renaud Charles

Découvrez le tracé en accéléré :

youtu.be/sqTh5Qqzy3Y

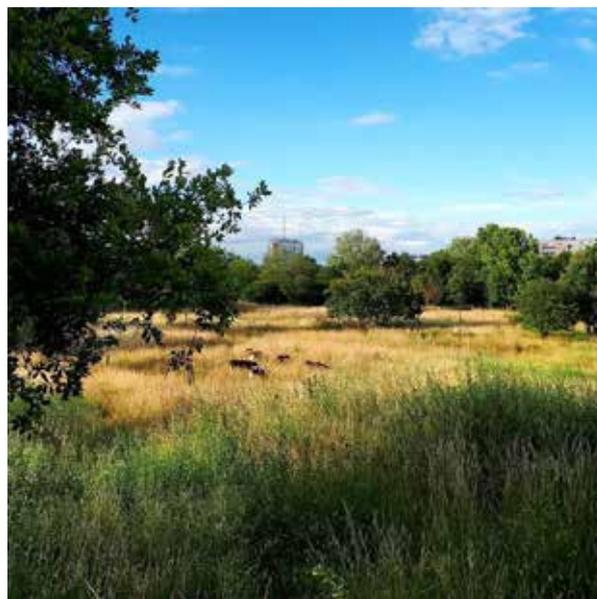
Le fichier GPX du tracé :

versailles.fr/balade-3-forets

« Il serait bon d'accélérer l'homogénéisation des infrastructures cyclables »



Sylvain Dupont / Instagram



Francilien d'adoption comme il se décrit, le cyclotouriste Sylvain Dupont a créé le compte Instagram « Sylvain le Francilien », qu'il dédie avec humour à tous ceux qui lui ont dit : « Y a rien à voir ici ! ». Il nous parle de sa pratique du vélo en Île-de-France.

Comment avez-vous commencé à utiliser le vélo comme principal mode de déplacement ?

Sylvain Dupont : Tout simplement quand j'ai commencé à travailler loin de chez moi. En 2019, j'habitais à Montreuil, mon travail était situé dans le 15^e arrondissement. Le métro commençait à me déprimer : la promiscuité, les changements à effectuer, l'absence de lumière et aussi le fait que je savais à quelle heure je partais sans certitude sur mon heure d'arrivée. L'autre déclic a été la création d'une voie cyclable à Montreuil, qui me permettait de rallier la mairie à la porte de Montreuil sans passer par la rue de Paris, peu « vélo friendly ». Troisième déclencheur : l'arrivée des Véligo. À l'achat, le vélo électrique est un peu cher. Véligo était un bon compromis pour tester l'usage quotidien du vélo et transformer l'essai en investissant si ça me plaisait. Ça a été le cas.



« Un point fort de l'Île-de-France : sa topographie. La région est assez plate, il est donc assez facile de se lancer »

Et c'est agréable, le vélo en Île-de-France ?

Eh bien ça détend ! C'est une autre façon de regarder la ville. Quand je roule sur les quais pour atteindre le 15^e arrondissement, je passe par la Conciergerie, le Pont-Neuf, le Louvre, le pont Alexandre-III... C'est quand même la plus belle piste cyclable du monde ! Et puis on se sent vraiment en connexion avec son environnement. À l'arrêt au feu rouge, je peux constater l'évolution des quartiers mais aussi saisir les conversations des passants. C'est sympa.

Et en matière de « cyclabilité », la région se défend ?

Il faut admettre qu'on partait d'assez loin. La situation a évolué avec la crise sanitaire. D'abord, les gens ont commencé à utiliser davantage leurs vélos. Et puis il y a eu la création des « coronapistes ». Toutes les villes et agglomérations qui y allaient un peu mollement sur le sujet ont mis un coup d'accélérateur. Certes, certaines de ces pistes ont disparu, mais d'autres ont été pérennisées. En matière d'infrastructures, Paris a fait de gros efforts. On trouve toujours un arceau ou une barrière pour accrocher son vélo. Autre point fort de l'Île-de-France : sa topographie. La région est assez plate, il est donc assez facile de se lancer. Et, du point de vue du cyclotourisme, la région offre une belle variété de paysages. En ce moment, je suis en train de redécouvrir la Seine-et-Marne. C'est fou de se dire qu'à 20 minutes de la capitale on peut se retrouver en pleine campagne...

Quels seraient pour vous les points d'amélioration ?

Justement, en parlant du cyclotourisme, ce serait bien que les comités départementaux du tourisme s'emparent plus de la question. Ailleurs, on trouve facilement des cartes ou des sites web qui donnent des itinéraires. Ici, c'est encore balbutiant. La signalisation demeure un autre axe

de progrès : la Scandibérique passe par Paris et pourtant, côté signalisation, on reste très pauvre ! Ce renforcement de la signalétique serait aussi utile dans le cadre du développement du vélotaf. Quand vous voyez des panneaux vous indiquant que tel ou tel lieu n'est qu'à 4 km à vélo, cela peut vous donner plus facilement envie de sauter le pas et d'enfourcher votre selle.

Y a-t-il des disparités d'équipements entre les territoires ?

Il est clair que, plus on s'éloigne de Paris, plus les aménagements se font rares. C'est logique : en grande couronne, les distances sont plus importantes et la voiture semble assez inévitable. Après, j'entends souvent des élus dire : « On ne va pas créer des pistes puisqu'il n'y a pas de cyclistes ! » Mais, s'il y avait des pistes, il y aurait des cyclistes pour se les accaparer ! Cela étant, je ne dis pas qu'il faut mettre en place des pistes partout. Mais on peut réfléchir à des itinéraires qui desserviraient des bassins d'habitation et d'emploi. L'autre enjeu, c'est la continuité des infrastructures entre les territoires. Récemment, je suis allé à Ris-Orangis. Je suis passé par Maisons-Alfort et, jusqu'à Créteil, j'ai bénéficié d'une très belle piste. Et puis, après Villeneuve-Saint-Georges, rien... Je me suis retrouvé sur un trottoir à moitié défoncé signalé comme piste cyclable qui débouchait sur une deux-voies avec des camions et des bus. Je suis un cycliste assez aguerri, donc ça allait. Mais, pour des cyclistes débutants, cela peut être assez rebutant. Il serait donc bon d'accélérer l'homogénéisation des infrastructures cyclables.

✍️ Propos recueillis par Joséphine Lebard

Sylvain Dupont partage son expérience de cycliste sur son compte Instagram :

📱 [Sylvain le Francilien](#)



© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

« La Seine à vélo » : 150 km pour se familiariser avec les paysages franciliens

Situé sur le parcours de la Seine à vélo, le vieux pont de Limay dans les Yvelines est l'un des plus anciens ponts de France

