SCHÉMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS CYCLABLES D'AGGLOMÉRATION (SDCA) 2022-2030 DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE

Adopté en Conseil Communautaire du 12 avril 2022

CERGY-PONTOISE agglo

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 3

1 - INTRODUCTION 4

1.1 OBJET DU DOCUMENT 5

1.2 CADRE D'INTERVENTION 6

1.3 LE VÉLO À CERGY-PONTOISE 6

1.4 VISION 2030 10

1.5 SYNTHÈSE DU DOCUMENT 11

2 - VOLET CIRCULATIONS 12

2.1 VUE D'ENSEMBLE 13

2.2 ORIENTATIONS 19

3 - VOLET STATIONNEMENTS 21

3.1 VUE D'ENSEMBLE 22

3.2 ORIENTATIONS 24

4 - VOLET SERVICES ET COMMERCES 26

4.1 VUE D'ENSEMBLE 27

4.2 ORIENTATIONS 29

5 - VOLET ACCÉLÉRATION DU CHANGEMENT 32

5.1 VUE D'ENSEMBLE 33

5.2 ORIENTATIONS 35

6 - VOLET GOUVERNANCE 38

6.1 VUE D'ENSEMBLE 39

6.2 ORIENTATIONS 40

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE 42

ANNEXES 44

PRÉAMBULE

Jean-Paul JEANDON
Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Eric NICOLLET
Vice-président aux Mobilités

Bien davantage que dans **l'air du temps**, le développement des **mobilités cyclables** est un **enjeu de première importance** pour les **collectivités locales**, à **Cergy-Pontoise** comme ailleurs.

Il est **bon pour l'environnement**, **bon pour le portefeuille**, et **bon pour la santé physique et mentale**.

Le potentiel de développement de la pratique cyclable est important **à Cergy-Pontoise.** Ville nouvelle dotée de vastes espaces verts, de berges de l'Oise bien aménagées, de secteurs à forte population avec des **circulations douces structurées**, souvent découplées des circulations motorisées.

50 % des actifs Cergypontains travaillent à Cergy-Pontoise, pôle économique de premier plan, et **25% des salariés habitent à moins de 5 km** de leur lieu de travail, ces **distances limitées** rendent le vélo attractif, et la généralisation des **vélos à assistance électrique** permet d'**allonger les parcours** et gommer un **relief parfois dissuasif**.

Pourtant, les déplacements domicile-travail faits à vélo **représentent seulement 1,1 %** de l'ensemble (INSEE 2020) ; les pistes cyclables récemment aménagées ainsi que les consignes en gares ne sont pas suffisamment fréquentées ; la voiture individuelle est largement majoritaire.

Le fait est que Cergy-Pontoise s'est construite **pour** et **autour de la voiture**, avec de larges boulevards séparés des espaces piétons, globalement adaptés au **vélo loisir** mais pas au **vélo du quotidien**, pour lequel **rapidité**, **efficacité** et **lisibilité** sont indispensables.

Cette situation n'a rien d'une fatalité. Devant l'évidence de l'**énorme potentiel cyclable de Cergy-Pontoise**, en s'appuyant sur la **volonté très largement partagée** entre élues et élus de tous bords politique d'y **faire progresser** le vélo, et en **mobilisant** toutes les **énergies du territoire**, il est possible de **changer les choses**.

Le présent schéma directeur est le fruit **d'un travail de plus d'un an** immédiatement engagé au lendemain des élections de 2020 par les **élus**, les **services** et les **citoyens** engagés du territoire en faveur des **mobilités cyclables**. Il structure une **stratégie commune** pour le **vélo du quotidien**, en agissant pour des **circulations cyclables** efficaces, sécurisantes et qualitatives, des **stationnements vélos** abondants et sûrs, des **services** plus nombreux et diversifiés, en innovant pour une **accélération du changement** en faveur des mobilités cyclables et en posant les bases d'une **gouvernance adaptée aux enjeux**.

Il se veut une étape fondatrice pour engager notre territoire dans la **transition des mobilités**, en faisant de **Cergy-Pontoise, d'ici à 2030, une agglomération propice au vélo.**

1

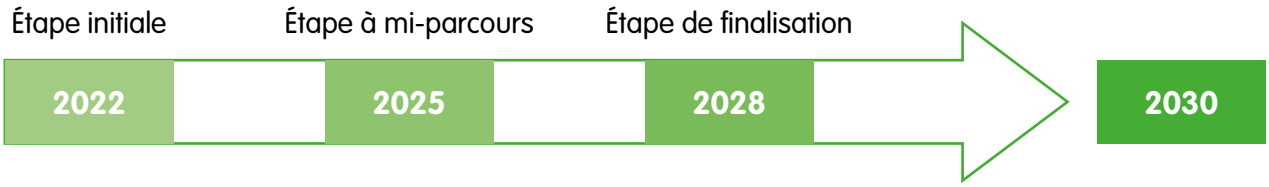
Introduction

1.1 OBJET DU DOCUMENT

Le présent **Schéma Directeur de Mobilité Cyclable d'agglomération** établit la **stratégie à horizon 2030** de la **politique cyclable** de la CACP.

Le pésent document est l'**étape initiale** (2022) du processus d'identification des champs d'intervention à couvrir pour développer l'usage du vélo, et des actions à mettre en œuvre pour ce faire. Sa mise en œuvre opérationnelle sera approfondie dans le cadre du Plan Local de Mobilités de la CACP.

Le schéma Directeur sera évalué et révisé lors d'une **étape à mi-parcours** (2025) et d'une **étape de finalisation** (2028) :



Le SDCA a pour objectif de définir les orientations stratégiques portées par la CACP en matière de mobilités cyclables en lien avec les autres politiques de déplacement territoriales et les politiques publiques de développement et d'aménagement durable du territoire. Il vise à :

- **Prolonger et intensifier la politique cyclable intercommunale** initiée par le 1er schéma directeur d'agglomération de 2007, en développant l'ensemble des champs favorisant le développement de l'usage du vélo en complément du volet aménagement cyclable,
- **S'intégrer dans une stratégie et un schéma global des mobilités**, en articulation avec nos transports publics, la valorisation de la marche, les autres modes actifs, et l'accompagnement des évolutions de l'automobile dans une logique de transition,
- **S'articuler avec les démarches des communes et des partenaires** pour le développement du vélo du quotidien et de loisir,
- **Mobiliser les forces vives du territoir**e pour qu'elles soient parties prenantes : acteurs économiques, éducatifs, associatifs, de l'habitat…,
- **Éclairer les choix politiques et les orientations budgétaires** afférentes, tant en investissement qu'en fonctionnement.

En articulation avec le SDCA, le **Plan Local de Mobilités** de la CACP qui sera engagé au cours de l'année 2022, constitue un document cadre pour organiser les mobilités d'aujourd'hui et de demain sur l'agglomération, dont le développement du vélo. Cette **feuille de route opérationnelle** traduira de manière concrète les orientations et les enjeux présentés dans le SDCA. Dans ce cadre, un **plan d'actions pluriannuel multi-partenarial et multimodal** sera élaboré, dont les **actions relatives au vélo.** Dans une logique de cohérence et d'intégration des politiques de mobilité des territoires franciliens (cf infra partie 1.2), le PLM constituera une déclinaison du **Plan de Mobilités d'Ile-de-France**.

1.2 CADRE D'INTERVENTION

Le développement du **vélo du quotidien et de loisir** s'inscrit de plus en plus dans les politiques publiques, qui définissent les orientations et cadres règlementaires visant à favoriser ce développement dans la durée.

La **Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM)** de 2019 donne une trajectoire en matière de déplacements à l'échelle nationale pour les prochaines années, avec pour ambition de favoriser l'émergence d'un véritable système vélo. L'objectif défini à l'échelle nationale à travers le **Plan « Vélo et Mobilités Actives »** de l'Etat est de passer de 3 % des déplacements réalisés en bicyclette en 2019 à **9% d'ici 2024** et la **Stratégie Nationale Bas Carbone** fixe un objectif de **12 % en 2030**. La LOM définit un cadre d'intervention sur des thématiques telles que la **conception des espaces publics**, le **marquage des vélos** ou encore l'**accompagnement des salariés au changement de mode de déplacement**. A travers la réalisation d'un nouveau Schéma Directeur, l'agglomération de Cergy-Pontoise souhaite s'inscrire dans cette dynamique nationale, dans une logique réaliste de développement du vélo propre aux réalités, contraintes, opportunités, attentes et usages existants sur le territoire.

Le **« Plan Vélo et Mobilités Actives »** piloté par l'Etat et lancé en septembre 2018, définit un cadre stratégique et opérationnel à travers une série de mesures concrètes, parmi lesquelles un fonds **financier** pour le développement du vélo.

Le **Plan de Mobilités d'Ile-de-France (PDM, ex-PDUIF)**, adopté en juin 2014 et en cours de révision, est le document cadre relatif aux politiques de déplacements sur le territoire piloté par le Conseil Régional d'Ile-de-France. Il comprend de multiples objectifs, dont la **rationalisation de l'usage de la voiture individuelle** et le **développement du vélo comme outil de déplacement du quotidien**. Des recommandations et des actions prescriptives y sont inscrites, à décliner localement par les maîtres d'ouvrage, dont les collectivités.

Le **Conseil Départemental du Val-d'Oise** développe sa stratégie cyclable par l'approbation d'un Plan Vélo (décembre 2019), axé sur une **programmation d'aménagement et de services** et un **soutien financier** aux collectivités.

Le **Plan Local de Mobilités (ex-Plan Local de Déplacements)** de la CACP est une déclinaison du PDM. Il s'agit une **feuille de route opérationnelle** constituée d'un **plan d'actions multi-partenarial**, dont les **actions relatives au vélo répondent également aux orientations du SDCA.**

1.3 LE VÉLO À CERGY-PONTOISE

1.3.1 QUELQUES CHIFFRES

Les **chiffres clés** suivants caractérisent la situation du vélo sur le territoire de Cergy-Pontoise à la **date d'adoption du présent document** (**début 2022**) :

- **134 kilomètres** d'aménagements cyclables jalonnés,
- **205 points** de stationnements courte durée sur l'espace public (soit **900 arceaux**),
- **7 consignes** sécurisées en gare,
- **330 vélos** en libre-service répartis dans **45 stations**, système **VélO²**,
- **1 service Vélostation**, pour réparer, louer ou acheter d'occasion, faire marquer
- **1 itinéraire touristique national**, l'Avenue Verte Paris-Londres,
- Plus de **90 carrefours à feux** dotés de "**Cédez-le-passage cycliste au feu**",
- Plus de **40 carrefours à feux** dotés de "**sas-vélo**",
- **5 Plans de Mobilité Inter-établissements,** regroupant 57 employeurs, 13 établissements d'enseignement supérieur, 20 000 salariés et 30 000 étudiants,
- **1** agence itinérante de **conseil individualisé en mobilité**, "La Boussole",
- **1 Challenge Mobilité** pour les employeurs de l'agglomération.

1.3.2 UN POTENTIEL CYCLABLE CONSIDÉRABLE

Le territoire de Cergy-Pontoise présente un **potentiel cyclable considérable**.

Tout d'abord par sa réalité **géographique**, Cergy-Pontoise étant, pour un EPCI de grande banlieue, un territoire particulièrement dense et compact, ce qui multiplie les trajets du quotidien éligibles à l'adoption du vélo. La présence de sites naturels remarquables comme les berges d'Oise ou la proximité avec le Parc Naturel Régional du Vexin offre aussi un cadre propice au développement du vélo.

La généralisation du **vélo à assistance électrique** est de nature à surmonter les barrières causées par une topographie significativement vallonnée**,** notamment en Val de Viosne et du fait des déclivités entre de nombreux secteurs urbanisés et les berges de l'Oise.

Par sa réalité **démographique**, ensuite, Cergy-Pontoise étant un territoire à la population globalement plus jeune et plus active que la moyenne nationale, ce qui est de nature à favoriser l'adoption des mobilités actives.

Par sa réalité **économique**, Cergy-Pontoise étant un pôle d'attractivité majeur, riche en emploi, avec des actifs résidents nombreux à travailler sur l'agglomération, ce qui est de nature à rendre les distances domicile-travail, domicile-gare ou gare-travail propices au vélo. La présence d'un campus universitaire de premier plan ajoute à ce potentiel.

Par son fort **potentiel intermodal**, Cergy-Pontoise disposant de **12 gares**, dont 5 au cœur de pôles d'échanges multimodaux.

