VOIES VERTES & TOURISME

DIAGNOSTIC ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT EN ESSONNE

ESSONNE TOURISME

2022

SOMMAIRE

03 Avant-propos
03 Qu'est-ce qu'une voie verte ?
04 Véloroute *vs* Voie verte

06 Périmètre de l'étude

07 Panorama des pratiques cyclistes
07 Vélo utilitaire *vs* Vélo loisirs
09 Vélo sportif *vs* Vélo promenade

11 Présentation des voies vertes en Essonne
12 Promenade de l'Orge
13 Coulée verte du Val de Seine au Val d'Orge
14 Voie verte de l'Aqueduc de la Vanne
15 Allée Royale
16 Liaison verte de l'Yerres
17 Chemin Beauce-Gâtinais & Voie verte de la Chalouette
18 Voie verte des rigoles de Saclay
19 Véloscénie : voies vertes du Viaduc des Fauvettes et du Pays de Limours

20 Conclusion et perspectives
20 Une disparité de voies vertes entre le Nord et le Sud du département
22 Un réseau de voies vertes à structurer pour une meilleure visibilité de l'ensemble de l'offre
23 Des continuités entre les véloroutes et les voies vertes à créer

Crédit photo couverture : Essonne Tourisme
Réalisation cartographique : Essonne Tourisme

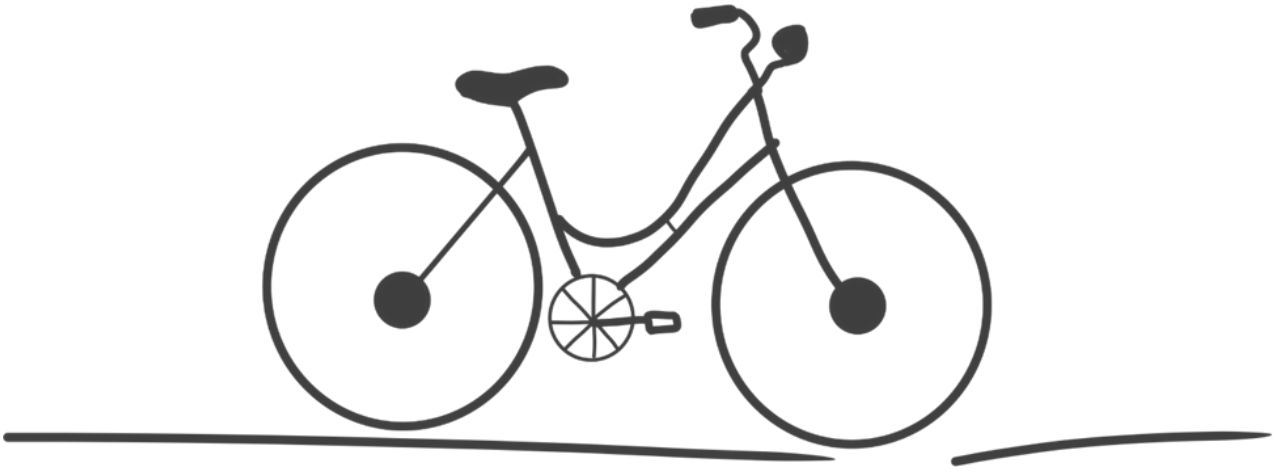
I. Avant-propos

1. Qu'est-ce qu'une voie verte ?

L'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V) définit une voie verte comme un aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers et aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers. Interdite à la circulation automobile, hors véhicule de services, elle est adaptée aux déplacements d'ordre touristique, de loisirs ou du quotidien[1]. Néanmoins, tout chemin vicinal interdit à la circulation automobile ne peut pas être considéré comme une voie verte.

Une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite et cavaliers.

Le schéma national des véloroutes et voies vertes, publié le 5 janvier 2001 par le ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, définit un cahier des charges pour ce type d'équipement.
La largeur souhaitable pour la voie est de 3 à 5 mètres (2,50 mètres au minimum de manière exceptionnelle). L'équipement doit posséder des dispositifs empêchant l'intrusion de véhicules motorisés. La déclivité maximum est de l'ordre de 3 %, sauf exceptionnellement sur de courtes distances. Le revêtement doit être utilisable toute l'année et permettre aux usagers de rouler en toute sécurité, même en cas de pluie prolongée ou dans les passages au sol réputé instable[2].



[1] Source : https://www.af3v.org/les-voies-vertes/definitions/ (page consultée le 05/10/2022).
[2] Schéma national des véloroutes et voies vertes, p. 7.

2. Véloroutes et voies vertes

Les véloroutes sont des itinéraires cyclistes de moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national et européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions[3]. Elles doivent emprunter tous types de voies sécurisées. Ainsi, elles peuvent emprunter des voies vertes, mais aussi des voies partagées, c'est-à-dire des routes secondaires avec une circulation automobile limitée à 1 000 véhicules/jour au maximum.
En agglomération, les véloroutes peuvent emprunter des pistes cyclables et des rues limitées à 30 km/h. La continuité de l'itinéraire cyclable est un facteur déterminant pour la pérennité d'une véloroute, ce qui impose aux aménageurs de concevoir des itinéraires empruntant plusieurs types de voies.

Le Département de l'Essonne ne disposant pas d'un schéma départemental de véloroutes et voies vertes, c'est le schéma régional qui fait référence sur le territoire départemental.

Une véloroute relie des régions et emprunte tous types de voies sécurisées, c'est-à-dire des voies vertes mais aussi des voies partagées.

En France les véloroutes doivent être reconnues par Vélo & Territoires et le Ministère de la Transition écologique, pour posséder un caractère officiel. Pour obtenir cette reconnaissance, elles doivent être inscrites dans un schéma des véloroutes et voies vertes territorial ou un schéma cyclable dit « plan vélo » disposant
d'une composante touristique.

Le Département de l'Essonne ne disposant pas d'un schéma départemental de véloroutes et voies vertes , c'est le schéma régional qui fait référence sur le territoire départemental. À ce jour, l'Essonne est traversé par une véloroute, la Véloscénie (V40), et une eurovéloroute[4], la Scandibérique (EV3).

[3] Schéma national des véloroutes et voies vertes, p. 3.
[4] Une eurovéloroute est une véloroute reconnue par l'Union européenne traversant plusieurs pays de l'UE.

