

PÔLE MÉTROPOLITAIN
DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE

ESTUAIRE
DESTINATION CYCLABLE



Juin 2022

HALTES EN SEINE !

Haltes vélos : maillage et recommandations



Une étude
réalisée par



SOMMAIRE

L'ESTUAIRE DE LA SEINE : DESTINATION CYCLABLE

**LA HALTE VÉLO : UN ÉQUIPEMENT
INDISSOCIABLE DES ITINÉRAIRES**

**BENCHMARK HALTES VÉLOS :
DU BASIQUE À L'EXCEPTIONNEL**

**PÔLE MÉTROPOLITAIN : PROPOSITION
D'UN SCHÉMA DES HALTES VÉLOS**

**PROJETS DE HALTES VÉLOS :
DÉFINIR LES NIVEAUX DE SERVICE**

LES WORKSHOPS « HALTES EN SEINE ! »

**SUITES À DONNER ET
MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE**

L'ESTUAIRE DE LA SEINE : DESTINATION CYCLABLE

Accompagner le développement des grands itinéraires cyclables

Pour accompagner les pratiques de déplacement alternatives à la voiture, le territoire de l'estuaire de la Seine, soutenu par les départements, se dote progressivement d'un maillage cyclable organisé autour de deux véloroutes principales : La Véloroute (Eurovélo 4) et La Seine à Vélo (V33).

La mise en place récente de ces itinéraires cyclables sécurisés et balisés répond à une demande croissante exprimée à la fois par les visiteurs et les habitants.

C'est dans ce contexte que le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine (PMES) a défini comme prioritaire le développement d'un maillage cyclable « d'intérêt métropolitain » secondaire à travers 5 itinéraires de liaison complémentaires aux grandes véloroutes.

Ce travail a fait l'objet d'un premier cahier paru en janvier 2022.

« Haltes en Seine ! » : un projet initié par le Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine

Pour accompagner les itinéraires existants et futurs, les membres du Pôle ont également souhaité engager une réflexion sur les haltes vélos, très peu présentes sur le territoire de l'estuaire de la Seine.

Un premier schéma de principe de localisation des futures haltes vélos a été élaboré (voir p. 13). Les choix de localisation sont très divers, de la halte vélo isolée dans la campagne à la halte vélo en milieu urbain.

Ce schéma, loin d'être « directeur », permet de positionner les EPCI en tant qu'acteurs intermédiaires entre le niveau communal et le niveau départemental.

Ce schéma permettra de coordonner les projets futurs et les complémentarités.

Deux workshops « Haltes en Seine ! » ont été organisés en octobre 2021 et en mars 2022. Ces deux temps forts, qui ont rassemblé élus et techniciens, ont cerné les profils utilisateurs et défini des services selon les contextes géographiques. Ils constituent un gisement d'informations et de débats à l'échelle locale autour des haltes vélos.

À l'échelle du PMES, l'enjeu sera donc la coordination et la promotion des projets de haltes vélos dans l'estuaire pour conforter sa destination vélo.

LA HALTE VÉLO : UN ÉQUIPEMENT INDISSOCIABLE DES ITINÉRAIRES

La halte vélo, c'est quoi ?

Il n'est pas aisé de qualifier les haltes vélos tant les exemples sont variés selon les contextes et les ambitions des collectivités (voir le benchmark en pages suivantes). On peut néanmoins définir une halte vélo comme un équipement complet ou des services dédiés à la pratique du vélo et référencés comme tels. Une simple table de pique-nique dans la nature ne suffit pas !

Le réseau Vélo & Territoires distingue trois catégories : les aires d'arrêt principales, les aires d'arrêt secondaires et les haltes-repos.

Le dimensionnement d'une halte vélo en taille et services dépend de la situation géographique, de la fréquentation attendue et des usages.

Un équipement absent du territoire de l'estuaire de la Seine

À l'exception de quelques belles réalisations en Seine-Maritime, le territoire de l'estuaire de la Seine est peu doté en équipements dédiés au vélo. Tout reste à construire !

Traditionnellement livrées clé en main par les départements avec les itinéraires réalisés, les haltes vélos souffrent trop souvent de difficultés d'entretien et parfois de vandalisme.

L'échelon local semble aujourd'hui le plus pertinent pour aménager, gérer et surveiller ce type d'équipement. Les EPCI, à présent tous dotés de la compétence mobilité, pourraient s'emparer de la création et de la promotion des haltes vélos en lien avec les communes d'accueil.

Un équipement apprécié et attendu

Les études réalisées ces dernières années révèlent une forte insatisfaction des usagers, notamment des touristes, sur le faible nombre et/ou le faible niveau d'équipement des haltes vélos sur les parcours cyclables.

Les utilisateurs potentiels sont relativement exigeants et n'ont pas les mêmes attentes. Informations, réparation, stationnement, repos, restauration, ravitaillement, hébergement sont autant d'apports susceptibles d'améliorer le confort et l'enrichissement de la balade en vélo loisirs ou le voyage en itinérance. Les haltes vélos, connectées aux itinéraires, sont en première ligne pour répondre à ces besoins.

Le territoire de l'estuaire de la Seine pourrait s'inspirer des exemples décrits dans le benchmark en pages suivantes.