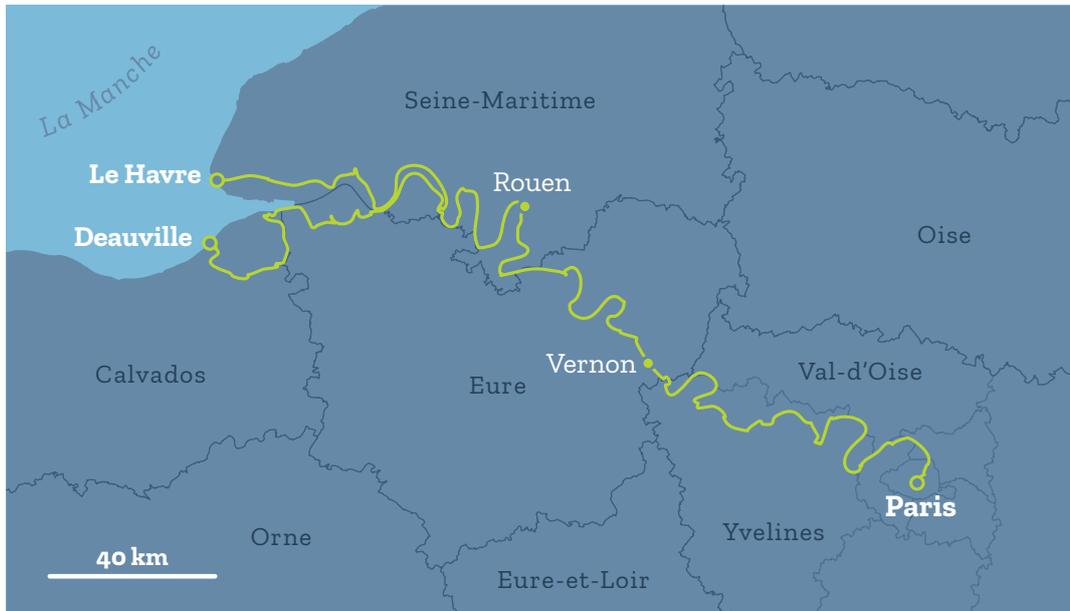
En octobre 2020, un nouvel itinéraire à vélo de 400 km voyait le jour, permettant de rallier Paris au Havre et Deauville en longeant la Seine. Cycliste averti, Didier Couval-Grima a rédigé le guide « La Seine à vélo » et nous livre ses impressions sur les 150 premiers kilomètres du tracé en Île-de-France.

Pourquoi ce guide sur « La Seine à vélo » ?

Didier Couval-Grima : Parce que c'est un itinéraire émergent. Il fait partie des projets permettant de dynamiser l'axe Paris/Le Havre. Or la Seine est un fleuve dont l'image est entachée par les activités industrielles qui la jalonnent. Je voulais montrer qu'il était aisé de la longer. De la découvrir autrement. Les itinéraires à vélo, même s'ils sont à parfaire, ont un effet révélateur : ils donnent à voir les coulisses de la région. Et surtout, ils montrent aux Franciliens qu'ils ne sont pas confinés dans leur environnement immédiat.

Et justement, que découvre-t-on sur le tronçon francilien du parcours ?

Il y a d'abord l'Ouest parisien, assez différent de ce qu'on peut avoir en tête. Ce ne sont pas que des paysages de banlieues résidentielles cossues ! Au contraire, c'est assez contrasté. À Gennevilliers (Hauts-de-Seine), on découvre le port qui est quand même le premier port fluvial français. Ensuite, on constate que les séquences urbaines, voire industrielles, alternent avec des espaces de verdure



Le tracé complet est à retrouver sur laseineavelo.fr



« On découvre ces villes de la deuxième couronne qui, pour beaucoup, n'évoquent que des noms de gares »

insoupçonnés. On parcourt notamment une séquence très verte entre Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines) et Les Mureaux (Yvelines). Après Mantes-la-Jolie (Yvelines), on change de rive et on se plonge dans la partie sud du Parc naturel du Vexin français (Val-d'Oise). L'avantage de la Seine à vélo en Île-de-France, c'est qu'environ tous les dix kilomètres vous avez une gare de RER ou de Transilien, ce qui permet de parcourir la distance que l'on veut et de reprendre le train ensuite.

Le vélo permet-il de poser un autre regard sur la Seine ?

C'est sûr qu'en voiture, depuis l'A13, vous ne faites qu'apercevoir le fleuve. À pied, vous allez parcourir au maximum 25 km en une journée et ne voir que quelques-uns de ses visages. Le rythme du vélo est donc idéal pour découvrir la variété des paysages. On se rend compte que la Seine a été marquée par d'autres histoires que l'agriculture. Les Mureaux (Yvelines) renvoient à l'aventure spatiale puisque c'est ici qu'a été conçu le premier étage d'Ariane 5

et que le lanceur d'Ariane 6 est développé. La boucle de Montesson et Saint-Germain-en-Laye (Yvelines) vous ramène à l'histoire des impressionnistes. Après Chatou (Yvelines), en allant vers Le Pecq (Yvelines), la Seine rappelle un peu les bords de Marne. À Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines), les péniches vous transportent dans l'histoire de la batellerie. En fait, grâce à cet itinéraire, on découvre vraiment toutes ces villes de la deuxième couronne qui, pour beaucoup, n'évoquent que des noms de gares. Aujourd'hui, le cyclotourisme peut devenir un outil constitutif de l'identité du Grand Paris et de l'Île-de-France, comme pour le Grand Londres ou le Grand Berlin où les réseaux cyclables sont unifiés à l'échelle de la métropole, ce qui favorise l'imaginaire d'un territoire au-delà d'une seule ville.

✍ Propos recueillis par Manon Gayet

« La Seine à vélo » de Didier Couval-Grima.
Éditions Chamina, 15 €. chamina.com

Trois bonnes adresses sur le tronçon francilien

🌳 Le parc du Peuple de l'herbe

Situé à Carrières-sous-Poissy (Yvelines), ce parc départemental est une vraie bonne surprise ! Un espace vert contemporain remarquable qui participe à la renaturation du territoire.

718, rue du Docteur-Marcel-Touboul, Carrières-sous-Poissy (78). parc-peuple-herbe.fr

🏛 Musée de l'Hôtel-Dieu

Ce beau musée situé à Mantes-la-Jolie (Yvelines) renferme une importante collection d'œuvres du peintre Maximilien Luce. Il est moins connu que

d'autres peintres impressionnistes mais porte sur la Seine un regard aussi différent qu'intéressant.

1, rue Thiers, Mantes-La-Jolie (78).

sortir-yvelines.fr

🍷 Hôtel-restaurant Les Bords de Seine

L'occasion d'une halte dans le très joli village de La Roche-Guyon avec son château et son potager. Cet hôtel-restaurant offre une vue magnifique qui rassérène après avoir parcouru des kilomètres à vélo !

21, rue du Docteur-Duval, La Roche-Guyon (95).

☎ 01 30 98 32 52. bords-de-seine.fr



Sur la Loire à vélo

« L'enjeu est d'offrir les véloroutes les plus lentes de France »

Inaugurée en 2012 à l'initiative des régions Centre et Pays de la Loire, la véloroute de « La Loire à vélo » accueille chaque année plus d'un million de cyclotouristes. Un succès dépeint par Adeline Moreau, chargée de mission Vélo et Itinérances douces, et Laurent Savignac, chef de projet Circulations douces au sein du conseil régional Centre - Val de Loire, alors qu'une autre véloroute, « Cœur de France à vélo », est en cours de développement.

Quand est-ce qu'a commencé le travail autour de « La Loire à vélo » ?

Laurent Savignac : Tout a commencé en 1995 à l'initiative de la région Pays de la Loire et de la région Centre. Les deux collectivités avaient déjà précédemment lancé des actions en commun, notamment l'Interloire, un train rapide reliant les principales villes du Val de Loire. Les comités régionaux du tourisme (CRT) avaient quant à eux identifié l'arrivée de cyclotouristes allemands, néerlandais et américains. Clairement, on peut dire que La Loire à vélo a été inspirée par les étrangers. Le tourisme en vallée de la Loire commençait à s'essouffler. Il reposait sur les seuls châteaux. Un voyage d'études a donc été organisé sur le Danube, qui est parcouru par l'une des véloroutes les plus

fréquentées au monde. Puis une étude a été effectuée auprès d'une centaine de cyclistes ayant voyagé dans le Val de Loire. Il en est ressorti que la priorité pour eux était de profiter des paysages de la Loire, avant même les châteaux. Ce qui est intéressant car, à cette date – nous sommes en 1996 –, la Loire n'a pas encore été classée à l'Unesco pour ses paysages.

Comment s'est effectuée la mise en œuvre du projet de véloroute ?