1.3.3 DES USAGES VARIÉS

Le vélo est un mode de déplacement adapté à des usages variés, ce qui le rend attractif pour différents profils d'usagers. Le SDCA identifie ainsi 2 principaux types d'usages à développer :

- **L'usage du « quotidien » :**
  - Le vélo du quotidien recouvre des différents trajets utilitaires que l'on effectue régulièrement : domicile-travail ou étude, achats, affaires personnelles, accompagnement, déplacement professionnel, …,
  - Il concerne des usagers au profil diversifié : travailleurs/étudiants (« vélotafeurs »), écoliers, familles, seniors, professionnels du vélo (livreurs, artisans…), …,
  - Le développement du vélo du quotidien est un enjeu majeur auquel répondre, dans une logique de report modal depuis la voiture individuelle et en complémentarité avec les autres modes de déplacements. Nombre de déplacements réalisés (4 en moyenne par personne par jour en Ile-de-France[1]) sont généralement courts. Beaucoup d'entre eux peuvent ainsi être facilement effectués à vélo sur le territoire cergypontain et vers/depuis des territoires limitrophes.
- **L'usage « loisir » :**
  - L'usage du vélo loisir est relativement ancré chez certains publics. Il existe différents usagers ayant une pratique variée : cyclistes occasionnels réalisant des balades découvertes ou dans une pratique détente, touristes à vélo itinérant, cyclistes sportifs (route, vtt, bmx…),
  - Les potentialités de développement sur le territoire sont importantes. Cela se traduit par la présence de nombreux acteurs et la valorisation d'itinéraires qui forgent l'identité de l'agglomération, en complémentarité avec des territoires limitrophes : Berges d'Oise, Avenue Verte Paris-Londres, Boucle d'Ariane, Boucles du Vexin… Le développement de l'usage loisir concourt ainsi à l'amélioration du cadre de vie de la population (espaces publics qualitatifs, découverte du patrimoine, activité physique…),
  - Par ailleurs, l'usage loisir constitue souvent une porte d'entrée dans le monde du vélo, et peut permettre progressivement une transformation des habitudes de mobilité d'une partie des usagers. Ainsi, pour de nombreux publics cibles, cet usage loisir peut être un tremplin vers l'usage du quotidien.

Pour répondre à ces enjeux, le futur PLM identifiera ces 2 types d'usages dans son plan d'actions opérationnels, ainsi que le proposait déjà l'actuel PLD.

[1] Enquête Globale Transports d'Ile-de-France Mobilités (2018)

1.3.4 DES AMÉNAGEMENTS SIGNIFICATIFS

Le réseau cyclable d'agglomération offre 134 km de continuités cyclables sur tout le territoire, dont 45 km réalisés sur la période 2007-2021 (aménagements lourds par la création de pistes ou voies vertes, ou par le confortement de voiries apaisées).

Des emprises de voiries confortables permettent de concilier les différents usages de mobilités. Cela constitue un levier pour la conception d'espaces publics plus inclusifs et leur rééquilibrage en faveur des modes actifs.

1.3.5 DES POINTS D'AMÉLIORATION

En ce qui concerne le niveau de **pratique cyclable**, la situation n'est pas satisfaisante eu égard au **potentiel cyclable du territoire**.

La part modale du vélo est à **seulement 1,1 %** pour les trajets domicile-travail (INSEE 2020), les niveaux de remplissage des consignes en gare insuffisants, et le bilan carbone des mobilités individuelles et professionnelles est à réduire.

En ce qui concerne les **circulations**, le territoire dispose sur les secteurs « Ville Nouvelle » d'aménagements piétonniers découplés de la voiture, bien adaptés à la **desserte** des quartiers concernés et au **vélo de loisir**, mais insuffisants pour répondre aux besoins de transit du **vélo du quotidien**. Le développement des **continuités cyclables** engagé depuis 2007 a fait progresser la situation, mais il reste un effort significatif à faire.

Citons notamment la présence de **ruptures importantes**, soit en niveau de sécurisation, comme le pont de Pontoise (entre Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône), soit en praticabilité cyclable, comme le carrefour de Ham et le pont de l'Hautil (entre Cergy et Neuville), ou de polarités importantes encore mal desservies, telles que l'Île de Loisirs ou certains parcs d'activités.

Le développement du **vélo du quotidien** implique également d'assurer un **bon niveau d'entretien** du réseau, que ce soit pour son entretien **quotidien** (balayage, feuilles mortes, élagage, déneigement…) ou son entretien de **maintenance de cyclabilité** (couche de roulement, marquages au sol, signalisation verticale, jalonnement…). Ces questions prenant de l'ampleur au fil de l'**extension** du réseau et de son **vieillissement**.

En ce qui concerne les **stationnements**, la politique de stationnement de courte durée (arceaux) engagée dans le SDCA de 2007 porte ses fruits, mais les conditions d'installation et de sécurisation de nombreuses consignes vélo en gare ne sont pas satisfaisantes, et la question de la systématisation du stationnement vélo pour répondre à tous ses emplois est à résoudre.

En ce qui concerne les **services**, le système Vélo2 est un atout incontestable pour la location de courte durée, dont le renouvellement et la modernisation seront à assurer, et l'offre Véloservices demandera à évoluer pour mieux répondre aux besoins des cyclistes.

Enfin, l'**accélération du changement** est un défi majeur, avec des capacités d'accompagnement et d'organisation d'événements insuffisantes. Une démarche visant à mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire et structurer/former un réseau de personnes relais semble indispensable pour parvenir à une accélération du changement à la hauteur des enjeux et des moyens consacrés aux circulations et au stationnement.

1.3.6 MOYENS ENGAGÉS

Les **moyens** mobilisés par les **différents acteurs** intervenant sur la politique cyclable du territoire sont de divers ordres.

Pour ce qui concerne la **CACP**, elle est actrice de premier plan via la mobilisation de moyens humains pour sa politique cyclable, tant en coordination qu'en actions opérationnelles, doublés de dépenses significatives en investissement (pour les besoins des travaux), et de dépenses plus modestes en fonctionnement (pour des services ou actions d'accompagnement au changement).

Pour ce qui concerne les **communes**, leur implication dans les politiques cyclables est très diverse, certaines se montrant innovantes et pionnières sur des actions opérationnelles telles que la mise en place de consignes vélo ou d'aides individuelles à l'équipement, d'autres ne s'étant pas encore pleinement inscrites dans la dynamique grandissante autour du cyclable.

Pour ce qui concerne le **conseil départemental**, il intervient en cofinanceur de deuxième rang des investissements, a une **r**esponsabilité directe sur de nombreuses voiries structurantes de la CACP, et impulse des actions d'amélioration dans les collèges (circulations, stationnement…), dans le cadre de son Plan vélo

Pour ce qui concerne le **conseil régional**, il intervient en cofinanceur de premier rang des investissements, et exerce une action de coordination pour le réseau structurant RER V (dont la production d'un cahier des charges techniques des aménagements).

Pour ce qui concerne l'autorité organisatrice des transports **Ile-de-France-Mobilités** (**IDFM)**, elle intervient financièrement en appui aux consignes vélo dans les gares et propose également des services aux usagers (Véligo location et prime à l'achat).

Des **dispositifs de valorisation des CEE** sont également à l'appui financier de certains types d'actions (consignes vélo, cyclo-logistique, mobilité scolaire …).

A l'échelle nationale, des **acteurs institutionnels** comme le Club des Villes Cyclables et Marchables ou le Groupement des Autorités Organisatrices de Transports (pour lesquels la CACP est adhérente) rassemblent des collectivités pour promouvoir les mobilités actives et les transports alternatifs à la voiture individuelle auprès des acteurs publics et privés. Ces réseaux fournissent également des ressources (études, actualités règlementaires, …) et bonnes pratiques sur ces sujets.

Enfin, la part de l'**investissement privé** n'est pas à négliger, en particulier pour ce qui concerne l'installation de stationnement, professionnel et résidentiel, avec des moyens d'accompagnement en fonctionnement pour le maintien en service des stationnements, et la proposition de services associés, notamment en entreprises (casiers, location, …).

1.4 VISION 2030

Voir la **pratique cyclable augmenter fortement** d'ici 2030, pour tirer parti du **potentiel cyclable considérable** de Cergy-Pontoise pour tout type d'usage (vélo du quotidien et loisirs), et contribuer ainsi à l'amélioration de son **bilan carbone**, de la **santé des habitants** et de leur **pouvoir d'achat**.

Des **indicateurs** tels que la part modale du vélo, les mesures de trafic cyclable, le niveau d'utilisation des stationnements ou le chiffre d'affaires d'activités marchandes liées à l'usage du vélo sont susceptibles de permettre d'évaluer les progrès enregistrés.

1.5 SYNTHÈSE DU DOCUMENT

1.5.1 ORGANISATION

Le **Schéma Directeur** définit des **orientations** permettant d'atteindre la **vision 2030** et **l'objectif cadre**.

Ces **orientations** ont vocation à être référencées dans les documents ultérieurs de **mise en œuvre** de la politique cyclable.

Les **orientations** se répartissent entre quatre volets **thématiques** complétés par un volet **gouvernance**.

Les volets thématiques sont les suivants :

- **Circulations,**
- **Stationnements**,
- **Services et commerces**,
- **Accélération du changement**.

Le contenu est appuyé par des **annexes**, cartographiques et techniques.

1.5.2 PRINCIPAUX APPORTS

En tant que telle, l'**étape initiale** du SDCA place la **politique cyclable** de la CACP dans une **démarche structurée** pour atteindre les objectifs fixés à **horizon 2030**.

Les autres apports de cette étape initiale du SDCA peuvent ensuite se résumer par volet d'orientations.

Dans son volet **circulations**, l'étape initiale **actualise**, **complète** et **hiérarchise** le réseau cyclable d'agglomération, prend en compte les réseaux communaux lorsqu'ils existent, ainsi que les hypothèses des territoires voisins et collectivités partenaires (CRIF, CD 95), et traite des **enjeux d'entretien** des aménagements.

Dans son volet **stationnements**, l'étape initiale **renforce** le niveau d'ambition en élargissant les perspectives d'installation de consignes vélos, et en abordant la problématique de manière globale, en couvrant le stationnement dans les espaces publics, dans les équipements et établissements publics, pour les besoins résidentiels et les besoins professionnels.

Dans son volet **services et commerces**, l'étape initiale identifie l'ensemble des **solutions servicielles** proposées aux citoyens ou opérateurs publics et privés pour faciliter l'usage de tous sur le territoire, dans une logique d'éco-système.

Dans son volet **accélération du changement**, l'étape initiale s'attache à identifier les typologies d'actions permettant d'inciter à la pratique du vélo en accompagnant les non-cyclistes, cyclistes occasionnels et néo-cyclistes et en donnant de la visibilité aux démarches engagées pour augmenter la pratique et changer les comportements pour transformer les habitudes de mobilité. Pour ce faire, la mobilisation des acteurs du territoire est primordiale.

Dans son **volet gouvernance**, l'étape initiale identifie des orientations relatives aux **conditions de réussite** pour atteindre la vision 2030, à savoir l'organisation de la coordination, l'association des citoyens, l'évaluation, la répartition des compétences et l'ajustement des moyens aux objectifs.

1.5.3 VUE D'ENSEMBLE DES ORIENTATIONS

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des **orientations** identifiées par le schéma :

Référence	Libellé	Chapitre
VOLET CIRCULATIONS		
O-A.1	Maîtriser l'amélioration du réseau cyclable de Cergy-Pontoise	2.2.1
O-A.2	Mettre en œuvre le réseau cyclable intercommunal	2.2.2
O-A.3	Soutenir des aménagements cohérents	2.2.3
O-A.4	Garantir un niveau d'entretien adapté	2.2.4
O-A.5	Améliorer la lisibilité du réseau	2.2.5
VOLET STATIONNEMENTS		
O-B.1	Assurer le stationnement vélo sur les espaces publics	3.2.1
O-B.2	Assurer le stationnement vélo des bâtiments publics	3.2.2
O-B.3	Compléter le stationnement vélo résidentiel	3.2.3
O-B.4	Accompagner le stationnement vélo professionnel	3.2.4
VOLET SERVICES ET COMMERCES		
O-C.1	Soutenir cyclistes et opérateurs	4.2.1
O-C.2	Développer l'entretien et la réparation des vélos	4.2.2
O-C.3	Mettre à disposition des vélos	4.2.3
O-C.4	Développer la cyclo-logistique	4.2.4
O-C.5	Orienter les cyclistes	4.2.5
O-C.6	Lutter contre le vol	4.2.6
VOLET ACCÉLÉRATION DU CHANGEMENT		
O-D.1	Donner envie	5.2.1
O-D.2	Donner confiance	5.2.2
O-D.3	Mobiliser les communautés génératrices de mobilités	5.2.3
O-D.4	Déployer une communication adaptée	5.2.4
VOLET GOUVERNANCE		
O-G.1	Piloter la mise en œuvre	6.2.1
O-G.2	Se doter de capacités d'évaluation	6.2.2
O-G.3	Assurer la coordination territoriale	6.2.3
O-G.4	Maîtriser l'ajustement objectifs/moyens	6.2.4