BENCHMARK HALTES VÉLOS : DU BASIQUE À L'EXCEPTIONNEL

La halte vélo de Saint Aubin-le-Cauf (Seine-Maritime)

Cette halte vélo a été aménagée à l'initiative de l'équipe municipale qui souhaitait créer une halte vélo sur la véloroute London-Paris (l'Avenue Verte en Seine-Maritime) pour découvrir les environs.

La halte vélo occupe un terrain de 800 m² et une ancienne maison de passage à niveau rénovée par la commune.

Elle est équipée de sanitaires PMR, de tables de pique-nique et d'un distributeur de boissons et de nourriture. Il est possible de nettoyer son vélo (via des jetons).

Cette halte vélo a coûté 220 000 euros au total et a bénéficié de financements de l'Union Européenne, du Département et de la Région.



Halte de Saint-Aubin-le-Cauf



Halte de Saint-Aubin-le-Cauf

La halte vélo de Dampierre-en-Bray (Seine-Maritime)

Cette halte vélo se localise également sur la parcours de la véloroute London - Paris.

Installée au cœur du village, elle a été conçue à la fois comme un lieu de vie du quotidien (distributeur de pain, jeux pour enfants) et une halte pour les cyclistes : signalétique, sanitaires, table de pique-nique, prises électriques et bornes de recharge VAE sont mis à disposition.



Halte de Dampierre-en-Bray



Halte de Dampierre-en-Bray

La halte vélo d'Offranville (Seine-Maritime)

Aménagée dans le parc floral William Farcy, sur le site d'une ancienne gare ferroviaire réhabilitée, la halte vélo propose une table, une station de gonflage et du stationnement vélo. Elle a été financée et réalisée par le département de la Seine-Maritime dans le cadre de La Véloroute du Lin.

Le bâtiment sert aussi de lieu d'expositions temporaires et d'événements divers.

La halte vélo se localise à proximité de la boutique Planet'Vélo qui propose de la location de VTT pour adultes, vente, location, atelier de réparation et nutrition sportive.



Halte d'Offranville



Halte d'Offranville

La halle « vélo » de Vatteville-la-Rue (Seine-Maritime)

Cet équipement s'implante au cœur du village sous la forme d'une vaste halle aux multiples usages dont quelques services pour les cyclistes : abri, bancs, point d'eau.

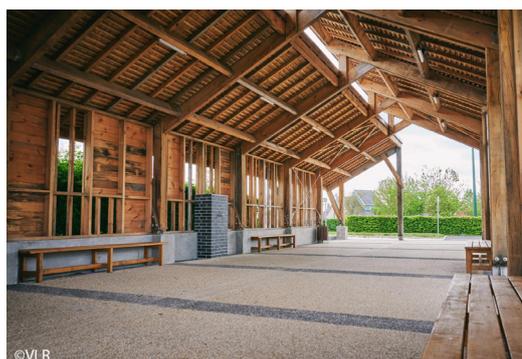
Face à l'épicerie multiservice, la halle constitue un nouveau lieu de vie pour le village et accueille de nombreuses activités à destination des habitants.

C'est un lieu apprécié par les randonneurs à pied et les usagers de la bicyclette.

Le projet (180 000 euros) a été conçu avec les étudiants de l'École d'architecture de Rouen et entièrement construit en bois local.



Halle de Vatteville-la-Rue



Halle de Vatteville-la-Rue

La halte vélo Lyne Bessette à Bromont (Canada)

Cette halte vélo fait partie d'un réseau d'aires d'arrêt toutes identiques le long d'un parcours balisé.

De conception simple et légère, cette halte vélo offre des services basiques : abri, tables, stationnement, point information et atelier de réparation. Elle ne mobilise pas les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement et permet une implantation libre, peu onéreuse, facile d'entretien tout en restant proche des habitations.



Halte de Bromont



Halte de Bromont

La halte vélo du Port de la Jonction à Nevers (Nièvre)

Inaugurée en 2019, cette halte vélo est un exemple de halte vélo dite « complète ». Elle se localise le long d'un canal et à deux pas du centre-ville de Nevers.

Elle dispose de l'ensemble des services possibles pour un arrêt vélo idéal : stationnement sous abri, tables et bancs, point d'eau, consignes à bagages, recharges VAE, mobilier design (transats), atelier de réparation, station de gonflage, ombrage naturel sous les saules.

Elle a été réalisée par le cabinet d'architecte Bentejac pour le compte de la Communauté Nevers Agglomération.

Coût de la halte vélo : 65 566 € HT.



Halte de Nevers



Halte de Nevers

PÔLE MÉTROPOLITAIN : PROPOSITION D'UN SCHÉMA DES HALTES VÉLOS

Un projet de maillage de haltes vélos

Le groupe de travail «Mobilités» du Pôle a positionné 23 projets de haltes vélos à l'échelle des 8 EPCI adhérents. Elles ne sont pas hiérarchisées en termes de niveau de service pour donner de la souplesse aux futurs maîtres d'ouvrage. Ces haltes vélos sont essentiellement localisées à proximité de lieux habités.