L.S. : Les deux régions ont signé un protocole d'accord et ont lancé la réflexion autour du tracé. Il s'agissait de viser une population plus large que celle des cyclistes aguerris. Il fallait par ailleurs imaginer des variantes à l'itinéraire principal pour desservir à la fois les grands sites du Val de Loire

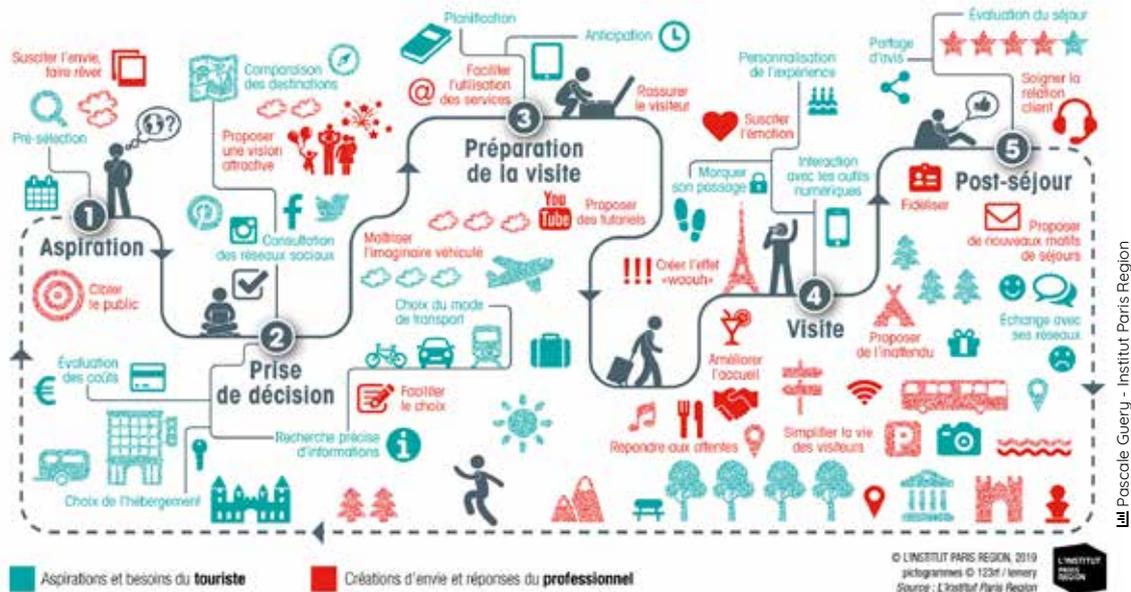
mais aussi ceux qui se trouvent sur les rivières affluentes comme Chambord. **Adeline Moreau :** C'est la raison pour laquelle nous avons créé des boucles tout au long de La Loire à vélo afin d'offrir la possibilité de rayonner facilement autour d'un point. Par exemple, il y a beaucoup de châteaux autour de Blois. Idem au départ d'Amboise d'où l'on peut rejoindre Chenonceau et Loches. Même s'ils ne sont pas nécessairement en site propre, ces tracés secondaires sont balisés et adaptés à la pratique du vélo. Le trafic automobile y est faible et la vitesse est limitée pour permettre la cohabitation. **L.S. :** De manière générale, là où la circulation n'est pas trop intense, il est préférable d'opter pour la chaussée partagée plutôt que d'aménager une voie cyclable en site propre. La voie en site propre constitue certes un gage de sécurité, mais elle accentue l'isolement du cycliste et le coupe de son environnement, ce qui ne facilite pas la découverte du territoire qu'il traverse.

Quand les travaux ont-ils débuté ?

L.S. : Ils ont débuté en 2002 et l'intégralité de l'itinéraire a été inaugurée en 2012. Les régions ont couvert 60 % de l'investissement, le reste étant à la charge des départements et des agglomérations.

Le parcours d'un touriste à vélo

Vue d'ensemble des attentes des touristes et actions des territoires par étapes



Les départements d'Indre-et-Loire et de Maine-et-Loire se sont montrés moteurs dans le projet, notamment des villes comme Tours et Angers. C'est à partir de ce premier tronçon d'une centaine de kilomètres que nous avons pu commencer à raconter l'histoire. Le fait de s'appuyer sur de grandes zones urbaines est un élément stratégique car la population des villes est une clientèle sur laquelle vous pouvez capitaliser. Il y a des générations spontanées de cyclotouristes qui naissent dans les zones où se construisent les véloroutes. On l'a vu en Autriche. C'est lorsque la véloroute du Danube a commencé à toucher les grandes villes comme Vienne que les Autrichiens se sont remis au vélo. Peu à peu, ils sont passés du vélo loisir au cyclotourisme. En France, nous sommes seulement en train de devenir une nation intéressante pour le tourisme à vélo. Nous disposons désormais de plus de 30 000 km d'itinéraires. Rien que sur La Loire à vélo, on dénombre plus d'un million de cyclotouristes chaque année avec une progression de 1 % par an. Il faut se rappeler qu'il y a 20 ans nous partions de zéro.

Quels sont les points forts de « La Loire à vélo » ?

A.M. : L'un des principaux atouts que l'on met en avant est l'intermodalité avec le [train Loire à vélo](#). Il circule de mi-juin à mi-septembre d'Orléans au Croisic et dessert Blois, Saint-Pierre-des-Corps, Tours, Saumur, Angers, Ancenis, Nantes, Saint-Nazaire, La Baule et Pornichet. Avec trois allers-retours par jour en semaine et deux le week-end, il est utilisé aussi bien par les cyclotouristes que par les vélotafeurs. Il peut embarquer jusqu'à 83 vélos avec des places en libre accès

« Il y a des générations spontanées de cyclotouristes qui naissent dans les zones où se construisent les véloroutes »

ainsi qu'un wagon doté d'un service d'aide à l'embarquement dans lequel il est possible depuis cette année de [réserver son emplacement sur le site de La Loire à vélo](#). L'objectif à terme est de pouvoir réserver en même temps sa place et son emplacement vélo. Le reste de l'année, les trains qui circulent proposent jusqu'à 33 emplacements pour les vélos.

Et quels sont pour vous les points d'amélioration de « La Loire à vélo » ?

L.S. : L'enjeu est d'offrir les véloroutes les plus lentes de France. Pour cela, il faut donner aux cyclistes le plus d'occasions possible de s'arrêter. C'est aux territoires qu'ils traversent de s'ouvrir pour les ralentir. Cela implique pour eux de raconter des histoires et de partager des anecdotes et des savoir-faire. Certaines communes restent encore discrètes aujourd'hui, elles ne s'ouvrent pas et laissent passer les cyclotouristes. Pourtant, il suffit souvent de pas grand-chose pour faire ressortir les singularités locales. C'est ce que nous faisons de

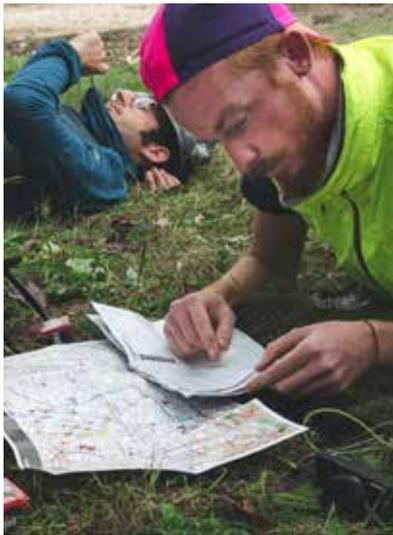
manière expérimentale sur la nouvelle véloroute que nous développons, « Cœur de France à vélo », qui va se connecter à celle de La Loire à vélo. Elle longera la vallée du Cher et le canal de Berry, avec des pépites cachées dans des villages de quelques centaines d'habitants où se trouve la plus grande concentration de fromages de chèvre AOP de France. Tout ça, il s'agit de le faire savoir. Raison pour laquelle nous avons travaillé avec un laboratoire spécialiste du design de services situé à Orléans afin de faire ressortir les points forts et l'ADN de trois villages dans le but d'attirer les cyclotouristes pour qu'ils s'y arrêtent, découvrent et consomment. Des groupes de réflexion ont été constitués, associant différents profils socio-professionnels, pour enrichir la réflexion avec les élus. Cela pouvait être un historien local, un hébergeur, un entrepreneur... Le travail a duré plus d'un an et les premières concrétisations sont en cours. C'est en associant les écosystèmes locaux que l'on permettra aux véloroutes de ne pas toutes se ressembler.