2

Volet circulations

2.1 VUE D'ENSEMBLE

2.1.1 OBJET

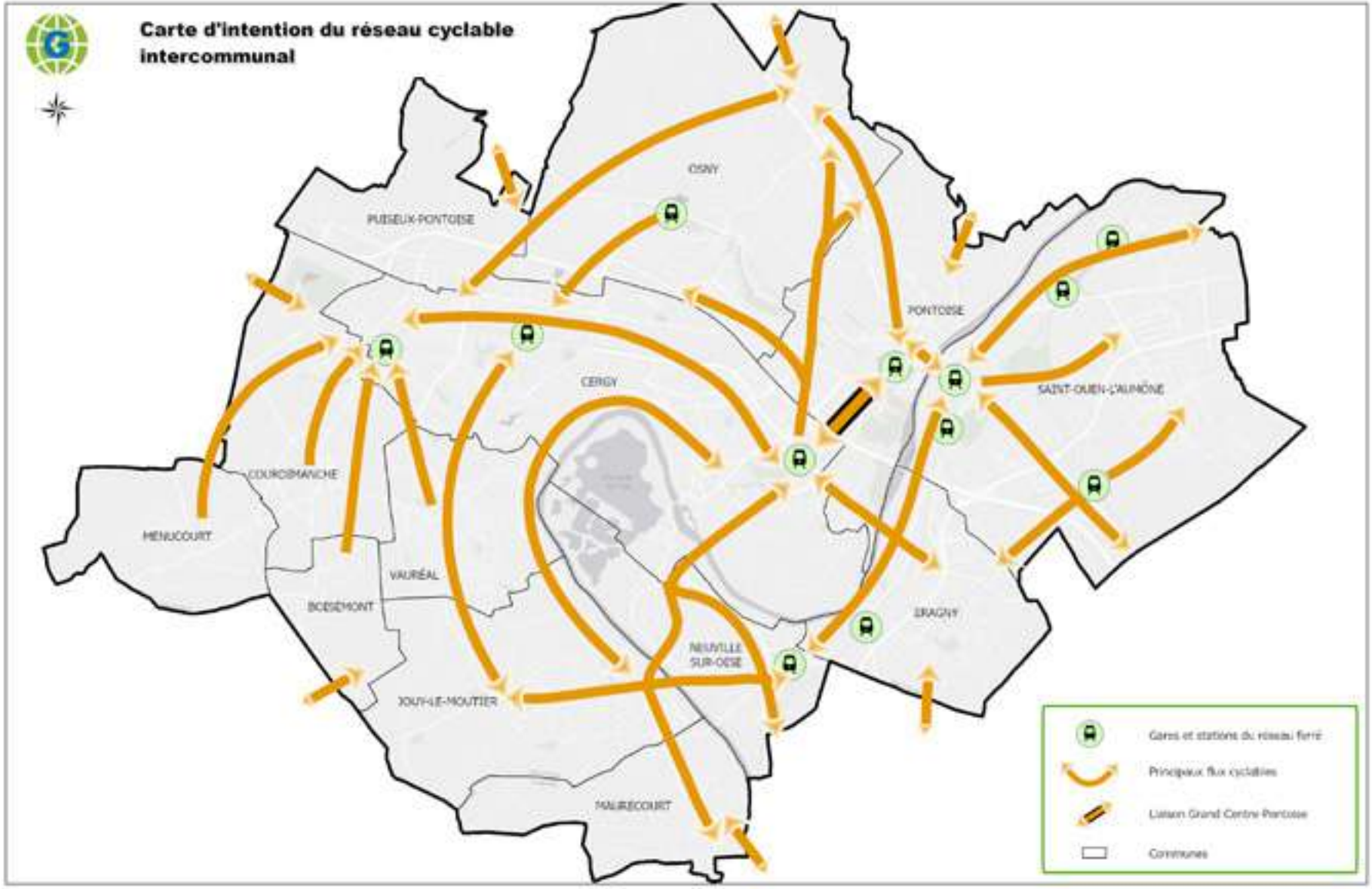
Le volet **circulations** concerne l'ensemble des aménagements relatifs aux **circulations cyclables**, qui se répartissent entre des **tronçons en section courante**, des **intersections**, des **franchissements,** et leurs accessoires, tels que le **jalonnement**.

Les aménagements des **circulations** peuvent être des **aménagements dédiés** (**pistes cyclables** ou **bandes cyclables**) ou des **aménagements partagés** (avec les circulations automobiles, de transports en commun ou piétonnes), représentant des interventions lourdes ou plus légères.

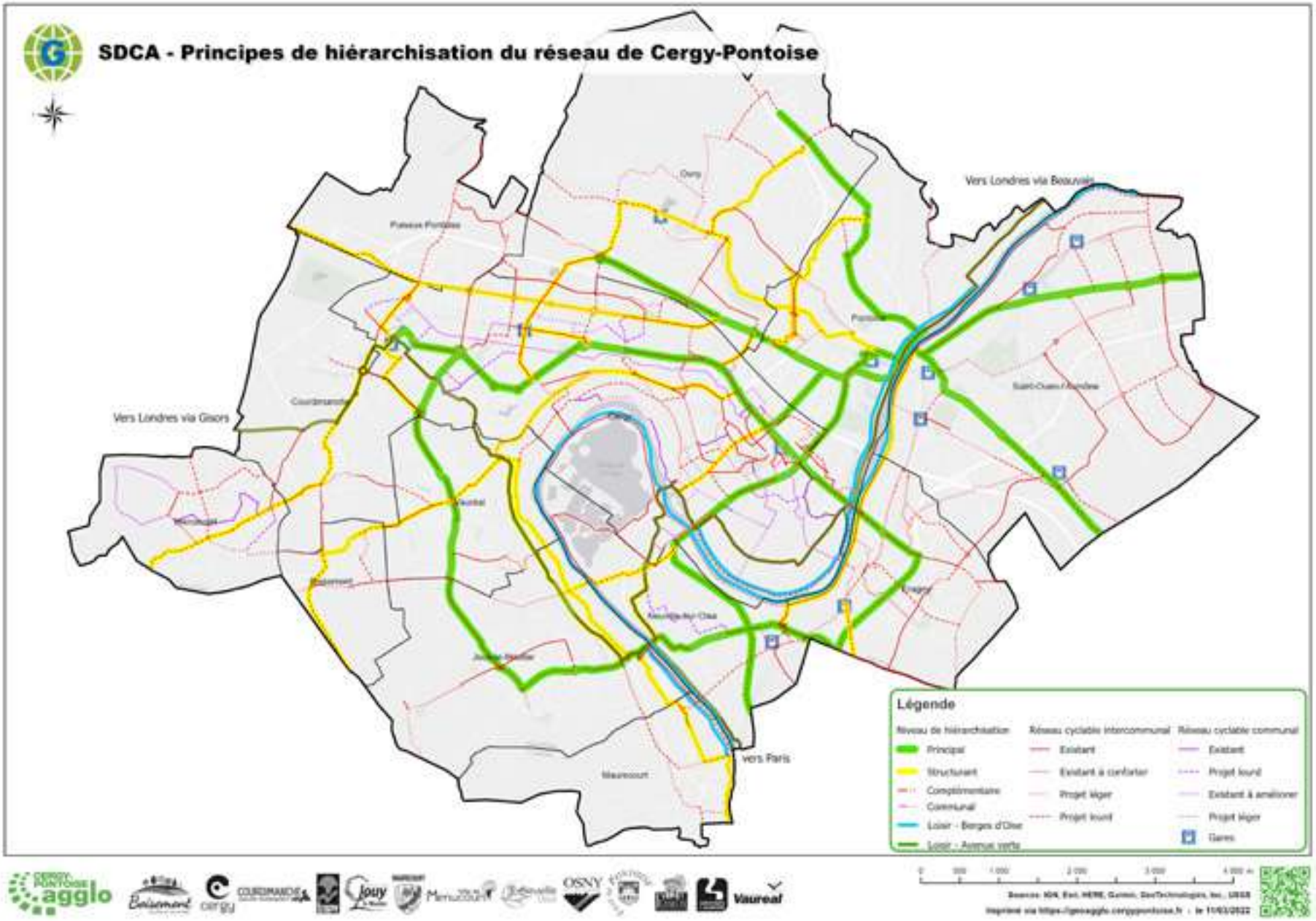
Le réseau cyclable ainsi que la nature des aménagements doivent permettre de prendre en compte les différents types d'usagers du vélo et favoriser notamment les cyclistes du quotidien, les cyclistes professionnels et les cyclistes loisirs.

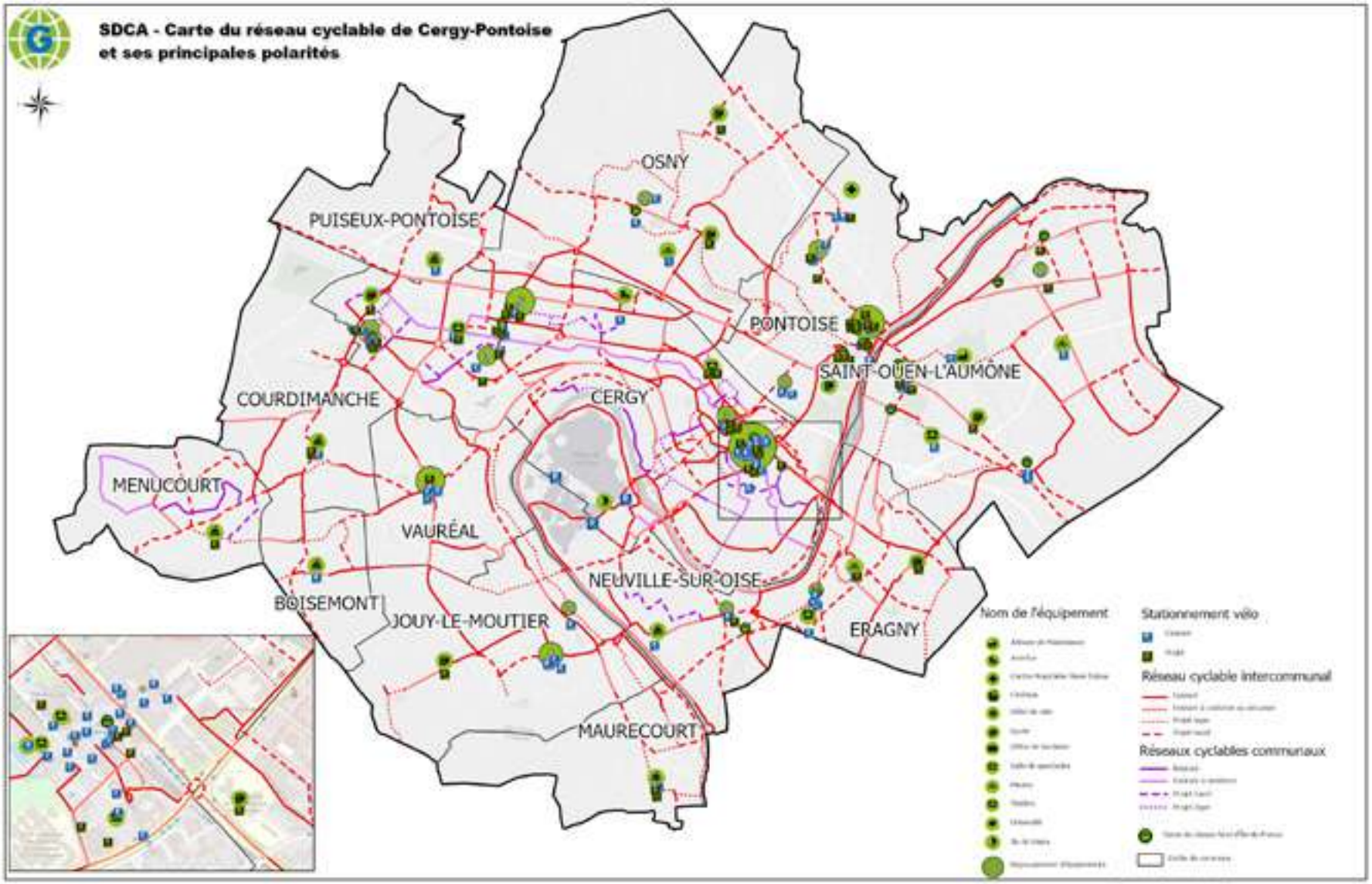
Les principes de liaison cyclables à assurer par le réseau cyclable intercommunal sont les suivants :

L'ensemble des circulations proposées au schéma directeur constitue le **réseau cyclable de Cergy-Pontoise**, composé d'un **réseau cyclable intercommunal**, de transit, garantissant les grandes continuités du territoire et l'accès aux polarités d'intérêt intercommunal, et des **réseaux cyclables communaux**, de desserte, pour des secteurs d'habitation et polarités d'intérêt local.



Les cartes de synthèse ci-dessous présentent ces réseaux, leurs hiérarchisations et les principales polarités desservies.




SDCA - Carte du réseau cyclable de Cergy-Pontoise
et ses principales polarités
OSNY
PUISEUX-PONTOISE
PONTOISE
SAINT-OUEN-L'AUMÔNE
COURDIMANCHE
CERGY
MENUCOURT
VAURÉAL
NEUVILLE-SUR-OISE
BOISEMONT
JOUY-LE-MOUTIER
ERAGNY
MAURECOURT
Nom de l'équipement
Stationnement vélo
Réseau cyclable intercommunal
Réseaux cyclables communaux
0 0.07 0.15 0.3 Kilomètres

2.1.2 AMBITION 2030

Pour le **vélo du quotidien**, disposer d'un **réseau de transit** sécurisant et sans détours entre les secteurs d'habitation et les polarités intercommunales, complété d'un **réseau de desserte** qui irrigue les secteurs d'habitation et atteigne les polarités locales.

Les aménagements correspondants doivent assurer une **forte cyclabilité**, notamment accessible aux vélos les moins rustiques, en particulier les vélos de course, ainsi qu'aux moyens tels que trottinettes, « long boards » et apparentés, en minimisant les ressauts.

Pour le **vélo de loisir**, l'armature de **transit** ou de **desserte** est utilisable, et se complète avec des tronçons constitutifs d'**itinéraires de promenade**, dont la finalité est de tirer le plein parti du potentiel du territoire, partant notamment de la valorisation de sa **trame verte**, de sa **trame bleue**, et de son **patrimoine remarquable**.