La liste des sites d'accueil reste ouverte et le schéma d'intention présenté en page 13 pourra être amendé ou complété dans le temps.

Les projets se répartissent en 4 typologies de localisation déterminant des priorités en termes de services :

Halte vélo proche d'une gare ferroviaire

Ces haltes sont des portes d'entrée ou de sortie du territoire. Associées au train, elles permettent de démarrer ou de terminer confortablement son périple. Les informations touristiques y sont un élément essentiel. Le stationnement sécurisé peut-être mutualisé avec les utilisateurs du train qui se rendent à la gare à vélo.

Halte vélo urbaine ou en coeur de bourg

Ce type de halte vélo contribue à animer un coeur de bourg en fixant les cyclistes qui profitent des aménités offertes : commerces, restauration, espaces verts. Le stationnement sécurisé est indispensable.

Halte vélo nature et grand paysage

C'est la halte vélo classique, généralement isolée, au calme et équipée de services de base: table de pique-nique et espaces de détente sont les équipements à privilégier en misant sur un panorama.

Halte vélo tourisme

Ce type de halte vélo indique que l'on tient compte des touristes et visiteurs à vélo qui sont souvent les grands oubliés sur les «spots

touristiques de l'estuaire». Le stationnement sécurisé abondant est une priorité pour une étape qui peut durer la journée.

Sur le périmètre du Pôle les projets de haltes vélos sur les grands itinéraires sont les suivants :

9 haltes vélos sur le parcours de La Vélo maritime :

- Villers-sur-Mer (Paléospace)
- Gare de Deauville-Trouville (également sur le parcours sud de La Seine à Vélo)
- Honfleur centre (également sur le parcours sud de La Seine à Vélo)
- Le Havre face au quai Bougainville
- Saint-Jouin-Bruneval bourg ou Valleeuse de Bruneval (mémorial)
- Étretat centre
- Les Loges gare
- Fécamp gare (début/fin de parcours de la Véloroute du Lin et Vélocauchoise)
- Sassetot-le-Mauconduit

7 haltes vélos sur le parcours de La Seine à Vélo (branches nord et sud)

- Caumont berges de la Seine
- Rive-en-Seine (Caudebec-en-Caux) berges de la Seine
- Lillebonne théâtre antique (également sur le parcours de la Vélocauchoise)
- Tancarville pont
- Harfleur centre ou canal
- Vieux-Port berges de la Seine
- Berville-sur-Mer berges de la Seine

1 halte vélo sur La Véloroute du Lin :

- Colleville

2 haltes vélos sur le parcours de la Vélocauchoise :

- Gruchet-le-Valasse abbaye
- Goderville centre

Enfin quelques projets se localisent en bordure des grands itinéraires référencés :

- Beuzeville centre - parc du Manoir
- Lisieux Normandie : trois projets à identifier sur le projet d'itinéraire métropolitain n°5

Recommandations pour la localisation des haltes vélos

Prévoir une halte vélo tous les 10 à 15 km le long d'un itinéraire vélo (selon les préconisations de France Vélo Tourisme).

Identifier les communes susceptibles d'accueillir une halte vélo et décider d'une localisation précise. Ce travail est en cours à l'échelle du Pôle.

S'assurer d'un maillage cohérent jouant des complémentarités sur certains équipements. Le maillage peut « hiérarchiser » les haltes vélos en distinguant les simples aires de repos et les aires de services mieux équipées et plus grandes.

Faire l'inventaire des équipements déjà existants à proximité des sites pré-identifiés pour mutualiser et valoriser : loueurs et réparateurs de vélos, commerces, lieux de

restauration, office du tourisme, sanitaires publics et points d'eau, jeux pour enfants, pelouses et espaces verts (ombre naturelle), bâtiments, aires de pique-nique, etc...

Privilégier les sites visibles et facilement accessibles par les services d'exploitation, à proximité d'habitations ou de lieux fréquentés (centre bourg, proximité d'un site de visite). La question de la surveillance des sites est primordiale pour maintenir une halte vélo en bon état dans la durée.

Proposer si possible des équipements ouverts à tous et tout le temps. Privilégier la simplicité d'usage.

Anticiper les conditions d'exploitation et d'entretien de la halte vélo et évaluer les dépenses de fonctionnement. Une attention particulière sera portée aux sanitaires et aux poubelles (fréquence de nettoyage, ramassage adapté en fonction de la saison et de la fréquentation de l'itinéraire cyclable).

Communiquer sur les haltes vélos pour construire son trajet et identifier les points d'arrêt.



À Etretat, les besoins en stationnement sécurisé sont importants et attendus.