La Véloscénie relie Paris au Mont-Saint-Michel sur 450 kilomètres. Cette véloroute traverse 3 régions : Île-de-France, Centre-Val de Loire et Normandie. La coordination et la promotion de l'itinéraire sont portées par un collectif de collectivités territoriales partenaires rassemblées dans un « comité d'itinéraire » depuis 2011. Le Département de l'Essonne a rejoint ce comité en 2018. Depuis 2019, l'agglomération Chartres Métropole et l'Office de Tourisme Mont Saint-Michel en sont pilotes.

En Essonne, la Véloscénie (V40) traverse le nord-ouest du territoire en deux branches se séparant au niveau de la commune de Massy. La branche nord suit la Bièvre en allant vers Jouy-en-Josas et Versailles. Elle traverse le département sur 9,8 km, dont 67 % en voie propre.

La branche sud suit l'Yvette jusqu'à Bures-sur-Yvette, puis traverse la Communauté de communes du Pays de Limours en empruntant le tracé de l'ancienne voie ferrée Paris-Chartres. La Véloscénie traverse le département sur 25,6 km, dont 73 % en voie propre.

La Scandibérique traverse la France de l'Avesnois au Pays Basque en passant par Paris, Tours et Bordeaux. Elle forme le tronçon français de l'Eurovéloroute 3, dite route des pèlerins qui relie Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne. À l'instar de la Véloscénie, la coordination et la promotion de l'itinéraire sont portées par un comité d'itinéraire piloté par le Comité régional du tourisme Paris Île-de-France. Le Département de l'Essonne a rejoint le comité d'itinéraire en 2018. La Scandibérique traverse le territoire essonnien par la vallée de la Seine sur un linéaire de 29 km, dont 49 % en voie propre.

SCANDIBÉRIQUE
29 km par la vallée de la Seine
49 % en voie propre

VÉLOSCÉNIE
25,6 km au nord-ouest de l'Essonne
73 % en voie propre

II. Périmètre de l'étude

Sur son site internet, l'Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes (AF3V) identifie 12 voies vertes en Essonne :

- Allée royale (de Montgeron à Saint-Pierre du Perray)
- Forêt de Sénart
- Voie verte du parc Henri Fabre au Coquibus (Évry-Courcouronnes)
- Promenade des lacs de l'Essonne (Viry-Châtillon/Grigny)
- Coulée verte du Val de Seine au Val d'Orge (de Ris-Orangis à Linas)
- Promenade de l'Orge (d'Athis-Mons à Saint-Germain-lès-Arpajon)
- Chemin Beauce-Gâtinais (Maisse/Milly-la-Forêt)
- Voie verte de la Chalouette (Étampes/Saint-Hilaire)
- Véloscénie – Coulée verte du Viaduc des Fauvettes (Bures-sur-Yvette/Les Ulis/Gometz-le-Châtel)
- Véloscénie – Voie verte du Pays de Limours (de Gometz-la-Ville à Pecqueuse)
- Les rigoles de Saclay (Vauhallan/Saclay/Palaiseau)
- TCSP Massy – Christ de Saclay

Lors de cette étude, nous avons décidé de ne retenir que 10 voies vertes réunies en 8 fiches.

Les voies vertes de la Forêt de Sénart n'ont pas été retenues car elles correspondent à un réseau de routes forestières que le gestionnaire du site, l'Office national des forêts, ne présente pas comme des voies vertes. Le TCSP Massy – Christ de Saclay n'a pas été retenu car nous la considérons comme une piste cyclable en milieu urbain ayant un intérêt principalement utilitaire, permettant une liaison entre Massy et l'Opération d'intérêt national (OIN) de Paris-Saclay.

Nous avons décidé de coupler la voie verte du Pays de Limours et la coulée verte du Viaduc des Fauvettes dans une fiche « Véloscénie » puisque cette véloroute emprunte ces deux voies vertes. De plus, celles-ci reprennent le linéaire de l'ancienne voie ferrée de Paris à Chartres par Gaillardon. Ainsi, elles ne sont discontinues que par la traversée de l'agglomération de Gometz-la-Ville. Nous avons également couplé le Chemin Beauce-Gâtinais et la voie verte de la Chalouette puisqu'elles ont été aménagées sur le linaire de l'ancienne voie ferrée du Chemin de fer de Grande Banlieue. À l'initiative de leur aménagement en voie verte, le Département de l'Essonne avait exprimé sa volonté de créer une longue voie verte entre Milly-la-Forêt et Saint-Escobille en reprenant cette emprise foncière dans les années 2000[5].

[5] Le projet, abandonné depuis, était mentionné dans le schéma de développement du tourisme en Essonne 2006-2010.

III. Panorama des pratiques cyclistes

Le vélo offre un large éventail de pratiques pouvant engendrer des confusions et des malentendus dans le dialogue entre les institutions territoriales et les pratiquants. C'est pourquoi il nous semble pertinent de dresser un rapide panorama des pratiques cyclistes pour comprendre l'intérêt des voies vertes pour l'ensemble des cyclistes.

Nous avons choisi de catégoriser les différentes pratiques selon deux facteurs : l'utilisation et la sportivité. Par utilisation, nous distinguons deux grands types de pratique : l'utilitaire et les loisirs. À l'intérieur de la pratique ludique, nous distinguons deux intentions : le vélo sportif où les pratiquants sont dans une quête performative, et le vélo promenade, ouvrant sur une volonté de découvrir de nouveaux espaces.

1. Vélo utilitaire vs Vélo loisirs

Comme son appellation l'indique, les pratiques de vélo utilitaire consistent à percevoir l'objet comme un outil de mobilité pour des déplacements contraints. On pense souvent au « vélotaf » où le vélo est utilisé dans le cadre d'un déplacement domicile-travail. On peut étendre cette pratique en dehors du champ professionnel avec le déplacement de collégiens, de lycéens et d'étudiants jusqu'aux établissements scolaires.

Toutefois, le vélo utilitaire peut être également pratiqué pour se rendre à un rendez-vous ou faire des achats dans des commerces. Ainsi, les pratiquants du vélo utilitaire souhaitent disposer d'un réseau d'aménagements cyclables intégré à l'environnement urbain, leur permettant de se déplacer en sécurité par rapport aux autres usagers de l'espace public tels que les automobiles et les piétons. Un réseau cyclable performant doit permettre aux usagers de pouvoir assurer des liaisons rapides. L'intérêt paysager et touristique des itinéraires devient secondaire par rapport à l'aspect sécuritaire.