Les aménagements correspondants peuvent être plus rustiques, en restant autant que possible accessibles à des vélos tous chemins.

Avec la démarche de révision du SDCA, le réseau cyclable intercommunal voit son linéaire cible augmenter en passant de 190 km de continuités projetées à terme à 250 km après révision (intégration des tracés du RER Vélo et de demandes d'usagers et des communes). Début 2022, le réseau cyclable intercommunal aménagé représente 134 km de linéaire.[2]

2.1.3 PARTIES PRENANTES

La **maîtrise d'ouvrage** des **travaux de réalisation** d'aménagements de circulations est presque exclusivement d'ordre public, sous maîtrise d'ouvrage **CACP**, **Conseil Départemental**, **Communes** ou **aménageurs**, et très ponctuellement par des **promoteurs immobiliers** faisant **fonction d'aménageurs**.

L'**entretien** des aménagements incombe aux collectivités gestionnaires de voiries.

Les **points durs** les plus importants, impliquant de prévoir des **réalisations** ou **reprises d'ouvrages d'art**, ou des **tronçons d'ampleur**, seront susceptibles de faire l'objet de **demande de dispositions spécifiques** (tels que des emplacements réservés) dans les documents de **planification urbaine** relevant du bloc communal (PLU et SCoT), au-delà du référencement général qu'ils feront au SDCA.

2.1.4 POSITIONNEMENT DE LA CACP

Dans son rôle de **collectivité coordinatrice**, il s'agira pour la CACP d'**assurer la définition** du **réseau cyclable de Cergy-Pontoise**, en lien avec les parties prenantes, et de mobiliser les maîtres d'ouvrage pour qu'ils réalisent les aménagements attendus.

La CACP veillera à la bonne prise en compte des **réseaux cyclables communaux** pour garantir une cohérence d'ensemble.

Dans son rôle de **collectivité agissante**, il s'agira pour la CACP de **mobiliser les moyens** lui permettant de réaliser les aménagements relevant de sa responsabilité sur le **réseau cyclable intercommunal**, en obtenant des cofinancements (à hauteur de 70 % des dépenses HT éligibles sur les premières années de mise en œuvre du schéma) grâce à la mise en place de **programmations triennales**.

[2] Plusieurs nouveaux tronçons déjà aménagés sur le territoire sont désormais intégrés au réseau cyclable intercommunal. Ce faisant, le réseau existant est passé de 120 km avant la révision du SDCA à 134 km.

2.1.5 SITUATION À ADOPTION

Le réseau cyclable du SDCA 2007 a fait l'objet d'une **actualisation**, prenant en compte les **nouveaux quartiers**, **polarités** et **équipements générateurs de déplacements**.

Il a été enrichi en intégrant les tronçons de **responsabilité départementale**, et les tronçons relevant des **responsabilités communales** en concertation avec ces dernières, les communes de **Cergy**, **Jouy-le-Moutier**, **Menucourt** et **Neuville-sur-Oise** disposant de démarches de structuration d'un **réseau cyclable communal**.

Une logique de **construction systématique** au service des besoins du **vélo du quotidien** a été adoptée, mettant l'accent sur la mise en connexion des **pôles gares**, des **polarités des communes** et de l'**Île-de-Loisirs**, l'identification de **besoins structurants** relatifs aux **points durs majeurs** (pont de **Pontoise**, carrefour de **Ham**, pont **Cergy-Neuville**, franchissement **Jouy-Neuville**, viaduc de la **Viosne**, …).

La recherche de **cohérence** avec **les territoires voisins** a donné lieu à des échanges avec les **collectivités concernées**, et les dispositifs d'intérêt supra-départementaux tels que le **RER V** ou l'itinéraire national de tourisme à vélo Avenue verte **Paris-Londres** ont été pris en compte.

Au final, le **réseau cyclable** a été entendu tant dans une logique centrée sur les **interventions de compétence à la CACP** que dans le cadre d'une **consolidation plus globale, approfondie et intégrée**.

2.1.6 DÉFIS

Un des principaux enjeux pour ce volet concerne **l'aménagement de l'espace public**, qui doit prendre en considération les différents types d'usages cyclistes, en garantissant leur sécurité et dans une logique de bonne cohabitation entre les différents modes de déplacements.

Un enjeu essentiel sera la **mobilisation financière** nécessaire à la réalisation des aménagements par les différents maitres d'ouvrage : **CACP, Conseil Départemental**, et **Communes**. La CACP a fixé le montant des investissements spécifiquement dédiés à l'aménagement cyclable des espaces publics (infras, stationnement, mobiliers) à 1,2 M€ par an dans le cadre du PPI 2022-2028 adopté au Conseil communautaire du 1er février 2022[3].

La question des **arbitrages politiques** relatifs aux **évolutions d'affectation** du domaine public en faveur des **mobilités cyclables** sera également posée sur les secteurs où la réalisation des **aménagements cyclables** impliqueront une réduction des emprises dédiées aux **circulations automobiles**.

La progression des **aménagements cyclables**, par leur **coût**, et tout particulièrement pour ceux d'entre eux qui auront **empiété sur l'automobile**, appelle à une vigilance sur la **réalité des impacts trafics**, et une stratégie d'accompagnement offensive visant à **accompagner le changement** pour que la fréquentation cyclable augmente plus **rapidement** et dans des proportions **aussi fortes que possible**. Ce raisonnement est un fondement du volet « **accélération du changement** » du SDCA.

2.1.7 FACTEURS D'OPPORTUNITÉ

L'importance des **cofinancements** relatifs aux **aménagements cyclables**, actuellement à hauteur de **50 % des coûts HT éligibles** par le **Conseil Régional** et de **20 % des coûts HT éligibles** par le Conseil Départemental, conduit à une **charge nette de TVA** égale à seulement **25 % des montants inscrits**, ce qui correspond à des **effets de levier** particulièrement significatifs.

Le développement du **vélo à assistance électrique** présente une attractivité particulière pour l'accessibilité aux **secteurs les plus vallonnés** du territoire (ex. : **Val de Viosne** et **Hautil**).

Le développement de la **coopération** avec les **collectivités tierces**, tant au niveau **politique** qu'au niveau **administratif**, permettra d'identifier des **opportunités** et des **synergies**, et mettra les acteurs en dynamique pour satisfaire mieux et plus tôt les besoins du territoire.

[3] Hors opérations Zones d'Aménagement Concertées (ZAC) et Bords d'Oise.

2.2 ORIENTATIONS

2.2.1 MAÎTRISER L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU CYCLABLE DE CERGY-PONTOISE

Référence : O-A.1

*La CACP maintiendra à jour le **référentiel cartographique** du **réseau cyclable de Cergy-Pontoise**, qui décrit notamment la **vision à terme** et **l'état courant** de toutes les **circulations cyclables** pour **l'ensemble du territoire**, en prenant en compte les programmations et réalisations de tous les **maîtres d'ouvrages.***

Ce référentiel traite des besoins du **vélo du quotidien** et du **vélo de loisir**. Il est établi **indépendamment des domanialités** ou des **responsabilités d'entretien**, et met en avant la **hiérarchisation du réseau**.

Il précise si les tronçons ont vocation à être traités en **aménagements dédiés** ou **circulations partagées**, typiques de **voiries structurantes** en **secteurs anciens** inaptes à des **aménagements dédiés**, où l'enjeu sera le **confortement** et la **sécurisation du vélo**.

Il sert **de référence** aux maîtrises d'ouvrage pour la **programmation opérationnelle** des **chantiers d'aménagement**, et aux gestionnaires de circulations pour leur **entretien**.

La **vision à terme** sera actualisée sur **base triennale**, l'**état courant** le sera sur **base annuelle**. Le référentiel cartographique s'appuie sur les **moyens SIG** de la CACP et est mis à disposition des communes.

2.2.2 METTRE EN ŒUVRE LE RÉSEAU CYCLABLE INTERCOMMUNAL

Référence : O.A.2

*La CACP **réalisera** les aménagements du **réseau cyclable intercommunal** sur les voiries de domanialité **communautaire** ou **communale**, conformément à sa **compétence statuaire**. Cette mise en œuvre se traduira par une **programmation triennale** des travaux.*

Tous les cofinancements disponibles seront mobilisés à cette fin.

Il incombe au **Conseil Départemental du Val d'Oise** de réaliser les aménagements cyclables du **réseau cyclable intercommunal** sur les voiries relevant de sa compétence.

2.2.3 SOUTENIR DES AMÉNAGEMENTS COHÉRENTS

Référence : O-A.3

*La CACP établira des **prescriptions techniques d'aménagement** pour homogénéiser la **réalisation des aménagements**, leur **maintenance** et leur **entretien courant**, et fournira un **soutien en ingénierie** au profit des communes.*

Les enjeux des opérations d'aménagement sont leur **sécurisation**, réelle ou ressentie, leur **lisibilité** dans l'espace public, leur **praticité** au quotidien et leur **efficience** pour la **minimisation des temps de trajets**.

Une attention particulière sera apportée à la **sécurité ressentie** et à la **lisibilité des aménagements**, en mettant en œuvre des **marquages au sol** ou des **signalisations verticales** allant **au-delà** des **pratiques usuelles**, notamment aux **intersections**.

Les **prescriptions techniques d'aménagement** seront établies, et monteront progressivement en **maturité** et en **complétude**, sur la base des préconisations des **organismes de référence** en la matière (ex : le CEREMA) et des **cahiers des charges** ou de **prescriptions** des collectivités co-financeuses.

Une réflexion sera engagée sur la stratégie relative aux **feux tricolores**, visant à améliorer la prise en compte des **circulations cyclables** dans le **réglage des feux**, et à supprimer les **carrefours à feux** non indispensables.

Une stratégie **d'éclairage des aménagements** sera également élaborée, en articulation avec le Schéma Directeur d'Aménagement Lumière (SDAL) de la CACP.

Les capacités de **soutien en ingénierie** seront mises **au meilleur niveau** d'adéquation aux besoins, dans le respect des **pratiques de mutualisation** en vigueur dans la CACP.

2.2.4 GARANTIR UN NIVEAU D'ENTRETIEN ADAPTÉ

Référence : O-A.4

*La CACP mettra en place une **stratégie d'entretien** applicable à **l'intégralité du réseau**, en concertation avec les **communes** et le **Conseil Départemental**, pour assurer un bon niveau d'**entretien général**, de **nettoyage** et d'**interventions saisonnières**.*

Il s'agit de permettre aux cyclistes de réaliser leurs trajets **en toutes circonstances** et **toutes saisonnalités**. Le manque d'entretien peut occasionner des **problèmes de sécurité**, il **pénalise les parcours** et **décourage la pratique**.

Des **prescriptions d'entretien courant** seront élaborées, prenant spécifiquement en compte les problématiques saisonnières (feuilles mortes, débordements de végétations, déneigement), le nettoyage courant, et le traitement des aléas.

Des **prescriptions de travaux de maintenance courants** seront élaborées, pour traiter les dégradations de surfaces et maintenir une signalisation (horizontale et verticale) de qualité.

Des **mutualisations** seront recherchées pour éviter les **juxtapositions d'intervenants**, facteurs de **sous-efficacités** et d'**incohérences**.

Des recommandations seront élaborées concernant la **conception des aménagements**, de sorte à favoriser l'efficacité et la soutenabilité de leur **entretien courant**.

2.2.5 AMÉLIORER LA LISIBILITÉ DU RÉSEAU

Référence : O-A.5

*La CACP travaillera à développer la **lisibilité du réseau**, à travers une meilleure **hiérarchisation du réseau**, la définition et la mise en valeur de **lignes structurantes** et l'amélioration et la maintenance du **jalonnement**.*

Il s'agit de permettre aux **usagers** de pleinement appréhender la **présence des aménagements** et leur **utilité**, facteurs d'**acceptabilité** et d'**accroissement** de la pratique.

La **hiérarchisation du réseau** consistera à clairement identifier les fonctions remplies par les **différents tronçons** de circulations cyclables.

Le **réseau cyclable de Cergy-Pontoise** sera décomposé entre son **réseau principal**, ayant vocation à systématiquement bénéficier des **aménagements dédiés** les plus qualitatifs, et son **réseau secondaire**, qui assurera les autres liaisons, avec possibilité pour celles-ci d'être assurées par du **partage d'usage lorsque la configuration des lieux y est favorable**.

Pour le **vélo de loisir**, seront distingués les tronçons à **forte accessibilité**, accessibles à des **vélos de route**, **d'enfants** ou **des trottinettes**, des tronçons **à accessibilité limitée**, nécessitant de disposer au moins d'un **vélo tout chemin**.

Un certain nombre de **lignes structurantes** seront identifiées au sein du **réseau cyclable intercommunal**, et feront l'objet d'un **balisage spécifique** ajouté au **jalonnement** usuel. Ces lignes seront **valorisées** dans l'**information générale sur le réseau** et les dispositifs d'**orientation des usagers**.

Le **jalonnement** évoluera vers plus de **visibilité**, de **densification**, et l'intégration sur les panneaux d'informations sur les **kilométrages** et **temps de parcours**.