L'histoire est aussi importante que la qualité de l'aménagement...

L.S. : Il est en effet important de communiquer. Mais l'animation nécessite des moyens humains. Or il est déjà difficile d'obtenir des crédits pour aménager et entretenir. Pourtant, on pourrait accueillir plus et mieux si l'on renforçait le travail d'animation pour révéler la valeur des territoires traversés.

Propos recueillis par Renaud Charles

Quand les vacances



Participants à La Mad Jacques - @calixandre / @clarafaramania / josefhele

deviennent

ACTIVES

Partir en vacances ne signifie plus nécessairement se téléporter d'un point A à un point B. Le voyage entre les deux peut aussi faire partie de la découverte, ce que démontrent les expériences de la « Mad Jacques » ou de la « Clacyclo ».

Et si les vacances ne se résumaient plus à choisir une destination ? Si le plus important était plutôt le chemin emprunté pour y parvenir ? Après avoir tourné en rond dans nos salons du fait des confinements successifs, nous aspirons à des loisirs plus actifs et moins sédentaires. Un besoin plus pressant encore parmi les citadins selon le cabinet spécialisé dans le tourisme [Raffour Interactif](#) qui, dans son [étude réalisée début 2021 sur le tourisme et le e-tourisme en France](#), souligne le besoin de liberté et de nature. Ce que vient démontrer l'essor des courses d'aventure comme la [Mad Jacques](#), qui attire toujours plus de curieux. « C'est parti d'une frustration de baroudeurs en 2017, explique Vincent Drye, l'un des deux cofondateurs. Avec mon associée et d'autres personnes, nous habitons en ville avec un quotidien bien chargé en semaine et pas nécessairement la possibilité de partir à l'autre bout du monde tous les quatre matins. Sans parler de notre prise de conscience qu'il allait devenir de moins en moins possible de voyager comme avant, en prenant l'avion sans réfléchir. Notre conviction, c'est qu'il y a des endroits magnifiques proches de chez nous,

et que la France est un terrain de jeu incroyable pour l'outdoor. Avec la Mad Jacques, nous avons initié des courses en stop vers la Creuse. Résultat, dès la première année, on a emmené 800 personnes puis on a quitté notre job et c'était parti ! » Depuis, ce sont plus de 12 000 personnes qui se sont lancées sur les routes de France avec la Mad Jacques, à pied ou à vélo.

Être acteur de ses vacances

Et pas la peine d'être un sportif aguerrri. Dans le même esprit que la Mad Jacques, la [Clacyclo](#) propose à toutes les typologies de mollets une découverte de l'Île-de-France à vélo sous forme de jeu de piste. Seule condition : être prêt à pédaler en moyenne 80 kilomètres par jour durant 3 ou 5 jours vers une

« Les touristes sont en quête d'authenticité et il n'y a pas besoin d'aller loin pour vivre des expériences fortes »

Vincent Drye, cofondateur de la « Mad Jacques »

destination secrète. « Nos participants viennent chercher la convivialité, les rencontres et l'inconnu », résume la co-organisatrice Margaux Thierrée. C'est là tout l'avantage de ne pas se focaliser sur l'arrivée et de profiter des territoires traversés. « On prône le fait d'être acteur de ses vacances. C'est fini, le tourisme passif. Les circuits touristiques accompagnés racontent une histoire un peu fausse. Les touristes sont en quête d'authenticité et il n'y a pas besoin d'aller loin pour vivre des expériences fortes. Le rapport à la découverte est en train de changer », martèle Vincent Drye. D'où l'idée des fondateurs de la Mad Jacques de créer des refuges de haute campagne qui s'adressent aussi bien aux randonneurs qu'aux cyclistes. « On a repris ce qui fait le succès des refuges de haute montagne avec le côté convivial de la salle commune, la qualité de l'accueil, la découverte des produits du terroir, et on y a ajouté un niveau de confort plus élevé, notamment au niveau de la literie, explique Vincent Drye. Le tout premier a ouvert en juillet 2020 dans un cadre exceptionnel, une ancienne abbaye du XII^e siècle au milieu des bois dans le Valois (Oise) à 80 km de Paris. Nous ciblons les familles et les groupes d'amis venus de Paris. On a une offre également pour les couples, mais la majorité de nos hébergements sont des tentes de 4 personnes installées sur des planches de bois pour plus de confort. Le but est de pouvoir séjourner et rayonner autour du refuge pendant 5 ou 6 jours. » Le farniente n'est plus l'alpha et l'oméga des vacances.

Manon Gayet

La gare de Santeuil-le-Perchay dans le Val-d'Oise abrite depuis mai 2021 Coopvexin, une coopérative alimentaire bio et locale à Santeuil



Quand les gares ouvrent leurs portes aux initiatives locales

Avec l'arrivée des guichets automatiques, certaines gares franciliennes ont fermé leurs portes. Mais ça, c'était avant. Via le projet « Gares de demain » lancé par Île-de-France Mobilités et SNCF Gares & Connexions, elles s'inventent une nouvelle vie et proposent de nouveaux services en ouvrant des espaces disponibles à des porteurs de projets locaux.

Favoriser la reconversion des gares : tel est l'un des objectifs poursuivis par le programme « [Gares de demain](#) » porté par Île-de-France Mobilités et la SNCF. L'idée ? Permettre à des porteurs de projets locaux de profiter d'espaces disponibles, d'une superficie comprise entre 30 et 200 m². « Notre objectif est de faire de la gare un point de destination et non plus simplement un point de départ ou d'arrivée », éclaire Catherine Priol, responsable de la valorisation des gares au sein du groupe SNCF Gares & Connexions. Seul impératif : les sites concernés doivent enregistrer « moins de 1 500 voyageurs par jour ». Pourquoi cette jauge ? Parce que ce sont ces gares qui ont le plus besoin d'un regain d'activité non ferroviaire.



Le Local de Montigny, installé dans la gare de Montigny-sur-Loing

Le Local de Montigny

« Nous apportons un soin tout particulier aux petites gares. Nous avons déjà demandé la réouverture des salles des pas perdus pour accueillir les passagers dans de meilleures conditions. Nous voulons maintenant proposer de nouveaux services aux voyageurs. Il est essentiel de prendre en compte ces nouveaux usages et de proposer de nouveaux services qui répondent aux attentes des Franciliens », explique Valérie Péresse, présidente d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France.