VÉLO UTILITAIRE
Outil de mobilité pour des déplacements contraints

VÉLO LOISIRS
Temps de récréation, volonté de s'extraire de l'environnement urbain

Le vélo loisirs est pratiqué dans un temps de récréation. En observant les pratiques, nous constatons, contrairement au vélo utilitaire, une volonté de s'extraire de l'environnement urbain. Ainsi, les espaces de pratique les plus populaires dans le Département de l'Essonne se trouvent dans les forêts publiques et le long des berges de Seine et de ses affluents. La heatmap Strava[6] affiche 3 216 passages sur la RD 64 au niveau de Brunoy, où se trouve une piste cyclable, contre 4 345 passages[7] sur la liaison verte de l'Yerres se situant en parallèle de la route départementale.

De fait, les voies vertes répondent davantage à l'aspiration des usages de loisirs, l'aménagement étant ouvert à d'autres usagers plus lents tels que les piétons et cavaliers. De plus, les mobiliers empêchant l'intrusion de véhicules automobiles peuvent occasionner une gêne importante pour les pratiques utilitaires (perte de temps, passage contraint pour les vélos cargos).

Au niveau des investissements publics pour la création et la modernisation d'itinéraires cyclables, on peut constater une concurrence entre les enjeux utilitaires et touristiques. Promu par la Région Île-de-France en 2020, le RER V, initié par le Collectif Vélo Île-de-France, est aujourd'hui le projet structurant pour l'aménagement cyclable à l'échelle régionale. D'une certaine manière, il fait suite à la création des véloroutes dans les années 2010. À la différence des projets de vélotourisme, le futur réseau francilien reprend une forme radioconcentrique, similaire au réseau de transports en commun.
Au niveau local, le projet de ligne RER V7 entre Paris et Corbeil-Essonnes propose un tracé alternatif à la Scandibérique-EuroVelo3, qui relie déjà ces deux communes. Ce qui peut engendrer une concurrence entre les projets dans leur appropriation par les élus locaux et donc la mobilisation des investissements publics.

[6] Strava est une application permettant aux utilisateurs d'enregistrer leurs activités sportives géolocalisées. Ainsi, la dimension loisirs est mise en avant dans la stratégie marketing de la start-up. La « heatmap », ou carte de chaleur, permet une visualisation des voies les plus fréquentées par les utilisateurs.
[7] Données consultées le 10 octobre 2022.

2. Vélo sportif vs Vélo promenade

Dans le champ des loisirs, les pratiques restent larges. L'opposition la plus structurante dans les pratiques de loisirs peut se matérialiser entre l'intention sportive et l'intention de promenade.
Le vélo, en matière de pratique sportive, ne peut se limiter à la compétition.
La fédération française de cyclisme parle de « cyclosport » pour décrire la pratique sportive en dehors des compétitions traditionnelles. Malgré l'absence de compétition, les cyclosportifs ont une perception performative du vélo. Ils vont alors être dans une recherche de vitesse et de « dépassement de soi ». Cette quête du dépassement de soi peut se différencier selon les pratiques cyclosportives.

Nous pouvons distinguer trois pratiques cyclosportives correspondant à trois grands types de vélo :

VÉLO SPORT
Perception performative du vélo, en compétition ou pas.

VÉLO PROMENADE
Pratiques occasionnelles ; le vélo est un outil pour se balader.

- Les **cyclosportifs routiers** vont avoir tendance à privilégier un gain en matière de vitesse et de rendement sur route.
  De fait, les pistes cyclables et les voies vertes, de par leurs aménagements et usages partagés, ne vont pas répondre aux attentes de ce public.

- Les **cyclotouristes** vont privilégier le confort au rendement. Le caractère performatif réside dans l'allongement des distances parcourues. Les aménagements de voies vertes vont pouvoir répondre aux attentes de ces cyclistes.
  Dans cette mouvance, une nouvelle pratique émerge, celle du gravel permettant une pratique plus sportive adaptée aux chemins. Les voies vertes avec des revêtements en gravier et en stabilisé peuvent être des équipements privilégiés pour cette pratique. C'est pourquoi le développement du gravel pourrait être l'objet de futurs conflits d'usages en rendant les voies vertes attractives pour une pratique « performative ».

- Les **vététistes** vont être plus sensibles aux performances en matière de pilotage et de franchissement d'obstacles. Ainsi, les voies vertes ne sont utilisées par les vététistes que comme liaison vers un « spot » et non comme une destination.

Par vélo promenade nous identifions les pratiquants de vélo occasionnels, pour qui le vélo est un outil pour se balader. Le vélo a l'intérêt de permettre des déplacements plus longs que la marche. Ainsi, il peut permettre la découverte de nouveaux espaces. Le développement du véloroute en France depuis les années 2000 répond à une aspiration de faire du vélo un outil pour le développement du tourisme itinérant en s'inspirant du modèle allemand.

Avec 265 véloroutes et 4,4 millions de pratiquants d'itinérance, l'Allemagne est la première destination de tourisme à vélo[8]. Néanmoins, le développement du vélo promenade fait encore l'objet de plusieurs freins en France. Le premier frein réside dans la qualité du parc de vélos. Le vélo est encore souvent perçu comme un objet de loisirs occasionnel. Ainsi, le prix moyen des vélos classiques achetés est de 423 euros[9], ce qui correspond à un vélo d'entrée de gamme en grande surface spécialisée. La pratique du vélo étant occasionnelle, nombre de vélos sont peu entretenus[10]. Ainsi, la peur d'une panne mécanique peut s'avérer être un frein chez les pratiquants occasionnels, préférant se limiter à des itinéraires à proximité de leur lieu de résidence ou de villégiature.

Le second frein est culturel. Contrairement à l'Allemagne, la culture vélo en France demeure performative. En matière de cyclotourisme, c'est en France qu'ont été inventés les Brevets de randonneurs mondiaux, des randonnées allant de 200 à 1 000 kilomètres. La comparaison entre la France et l'Allemagne dans le profil des touristes à vélo est frappante. En Allemagne, le touriste à vélo moyen est âgé de 55 ans et 54 % d'entre eux pédalent en couple. En France, le profil des touristes à vélo semble plus hétérogène en matière d'âge : 37 % des itinérants pratiquent cette activité en couple, et 24 % en famille. Le nombre de Français ayant pratiqué le tourisme à vélo itinérant est estimé à 0,8 millions[11]. La pratique du tourisme à vélo s'avère encore en phase de développement. La pratique de promenade à vélo se révèle être occasionnelle et limitée aux espaces à proximité de lieux de résidence et de villégiature.