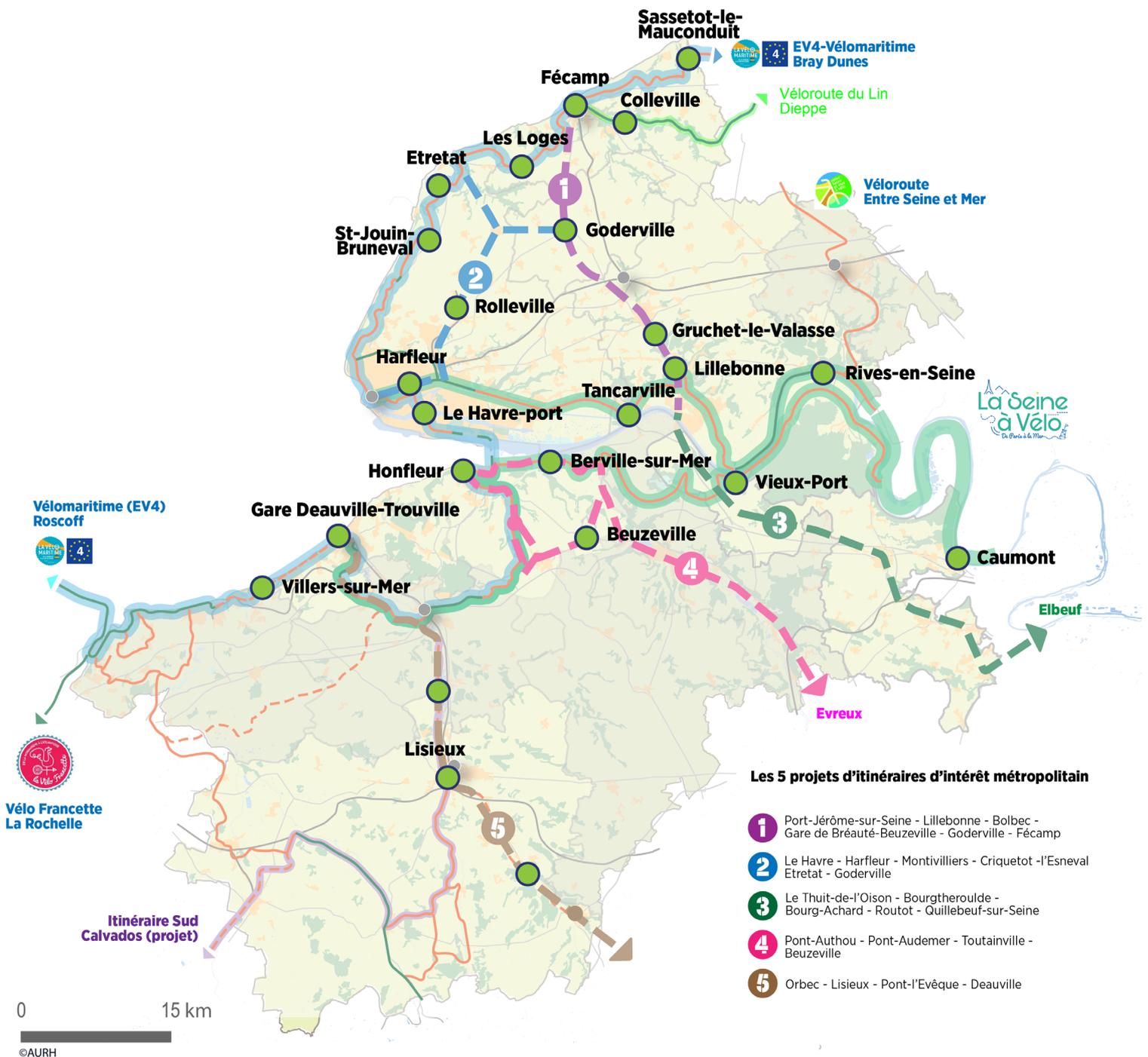


Aux Loges, l'ancienne gare ferroviaire peut intégrer une halte vélo associée au vélorail qui emprunte une ancienne voie ferrée vers Etretat.

Les 23 projets de haltes vélos sur le territoire du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine

EPCI	Communes	Itinéraires	Typologies principales
Roumois Seine	Caumont	La Seine à Vélo	halte nature
	Vieux-Port	La Seine à Vélo	halte nature
Caux Seine Agglo	Rives-en-Seine	La Seine à Vélo	halte urbaine
	Lillebonne	La Seine à Vélo	halte tourisme
	Gruchet-le-Valasse	La Vélocauchoise	halte nature
	Tancarville	La Seine à Vélo	halte nature
Le Havre Seine Métropole	Darse de l'Océan	La Vélo maritime	halte nature
	Harfleur	La Seine à Vélo	halte urbaine
	Rolleville	Itinéraire métro. n°2	halte nature
	Saint-Jouin-Bruneval	La Vélo maritime	halte bourg
	Étretat	La Vélo maritime	halte tourisme
Campagne de Caux	Goderville	La Vélocauchoise	halte bourg
Fécamp Caux Littoral	Les Loges	La Vélo maritime	halte nature
	Fécamp	La Vélo maritime La Véloroute du Lin	halte intermodale
	Sassetot-le-Mauconduit	La Vélo maritime	halte nature
	Colleville	La Véloroute du Lin	halte nature
CC Honfleur-Beuzeville	Beuzeville	Itinéraire métro. n°4	halte bourg
	Berville-sur-Mer	La Seine à Vélo	halte nature
	Honfleur	La Vélo maritime La Seine à Vélo	halte tourisme
Coeur Côte Fleurie	Gare de Deauville-Trouville	La Vélo maritime La Seine à Vélo	halte intermodale
	Villers-sur-Mer	La Vélo maritime	halte tourisme
Lisieux Normandie	Lisieux	Itinéraire métro. n°5	halte urbaine
	Entre Orbec et Lisieux	Itinéraire métro. n°5	halte nature
	Entre Lisieux et Pont-l'Évêque	Itinéraire métro. n°5	halte nature

Localisation des projets de haltes vélos sur le territoire du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine



PROJETS DE HALTES VÉLOS : DÉFINIR LES NIVEAUX DE SERVICE

La localisation d'une halte vélo permet de cibler et de calibrer les niveaux de service. Voici un aperçu des équipements que l'on peut rencontrer sur une halte vélo.