Recréer du lien

Cours de yoga, services de réparation de vélo et même guinguettes... Des tests ont déjà été menés dans certaines gares peu empruntées de la ligne R et du RER D. En 2021, le projet est passé à la vitesse supérieure. Une dizaine de gares ont désigné leur futur locataire, pour une ouverture prévue courant 2022. D'ici là, SNCF Gares & Connexions, Île-de-France Mobilités et les nouveaux porteurs de projets devront mener des travaux de mise aux normes ou encore plancher sur le modèle économique. Ils pourront s'appuyer sur l'exemple d'un précurseur comme [le Local de Montigny](#), service de conciergerie locale installé dans la gare de Montigny-sur-Loing (Seine-et-Marne), ou encore [Mom'Bondy](#), un lieu d'accompagnement périscolaire implanté en gare de Bondy (Seine-Saint-Denis) depuis février 2020, après une première expérience réussie à Argenteuil (Val-d'Oise). « Le Local de Montigny agrège toutes les composantes que l'on souhaite valoriser aujourd'hui : vente de produits

Cours de yoga, services de réparation de vélo et même guinguettes... Des tests ont déjà été menés dans certaines gares peu empruntées de la ligne R et du RER D.

locaux, location de vélos... Il recrée du lien avec les habitants du village », se réjouit Catherine Priol. Recréer du lien, c'est justement ce que cherchait Michaël Rigard, le fondateur du Local de Montigny. Cet ancien responsable commercial dans l'industrie pharmaceutique rêvait de changer de vie professionnelle. Il pense d'abord à monter un food truck devant la gare, fermée depuis l'installation des guichets automatiques. « Je ne savais pas qu'on pouvait louer un local dans la gare ! Cette possibilité m'a permis de créer un lieu multiusage », raconte Michaël Rigard. Rafraîchi avec ses murs bleu canard, le Local de Montigny a ouvert ses portes le 22 juin 2020, au lendemain du déconfinement.

150 gares de banlieue concernées à terme

Vente de produits locaux, service de plomberie ou de cordonnerie, commande de fleurs ou point de retrait de paniers de légumes... Michaël Rigard s'est tout bonnement transformé en concierge nouvelle génération. Il propose même un service de location de vélos. L'occasion de découvrir la fameuse Scandibérique ([voir pages 8 et 12](#)), la véloroute européenne qui va de la Norvège à l'Espagne et passe à moins de deux kilomètres de Montigny. Dans les prochaines semaines, son offre va encore s'élargir avec un bureau de transaction immobilière, des services postaux et l'organisation de concerts une fois par mois. S'il ne parvient toujours pas à se dégager un salaire, il a observé une hausse de la fréquentation de l'ordre de 20 à 30 % cette année. « Depuis la rentrée, cela repart fort », s'enthousiasme-t-il. À l'instar de Michaël, d'autres entrepreneurs montent dans le train du commerce et du tourisme de proximité. À Santeuil-le-Perchay (Val-d'Oise), sur la ligne J, Coopvexin s'est installé en gare en mai 2021 pour y vendre les productions locales : fruits, légumes, lentilles, huiles... À Saint-Germain-en-Laye (Yvelines), un espace de coworking a ouvert tandis que la gare de Nogent-le-Perreux (Val-de-Marne) accueille une boutique dédiée aux amateurs de vélo. À terme, plusieurs dizaines de gares de grande banlieue bénéficieront du programme, et sortiront ainsi du placard.

Manon Gayet

Plus d'infos sur :

garesdedemain.1001gares.fr



L'Axe majeur à Cergy, ville qui compte de nombreuses annonces de locations saisonnières.

Julien Chatelein (Creative commons / Flickr)

« En grande couronne, Airbnb contribue positivement au tourisme local »

Alors qu'elles sont accusées de réduire l'offre locative pour les habitants dans les grandes villes comme Paris, les plateformes de locations saisonnières à l'instar d'Airbnb dopent le tourisme local dans les communes situées de l'autre côté du périphérique, en particulier en grande couronne. Ce dont nous parle Marion Tillet, géographe à l'Institut Paris Region et spécialiste du tourisme.

L'Institut Paris Region a réalisé une étude sur les locations saisonnières en Île-de-France. Comment l'offre a-t-elle évolué ces dernières années avec l'essor des plateformes comme Airbnb ?

Il s'agissait du premier état des lieux des locations saisonnières en Île-de-France. Il prend en compte toutes les annonces publiées sur les plateformes telles que Airbnb. Entre 2011 et 2019, on est passé de 20 000 offres de locations saisonnières à plus de 80 000 à Paris. Au total en Île-de-France, on recensait en 2019 plus de 120 000 offres de locations saisonnières. On observe en outre une légère décline du nombre d'annonces dans Paris intramuros au profit des autres départements franciliens.

Où se situent ces locations saisonnières en dehors de Paris ?

Elles sont assez diffuses et se développent progressivement autour de ce que l'on appelle les

pôles urbains secondaires, grâce notamment aux événements sportifs. À Guyancourt (Yvelines), le nombre d'annonces est passé de 100 à 400 en 2018 au moment de la *Ryder Cup* [compétition de golf entre les États-Unis et l'Europe, ndlr]. On constate également une dynamique soutenue dans les villes nouvelles, du fait de leur proximité avec des sites touristiques d'intérêt majeur. À elle-seule, Cergy (Val-d'Oise), accolée à la cité médiévale de Pontoise et proche d'Auvers-sur-Oise [où est enterré Van Gogh, ndlr], compte 1 200 lits. Le développement de l'offre concerne enfin les communes qui se situent dans le périmètre des *Parcs naturels régionaux* ou proches d'espaces boisés. La généralisation du télétravail et du *workation* [contraction de *work* et *vacation*, *travail et vacances*, ndlr] depuis le début de la crise sanitaire a ainsi eu une incidence sur l'essor de ces hébergements dans les territoires ruraux.

En quoi ces plateformes favorisent-elles le tourisme au-delà du périphérique ?

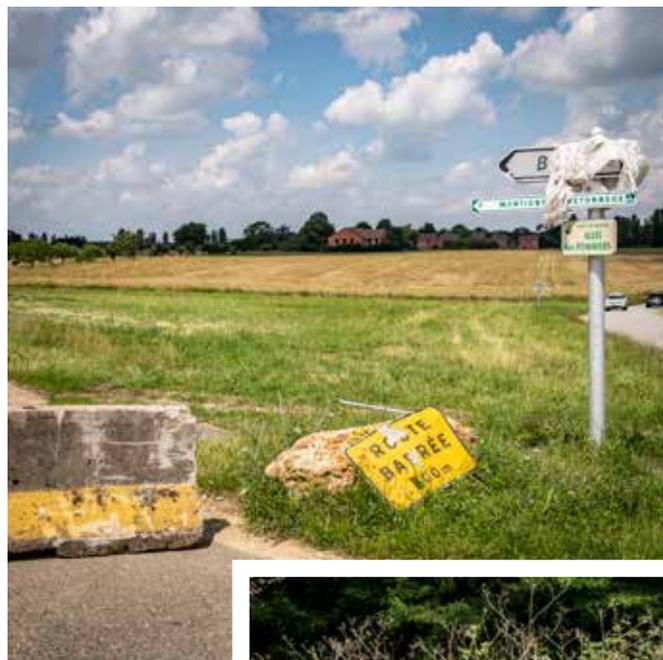
Les locations saisonnières sont complémentaires des hôtels et des résidences de tourisme existant à Paris et dans les Hauts-de-Seine. Elles permettent de créer une offre d'hébergement qui n'existait pas auparavant, ou bien qui se limitait aux gîtes et aux chambres d'hôtes. Cela dynamise des zones moins denses, moins touristiques. Ce n'est pas pour rien que l'*Association des maires ruraux de France* a signé un accord avec Airbnb pour promouvoir ses territoires. Si à Paris Airbnb est montré du doigt, en grande couronne, ce type de plateforme contribue positivement au tourisme local.

Propos recueillis par Manon Gayet

Étude sur les locations saisonnières en Île-de-France
[institutparisregion.fr](https://www.institutparisregion.fr)

Comment changer de braquet ?

Amélioration de la signalétique, résorption des coupures urbaines, développement de l'intermodalité...
Six pistes pour soutenir le tourisme à vélo en Île-de-France.