[8] Source : Vélo & Territoires, *Voyage à vélo en Allemagne en 2020 : la crise sanitaire amène de nouveaux pratiquants*, consultable sur « https://www.velo-territoires.org/actualite/2021/06/18/voyage-a-velo-allemagne-2020-crise-sanitaire-amene-de-nouveaux-pratiquants/ » (consulté le 11/10/2022).
[9] Source : Union Sport & Cycles, *L'observatoire du cycle 2021*.
[10] Selon l'étude « L'économie du vélo en 2020, état des lieux et perspectives » de l'ADEME, 25 % du parc vélo en France est inutilisé.
[11] Vélo & Territoires, *Les Chiffres clés du tourisme à vélo 2021*, 30 juin 2022.

IV. Présentation des voies vertes en Essonne

©Pexels

PROMENADE DE L'ORGE

Historique

Lancé dans les années 1980 par le SIVOA, devenu Syndicat de l'Orge, le projet de voie verte le long des berges de l'Orge a pour objectif de créer des espaces de respiration à destination des habitants des communes riveraines. Ce projet fait suite à l'urbanisation importante de la vallée entre 1946 et 1975. L'aménagement de 40 km de pistes traversant 263 hectares d'espaces de nature et de détente forme un réseau de sites naturels entre Arpajon et Athis-Mons.

La promenade de l'Orge sous le pont des Belles Fontaines

État des lieux

La Promenade de l'Orge forme un ensemble de pistes en stabilisée bien entretenues et accessibles aux VTT, VTC et gravel. Le choix d'un revêtement de type chemin blanc répond à la volonté du gestionnaire de conserver un aspect naturel et de limiter l'imperméabilisation des sols. Cet équipement qualitatif fait aujourd'hui l'objet de conflits d'usages entre piétons et cyclistes. Le gestionnaire constate que la voie verte est utilisée pour des pratiques sportives et de déplacements domicile-travail. Ainsi, un plan de canalisation des flux semble nécessaire pour améliorer le partage de l'espace.

Perspectives

- Mettre en place une signalétique vélo
- Développer des itinéraires vélo pour canaliser les flux et éviter les conflits d'usages
- Créer des aménagements cyclable vers l'amont (Dourdan) et la Salemouille (Marcoussis)

La basilique de Longpont-sur-Orge

COULÉE VERTE DU VAL DE SEINE AU VAL D'ORGE

Historique

Initié par le Conseil départemental de l'Essonne dans les années 2000, l'itinéraire se compose de deux voies vertes distinctes :
- Des bords de Seine (Ris-Orangis) à la forêt de Saint-Eutrope (Fleury-Merogis), 4,3 km ;
- Du rond-point de la Mare au Chanvre (Sainte-Geneviève-des Bois) à la Promenade de l'Orge (Saint-Michel-sur-Orge), 3,5 km.

Ainsi, le tracé de la coulée verte proposé par l'AF3V n'est pas une réalité concrète sur le territoire puisqu'il n'existe pas un gestionnaire unique de la voie verte, ce qui explique l'absence de jalonnement et de signalétique entre la forêt de Saint-Eutrope et la Promenade de l'Orge.

La coulée verte du Val de Seine au Val d'Orge

La chapelle Notre Dame de l'Assomption

État des lieux

La voie verte sur la commune de Ris-Orangis est en stabilisé, en bon état, et possède une signalétique vélo. Dans la forêt régionale de Saint-Eutrope, l'itinéraire proposé emprunte des allées forestières bien entretenues. Les traversées de Fleury-Merogis et de Sainte-Geneviève des Bois se font principalement sur des voies partagées en agglomération. La traversée de la RD 445, non aménagée, constitue un point noir important sur l'itinéraire. La voie verte entre la Mare au Chanvre et la Promenade de l'Orge suit principalement une voie goudronnée fermée à la circulation automobile, dans un état correct (vigilance sur la déformation de la chaussée liée aux racines des arbres), le long de la Francilienne.

Perspectives

- Mettre en place une signalétique vélo entre la forêt de Saint-Eutrope et Saint-Michel-sur-Orge
- Créer des aménagements cyclables pour faciliter la traversée de la RD 445 et Sainte-Geneviève-des-Bois
- Intégrer la coulée verte dans un schéma territorial cyclo afin d'accroître la lisibilité de l'itinéraire

VOIE VERTE DE L'AQUEDUC DE LA VANNE

Historique

La voie verte a été réalisée en 2008 par la société Eaux de Paris, gestionnaire de l'aqueduc de la Vanne. Elle permet une connexion entre la Promenade de l'Orge, au niveau du Parc Duparchy à Viry-Châtillon, à la forêt régionale de Saint-Eutrope. Malgré sa localisation en milieu urbain et sa proximité avec l'autoroute A6, la voie verte conserve un intérêt pour les pratiques loisirs car elle permet de relier deux espaces de respiration du nord de l'Essonne. Sur un plan touristique, elle peut constituer un premier jalon pour une éventuelle connexion entre la Scandibérique et la Véloscénie.

La voie verte de l'aqueduc de la Vanne

État des lieux

La voie en stabilisé, accessible aux VTC, gravel et VTT, est dans un état correct dans l'ensemble malgré une dégradation avancée de la chaussée en pente. Les panneaux d'information placés sur le parcours n'ont pas été renouvelés depuis la réalisation de l'ouvrage et sont aujourd'hui en très mauvais état. Ainsi, malgré la qualité de son aménagement, la voie verte reste peu connue à l'échelle supra-communale.

Perspectives

- Renouveler la signalétique vélo
- Remettre en état la voie dans la côte Duparchy à Viry-Châtillon et sécuriser le rond-point Amédée Gordini
- Étendre la voie verte jusqu'au Domaine départemental de Montauger et la vallée de l'Essonne

Le Domaine départemental de Montauger

ALLÉE ROYALE

Historique

Inaugurée en 2005, l'allée royale relie la forêt domaniale de Sénart à la forêt régionale de Rougeau, et passe à proximité du centre commercial Carré Sénart. Le projet a été conduit par l'Agence des Espaces Verts à la demande du SAN de Sénart. Outre sa fonction de liaison, l'Allée Royale a été conçue comme un monument végétal avec la plantation de séquoias afin d'organiser la transition paysagère entre les espaces urbanisés, agricoles et forestiers. La voie verte mesure 5,7 km et se compose de deux voies. À l'origine, une était destinée aux cavaliers et l'autre, aux piétons et cyclistes. Dans son référencement, l'AF3V prolonge l'Allée Royale dans la forêt de Sénart jusqu'à la Pelouse de Montgeron.