3

Volet stationnements

3.1 VUE D'ENSEMBLE

3.1.1 OBJET

Le volet **stationnements** concerne l'ensemble des aménagements relatifs au **stationnement cyclable**.

Les aménagements de **stationnements** peuvent être de **courte**, **moyenne** ou **longue durée**, et concerner le **stationnement de destination** ou le **stationnement d'habitation**.

La **sécurisation des stationnements** doit, quelle que soit leur **typologie**, faire l'objet de la plus grande **exigence**.

Les dispositifs de stationnement peuvent être de différente nature, au regard de besoins variés et selon l'équipement ou site à desservir : arceaux simples, arceaux abrités, consigne individuelle sécurisée (avec contrôle d'accès ou non), consigne collective sécurisée (avec contrôle d'accès ou non), parcs à vélo, arceaux temporaires…

3.1.2 AMBITION 2030

Les habitants en **collectif** n'ont plus de **frein à s'équiper** à cause d'un **manque de stationnement sécurisé**, y compris pour des vélos onéreux (à **assistance électrique**, **cargos**).

Les **cyclistes** n'ont pas à se poser la question de l'**existence ou pas** d'une solution de stationnement au plus proche de leur **destination projetée**.

Un **système unifié** de contrôle d'accès pour **toutes les solutions** de **stationnement public** de Cergy-Pontoise est disponible pour tous les cyclistes, accessible moyennant un **abonnement unique** et respectant une **identité visuelle commune**.

3.1.3 PARTIES PRENANTES

La **maîtrise d'ouvrage** des **travaux de réalisation** d'aménagements de stationnements se répartit, actuellement et selon les initiatives, entre des **stationnements sur espaces publics**, réalisés par la **CACP** ou les **Communes**, et des **stationnements sur espaces privés**, pouvant concerner des **acteurs de vie du territoire** (collectivités, économiques, administratifs, éducatifs, associatifs…) ou des **acteurs de l'habitat** (bailleurs sociaux, habitat spécifique ou copropriétés).

3.1.4 POSITIONNEMENT DE LA CACP

Dans son rôle de **collectivité coordinatrice**, il s'agira pour la CACP d'**impulser**, **coordonner** le **développement** du **stationnement cyclable de Cergy-Pontoise**, en **mobilisant les maîtres d'ouvrage** pour qu'ils réalisent des **installations**.

Pour le **stationnement extérieur** de **courte et moyenne durée**, la CACP interviendra **directement**, à sa propre initiative ou à la demande, pour la pose d'**arceaux**, y compris sur les **secteurs d'habitation**.

Pour le **stationnement de longue durée**, la CACP participera, selon des modalités qui seront précisées (**mise en** œuvre directe ou **cofinancement**), à l'installation de **consignes à vélos**, collectives ou individuelles pour répondre aux enjeux de stationnement sur l'**espace public**, pour desservir les **équipements publics** et les **secteurs d'habitation collectif**.

La CACP déterminera pour ce faire une programmation de mise en œuvre de consignes. Les communes pourront le cas échéant compléter cette programmation si elles le souhaitent. L'enjeu d'harmonisation d'un système de réservation et de mutualisation de leur gestion sera alors porté par la CACP.

Un cadre permettant un soutien à des **acteurs privés** sera mis en place.

La CACP conduira une **nouvelle étape** dans le déploiement de solutions de stationnement multimodal dans les **pôles gares**, en lien avec IDFM.

3.1.5 SITUATION À ADOPTION

Le SDCA 2007 comportait **déjà un volet stationnement**, basé sur une campagne de **déploiement d'arceaux de courte durée**, et la CACP a pris à sa charge l'installation de premières **consignes en gare** en partenariat avec la Ile-de-France-Mobilités. Cette dernière action a été intégrée au PLD de 2016.

Les communes de **Courdimanche**, pour du **sécurisé individuel** (box fermé par le cadenas de l'utilisateur), et de **Vauréal**, pour du **sécurisé collectif** (consigne collective avec porte à contrôle d'accès par application en ligne), ont lancé des projets de **stationnements de polarité**.

La situation des **consignes en gare** n'est pas satisfaisante, la fréquentation n'étant **pas à la hauteur du potentiel**.

3.1.6 DÉFIS

Le manque de prise en compte des **enjeux d'entretien** (nettoyage, réparation) des **installations**, en particulier les **consignes**, peut conduire à une **dégradation rapide** de la capacité des équipements installés, la conception des installations devra donc s'accompagner d'une **réflexion aboutie** sur les **modes de gestion**, dont les **moyens récurrents** à mobiliser.

La question du **choix des emplacements** est essentielle au **succès des installations**, et renvoie à des **arbitrages très politiques** sur les affectations données à l'espace public. Un manque d'ambition initiale sur ces questions, avec le **portage politique** que cela implique, sera de nature à **considérablement handicaper** la tenue des objectifs.

3.1.7 FACTEURS D'OPPORTUNITÉS

Le **développement de la demande et de la pratique cyclable** pourra possiblement accroître la **mobilisation des acteurs** et diminuer les efforts **d'impulsion** et **d'accompagnement financier** consacrés par la CACP au stationnement cyclable.

L'installation de **consignes vélos** est un sujet très propice à des **consultations citoyennes** sur le **choix de leurs emplacements** ou leur **aspect extérieur**. Au-delà des garanties de **pertinence** et d'**acceptabilité** induites par de telles démarches, elles peuvent servir de support de **sensibilisation** aux bienfaits de la **mobilité cyclable**. Les enjeux de **soutenabilité en gestion** pèseront dans le sens de solutions utilisées à la **plus large échelle possible**.

La mise en place d'**actions partenariales** avec les **acteurs de la sécurité publique** (police nationale, polices municipales, dispositifs de médiation) pourrait permettre d'améliorer le **niveau de sécurisation** des équipements.

3.2 ORIENTATIONS

3.2.1 ASSURER LE STATIONNEMENT VÉLO SUR LES ESPACES PUBLICS

Référence : O-B.1

*La CACP déploiera des **arceaux de stationnement courte durée** sur les espaces publics, à son initiative ou sur demande des communes, et étudiera les modalités de mise en œuvre ou de **cofinancement** de l'installation de stationnements de **moyenne durée**, de consignes **collectives** ou de consignes **individuelles**.*

Il s'agit de **massifier l'offre de stationnement public**, qu'il soit de **courte** (arceaux ponctuels), **moyenne** (arceaux couverts) ou **longue durée de jour** (consignes collectives ou individuelles), dans toutes les **polarités urbaines** de Cergy-Pontoise.

Le **dispositif d'intervention** de la CACP pour l'installation de consignes sera déterminé, avec possibilités de procéder par **portage par la CACP** et/ou par **cofinancement** d'installations effectuées **par les communes** (par exemple à hauteur de 50 % du reste à charge net de cofinancements de premier niveau).

De façon complémentaire, la CACP se dotera d'arceaux de **stationnement courte durée** temporaires, mis à disposition des **organisateurs d'événements** pour permettre de disposer d'un **stationnement cyclable** au plus près des lieux, ainsi que pour les **besoins propres de la CACP** ou ceux des **communes** pour des **besoins de courte durée** (travaux, expérimentations, …).

Concernant les **solutions de gestion**, des **réflexions** seront conduites sur les opportunités de satisfaire des besoins en faisant évoluer la **DSP Stationnement** ou le **marché VélO²**, dans une logique de mutualisation.

3.2.2 ASSURER LE STATIONNEMENT VÉLO DES BÂTIMENTS PUBLICS

Référence : O-B.2

*La CACP accompagnera l'installation de **stationnements dédiés** répondant aux besoins des **équipements publics** (stades, gymnases, autres équipements sportifs…) et **établissements publics** (établissements scolaires, salles de spectacles…).*

Il s'agit de **développer la capacité** des équipements et établissements publics, notamment les lieux de pratiques **associatives**, **sportives** ou **culturelles** et les **établissements d'enseignement scolaire** à offrir un stationnement de **moyenne durée** ou **longue durée** adapté à la nature de leurs besoins, qu'ils soient ceux des **employés** ou du **public reçu**.

Pour les **équipements communautaires**, la CACP exécutera une **programmation pluriannuelle** en propre, en tirant parti des **cofinancement disponibles**. Cette programmation intègrera la **redynamisation** des **consignes collectives des pôles gares**.

Pour les **équipements communaux**, écoles incluses, la CACP **soutiendra** l'installation de stationnements de **moyenne durée** ou de **longue durée de jour**.

Le **dispositif d'intervention** de la CACP pour l'installation de consignes sera déterminé, avec possibilités de procéder par **portage par la CACP** et/ou par **cofinancement** d'installations effectuées **par les propriétaires** (par exemple à hauteur de 50 % du reste à charge net de cofinancements de premier niveau).

Pour les **collèges et lycées**, la CACP veillera à **mobiliser les établissements** et **collectivités compétentes** pour assurer la mise en place de solutions de **stationnement adaptées**.

La priorité sera mise sur les lieux **fortement générateurs de déplacement** et ne disposant pas de **stationnement vélo sur des espaces publics** à proximité.

3.2.3 COMPLÉTER LE STATIONNEMENT VÉLO RÉSIDENTIEL

Référence : O-B.3

La CACP accompagnera l'installation de dispositifs de confortement du stationnement résidentiel collectif, qu'il s'agisse du stationnement vélo des résidents, ou du stationnement courte durée de leurs visiteurs.

Il s'agit de **compenser les carences** de conception du **parc collectif** en matière de **stationnement cyclable**, en assurant que les résidents disposent d'une **offre sécurisée** et en leur permettant de **recevoir des visiteurs cyclistes** qui puissent stationner leur vélo dans de **bonnes conditions**.

La CACP se tournera vers les **acteurs de l'habitat collectif**, avec le **concours des Communes**, pour que les **bailleurs sociaux**, les opérateurs de l'**habitat spécifique** (étudiants, jeunes travailleurs, précaires, seniors) et les **copropriétés** réalisent des **installations** de **stationnement résidentiel**.

Dans les secteurs impropres à une action des acteurs de l'habitat sur leur propre patrimoine (typiquement à raison de la configuration du bâti et de l'absence de foncier privé mobilisable), les communes seront invitées à **engager la mise en place** de **stationnements sécurisés sur les espaces publics** (dispositifs de type « Velo Box »), déployées par exemple sur des places de stationnement sur voirie.

Le **dispositif d'intervention** de la CACP pour l'installation de ces dispositifs sera déterminé, avec possibilités de procéder par **portage par la CACP** et/ou par **cofinancement** d'installations effectuées **par les collectivités ou propriétaires privés** (par exemple à hauteur de 50 % du reste à charge net de cofinancements de premier niveau).

Le CACP se mobilisera pour **faciliter l'accès au co-financement**.

3.2.4 ACCOMPAGNER LE STATIONNEMENT VÉLO PROFESSIONNEL

Référence : O-B.4

La CACP poursuivra l'incitation faite aux employeurs à développer les solutions de stationnement.

Afin de faciliter l'usage du vélo pour les **déplacements domicile-travail**, la mobilisation des employeurs est essentielle, dans la mesure où ils sont les mieux placés pour offrir des solutions de stationnement adaptées au besoin des salariés (sécurisés, visibles, permettant de se changer et de stocker de l'équipement).

Dans le cadre des Plans de Mobilité Inter-Etablissements (PMIE) qu'elle a en pilotage, la CACP incitera à la mise en œuvre de dispositifs de stationnement : cahier de préconisations et réflexion pour la mise en place d'un dispositif financier incitatif.

Il s'agira également d'inciter les employeurs à prendre en compte également le **stationnement des visiteurs**.

4

Volet services et commerces

4.1 VUE D'ENSEMBLE

4.1.1 OBJET

Le volet **services et commerces** concerne l'ensemble des **solutions servicielles** disponibles, à titre gratuit ou onéreux, pour **permettre l'usage du vélo**, ainsi que les **activités commerciales** associées.

Ces solutions sont constitutives de l'**éco-système cyclable de Cergy-Pontoise**.

Elles couvrent notamment **l'accès à l'équipement** (vélo, habillement, accessoires…), l'**entretien** et la **réparation** des **vélos**, l'information sur les **itinéraires possibles** ou l'accompagnement de **publics particuliers**.

4.1.2 AMBITION 2030

Les **habitants** bénéficient de la **gamme complète** de **services** et de **commerces** qui facilitent l'usage du vélo. Ces solutions sont **nombreuses**, **connues**, **accessibles financièrement,** et **complémentaires** entre les usages du **vélo du quotidien** et ceux du **vélo de loisir**.

Des **opérateurs publics**, **associatifs** et **marchands** participent de cet éco-système, permettant de couvrir tout le **spectre des besoins**, que ce soit en termes de **niveau de service rendu** ou de publics **bénéficiaires**.

4.1.3 PARTIES PRENANTES

La **maîtrise d'ouvrage** des **services** (financement, mise en œuvre, gestion) se répartit entre la CACP, **les communes, les partenaires institutionnels et les acteurs privés (associations et entreprises)** selon le type d'actions.

Les services les plus structurants ont vocation à être assurés par les **collectivités** ou des **associations**, parallèlement à une **offre de proximité** assurée des **associations** ou **opérateurs privés**, avec le **soutien éventuel des communes**.