© Jérôme Design pour Enlarge your Paris



Renforcer la signalétique et l'information

Par Renaud Charles
et Vianney Delourme,
cofondateurs
d'Enlarge your Paris

Tout au long de leurs repérages sur les véloroutes d'Île-de-France, les journalistes d'Enlarge your Paris ont pu éprouver la qualité de la signalétique destinée aux cyclistes. Il en ressort que, même sur l'itinéraire le plus récent, celui de la Seine à vélo inauguré en octobre 2020, elle demeure insuffisante. Même si le fléchage y est présent à intervalles réguliers, il laisse parfois place au doute et gagnerait à être complété. Sur des véloroutes plus anciennes comme la Véloscénie, le positionnement des panneaux directionnels peut se révéler déficient. C'est le cas par exemple lorsque l'on roule en direction du Mont-Saint-Michel au niveau de la bifurcation dans la forêt de Port-Royal, où la signalétique n'est présente que dans le sens des cyclistes qui se dirigent vers Paris.

Balisage plus fréquent et signalétique éditorialisée

En dehors des panneaux directionnels, il s'agirait de réfléchir à la mise en place d'un balisage plus régulier qui pourrait notamment passer par un balisage au sol (reprenant le logo de la véloroute) en ayant recours par exemple à des dalles en béton, en pierre ou en céramique. Ce balisage vise à faciliter l'orientation des cyclistes et à mieux faire exister les itinéraires dans l'espace public. En parallèle, une signalétique davantage éditorialisée implantée tous les 20 km serait nécessaire pour mieux faire connaître les points d'intérêt présents aux abords des itinéraires et ainsi encourager le tourisme en dehors de Paris. Ce que pourrait également venir appuyer un site Internet commun à toutes les véloroutes d'Île-de-France pour permettre d'accéder plus facilement à

l'information, aujourd'hui beaucoup trop fragmentée, et inspirer ainsi des idées de séjours aux Franciliens à l'aune du développement du *bikepacking* ([voir page 28](#)).

L'implication des usagers

Pour garantir l'harmonie de ce système d'information à l'échelle du territoire francilien, la réflexion et la mise en œuvre gagneraient à être pilotées à l'échelon régional. Par ailleurs, afin d'assurer la maintenance de la signalétique, une implication des usagers pourrait être envisagée pour qu'ils assurent une veille régulière, à la manière de ce que fait la Fédération française de la randonnée pédestre qui peut compter sur ses bénévoles pour entretenir ses tracés et s'assurer que le balisage reste visible. Des stages sont ainsi proposés par la Fédération pour devenir baliseur-aménageur.

Résorber les discontinuités cyclables à l'échelle de la région pour une meilleure circulation des cyclistes



© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

Par Dominique Riou, ingénieur transport au sein de l'Institut Paris Region

L'Institut Paris Region réalise des études, enquêtes et recherches ayant pour objet l'aménagement et l'urbanisme dans la région Île-de-France. institutparisregion.fr

En 20 ans, le réseau cyclable d'Île-de-France est passé d'un millier de kilomètres d'aménagements à près de 6 000 aujourd'hui. Pour autant, de nombreuses coupures urbaines et discontinuités locales continuent de ponctuer ces itinéraires cyclables et nuisent à leur attractivité. Ces coupures sont de plusieurs types : naturelles (cours d'eau), liées à une infrastructure (voie ferrée, autoroute), à une grande emprise clôturée (aéroports, zones d'activités) ou à un aménagement routier tel un grand carrefour. Tout cycliste qui s'est aventuré hors des sentiers battus a connu ce grand moment de solitude qu'est l'arrivée

sur une départementale sans plus aucune place pour le vélo, ou bien un escalier pour franchir une ligne de chemin de fer. Développer la pratique du vélo demande le traitement de ces coupures. Aligner des kilomètres de bouts d'aménagements s'avère dérisoire s'il n'y a pas de liens entre eux, si l'on ne pense pas en termes de réseau.

Mieux articuler les équipements cyclables entre eux

Il y a 10 ans, le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) a identifié 100 coupures principales à résorber. L'Institut Paris Region en a suivi l'évolution ; le constat est aujourd'hui très positif : 42 coupures

peuvent être considérées comme résorbées et 36 autres sont en travaux ou font l'objet de projets finalisés. Ce résultat montre une véritable prise de conscience de l'enjeu par tous les acteurs concernés (collectivités locales, État, gestionnaires d'infrastructure...). Alors que le RER V ([voir page 21](#)), futur réseau structurant pour les déplacements à vélo dans la région, a vu sa mise en œuvre formidablement accélérée avec la pandémie, alors que les cyclistes du quotidien sont de plus en plus nombreux dans la zone dense, il est grand temps d'articuler tous les équipements cyclables pour en démultiplier les effets sous forme d'un réseau accessible à tous les usagers.

© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris



S'inscrire dans une démarche de bien-être

Par Renaud Charles et Vianney Delourme, cofondateurs d'Enlarge your Paris

Les chiffres nous mettent en garde. D'après l'OMS (Organisation mondiale de la santé), quatre adolescents sur cinq et un adulte sur cinq n'ont pas suffisamment d'activité physique. Autre statistique, cette fois à l'échelle de l'Hexagone : plus de 70 % des français sont assis 8 heures par jour. Conséquence de cette sédentarité ? Des risques accrus de maladies cardiaques, de diabète ou encore de dépression. Dans le même temps, le marché français du bien-être croît chaque année de 2 à 4 % tandis que, selon le rapport du Global Wellness Institute publié en 2018, le marché mondial du tourisme de bien-être pesait 639 milliards de dollars en 2017. Une dynamique dans laquelle s'inscrivent les activités de plein

air comme le vélo ou la randonnée, particulièrement plébiscitées suite aux confinements successifs liés à la crise sanitaire. Un terme illustre cette tendance : la microaventure. Une attitude popularisée depuis une dizaine d'années par l'Anglais [Alastair Humphreys](#) qui, après avoir voyagé à travers le monde, a choisi de chercher l'aventure dans son propre pays, voire autour de chez lui. Une philosophie partagée par les adeptes du tourisme à vélo, en particulier par les férus de *bikepacking* ([voir page 28](#)), dont la conception est de voyager le plus léger possible pour minimiser les contraintes.

Populariser des parcours pour lever les freins à la pratique
Cette pratique, accessible au plus grand nombre, pourrait être encouragée auprès des Franciliens

par la promotion de parcours thématiques. En 2021, Enlarge your Paris a produit, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, plusieurs circuits accessibles en transports en commun et diffusés sur le portail [Geovelo](#) à l'instar de « [La traversée de la forêt de Rambouillet](#) » de Rambouillet à Montfort-l'Amaury et des « [Bords de la Marne sauvage](#) » de Bry-sur-Marne à Noisiel. Ces itinéraires permettent de lever certains freins à la pratique du vélo en Île-de-France, liés notamment aux coupures urbaines ([voir pages 17-18](#)), en garantissant une circulation fluide pour les cyclistes. Pour favoriser leur visibilité, ces circuits pourraient être affichés dans les gares concernées, manière de montrer que la région est une terre de sport en vue des Jeux olympiques de Paris 2024 et de leur héritage.



© Jérôme Derigny pour Enlarge Jour Paris

Développer l'intermodalité vélo-train

Antoine Coué, chargé d'études au sein de Vélo & Territoires

Vélo & Territoires est une association créée en 1999 qui regroupe 140 adhérents (conseils régionaux, conseils départementaux, établissements publics de coopération intercommunale et communes). Elle s'est donnée pour feuille de route de construire « la France à vélo en 2030 » afin d'atteindre 12 % de part modale vélo.

velo-territoires.org

Si la pratique du vélo est en pleine croissance, elle est encore freinée par le manque d'interactions avec les autres modes de transport, en particulier les transports collectifs. Le potentiel du vélo en intermodalité est pourtant immense, en particulier pour des usages touristiques. L'interopérabilité du train et du vélo est cruciale pour accéder à une destination, retourner à son point de départ ou à son lieu de résidence tout en réduisant l'impact environnemental de son trajet. Les transports collectifs peuvent également constituer, lorsque c'est nécessaire, des alternatives à des sections dissuasives en raison d'un fort trafic, d'un important relief ou d'un manque d'aménagement sécurisé. Le développement de l'intermodalité est essentiel pour faire de la France la première destination mondiale pour le tourisme à vélo, en particulier pour les touristes étrangers.