L'Allée Royale

État des lieux

La voie verte est composée d'une large piste en stabilisé parfaitement entretenue et accessible aux VTC, VTT et gravel. L'Allée Royale est utilisée pour assurer la liaison entre les espaces forestiers et les communes situées en leur périphérie (Tigery et Saint-Pierre-du-Perray). Toutefois, les arbres encadrant la voie n'étant pas arrivés à maturité, l'ensemble paysager n'a pas encore acquis une stature monumentale lui permettant de devenir une réelle attraction pour son territoire.

Perspectives

- Inscrire l'Allée Royale dans un itinéraire vélo « Paris-Fontainebleau » via les forêts en complémentarité de la Scandibérique
- Créer une signalétique vélo commune aux forêts de Rougeau et de Sénart afin de renforcer l'intégration de la voie verte sur son territoire

La Faisanderie de Sénart

LIAISON VERTE DE L'YERRES

Historique

Initié dans les années 1990, le projet de Liaison verte de l'Yerres consiste à l'aménagement de chemins de promenade sur les berges de la rivière Yerres, entre Varennes-Jarcy et Crosne. Actuellement, près de 30 km de promenade ont été aménagés. Le projet a été mené par le syndicat de rivière, le Syage, avec le concours des communes pour l'installation du mobilier urbain. Cet aménagement fait des berges de l'Yerres un espace de respiration apprécié dans un territoire fortement urbanisé, et un marqueur de l'identité de ce territoire résidentiel.

La Liaison verte de l'Yerres

La Maison Caillebotte

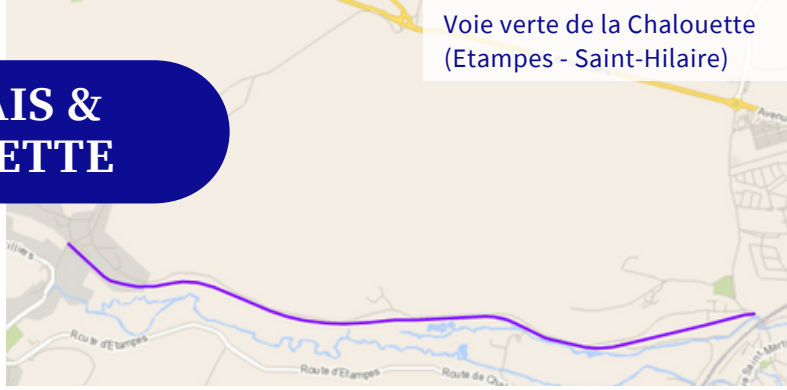
État des lieux

La Liaison verte de l'Yerres se compose principalement de chemins en stabilisé dans un état satisfaisant. L'AF3V n'inscrit pas cet équipement comme une voie verte. Néanmoins, la continuité linéaire et le type d'aménagement nous poussent à la prendre en compte. Toutefois, la réglementation et notamment la place accordée au vélo reste à clarifier. À l'instar de la Promenade de l'Orge, la Liaison verte de l'Yerres fait l'objet d'un conflit d'usage entre piétons et cyclistes.

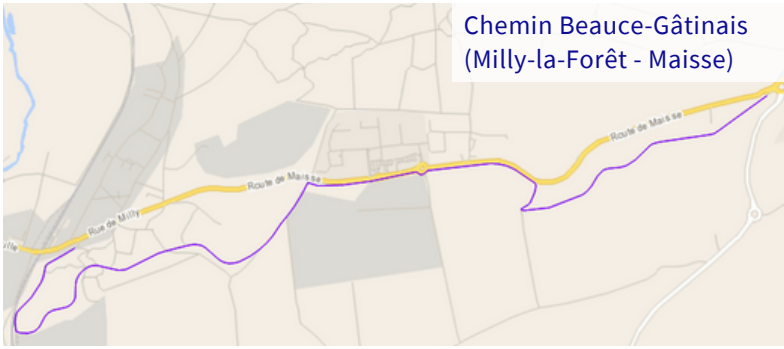
Perspectives

- Intégrer la voie verte dans un schéma cyclable territorial pour clarifier les usages autorisés
- Créer des pistes cyclables en périphérie pour répondre au développement des déplacements utilitaires à vélo
- Développer les connexions avec la Seine, la forêt de Sénart et le massif de l'Arc boisé

CHEMIN BEAUCE-GÂTINAIS & VOIE VERTE DE LA CHALOUETTE



Voie verte de la Chalouette (Etampes - Saint-Hilaire)



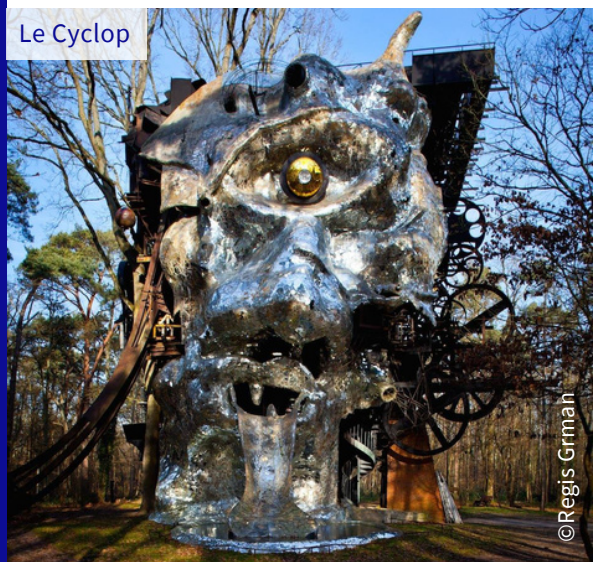
Chemin Beauce-Gâtinais (Milly-la-Forêt - Maisse)

Historique

L'aménagement de ces voies vertes en 2 tronçons distincts (Milly-la-Forêt-Maisse et Étampes-Saint-Hilaire) a été financé par le Conseil départemental de l'Essonne dans les années 2000. L'itinéraire reprend l'ancienne voie de chemin de fer de Grande Banlieue (CGB). L'emprise de cette ancienne voie ferrée mesure 45 km entre Milly-la-Forêt et Saint-Escobille. L'aménagement de l'ensemble de l'ancienne voie ferrée est aujourd'hui au point mort et semble difficilement réalisable en raison des difficultés pour proposer une continuité de l'itinéraire sur le plateau de Beauce.