4.1.4 POSITIONNEMENT DE LA CACP

Dans son rôle de **collectivité coordinatrice**, il s'agira pour la CACP d'**impulser**, **coordonner** le **développement** de services d'intérêt communautaire ou communal, et en **mobilisant les maîtres d'ouvrage** pour qu'ils mettent en œuvre certains **services**.

Dans son rôle de **collectivité agissante**, il s'agira pour la CACP de **mobiliser les moyens** lui permettant de mettre en œuvre et piloter les **services relevant de sa responsabilité.** Pour accompagner l'intercommunalité dans certains projets (développement de la cyclo-logistique, stations de réparation sur l'espace public…)**,** des **cofinancements** seront mobilisables.

Ces potentiels **nouveaux services impulsés par la CACP** seront **complémentaires de ceux déjà proposés par d'autres acteurs** (par exemple location de longue durée et prime à l'achat d'IDFM).

4.1.5 SITUATION À ADOPTION

Le **système de vélos en libre-service "VélO²"**, en place depuis 2009 et exploité par JC Decaux dans le cadre d'un marché publicitaire, est présent sur 8 communes de l'agglomération, avec 45 stations et environ 330 vélos. La fréquentation du service est en baisse depuis 2016, compte tenu notamment d'un besoin de modernisation du service, particulièrement concernant les modalités de location.

Le **dispositif Véloservices**, opéré via un chantier d'insertion de l'association Sauvegarde 95 et soutenu depuis 2010 par la CACP, offre des services de réparation de vélos (ateliers fixes et mobiles), de location de vélos moyenne ou longue durée (vélo classique et VAE), et de vente de vélos d'occasion issus d'une filière de réemploi.

Par ailleurs, **différents services** sont mis en œuvre par des **communes** de l'agglomération (aide financière aux habitants...), **opérateurs privés** (vélocistes) ou **associations** (atelier d'auto-réparation).

4.1.6 DÉFIS

L'**évolution du service VélO²** et les suites à donner au marché publicitaire courant jusqu'en juin 2023 nécessite une réflexion et une étude sur **l'évolution de ce service majeur** et **historique** sur une partie du territoire.

La question de l'articulation entre la **capacité d'agir** de **Véloservices** et **celles des besoins et attentes grandissant** sur le territoire se pose, au regard de l'augmentation de la part du vélo projetée et une ambition plus élevée de l'agglomération dans l'offre et la qualité de l'offre de services aux usagers.

L'efficience et la bonne complémentarité entre les différents services proposés par les différents acteurs doivent être correctement appréhendées, de même que le **traitement équitable des populations dans l'accès aux offres de services**.

4.1.7 FACTEURS D'OPPORTUNITÉS

L'installation d'une "Maison du vélo" est prévue dans le cadre de la requalification du pôle d'échange multimodal de Cergy-Préfecture. Cette perspective est susceptible de démultiplier le niveau de services vélo disponibles sur le territoire. Elle implique de déterminer les conditions d'exploitation d'un tel équipement, par un acteur ou des acteurs publics ou privés.

Le **nombre d'acteurs privés (associations, entreprises)** s'intéressant au vélo est en augmentation et offre de nouvelles perspectives pour le déploiement de nouveaux services aux particuliers et établissements publics et privés.

4.2 ORIENTATIONS

4.2.1 SOUTENIR CYCLISTES ET OPÉRATEURS

Référence : O-C.1

La CACP accompagnera les cyclistes et les opérateurs de services (entreprises, associations, usagers...) pour créer un effet levier dans leurs investissements financiers ou dans les projets qu'elles développent.

Plusieurs types de soutiens seront susceptibles d'être mis en place, avec une **maîtrise d'ouvrage différente** selon leur nature.

Des **incitations financières** à destination des **usagers** permettraient d'augmenter le taux d'équipement, et aux **partenaires** afin de proposer des services (associations), soutenir le tissu commercial (professionnels du cycle) et de s'équiper (communes). **Des incitations en nature** par la mise à disposition d'équipements ou de locaux pourraient soutenir la mise en œuvre de services.

4.2.2 DÉVELOPPER L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION DES VÉLOS

Référence : O-C.2

La CACP développera des solutions simples pour favoriser la réparation et l'entretien des vélos en circulation et ceux restés dans la cave. Le manque d'entretien et les solutions existantes limitées sur le territoire sont un frein à la pratique du vélo. De plus, entretenir le parc en circulation augmente la sécurité routière.

Cet accompagnement pourrait se concrétiser par la création et le soutien à des **ateliers de réparation fixe ou mobile de proximité,** qu'ils soient gérés **publiquement** ou par des **opérateurs privés.** Il conviendra également d'offrir des solutions pour encourager **l'auto-réparation et l'aide à la réparation** dans une logique de "vélonomie" (autonomie des usagers à vélo).

L'installation de **stations de gonflage ou de réparation sur l'espace public** permettrait de sécuriser le parc de vélos en circulation et d'apporter du confort et une meilleure efficacité et sécurité dans les déplacements.

4.2.3 METTRE À DISPOSITION DES VÉLOS

Référence : O-C.3

La CACP accompagnera le développement de la pratique dans une logique d'offre de solutions de mobilité pour les usagers ne pouvant facilement s'équiper d'un vélo, par manque de moyens ou de place disponible dans leur logement, ou ceux hésitant et souhaitant découvrir le fonctionnement et l'usage.

La **mise à disposition de vélos** doit répondre à différentes problématiques liées à la nature des services proposés, de plus en plus innovants et nombreux, aux usages existants et souhaités, et à leur accessibilité pour les usagers (disponibilité, coût…). Si le développement de ces services peut répondre à différents types d'usages, souvent de manière complémentaire, il doit également se faire en fonction des problématiques propres à chacun de ces systèmes (ex : vélo en flotte libre dit free-floating et gestion de la voirie et des espaces publics, location longue durée de vélos mécaniques à stocker et entretenir, gestion des prêts de vélos gratuits de courte durée pour expérimentation…).

Sur la location courte durée, **l'évolution du système de vélo en libre-service VélO²** pourra se concrétiser par un renforcement global du service tant sur le maillage que sur le type d'équipement à disposition. En effet, plusieurs évolutions peuvent être envisagées :

- Couverture plus large du territoire, notamment via la mise en place de stations « mobiles » pour tester de nouveaux emplacements,
- Modernisation du parcours client (application numérique avec compte personnel, service monétique, capacité de louer plusieurs vélos sur un même compte, possibilité de noter les vélos…),
- Modernisation du type de vélos disponible (électrification totale ou partielle du réseau via des vélos électriques ou hybrides, vélos nouvelle génération, plus légers, géolocalisés, permettant une meilleure exploitation du réseau),
- Baisse du coût de l'abonnement,
- Renforcement de la communication.

Par ailleurs, la structuration du marché des **vélos d'occasion à travers une filière de récupération et réemploi de vélos et de pièces** à l'échelle territoriale (vente, troc, échange de vélos sur plusieurs années) permet d'augmenter l'offre et de poursuivre le développement des actions des **différents acteurs** déjà présents sur le terrain.

Ces différentes solutions devront s'intégrer dans une réflexion globale à conduire dans le cadre de l'évolution du service de mise à disposition de vélos VélO².

4.2.4 DÉVELOPPER LA CYCLO-LOGISTIQUE

Référence : O-C.4

La CACP travaillera au développement du secteur de la logistique urbaine à vélo, en cohérence avec les activités du territoire, les autres mobilités et les démarches de PMIE.

Les secteurs de la logistique et de la livraison représentent une activité importante sur le territoire. Le sujet de la « cyclologistique », ou logistique urbaine à vélo, prendra de l'ampleur à mesure que ces secteurs poursuivront leur essor massif, notamment avec l'avènement du numérique et l'augmentation du nombre de colis transportés. Cette orientation se traduit par le **développement d'une stratégie** pour répondre aux problématiques posées par la logistique et la cyclo-logistique (organisation de l'espace public, développement économique, plans locaux d'urbanisme…) ainsi que par l›**accompagnement d'opérateurs privés** : soutien technique, financier et/ou logistique à des entreprises de livraison de colis, **création et mise à disposition d'Entrepôts de Logistiques Urbains (ELU)** pour le développement de la livraison du **dernier kilomètre** (flux de marchandises venant de l'extérieur du territoire) ou du **premier kilomètre** dans une logique de circuit-court (flux de marchandises venant du producteur basé dans le territoire).

L'étude conduite au cours de l'année 2022 dans le cadre du dispositif Colis Activ déterminera la faisabilité et le périmètre de développement de la cyclologistique sur le territoire cergypontain.

4.2.5 ORIENTER LES CYCLISTES

Référence : O-C.5

La CACP travaillera au développement d'un applicatif numérique, de ressources papiers et en ligne pour guider les cyclistes dans leurs trajets et leur donner toutes les informations pratiques nécessaires à la pratique du vélo sur le territoire, dans une logique multimodale et en interface avec les partenaires institutionnels et privés proposant des solutions. Les solutions d'information aux usagers se trouvent aussi dans la mobilisation et mise à disposition de ressources humaines.

L'information des usagers passe par la mise à disposition d'une **plateforme interactive dynamique de navigation et d'informations pratiques disponibles sur le web et grâce à un applicatif** : calculateur d'itinéraires, localisation et interface avec les autres services existants comme le stationnement, les réparateurs de vélo, les vélos mis à disposition, outil de signalement, perturbations sur le réseau, balades « découverte » du territoire, interface avec les autres mobilités, mobilisation d'une communauté en ligne, gestion du patrimoine pour les services techniques, évaluation de la pratique… Une étude pour la mise en place de cet applicatif numérique d'information des usagers sera conduite sur le territoire cergypontain au cours de l'année 2022 dans le cadre des cofinancements obtenus de l'Ademe (projet « AVélo 2 » de l'ADEME).

L'orientation et l'information des cyclistes passent également par la production et diffusion de **ressources papiers** : plans de mobilité, plans d'accessibilité, brochures d'information à propos d'un service spécifique, magazine des collectivités, presse générale ou spécialisée, …

L'**accueil et le conseil humanisé** constituent un excellent service de base aux usagers, créant une relation de proximité et de disponibilité du service public. Ainsi, la Maison du vélo humanisée prévue dans le projet de PEM de Cergy-Préfecture est une réponse adaptée pour bénéficier d'un service de conseil en mobilité personnalisé et d'informations pratiques aux usagers. D'**autres lieux publics** sont également susceptibles de réaliser ces missions.

D'autres part, des **dispositifs innovants** pourront être déployés afin d'améliorer l'expérience usager. Par exemple, les **baromètres "compteurs totems"** permettent d'afficher la place du vélo sur l'espace public de manière ludique et impactante dans des centralités fréquentées par tous les usages et plusieurs modes, ainsi que de donner des informations pratiques (messages dynamiques). Ils servent également d'outil d'évaluation permanente de l'usage. Les **stations de gonflage ou de réparation sur l'espace public** en libre-service gratuite offre quant à elles des solutions rapides et efficaces d'entretien courant du vélo, les usagers n'ayant souvent pas de matériel adéquat à disposition sur eux, à domicile ou sur leur lieu de travail.

4.2.6 LUTTER CONTRE LE VOL

Référence : O-C.6

La CACP appuiera les actions de lutte contre le vol de vélos, pratiquement solidement ancrée qui décourage de nombreux usagers.

Cet investissement pourra se concrétiser par la **construction de partenariats et d'un suivi** avec les acteurs et autorités compétentes et en articulation avec le volet stationnements.

La CACP pourra notamment s'impliquer dans la politique de **marquage des vélos d'occasion**, représentant des milliers d'unités, et rendue obligatoire depuis le 1er juillet 2021 par l'acquisition et la mise à disposition d'une machine à graver les vélos et de campagnes de sensibilisation et de formation aux modalités d'accroche sécurisée des vélos sur les équipements dédiés au stationnement.

5

Volet accélération du changement

5.1 VUE D'ENSEMBLE

5.1.1 OBJET

L'aménagement de circulations cyclables, l'installation de stationnements cyclables, et le développement de services aux cyclistes sont des conditions indispensables à la réalisation des objectifs fixés, mais ne seront pas suffisants.

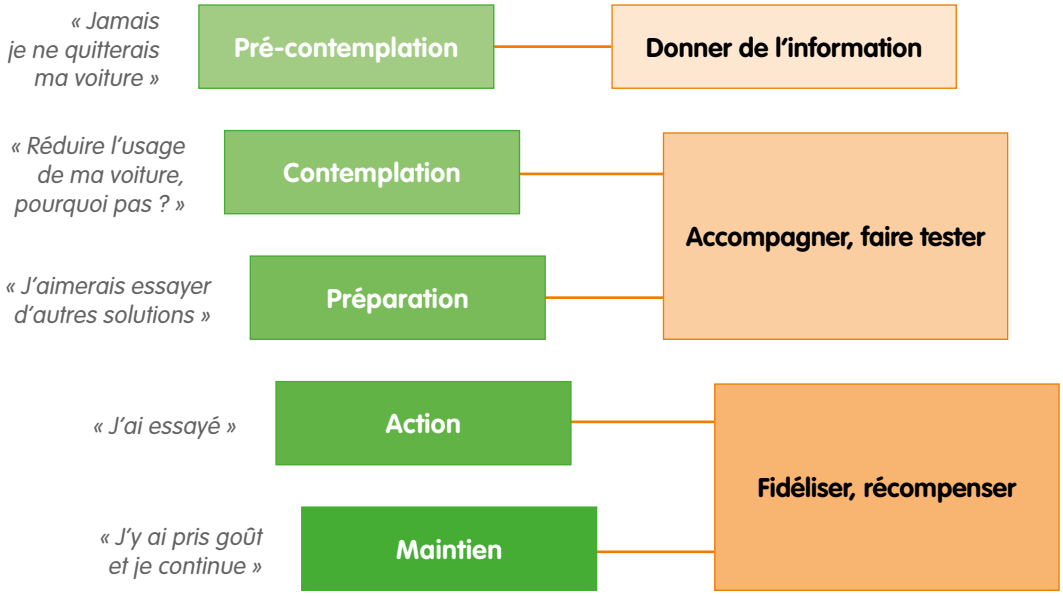
Une montée en puissance de la part modale du vélo à Cergy-Pontoise ne sera possible qu'à condition, au-delà des actions précitées, de mettre en place une stratégie volontariste et structurée visant à l'accélération du changement de comportement.