Que faire pour améliorer la situation ? Au niveau national, ces dernières années ont donné lieu à des évolutions réglementaires importantes. La loi d'orientation des mobilités a notamment permis des avancées majeures. Sur le volet du stationnement vélo, les 1 133 principales gares du territoire devront s'équiper d'au minimum 76 000 places de stationnement vélo sécurisé avant le 1^{er} janvier 2024. Un effort important pour les régions et en particulier l'Île-de-France, qui devra déployer à elle seule 58 % de ces stationnements.

Intervenir à chaque étape du parcours intermodal

En complément des nouvelles réglementations nationales et européennes, c'est un système complet d'intermodalité qui doit être développé dans les territoires. Plusieurs pistes d'action existent pour lever les difficultés rencontrées par les

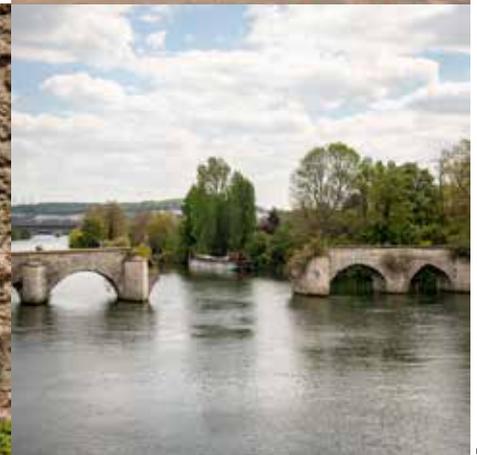
cyclistes à chaque étape du parcours intermodal :

- améliorer l'information voyageur, la tarification et la billettique pour anticiper au mieux les déplacements ;
- favoriser l'accessibilité des pôles d'échange avec des aménagements adaptés et sécurisés ;
- faciliter la circulation des cyclistes dans ces pôles d'échange ;
- généraliser l'embarquement des vélos dans les trains et les cars ;
- développer les services vélo complémentaires.

Des solutions existent, parfois peu coûteuses et faciles à mettre en œuvre, pour améliorer les interactions entre le vélo et les autres modes. Il revient aux acteurs locaux – collectivités, aménageurs, opérateurs – de développer au cas par cas les solutions les mieux adaptées à leur territoire.

Développer l'économie touristique par des parcours de cyclotourisme

Paysages le long des véloroutes en Île-de-France



© Jérôme Derigny pour Enlarge your Paris

Marion Tillet, géographe à l'Institut Paris Region et spécialiste du tourisme

L'Institut Paris Region réalise des études, enquêtes et recherches ayant pour objet l'aménagement et l'urbanisme dans la région Île-de-France. institutparisregion.fr



L'Île-de-France compte plus de 260 sites touristiques hors Paris. Parmi les plus fréquentés, près de 130 nécessitent plus de 20 minutes de marche pour accéder à la gare la plus proche. C'est le cas par exemple des châteaux de Vaux-le-Vicomte (Seine-et-Marne) et de Breteuil (Yvelines) ou encore de France Miniature.

La contrainte des derniers kilomètres depuis la gare pour accéder au site touristique est un enjeu récurrent. Le défi : transformer ce trajet en opportunité de parcours touristique. Si les cas de figure diffèrent selon les lieux touristiques, une offre de location de vélos au sortir de la gare pourrait être envisagée. Adossée au billet de train, elle permettrait non seulement de faciliter l'accès au site mais aussi de transformer l'accès à un lieu en véritable itinéraire de visite de tout un territoire.

Bien conçus, ces cheminements accompagneraient l'offre touristique tout en contribuant à soutenir l'économie locale (café-restaurant, visite d'une micro-brasserie, d'un producteur de fraises, d'un petit patrimoine...). Il ne s'agirait plus seulement de desservir un site mais de proposer, en plus de l'accès au site, la découverte du territoire qui l'accueille.

Transformer la visite d'un site en expérience multisites grâce au vélo

Le vélo, de trait d'union entre deux lieux, passe alors en mode cyclotourisme et offre l'opportunité de rayonner au sein d'un territoire plus vaste. La visite d'un château devient alors l'aventure d'une journée. L'usage du vélo permet, dans un rythme lent, de considérer les lieux

touristiques dans leur espace souvent vaste, qu'il soit naturel ou urbain, transformant ainsi la visite d'un site en une expérience multisites.

Les conditions requises sont : des itinéraires bien pensés, des panneaux bien identifiés, des places de stationnement vélo sécurisées à chaque lieu d'intérêt de l'itinéraire, une bonne diffusion de ces parcours sur les sites dédiés et offices du tourisme.

Et pour aller plus loin, alors que le [RER V](#) développe de grands axes dans un usage domicile-travail, pourquoi ne pas le penser aussi comme accès vélo aux sites touristiques de proximité ? Ceci pourrait donner aux cyclistes du week-end l'envie de se rendre au travail à vélo et à celles et ceux du quotidien de s'éloigner du RER V pour visiter les richesses du patrimoine francilien.



Créer un événement annuel d'envergure autour du tourisme à vélo

Par Renaud Charles et Vianney Delourme, cofondateurs d'Enlarge your Paris

Panamée, [Rando des trois châteaux](#), [Paris-Versailles-Mantes...](#) Autant d'événements qui permettent aux marcheurs de partir à la découverte du territoire, pour au final mieux se l'approprier. Du côté du vélo, la Fédération française de cyclotourisme recense sur son site de nombreuses randonnées cyclistes à l'image du [Rallye de Villejuif](#), des [Randobolitaines](#), de la [Fontainebelleau](#) ou encore du [Rallye de la Bièvre](#).