Le chemin Beauce-Gâtinais

©Essonne Tourisme


Le Cyclop

©Regis Grman

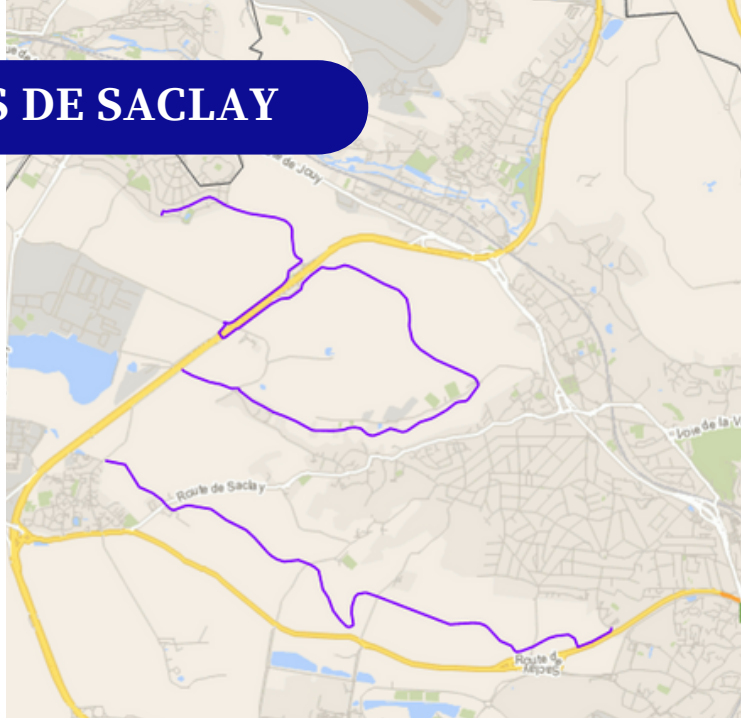
État des lieux

L'état des deux voies vertes est hétérogène. La voie verte de la Chalouette, située dans un milieu humide en fond de vallée, a été goudronnée. L'équipement, aujourd'hui géré par le SIARJA, est dans un parfait état. Le chemin de Beauce-Gatinais en stabilisé est dans un état passable, le rendant accessible en VTC, gravel et VTT. Le manque d'entretien engendre un rétrécissement de la voie, ce qui tend à rendre l'équipement trop étroit au regard du cahier des charges des voies vertes. Pourtant, l'itinéraire présente un caractère touristique puisqu'il permet une liaison douce entre la gare de Maisse et Milly-la-Forêt. La montée de la vallée de l'Essonne au plateau beauceron présente également un intérêt paysager notable.

Perspectives

- Garantir l'entretien de la voie et le traitement paysager entre Milly-la-Forêt et Maisse
- Intégrer les voies vertes dans un réseau cyclable du Sud-Essonne
- Étendre la voie verte entre Maisse et Étampes

VOIE VERTE DES RIGOLES DE SACLAY



Historique

Deux voies vertes ont été aménagées par l'ancien Syndicat Mixte de l'Yvette et de la Bièvre le long des rigoles de Favreuse et de la Domaniale. Ce syndicat avait la gestion du réseau hydraulique du plateau de Saclay, c'est-à-dire l'entretien des rigoles et de l'étang. L'aménagement des voies vertes le long des rigoles avait pour objectif d'enrichir l'offre de promenade sur le plateau de Saclay et de valoriser ce patrimoine paysager.

La voie verte des rigoles de Saclay

©OT Paris-Saclay

État des lieux

Les deux voies vertes en stabilisé font l'objet d'un entretien régulier par les communes. Ces voies, de par leur position géographique, peuvent avoir une fonction utilitaire car elles permettent de connecter le cluster scientifique aux vallées. Elles sont aussi des équipements privilégiés pour découvrir le caractère agricole du plateau. Peu fragmentées par les aménagements routiers, ces voies vertes sont appréciées pour le calme proposé à proximité des espaces les plus urbanisés du territoire.

Perspectives

- Intégrer les voies vertes dans un schéma cyclable du plateau de Saclay
- Établir des connexions cyclables avec la Véloscénie (vallée de la Bièvre) et la vallée de l'Yvette

Le château de Saint-Jean de Beauregard

©Essonne Tourisme

VÉLOSCÉNIE : VOIES VERTES DU VIADUC DES FAUVETTES ET DU PAYS DE LIMOURS

Historique

Les voies vertes du Viaduc des Fauvettes et du Pays de Limours ont été aménagées sur l'emprise de l'ancienne ligne ferroviaire de Paris à Chartres via Gaillardon. Leurs aménagements datent du début des années 2010 à l'initiative de la Communauté de communes du Pays de Limours pour la voie verte éponyme, et d'un syndicat intercommunal – le SICOVY – pour le Viaduc des fauvettes. Ces deux voies vertes ont intégré le tracé de la Véloscénie en 2018, conférant à celles-ci une dimension touristique.

La Véloscénie

©David Darrault

Perspectives

- Remettre en état la coulée verte du Viaduc des Fauvettes
- Créer les connexions entre les coulées vertes et les villages alentours
- Développer les services touristiques autour de la Véloscénie

État des lieux

La coulée verte du Viaduc des Fauvettes, en stabilisé, pâtit d'un manque d'entretien depuis plusieurs années. L'absence d'éclairage dans le tunnel des Montils et l'apparition d'ornières entre le viaduc et le quartier Saint-Clair rendent l'équipement non-conforme au cahier des charges des voies vertes. Le SICOVY ayant vocation à se dissoudre au profit de la CA Paris-Saclay, des travaux de réfection de la voie ne sont pas planifiés.

La voie verte du Pays de Limours adopte un revêtement en béton. Les joints entre les plaques de béton peuvent s'avérer rugueux pour les cyclotouristes. Les vélos de route restent déconseillés. Néanmoins, cette voie verte conserve un caractère patrimonial fort, l'ancienne voie ferrée ayant accueilli des expérimentations de l'aérotrain entre 1967 et 1974. Une réfection complète de la voie verte nuirait à l'authenticité patrimoniale du lieu.

La CC du Pays de Limours a pour projet d'aménager une nouvelle voie verte entre Limours et Saint-Rémy-lès-Chevreuse, offrant un prolongement cyclable vers le nord.

Le viaduc des Fauvettes

©Essonne Tourisme

V. Conclusions et perspectives

1. Une disparité de voies vertes entre le Nord et le Sud du département

L'ensemble des voies vertes existantes en Essonne ont été aménagées dans les années 2000. Elles témoignent ainsi de l'émergence des liaisons cyclables dans les aménagements de voirie au début du siècle, un temps pendant lequel le vélo était principalement perçu comme un outil de loisirs. Sur la Promenade de l'Orge et la Liaison verte de l'Yerres, les voies vertes s'inscrivent dans une dynamique de reconquête des espaces naturels de fond de vallée dans des territoires urbains et périurbains.