Le changement de comportement en matière de mobilité est un processus long qui nécessite un accompagnement permanent.

En fonction de leurs conditions de vie, connaissances et appétences personnelles, les cergypontains sont plus ou moins engagés dans une réflexion sur leur mobilité du quotidien, tel qu'illustré symboliquement par « l'escalier du changement » ci-dessous.

Une action volontariste en matière de changement du comportement permet de faire monter une ou plusieurs marches à un certain nombre d'entre eux, notamment ceux qui sont déjà engagés dans une réflexion et qui constituent le cœur de cible (marches « contemplation », « préparation », « action »). L'objectif est d'accompagner les cergypontains pour lever les freins à la pratique du vélo et augmenter ainsi le nombre de cyclistes sur le territoire, en informant sur les itinéraires et services existants ainsi que sur les équipements permettant de rouler confortablement et en toute sécurité, en proposant des animations de sensibilisation, du conseil en mobilité personnalisé, des tests de vélo à assistance électrique ou encore des formations.

Elle permet également de fidéliser les usagers, et d'éviter des retours en arrière (abandon de la pratique en raison d'aménagements insuffisants ou de vol de vélo par exemple).



Modèle « transthéorique » J.O. Prochaska et C.C. Di Clemente (1986)

5.1.2 AMBITION 2030

De **nouvelles actions** d'accélération au changement sont mises en place notamment au près des différents publics cibles : salariés, écoliers, résidents, seniors, touristes… La part modale du vélo a augmenté sur le territoire.

5.1.3 PARTIES PRENANTES

Les **habitants du territoire** et les **usagers du territoire** sont les parties prenantes finales de l'**accélération du changement**. Ils seront susceptibles d'être engagés par des actions de **communication** ou des événements fédérateurs.

Les **communautés génératrices de mobilités**, qui se définissant comme toute **communauté de vie ou d'intérêt** dont l'activité implique des **déplacements significatifs**, sont à mobiliser en tant que **relais essentiels** pouvant engager des démarches de **changement des pratiques**, en interrogeant leurs pratiques et en prenant des initiatives d'amélioration.

Répondent notamment à cette notion des communautés telles que les **communautés éducatives (écoles, collèges, lycées)**, les communautés **professionnelles**, les communautés **associatives** (sportives notamment, les entrainements étant de grands **prescripteurs de mobilités**), les **communautés de résidence** ainsi que les **communautés cultuelles**.

Les **communes** et les **associations** sont des acteurs susceptibles d'apporter un soutien à la **mobilisation** et aux **initiatives** prises par des **communautés génératrices de mobilités**.

Elles ont également la capacité d'agir à travers la mise en place d'actions en propre, ou via des **opérateurs spécialisés** dans **l'accélération du changement** (consultance, actions de terrain, sensibilisation de salariés…).

Les **actions d'accélération au changement** se répartiront selon les **compétences des acteurs**, **leur capacité à agir**, et leur **motivation**.

5.1.4 POSITIONNEMENT DE LA CACP

Dans son rôle de **collectivité coordinatrice**, il s'agira pour la CACP **d'impulser** des actions d'incitation à **l'adoption du vélo** pour les **déplacements du quotidien**, en s'adressant de **manière organisée** aux **habitants** et **communautés génératrices de mobilités** pour les **conscientiser**, les **mobiliser**, voire les **interpeller** afin qu'ils **évoluent** ou **engagent** des **actions de transformation** auprès des publics qui les concernent.

A travers la coordination de ses **Plans de Mobilités Inter-établissements (PMIE)**, la CACP poursuivra ses **missions d'accompagnement, de conseil et d'animation** auprès d'établissements **employeurs publics et privés**, avec l'objectif d'aider à l'**élaboration et la mise en œuvre de plans d'actions** pour la mobilité de leurs salariés (domicile-travail et déplacements professionnels).

Elle élargira le périmètre des **plans de mobilités**, en incitant à leur réalisation par les différentes **communautés génératrices de mobilités**.

La CACP agira également à travers son agence locale de mobilité "La Boussole" qui réalise du **conseil en mobilité personnalisé à distance ou en présentiel** auprès des administrés.

La CACP pourra s'appuyer sur des **initiatives nationales** comme les programmes Savoir Rouler à vélo, Moby (CEE), …

5.1.5 SITUATION À ADOPTION

Des **actions d'accélération au changement** pour développer le vélo sont portées depuis plusieurs années par les communes de l'agglomération, des acteurs associatifs et des acteurs économiques : évènements de sensibilisation, balades, vélo-école, formations mécaniques, ...

4 PMIE pilotés par la CACP ont été lancés depuis 2014, représentant une soixantaine d'employeurs actifs dans la démarche, et près de 20 000 salariés au total. Un Plan de Mobilité Inter-Etablissement d'Enseignement Supérieur a également été lancé en 2020 sous le pilotage du regroupement d'établissements d'ESR CY Campus International, avec le support actif de la CACP.

L'agence locale de Mobilité La Boussole de la CACP permet d'organiser ou de participer à des **évènements promouvant la pratique** et de réaliser du **conseil en mobilité individualisé**.

5.1.6 DÉFIS

Le **changement de comportement** est un processus long et complexe, qu'il n'est pas facile de quantifier et de qualifier, et qui requiert donc un suivi spécifique et une ambition importante pour obtenir des résultats significatifs.

Ainsi, les **PMIE** sont des **démarches au long cours**, avec un nombre d'employeurs participants conséquents. Il faut donc pouvoir accompagner dans la durée ces établissements afin de soutenir la réalisation et le suivi de leurs plans d'actions. Cette démarche globale requiert donc une **coordination et un pilotage soutenus**, et une **mobilisation continue des établissements participants**.

La **CACP** n'a pas la **capacité de porter** toutes les démarches d'accélération au changement **et n'est pas la structure la mieux placée pour toucher certains publics cibles. Un "principe de subsidiarité"** peut prévaloir sur ce sujet, pour favoriser un accompagnement au plus près et sur mesure, par les acteurs les plus compétents, et de manière transversale lorsque cela concerne plusieurs politiques publiques.

Un défi important à relever consiste à appuyer les **associations** dans la **mise en œuvre d'actions d'accélération au changement (et de services).** Ces structures ont un **rôle essentiel** de par leur dynamisme sur le terrain, leur proximité avec la population et les acteurs institutionnels, et leur **capacité à porter de manière autonome et efficace des projets confortant l'éco-système vélo.** Elles peuvent ainsi elles-mêmes mettre en œuvre des services et des actions d'accélération du changement complémentaires à celles portées par les institutions publiques et entreprises. L'enjeu sous-jacent est de pouvoir **accompagner au mieux** ces initiatives portées par des collectifs dont les **moyens humains (en nombre et en compétence) et financiers sont souvent limités.**

L'**équilibre entre modes de déplacements dans les politiques publiques** est un élément majeur à considérer comme défi mais aussi facteur de risque dans le changement comportemental. Ainsi, les efforts déployés pour accélérer le changement vers le vélo peuvent rapidement devenir inefficaces du fait de **politiques publiques ne prenant pas assez en compte les conséquences de la place de la voiture individuelle par rapport aux autres modes**.

Le manque de **transversalité des politiques publiques** diminuera l'impact des actions d'accélération et la capacité à faire essaimer les projets : autres Mobilité, éducation, sport, vie associative, inclusion sociale, développement durable, développement économique...

5.1.7 FACTEURS D'OPPORTUNITÉS

La **connaissance du terreau local des communes** dans le cadre de leurs compétences (scolaire, habitants…) et grâce à leur **proximité historique** avec leurs administrés (dont associations) donnent des perspectives intéressantes pour toucher les publics à conquérir.

Le **nombre d'acteurs présents** sur le territoire déjà actifs en la matière (associatifs, entreprises spécialisées dans le vélo, établissements participant à un PMIE...) apportent déjà des solutions et seront demain des relais pour accélérer le changement.

Les **politiques publiques favorables à un environnement urbain plus durable** impulsées par les collectivités et acteurs publics sont un levier pour créer de nouvelles opportunités sur le vélo. La **société civile** qui se mobilisent pour les enjeux économiques, sociaux et environnementaux peut apporter des solutions concrètes pour transformer les habitudes de mobilité.

Le **développement de la demande et de la pratique cyclable** pourra possiblement accroître la **mobilisation des acteurs** et diminuer les efforts **d'impulsion** et **d'accompagnement financier** consacrés par la CACP à l'accélération au changement.

5.2 ORIENTATIONS

5.2.1 DONNER ENVIE

Référence : O-D.1

La CACP soutiendra les actions et démarches entreprises qui accompagneront les usagers et futurs usagers dans une pratique nouvelle du vélo du quotidien.

Il conviendra de **déterminer les conditions de déploiement** des dispositifs présentés ci-après, notamment dans les communes, de même que les établissements publics et privés. La **sensibilisation de certains publics** devra se faire de **manière ciblée et anticipée**, par exemple pour **toucher les personnes dont le quotidien change et a un impact sur leur mobilité** : nouveaux habitants, étudiants, salariés, ou lors de la mise en service d'un nouvel équipement, … c'est-à dire, lors d'un changement significatif d'emploi du temps et/ou d'activités.

Des démarches **globales d'incitation et de sensibilisation** à la pratique seront nécessaires, pour donner envie aux citoyens d'utiliser leurs vélos, et ce pour tout type d'usages, à travers des **actions ciblant spécifiquement certains publics et dépassant parfois le seul cadre de la mobilité (environnement, éducation, sécurité routière, sport...)**

Le **"Conseil en mobilité** individualisé" permet de **sensibiliser sous formes d'animation ou à distance les usagers** sur les alternatives à la voiture individuelle dont le vélo. La CACP poursuivra le développement de son agence locale de mobilité « **La Boussole** ».

Des **balades-découvertes d'itinéraires** donneront à voir le territoire et permettront à de nombreux usagers de mieux maîtriser leurs trajets et connaître leur environnement immédiat.

Les **actions évènementielles et les animations** doivent être un outil d'accélération du changement, par le caractère **ludique** de leur format qui ouvre des perspectives intéressantes en matière de sensibilisation. L'occupation physique de l'espace (public ou non public) est un vecteur d'accélération du changement grâce aux contacts créés et à la visibilité donnée à ce sujet. **De nombreuses animations peuvent être réalisées par tout type d'acteurs** (collectivités, partenaires publics, associations, entreprises, particuliers...) lors d'évènements aussi divers qu'originaux : **Challenge Mobilité Inter-Etablissements, fête du vélo, journée sans voiture, …**

5.2.2 DONNER CONFIANCE

Référence : O.D.2

La CACP soutiendra les actions et démarches entreprises qui accompagneront les usagers et futurs usagers dans une pratique nouvelle du vélo du quotidien.

L'apprentissage du vélo constitue un des socles du "donner confiance". Les sessions de **mise ou remise en selle** organisées par des **"vélo-écoles"** donneront une autonomie et une confiance dans ses déplacements.

Le développement d'initiatives comme les **"vélobus"** permettent **d'accompagner physiquement** une personne ou un groupe (ex : écoliers) lors d'un trajet pour **faire découvrir ou sécuriser** un trajet (domicile-travail, domicile-école, domicile-loisirs…).

De même, les enjeux de **formation** des usagers et des personnes accompagnantes sont identifiés, sur des thématiques différentes mais complémentaires : mécanique, sécurité, plaidoyer, formation de formateurs....

5.2.3 MOBILISER LES COMMUNAUTÉS GÉNÉRATRICES DE MOBILITÉS

La CACP poursuivra sa mission de coordination de démarches structurantes pour mobiliser des communautés. Elle veillera par ailleurs à appuyer et relayer les actions de mobilisation de communautés diverses autour de la pratique du vélo à des échelles plus locales que son périmètre.

Il s'agit d'une **orientation essentielle** à la réussite de transformation.

Par un pilotage adapté, les **résultats peuvent être significatifs** car **les bonnes pratiques et les projets peuvent se diffuser et essaimer** rapidement.

Les stratégies et actions engagées dépendront fortement de la **nature des communautés considérées**. Le présent Schéma Directeur de la CACP oriente les acteurs vers un certain nombre d'initiatives nouvelles pour renforcer la sensibilisation des parties prenantes.