Principes généraux

Multiplier les publics : randonneurs à pieds, habitants, visiteurs de passage sont de potentiels utilisateurs.

Privilégier les services gratuits et accessibles 24h/24H.

Dimensionner l'équipement au regard de la fréquentation, des mutualisations possibles et de la saison.

Table de pique-nique

C'est l'équipement le plus courant et indispensable pour un confort minimum. Le mobilier urbain devra être robuste et durable (essences locales ou bois recyclé).

Le nombre de tables devra être adapté au regard de la demande, de la fréquentation du site et des capacités de mutualisation avec d'autres utilisateurs. Les groupes sont particulièrement demandeurs de halles couvertes et équipées de grande tables.

Abri

C'est souvent la carte d'identité de la halte vélo avec généralement une construction simple en bois (recyclé de préférence) de type préau pouvant abriter un groupe et les vélos.

La réhabilitation d'un bâtiment existant permet d'optimiser le projet en redonnant une seconde vie à un bâtiment (Offranville, Saint-Aubin-le-Cauf). La commune des Loges pourrait aménager l'ancienne gare pour créer une halte vélo en lien avec le vélorail vers Etretat.

Stationnement

Le stationnement sécurisé est L'EQUIPEMENT INDISPENSABLE car le vol est un frein majeur à la pratique du vélo.

Des simples arceaux en extérieur au box sécurisé sous abri, les solutions sont nombreuses et sont à évaluer au regard du site. Il faut éviter les rateliers et autres pince-roues peu sûrs et qui endommagent les vélos. Pour une pause sur place, de simples arceaux sont suffisants. Pour une escapade touristique ou la visite d'un point d'intérêt, le vélo sera mieux stocké dans un box individuel. Le public en itinérance avec bagages est particulièrement demandeur de box à vélo.

Poubelles

En zone isolée, les poubelles sont à éviter pour des raisons d'entretien. Les usagers gardent le plus souvent leurs déchets. En zone urbaine, elles sont plus faciles à gérer.

Point d'eau potable

Le point d'eau potable est très apprécié par les cyclistes et les randonneurs. Sa gestion est cependant délicate et doit être régulièrement contrôlée. L'existence d'un réseau à proximité est indispensable d'où les difficultés d'offrir ce type de service en zone isolée.

Toilettes

Les toilettes publiques, qu'elles soient reliées à un réseau d'assainissement ou qu'elles soient autonomes (toilettes sèches), sont des installations exigeantes sur le plan de l'entretien. Rechercher une mutualisation avec une installation déjà existante à proximité est une solution souvent choisie.

Éclairage

L'éclairage dédié des haltes vélos est très rarement présent. Il peut bénéficier de l'éclairage public en milieu urbain ou s'autoalimenter via des panneaux solaires.

Point de recharge vélo électrique

Cet équipement doit être réparti sur un long itinéraire et conçu au regard de plusieurs critères :

L'autonomie varie de 40 à 80 km selon la puissance de la batterie embarquée (entre 260 Wh et 520 Wh). Sachant que la recharge est recommandée entre 20% et 60% d'autonomie restante, il faudra des points de recharge au moins tous les 30 km sur un parcours comme La Vélomaritime ou La Seine à Vélo.

Les bornes équipées de prises domestiques (220V) nécessitent de transporter son chargeur personnel (câble et transformateur), pour se brancher. Ce type de borne est le plus courant et le plus économique à installer. Le temps de recharge est en revanche très long (entre 3 et 8h). Ces bornes seront à privilégier dans le cas de pauses longues (site touristique à visiter).

Les bornes de recharge rapide VAE proposent un temps de recharge plus performant et ne nécessitent pas de transporter son propre chargeur. Attention toutefois aux vols de câbles et aux dégradations.

Les modèles de points de recharge sont nombreux sur le marché. Ils doivent répondre aux deux types de modèle VAE :

- batterie escamotable qui peut être branchée seule avec son chargeur personnel dans une consigne fermée ou sur une simple prise électrique apparente sous abri (à surveiller);

- batterie intégrée au vélo qui oblige un équipement adapté pour sécuriser le chargeur (box fermé et prise).

Atelier réparation / station de gonflage

Ce type d'équipement est facile à mettre en oeuvre. Il prend la forme d'un mât pour suspendre le vélo et d'outils attachés à un câble. Il est souvent associé à une station de gonflage (nécessite une alimentation électrique) plus performante que la simple pompe à vélo. Ces services sont à privilégier dans les lieux fréquentés. La station de gonflage est particulièrement fragile et doit être souvent réparée.