On constate que ces aménagements n'ont, pour le moment, pas été prolongés en dehors des agglomérations, à l'amont d'Arpajon pour l'Orge et du côté seine-et-marnais pour l'Yerres. Ainsi, l'aménagement de ces voies vertes répond à des attentes en matière de cadre de vie d'une population riveraine dans des territoires à l'urbanisation récente.

> ***Les investissements en matière d'aménagements cyclables s'inscrivent davantage dans une logique de mobilité utilitaire.***

Cette demande d'espace de respiration de la part des populations riveraines dans les agglomérations essonniennes peut expliquer cette disparité entre le Nord et le Sud en matière d'offre de voies vertes.

©Pexels

Les seules voies vertes se trouvant en milieu rural sont le Chemin Beauce-Gâtinais entre Milly-la-Forêt et Maisse, et la voie verte de la Chalouette entre Étampes et Saint-Hilaire. D'ailleurs, l'unité urbaine d'Étampes avec ses 31 000 habitants, constitue la principale agglomération du Sud Essonne, ce qui confère à cet aménagement un caractère périurbain se rapprochant des équipements du Nord.

Depuis 2018, les investissements en matière d'aménagements cyclables s'inscrivent davantage dans une logique de mobilité utilitaire avec la création de pistes cyclables ancrées dans le tissu urbain, ou aménagées en parallèle d'une route départementale fréquentée. L'aménagement d'une piste cyclable en parallèle de la RD 145 entre D'Huison-Longueville et le collège Albert Camus de La Ferté-Alais en est un exemple.

D'un point de vue touristique, la valorisation des voies vertes essonniennes nécessite de sortir des sentiers battus et de décloisonner la promotion touristique. D'une part, les socioprofessionnels touristiques du Nord de l'Essonne, davantage tournés vers le tourisme d'affaires, sont moins sensibles au développement du vélotourisme et ne communiquent pas sur le réseau de voies vertes.

Afin de valoriser ces équipements, il semble pertinent de promouvoir les pratiques de loisirs et d'excursionnisme, notamment en favorisant l'accessibilité aux sites touristiques à vélo. Outre la pratique par les habitants, les voies vertes du territoire peuvent faire l'objet d'une communication à destination des touristes d'affaires et des résidents temporaires du territoire (étudiants, salariés en contrat court) pour leurs usages de loisirs dans une optique d'attractivité du territoire.

Les voies vertes du nord de l'Essonne semblent se limiter à un usage des habitants du territoire.

2. Un réseau de voies vertes à structurer pour une meilleure visibilité de l'ensemble de l'offre

Le changement de paradigme en matière de politique d'aménagement cyclable opéré dans les années 2000 donne au réseau de voies vertes de l'Essonne une impression d'inachevé. D'une part, plusieurs aménagements pâtissent d'un manque d'entretien. Nous pouvons citer le Chemin Beauce-Gâtinais, la Coulée verte du Viaduc des Fauvettes, la Coulée verte du Val de Seine au Val d'Orge, ainsi que l'Aqueduc de la Vanne. Une certaine latence concernant la maîtrise d'ouvrage de l'entretien peut expliquer ces difficultés d'entretien.

De plus, les usages sur les 4 voies vertes citées sont plutôt méconnus, du fait de l'absence d'enquête de fréquentation. Les trois dernières se trouvant en agglomération, elles peuvent alors répondre à une demande en matière de mobilité utilitaire. Néanmoins, leurs aménagements (pistes en stabilisé et passages dans des espaces semi-naturelles non éclairés) limitent le développement de ces pratiques de mobilités douces.

Le positionnement du Chemin Beauce-Gâtinais témoigne aussi de la difficulté à rendre lisibles les usages. Permettant de relier le bourg de Milly-la-Forêt, centralité locale et touristique, à la gare RER de Maisse, cette voie verte possède à la fois un intérêt touristique et utilitaire.

Néanmoins, en matière de tourisme, les attractions présentent sur le territoire se localisent dans la vallée de l'École, au nord de Milly-la-Forêt, et autour de Fontainebleau à l'Est. La voie verte se trouvant à l'Ouest tient donc une position périphérique. Il est en est de même pour les déplacements utilitaires avec des trajets pendulaires axés vers le Nord et l'Est.

L'offre essonnienne est plutôt dense avec 110 km de voies vertes recensés par l'AF3V. Toutefois, la faible structuration de l'offre la rend peu visible.
Un schéma départemental des véloroutes et voies vertes permettrait de donner une cohérence du réseau à l'échelle du territoire essonnien.

Dans son ensemble, le réseau de voies vertes en Essonne manque de cohérence et de visibilité. Les outils de promotion de la pratique du vélo-loisirs sur le département ne rendent pas visible le réseau. Essonne Tourisme et la FFVélo valorisent des boucles locales sur leurs sites internet respectifs[12], ce qui ne permet pas à l'usager d'avoir une vision départementale du réseau. Un schéma départemental des véloroutes et voies vertes permettrait de donner une cohérence du réseau à l'échelle du territoire essonnien.

Avec 110 kilomètres de voies vertes recensés par l'AF3V, l'Essonne possède une offre avec des potentialités notables. Au regard des autres départements de grande couronne, l'offre essonnienne se montre plutôt dense. Toutefois, la faible structuration de l'offre, que ce soit en matière de jalonnement ou de mise en tourisme, la rend peu visible pour les usagers et les acteurs institutionnels. On peut déplorer que l'ensemble des équipements de voies vertes ne s'insèrent pas dans un réseau cyclable jalonné permettant une traversée du territoire départemental.

3. Des continuités entre les véloroutes et les voies vertes à créer pour la découverte du territoire

En Essonne, le développement touristique des véloroutes et voies vertes se limite pour le moment à la Véloscénie et à la Scandibérique. Chacune de ces véloroutes traverse le département dans ses franges et se dirige vers des centralités touristiques faisant office de « promesse » : Fontainebleau pour la Scandibérique, Versailles et Chartres pour la Véloscénie. En matière de tourisme à vélo, le territoire essonnien est plus perçu comme un lieu de passage que comme une destination potentielle.

Les voies vertes existantes peuvent devenir une offre complémentaire aux deux véloroutes du territoire en offrant des opportunités pour le développement des pratiques excursionnistes à vélo. Une structuration des voies vertes autour des véloroutes permettrait une meilleure diffusion des flux sur le territoire et notamment vers les sites touristiques phares du département.

Une structuration des voies vertes autour des véloroutes permettrait une meilleure diffusion des flux sur le département et notamment vers ses sites touristiques phares.