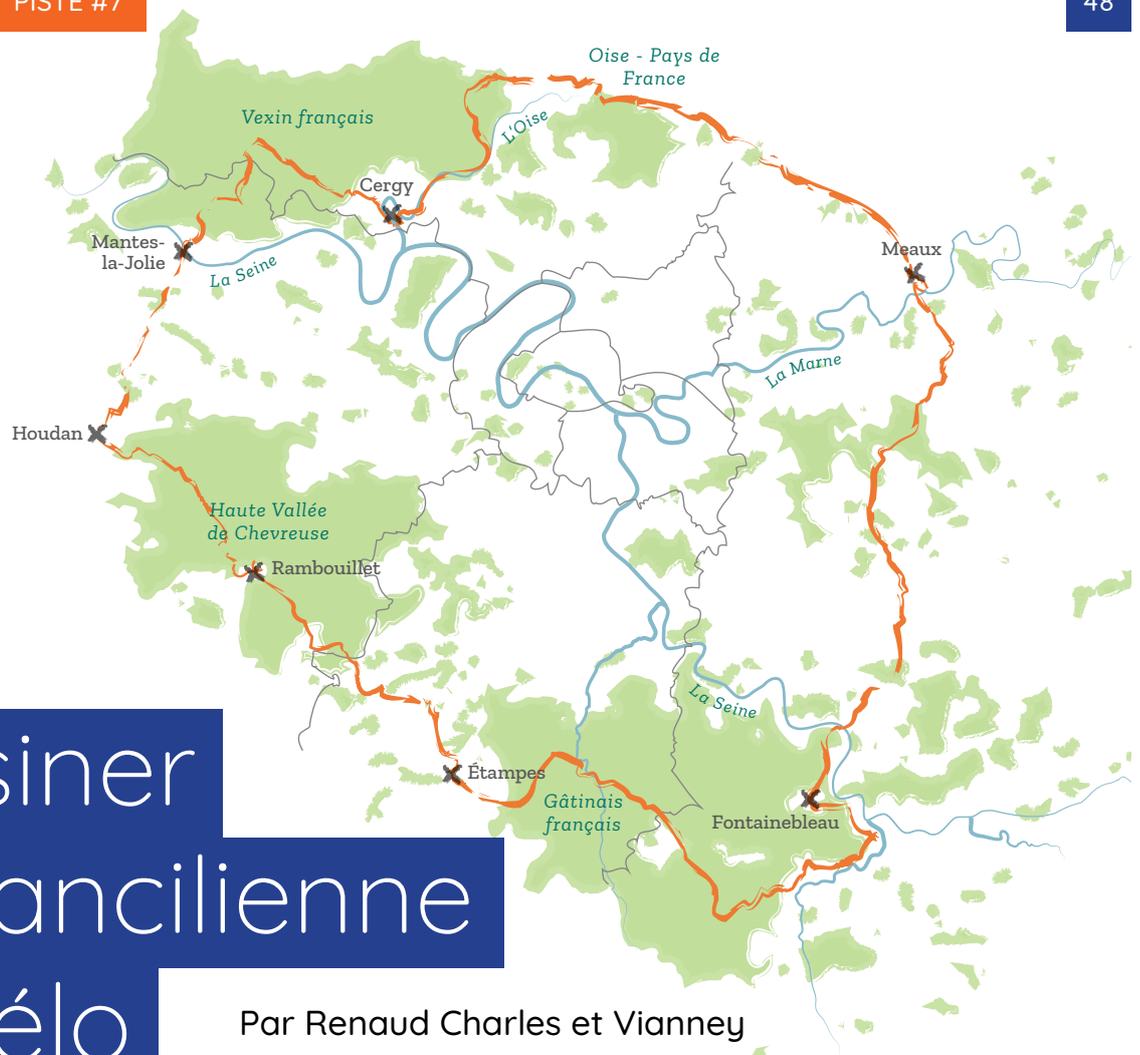
Incarner les valeurs du slow tourisme

Toutefois, aucun de ces événements ne rivalise aujourd'hui en notoriété avec les courses à pied comme le

[Marathon de Paris](#), le [Paris-Versailles](#) ou l'[Ecotrail](#). Afin de populariser le vélo comme loisir et comme moyen de découvrir le territoire francilien, l'enjeu serait donc de créer, à l'échelle régionale, un rendez-vous annuel qui vienne nourrir cet imaginaire en incarnant les valeurs du slow tourisme et non de la performance. La communication autour de cet événement participerait à la diffusion de la culture cycliste et permettrait de valoriser chaque année de nouvelles destinations propices au tourisme à vélo. De même que les courses parviennent à attirer des participants non franciliens, la promesse portée par cet événement devra être suffisamment originale pour séduire

un public qui dépasse les frontières de la région. Les randonnées urbaines organisées par Enlarge your Paris le long des futures lignes du métro du Grand Paris Express, en partenariat avec la Société du Grand Paris, ont montré que le public – ces marches ont réuni plus de 3 000 personnes depuis 2018, à la fois des Franciliens et des non-Franciliens – était friand de propositions à même de changer son regard sur Paris.

À noter que, en septembre 2021, la Seine-et-Marne a organisé sur l'île de loisirs de Jablines la première édition de [Vélo en Grand](#), présenté comme le « premier festival vélo en Île-de-France » avec au programme plusieurs parcours de randonnée.



Dessiner la Francilienne du vélo

Par Renaud Charles et Vianney Delourme, cofondateurs d'Enlarge your Paris

La Seine à vélo, la Véloscénie, la Scandibérique, l'Avenue verte London-Paris ([voir page 5](#))... Si l'Île-de-France est traversée par les véloroutes, aucun de ces itinéraires ne se rapportent directement à elle. À l'inverse, la région dispose de plusieurs sentiers de grande randonnée qui lui sont propres : le [GR1](#), second GR de l'histoire balisé en France qui effectue une boucle autour de Paris sur 540 km au départ de la porte Maillot, le [GR11](#), qui relie les quatre parcs naturels, le [GR111](#), qui fait le tour de l'Essonne, et le dernier né, le [GR75](#), itinéraire 100 % parisien créé en vue des Jeux olympiques de Paris 2024. Autant de parcours qui permettent de se familiariser avec le territoire, de s'imprégner de ses paysages, d'en fouiller les recoins et de construire un autre imaginaire de la région. Des fils d'Ariane d'autant plus utiles que l'Île-de-France fait souvent figure de pelote de laine dans laquelle il est difficile de se frayer un chemin lorsque l'on est piéton ou cycliste.

Une Francilienne du vélo pour favoriser la mise en tourisme de la grande couronne

En plus de faciliter les déplacements, la création d'une Francilienne du vélo, qui relierait les différentes véloroutes entre elles ainsi que les parcs naturels régionaux – à l'instar du [GR11](#) – serait un moyen de favoriser la mise en tourisme de la grande couronne qui compte [1 750 monuments historiques ainsi que 170 musées et lieux d'exposition](#). Citons entre autres le [château de Fontainebleau](#) (Seine-et-Marne), classé au patrimoine mondial de l'Unesco, l'[abbaye de Royaumont](#) (Val-d'Oise), devenue centre d'art, le [Cyclop](#), œuvre monumentale de Jean Tinguely et Niki de Saint Phalle, la [Maison Elsa Triolet - Aragon](#) à Saint-Arnoult-en-Yvelines (Yvelines), restée figée à la date du 16 juin 1970, jour de la mort d'Elsa, ou encore l'[Axe majeur](#) à Cergy (Val-d'Oise), qui offre l'une des plus belles perspectives de la région.

La connexion avec un chapelet d'itinéraires

Autant de sites qui pourraient servir également de points de départ à des boucles cyclables afin d'encourager l'exploration des territoires traversés par la Francilienne du vélo.

La Francilienne constituerait ainsi un chapelet d'itinéraires et autant de destinations à découvrir le temps d'une journée, d'un week-end ou d'un séjour. Les repérages effectués par la rédaction d'Enlarge your Paris entre juillet et octobre, des contreforts du Vexin après Mantes (Yvelines) aux boucles de la Marne à Congis-sur-Thérouanne (Seine-et-Marne) en passant par la vallée de la Vaucouleurs (Yvelines), les bords du Loing à Moret (Seine-et-Marne) et les villages du Gâtinais comme Milly-la-Forêt (Essonne), pourront servir de trame à cet itinéraire. Des repérages dont l'un des enseignements serait de privilégier, pour le tracé du tronçon nord, certaines départementales de l'Oise, dans le Parc naturel Oise - Pays de France, afin de circuler à l'écart le plus possible de l'activité de la zone aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle. L'objectif étant de faire prendre son envol au cyclotourisme en Île-de-France.

La Francilienne du vélo en diaporama : pictedash.com



Enlarge your Paris

Conception

Cette Grande enquête a été réalisée par Enlarge your Paris au titre de son activité de conseil en stratégie territoriale pour le compte du Comité régional du tourisme Paris Île-de-France

Enlarge your Paris

66, boulevard de Strasbourg
75010 Paris

Directeur éditorial

Renaud Charles

Conseiller en stratégie territoriale

Vianney Delourme

Rédacteurs

Malo Duquenne
Blanche Garofalo
Manon Gayet
Gaspard Guérin
Joséphine Lebard
Joseph Le Lann
Mélanie Rostagnat

Correcteur

Olivier Picard

Photographe

Jérôme Derigny

Direction artistique

WEDODATA
wedodata.fr

Média local indépendant, Enlarge your Paris explore le Grand Paris depuis 2013 avec une attention particulière pour la culture, l'écologie, la mobilité, l'économie sociale et solidaire et les loisirs. En parallèle, l'équipe d'Enlarge your Paris met son expertise du terrain au service des acteurs du territoire à travers des missions de conseil et l'organisation d'événements comme le [Tour piéton du Grand Paris](#).