Consigne bagages

La consigne à bagages est un service apprécié par les touristes en itinérance. La consigne contient parfois une prise pour recharger la batterie de VAE ou un téléphone portable. Pour les cyclistes en itinérance avec bagages, la meilleure formule reste le box à vélo qui évite de décrocher les sacoches du vélo.

Distributeurs de nourriture

C'est la grande tendance dans les petites communes rurales dépourvues de commerces alimentaires ou ambulants. Ce service est très apprécié par les randonneurs et les touristes de passage pour un usage mutualisé avec les habitants.



Un exemple de stationnement avec borne de recharge VAE (ALTAO® Parco VAE en libre service). Le chargeur personnel est protégé.

LES WORKSHOPS « HALTES EN SEINE ! »

Pour apporter un contenu concret au schéma des haltes vélos, le Pôle a organisé deux workshops. Ces ateliers ont réuni élus, techniciens et acteurs privés de la filière vélo.

Workshop « Haltes en Seine ! » : les profils

Ce premier workshop s'est tenu le 15 octobre 2021 à la Cité Numérique du Havre. Il a porté sur la définition de profils types « utilisateurs » (persona) susceptibles de fréquenter les haltes vélos et l'évaluation des besoins avec quelques mots-clés :

- **Famille avec jeunes enfants en déplacement loisirs à la journée** : toilettes, eau, ombre, jeux, table, pelouse.
- **Sportif homme ou en groupe sur parcours route** : réparation, eau.
- **Couple hollandais sportif en itinérance** : toilettes, eau, box vélo fermé, informations, gonflage, réparation.
- **Jeunes retraités en itinérance sur VAE** : toilettes, eau, bornes de recharge.

Workshop « Haltes en Seine ! » : les services

Le second workshop s'est tenu le 14 mars 2022 aux Franciscaines à Deauville.

Il a porté sur les types de services à attribuer aux haltes vélos. Conçu de manière ludique en mode serious game, ce workshop a confronté les points de vue de deux équipes sur le niveau d'équipement des haltes.

Dans un premier temps, les participants ont défini de manière collégiale les services indispensables d'une halte vélo, quelle que soit la localisation de cette dernière. Les services suivants sont apparus indispensables :

- **abri pour se préserver des intempéries et apporter de l'ombre;**
- **tables de pique-nique;**
- **informations pratiques et touristiques.**

D'autres services jugés indispensables ont fait l'objet de débats sur le plan technique et sur la gestion au quotidien :

- **point d'eau** : réseau, gestion et entretien ;
- **toilettes** : réseau et entretien ;
- **éclairage** : utilité pour une pratique de jour? L'éclairage pouvant apporter néanmoins de la sécurité ;
- **poubelles** : question du ramassage.

La seconde partie du workshop a mis en situation les participants autour de quatre projets de haltes dans le schéma :

- **Lillebonne (CA Caux Seine Agglo) ;**
- **Beuzeville (CC Honfleur-Beuzeville) ;**
- **Fécamp (CA Fécamp Caux Littoral) ;**
- **Caumont (CC Roumois Seine).**

Ces sites ont été sélectionnés de manière préalable pour leurs particularités et leur capacité à être reproductibles sur des contextes similaires. Les 4 sites sont présentés en pages suivantes et peuvent guider les futurs aménagements.

Au delà des services de base définis précédemment, l'objectif de cette seconde animation a été de choisir d'autres services à associer pour chaque site.

- **Services dédiés au vélo** : kit d'entretien, stationnement simple, stationnement en box, recharge batterie VAE, point de location de vélo, trousse premiers secours...

- **Services mutualisés** : (randonneurs, habitants, autres) : abri, table de pique-nique, stationnement voitures, consignes, recharge portable, point d'eau, toilettes, informations touristiques, aire de jeux, pelouses, mobilier divers, barbecue, parasols, jeux de plage, matériel de pêche, informations numéro d'urgence, distributeur de nourriture, hébergement, bivouac...

- **Services à proximité déjà présents** : commerces, équipements, toilettes publiques, point d'eau...

Workshop / site test n°1 : Lillebonne théâtre antique

Localisée à quelques kilomètres de la rive droite de la Seine, la ville de Lillebonne est traversée par La Seine à Vélo qui relie Paris au Havre et à Deauville. Lillebonne est une étape incontournable de ce long parcours de 460 km avant d'entrer (ou de sortir) de l'estuaire de la Seine.

Par ailleurs, le département de la Seine-Maritime aménage La Vélocauchoise entre Port-Jérôme et Fécamp (itinéraire jalonné sur voies apaisées).

Le projet de halte vélo

Au cœur du centre-ville de Lillebonne, la place Félix Faure se localise face au théâtre antique à quelques encablures de l'itinéraire de La Seine à Vélo. Elle est située à proximité de plusieurs commerces de bouche

(boulangeries, cafés, restaurants). Enfin, elle est desservie par la ligne de bus Nomad 20 entre Caudebec-en-Caux et Le Havre.

Essentiellement dédiée au stationnement automobile, elle pourrait accueillir une halte vélo pour faciliter la visite du théâtre et de la ville par les cyclistes loisirs et itinérants.