[12] « essonnetourisme.com » & « veloenfrance.fr »

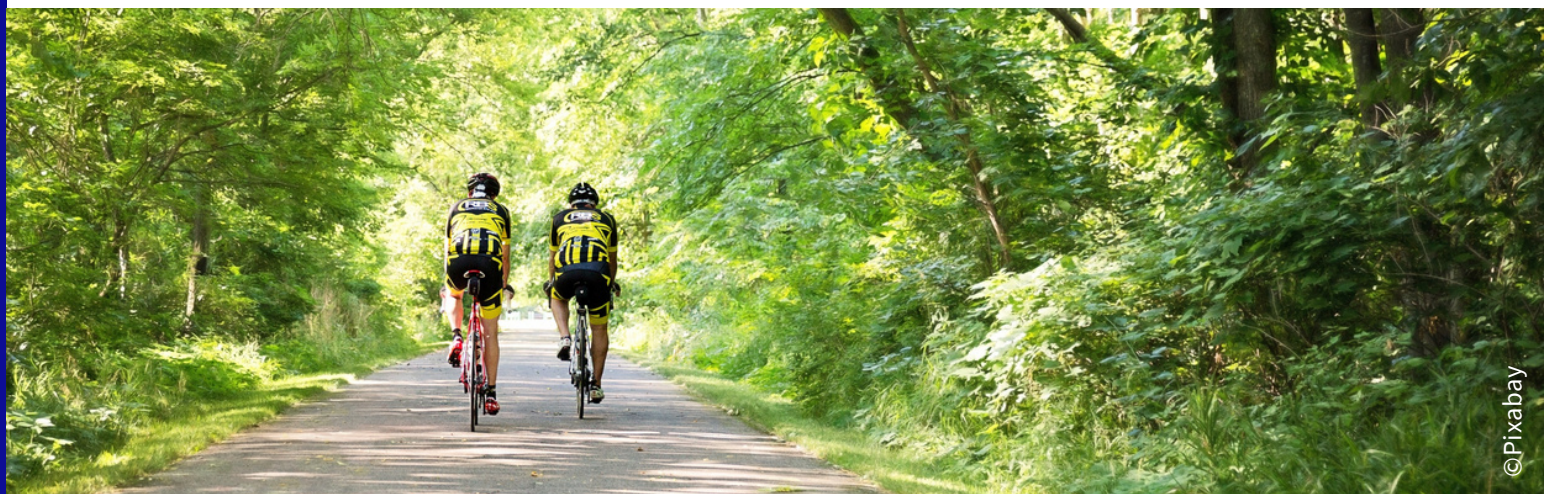
À titre d'exemple, la Liaison verte de l'Yerres peut servir de connexion cyclable entre la Scandibérique et la Maison Caillebotte. Des expériences cyclotouristiques à la journée pourraient être développées sur le territoire.

Le développement du réseau de véloroutes départementales en voie partagée pourrait offrir la possibilité de développer l'offre cyclotouristique en s'appuyant sur des destinations départementales, offrant des « promesses » attractives aux cyclistes. Dourdan pourrait, par exemple, être la destination d'une véloroute départementale s'inscrivant dans le prolongement de la Promenade de l'Orge. Outre les aménagements cyclistes, il sera nécessaire de mettre en place les équipements d'accueil des touristes à vélo dans les destinations et sites touristiques phares, au niveau du stationnement du vélo mais aussi des services à destination des cyclotouristes (informations spécifiques, conciergerie, location, etc.).

Le développement des voies vertes existantes est une opportunité de dépasser l'aménagement radioconcentrique du territoire en créant des liaisons entre les bassins de pratiques cyclistes du territoire. Aujourd'hui, nous observons **3 grands bassins : Seine-Yerres, Orge et Bièvre-Chevreuse**. Ainsi, les Coulées vertes du Val de Seine au Val d'Orge et l'Aqueduc de la Vanne permettent déjà une liaison entre la Seine et l'Orge. L'aménagement d'une voie verte à proximité de l'Yvette entre Épinay-sur-Orge et Palaiseau offrirait une connexion entre la Promenade de l'Orge et la Véloscénie, et *in fine* avec la Scandibérique.

Les voies vertes permettent des liaisons entre les agglomérations et leurs territoires périurbains. La Promenade de l'Orge, la Liaison verte de l'Yerres et la Voie verte du Pays de Limours constituent des échappées vertes pour les populations urbaines du territoire. Ainsi, ces équipements peuvent servir de support pour la valorisation du patrimoine et des producteurs agricoles afin de conforter les échanges entre urbanité et ruralité sur le territoire.

Pour encourager le développement de la pratique cyclotouristique, il semble indispensable de rassurer les non-initiés et les cyclistes occasionnels en rendant ces itinéraires plus simple à appréhender et plus visibles. Cela peut passer par l'aménagement d'un jalonnement physique et la garantie d'un suivi régulier de la voirie, mais également par une valorisation des itinéraires sur les supports numériques.



©Pixabay

LES MISSIONS D'ESSONNE TOURISME

FÉDÉRER, INFORMER ET STIMULER
tous les acteurs publics et privés du département

ANALYSER, CONSEILLER, ÉVALUER ET COLLABORER
à la stratégie de développement touristique du département

COLLECTER, GÉRER, QUALIFIER
et mettre à disposition les informations touristiques (observation)

FAIRE LA PROMOTION
de son offre touristique en France et à l'étranger

GÉRER ET ANIMER
des filières infra départementales afin de développer la mise en marché

VOUS AVEZ UN PROJET ? LE PÔLE INGÉNIERIE PEUT VOUS ACCOMPAGNER !

RÉSEAU
Mettre en relation les partenaires privés et institutionnels

ADMINISTRATION
Faciliter vos démarches

DIAGNOSTIC & DONNÉES
Analyser l'opportunité touristique

FINANCEMENTS
- Accompagner vos recherches
- Appel à projets touristiques du Département de l'Essonne
- Aide à la création et à la rénovation d'hébergements touristiques
- Fonds régional pour le tourisme

2022

VOIES VERTES & TOURISME EN ESSONNE

Ce document est téléchargeable sur :
pro.essonnetourisme.com

Pour une demande de renseignement sur les véloroutes et voies vertes :
Rémi Salaün - 01 64 97 36 92
r.salaun@essonnetourisme.com

Pour contacter l'observatoire du tourisme :
Daiane Seno Alves - 01 64 97 96 32
d.senoalves@essonnetourisme.com

essonnetourisme.com