Parmi l'ensemble des services sélectionnés, les participants au workshop ont considéré comme indispensables le stationnement sécurisé et la consigne à bagages.



Workshop / site test n°2 : Beuzeville centre - parc du Manoir

À Beuzeville, les places de la République et de la Mairie ont été récemment réaménagées pour embellir le centre-ville. Les voitures en stationnement se font moins présentes et sont dirigées vers des parkings déportés.

Localisée à mi-chemin de La Vélomaritime et de La Seine à Vélo, Beuzeville peut constituer une étape vélo appréciable en centre-ville.

Le projet de halte vélo

La commune de Beuzeville a récemment acquis un manoir de style normand du XIX^e siècle et son parc boisé. L'ouverture du parc va jouer un rôle essentiel dans les liaisons piétonnes en centre-bourg, mais également offrir un espace paysager de respiration manquant.

Le projet est encore en cours de définition pour de nouveaux usages pour les bâtiments et le parc. Cela constitue une belle opportunité pour aménager une halte vélo. Celle-ci pourrait également profiter de la proximité de l'office de tourisme (informations touristiques et pratiques, wifi gratuit) et des commerces et restaurants localisés autour de la place de la République.

Parmi l'ensemble des services sélectionnés, les participants au workshop ont considéré comme indispensables le coin repos, le stationnement sécurisé et la possibilité de recharger les VAE.



Workshop / site test n°3 : Fécamp - quai Bérigny

Fécamp est traversée par La Vélomaritime, itinéraire européen entre Roscoff et Kiev qui longe le littoral normand. La Véloroute du Lin vient la compléter en offrant un itinéraire à 80 % en site propre en direction de Dieppe. La véloroute du Lin emprunte la vallée de Valmont depuis Fécamp. Elle est très utilisée par les habitants.

Fécamp dispose d'une gare ferroviaire qui propose des liaisons quotidiennes vers Paris et Rouen (changement à Bréauté-Beuzeville) et des liaisons directes vers Le Havre.

Le projet de halte vélo

Le site se localise à côté du quai au sud de l'office de tourisme le long de la Chaussée Gayant sur une aire de stationnement à usage

réservé. L'une des trois cases dédiées au stationnement pourrait être un lieu propice à la création d'une halte vélo.

Idéalement placée entre la gare et la plage, la halte pourrait proposer un lieu de détente et d'entretien avant de démarrer sur l'un des itinéraires vélo ou en attendant l'embarquement dans un train. Les commerces, cafés et restaurants du quai Bérigny sont proches tout comme l'office de tourisme.

Parmi l'ensemble des services sélectionnés, les participants au workshop ont considéré comme indispensables le stationnement sécurisé capacitair, la possibilité de recharger les VAE et une station de gonflage.



Workshop / site test n°4 : Caumont - bord de Seine

La Seine à Vélo emprunte la RD 93 qui longe la rive gauche de la Seine au niveau de la commune de Caumont. En jalonnement simple, il faut composer avec le trafic automobile.

Le projet de halte vélo

Localisée sur une ancienne terrasse de restaurant donnant sur la Seine et directement sur le trajet de La Seine à Vélo, cette halte vélo offre une vue imprenable sur le fleuve. Le terrain est loué par la commune à Haropa Port.

Parmi l'ensemble des services sélectionnés les participants au workshop ont considéré comme indispensable le coin repos.



SUITES À DONNER ET MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

Le Pôle coordinateur ?

Le schéma des haltes vélos doit à présent être validé par les EPCI adhérents. Les sites d'accueil seront ensuite à préciser et les services à définir. Ces étapes peuvent encore être conduites par le Pôle sous la forme de fiches types par projet de haltes en concertation avec les acteurs de la filière. La phase opérationnelle ne sera pas du ressort du Pôle.

Cependant, les huit intercommunalités adhérentes du Pôle métropolitain de l'estuaire de la Seine peuvent porter une ambition commune pour les haltes vélos et s'entendre sur une démarche de conception commune et coordonnée par le Pôle.

À l'image de la commune de Vatteville-la-Rue, le Pôle pourrait mobiliser les talents d'étudiants en architecture ou un collectif de design urbain pour une première étude d'abris, de mobiliers et de services sur un ou plusieurs sites.

Concertation

Les départements restent à l'œuvre pour les grands itinéraires dans le cadre des comités d'itinéraires de La Seine à Vélo (département de l'Eure) et de La Vélomaritime (département du Calvados). Ces comités sont chargés de coordonner les actions relatives aux parcours et aux services liés : création, niveau d'équipement et répartition le long des itinéraires.

Les offices de tourisme, les organismes départementaux, les parcs naturels régionaux, les associations, les acteurs privés de la filière (vendeurs, loueurs, réparateurs) peuvent être associés à chaque étape du projet du schéma global à la définition du cahier des charges pour chaque halte vélo.

En 2021, Seine-Maritime Attractivité a conseillé les communes des Loges et de Colleville (CA de Fécamp Caux Littoral) pour la création de services dédiés au vélo. Ces deux projets sont inscrits au schéma global.

La création de haltes vélos : un sujet local

Les aménagements cyclables sont traditionnellement liés à la compétence voirie. Les départements se sont très tôt emparés de cette question en déployant des plans vélos et en assurant la maîtrise d'ouvrage des itinéraires et souvent des haltes cyclables associées.

Depuis 2021, la totalité des EPCI du Pôle exerce la compétence mobilité, rendant possible des actions locales autour du vélo comme la création de haltes vélos.

C'est une belle opportunité pour s'engager dans le déploiement de haltes vélos.

Accompagner la stratégie touristique du Pôle métropolitain

De par la richesse de son offre entre culture et nature, l'estuaire de la Seine se prête aux dernières tendances touristiques comme le « slow tourisme » (tourisme lent) ou aux nouveaux modes de consommation en devenant dans une société de plus en plus soucieuse de sa responsabilité environnementale.

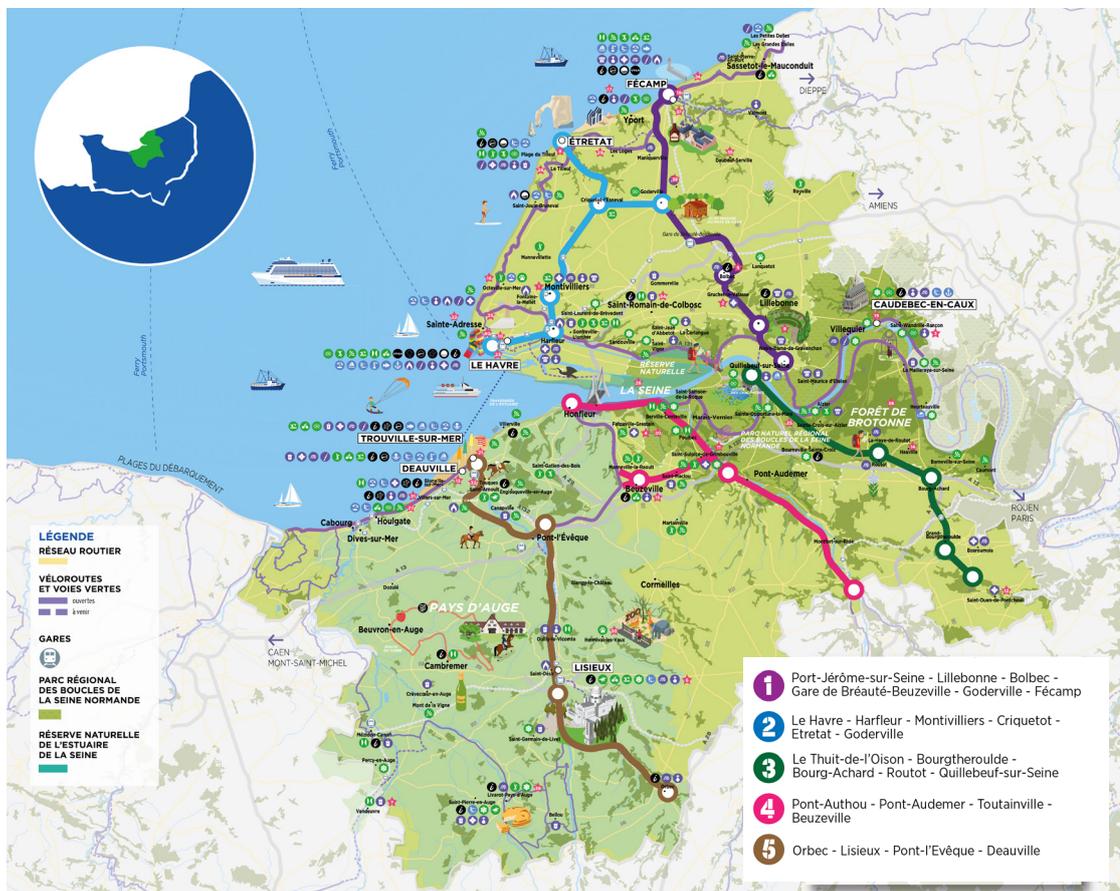
Ses atouts sont aussi ses faiblesses :

- un déséquilibre territorial avec une concentration de la fréquentation dans certains lieux emblématiques;
- une prédominance des séjours courts et des visiteurs souvent en itinérance vers une destination de villégiature plus lointaine.

L'objectif est alors de pérenniser l'attractivité existante en garantissant un séjour de qualité, de mettre en valeur des espaces moins visités tout en assurant la mise en tourisme « responsable » de son accessibilité et ainsi diversifier l'expérience touristique estuarienne.

Le choix de localisation des haltes vélos est stratégique pour un territoire. Il permet de fixer les usagers dans un temps plus ou moins long et de les orienter sur la découverte et les points d'intérêts possibles. La halte vélo est un outil potentiel de valorisation des territoires traversés.

Les haltes vélos entrent pleinement dans cet objectif par la mise en réseau des « spots touristiques » et de découverte de lieux et paysages en retrait des grandes routes touristiques.



PÔLE MÉTROPOLITAIN DE L'ESTUAIRE DE LA SEINE



estuairedelaseine.fr



[@estuaire_seine](https://twitter.com/estuaire_seine)



[estuairedelaseine](https://www.facebook.com/estuairedelaseine)



contact@estuairedelaseine.fr