Diverses actions pourront donc être entreprises pour fédérer un groupe de personnes autour de la solution vélo :

- Engager les **dirigeants** et **organes décisionnaires** des communautés considérées,
- Accompagner **des initiatives citoyennes et d'établissements** opérant dans des secteurs divers tels que l'éducation, la culture, le social, le sport...,
- Élargir **l'élaboration et le pilotage de plans de mobilité** à de nouveaux secteurs comme le **milieu scolaire**,
- Renforcer le **volet cyclable des PMIE** (action CACP) existants **avec les établissements employeurs** pour concrétiser le report modal dans les parcs et zones d'activités assez dépendantes de la voiture individuelle aujourd'hui,
- **Développer un réseau de conseillers en mobilité,**
- Intégrer des objectifs et indicateurs sur le vélo dans les chartes et conventions signées avec des partenaires. **Réaliser des enquêtes de terrain** auprès des usagers pour recueillir les idées et besoins, au gré de l'évolution des attentes et du territoire.

5.2.4 DÉPLOYER UNE COMMUNICATION ADAPTÉE

Référence : O.D.4

La CACP diffusera de l'information sur les services à disposition. Il s'agira également d'inciter les citoyens à faire du vélo en sensibilisant, questionnant, et conscientisant les usagers et futurs usagers.

La **maîtrise d'ouvrage** est variable selon les projets et actions sur lesquelles communiquer, ainsi que selon le public à cibler : collectivités, entreprises, associations, …

Les cibles sont multiples et avec des profils parfois différents : salariés, familles, étudiants, habitants, visiteurs, enfants, seniors, personnes relais…

La communication pourra comporter des actions au ton **résolument incisif** voire **provocateur**, sous réserve des validations politiques nécessaires.

Les outils à développer reflètent donc la diversité des publics et également la nature des messages :

- Outils de communication en ligne : réseaux sociaux, site web, éventuelle application,
- Ressources papier (guides, modes d'emploi, information usagers…),
- Organisation d'évènements,
- Vidéos promotionnelles,
- Campagnes de communication sur les projets : communiqués de presse, campagnes ciblées en ligne…,
- Campagnes de communication « stratégiques » pluriannuelles : ces campagnes permettront de se projeter dans des phases opérationnelles et anticiper les actions à mener et partenariats à tisser pour répondre aux objectifs et enjeux fixés..

6

Volet gouvernance

6.1 VUE D'ENSEMBLE

6.1.1 LA POLITIQUE CYCLABLE

La **politique cyclable** de la CACP s'inscrit dans le cadre de sa **politique mobilités**, inscrite dans le cadre d'intervention rappelé en introduction.

Il est à souligner que dans le contexte francilien, la politique cyclable, par contraste avec le réseau de bus ou le réseau ferré, est un aspect des politiques de mobilités sur lequel la CACP dispose de la plus grande latitude d'action.

Elle comprend les compétences « **réseau cyclable d'agglomération** », « **dispositifs de stationnement** » et **« services vélo d'intérêt communautaire »,** prises en 2010, et les complète par un positionnement en logique de **collectivité coordinatrice** des mobilités cyclables sur le territoire, au-delà des **actions effectuées en propre**.

6.1.2 ENJEUX DE GOUVERNANCE

Le SDCA est une démarche transversale dans laquelle s'inscrivent différentes parties prenantes. Afin de garantir la bonne mise en œuvre des orientations définies et de faciliter les échanges pour avancer dans une même direction, plusieurs enjeux de gouvernance émergent. Leur prise en compte dans le suivi de la démarche est une condition pour atteindre les résultats souhaités. Les principaux enjeux sont les suivants :

- Une **appropriation politique** des orientations du SDCA par les différents partenaires pour guider, décider et accompagner la mise en œuvre,
- Une **appropriation technique** pour une réalisation efficiente par les maîtres d'ouvrage,
- Le **maintien d'une dynamique collective** avec un fonctionnement en synergie,
- Un **suivi et une évaluation de la mise en œuvre** pour garantir le respect des orientations stratégiques, techniques et financières,
- Une **bonne articulation avec les autres politiques publiques** et projets de territoire.

6.1.3 PROSPECTIVE SUR LES ÉVOLUTIONS DE MOYENS

D'une manière générale, du fait de la progression vers leur terme des aménagements structurants et du développement des efforts en matière de services et d'accélération du changement, **la part relative du fonctionnement dans les dépenses cyclables de la CACP a vocation à progressivement augmenter** pour permettre la mise en œuvre de nouvelles solutions servicielles et d'actions d'accompagnement au changement.

Le **niveau global** des moyens consentis par la CACP sera possiblement à augmenter pour permettre de tenir la trajectoire présentée dans le **schéma directeur**, cette question sera un enjeu essentiel de la préparation de l'**étape intermédiaire (2025)**.

Il est à souhaiter que les **cofinancements** régionaux et départementaux se maintiennent dans le temps, et que les dispositifs de valorisation des CEE se développent en se diversifiant.

Un aspect essentiel de la résorption des principales discontinuités cyclables du territoire sera de réunir les conditions d'interventions structurantes sur des voiries ou ouvrages d'art sous la responsabilité **Conseil Départemental**.

Il est attendu que les effets incitatifs de la politique d'**accélération du changement** conduisent à une augmentation de l'**engagement privé**, tout particulièrement en matière de stationnement cyclable.

6.2 ORIENTATIONS

6.2.1 PILOTER LA MISE EN ŒUVRE

Référence : O-G.1

L'organisation de la gouvernance du SDCA sera pilotée par **la CACP, qui coordonnera et animera le Schéma Directeur** et la traduction opérationnelle de ses orientations. La tenue de plusieurs instances est nécessaire au pilotage et à la coordination de sa mise en œuvre.

Le **Comité de Liaison Intercommunal sur la Mobilités (CLIM)** rassemblant les élus en charge des mobilités des communes de l'agglomération et animé par le Vice-Président délégué aux Mobilités de la CACP, sera une instance de pilotage et de concertation politique permettant de veiller à ce que le cap stratégique du SDCA soit respecté.

En transversalité avec les autres publiques de Mobilité, un **Comité de suivi** du futur PLM donnera l'occasion avec tous les partenaires maîtres d'ouvrage d'échanger, de faire le point sur l'avancement du SDCA et d'évaluer en continu leur réalisation au moyen d'indicateurs de suivi et de performance et par la veille active des acteurs impliqués.

Un **Comité technique du SDCA** aura pour fonction de conseiller et de soumettre des pistes d'actions à l'instance de pilotage, et, selon les orientations de cette dernière, de partager et faire avancer la mise en œuvre technique des différents projets des différents maîtres d'ouvrage en cours et à venir.

Un **Réseau technique d'échanges** offrira un lieu de concertation sur les projets, de partage de bonnes pratiques, de retours d'expérimentation et de conseil pour faire avancer les actions issues du SDCA. Il intégrera toutes les parties prenantes actives dans la démarche dont les partenaires institutionnels et les associations d'usagers. Il pourra se réunir à travers des groupes de travail, cas d'études, formations, visites de terrain...

Enfin, des **dispositifs de concertation** pour faire **participer les citoyens** seront développés par la CACP et les partenaires qui le souhaitent.

6.2.2 SE DOTER DE CAPACITÉS D'ÉVALUATION

Référence : O-G.2

Le SDCA est un document stratégique dont la **mise en œuvre doit être mesurée** pour optimiser et garantir la bonne réalisation des actions, dans un **souci d'efficacité et de transparence** de l'action publique. Evaluer permet également de consolider des données pour **améliorer techniquement les projets menés**, et constitue un **outil d'aide à la décision** des élus et **d'information auprès des administrés**.

L'organisation de cette évaluation s'effectuera donc autour de 2 axes :

- Mise en place d'indicateurs de suivi et de performance mesurables pour chaque action mise en œuvre par les différents maîtres d'ouvrage (PLM, PDM de la Région Ile-de-France…),
- Développement de l'**Observatoire des déplacements** de la CACP et des partenaires, à travers des moyens (études, enquêtes, comptages, veille, ...) et outils (SIG...) variés.

6.2.3 ASSURER UNE COORDINATION TERRITORIALE

Référence : O-G.3

En matière de répartition des compétences, le précédent SDCA s'était essentiellement concentré sur l'intervention technique et financière de la CACP pour permettre la mise en œuvre d'actions structurantes en matière d'infrastructures de circulation, de stationnement et de services.

Il s'agit dorénavant d'**améliorer la coordination entre les interventions** des communes et celles de la CACP afin de renforcer la portée des actions mises en œuvre, ce qui pourra potentiellement se traduire par une évolution de la répartition des compétences de chacun.

Concernant le stationnement, la Communauté d'agglomération est actuellement compétente en matière « d'aménagement et d'entretien des points de stationnement d'intérêt communautaire ».

Afin d'intensifier les solutions de stationnement et les diversifier, il s'agira de préciser les équipements d'intérêt communautaire au titre de la politique cyclable et des orientations définies dans le présent schéma directeur en matière de stationnement.

S'agissant du volet circulations, la Communauté d'agglomération est compétente pour « la création et l'aménagement des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire. Sont d'intérêt communautaire les itinéraires cyclables majeurs définis par le schéma directeur cyclable de l'agglomération ainsi que les itinéraires cyclables situés sur les voiries d'intérêt communautaire ».

En matière de services, la Communauté d'agglomération « exerce les compétences en matière de programmation, d'investissement, et de gestion des services vélos d'intérêt communautaire ».

6.2.4 MAÎTRISER L'AJUSTEMENT OBJECTIFS/MOYENS

Référence : O-G.4

Se pose également la question de la **montée en compétence** pour la conduite des opérations, notamment pour les **communes**, et de l'**approfondissement** du travail partenarial que la CACP a vocation à coordonner.

Il est manifeste que **des moyens d'ingénierie** pour appuyer toutes les **initiatives** en matière de politique cyclable seront nécessaires pour servir les ambitions.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

- Schéma Directeur Cyclable d'agglomération - 2007
- Plan Local de Déplacements de Cergy-Pontoise (PLD) - 2016-2020
- Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) - 2019
- Plan Vélo et Mobilités Actives - 2018
- Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) - 2015
- Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) - 2010-2020
- Schéma Directeur du Stationnement Vélos en Gare et Stations d'Ile-de-France Mobilités (SDSV) - 2020
- Plan Vélo du Conseil Départemental du Val d'Oise - 2019
- Schéma Directeur d'Aménagement Lumière de Cergy-Pontoise (SDAL) - 2022
- Statuts de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (compétences en matière de cyclable)

Annexes

ANNEXES

- Actions des communes
- Méthodologie d'élaboration et calendrier de révision du SDCA

CARTOTHEQUE

- Carte d'intention du réseau cyclable intercommunal
- Carte de hiérarchisation du réseau cyclable de Cergy-Pontoise
- Carte du réseau cyclable de Cergy-Pontoise et ses principales polarités
- Carte du stationnement vélo sur espace public (arceaux et consignes) – existant et projet
- Carte des services
- Schéma de signalisation directionnelle du réseau cyclable de Cergy-Pontoise (existant)
- Cédez-le-passage cycliste au feu (existant)
- SAS-vélo (existant et projet)
- Aménagements : Principaux points durs du réseau cyclable intercommunal à résorber
- Aménagements : Petits points noirs à résorber (projets)
- État du réseau : revêtements
- État du réseau : roulabilité
- État du réseau : typologie des aménagements
- État du réseau : éclairage
- Réseau cyclable et Zones d'activités économiques
- Réseau cyclable et secteurs d'aménagement (dont ZAC)
- Réseau cyclable et densité de population
- Réseau cyclable et densité d'équipements
- Carte de synthèse par communes (réseau, stationnement, services)

DOCUMENTS UTILES

- Bilan 2007-2021 chiffré
- Principes d'aménagement du CEREMA : Guide « rendre sa voirie cyclable » : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable

ANNEXE : ACTIONS PORTÉES PAR LES COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION

Des **réflexions sont engagées** par plusieurs communes pour la **mise en œuvre d'actions** couvrant **tous les volets thématiques du Schéma Directeur :**

- Élaboration d'un schéma stratégique cyclable communal
- Élaboration d'un réseau cyclable communal
- Soutien à la création d'atelier de réparation/auto-réparation, vélo-école, et autres initiatives citoyennes
- Organisation ou participation à des évènements pour sensibiliser les usagers (Challenge Mobilité, fête du vélo, journées sans voitures…)
- Actions d'accompagnement au changement auprès des publics scolaires
- Élaboration de Plans de Mobilités pour les agents communaux
- Actions opérationnelles à destination des agents communaux (Pool de vélos pour déplacements professionnels…)
- Formations d'élus et ambassadeurs relais
- Organisation de balades découvertes
- Volet stationnement vélo dans le cadre de révision de PLU

Par ailleurs, des **actions** en faveur du développement du vélo sont d'**ores-et-déjà engagées** par plusieurs communes sur différentes thématiques :

Commune de Cergy :

- Élaboration d'un Plan d'actions des Mobilités Actives (PAMA) pluriannuel couvrant toutes les thématiques (circulations, stationnement, services, accélération…)
- « Plan de Mobilités » pour les agents communaux

Commune de Courdimanche :

- Infrastructures :
  - Maillage de cheminements piéton/vélo communaux à valoriser dans le cadre d'une démarche globale, en complément du maillage intercommunal
- Services :
  - Vélobox individuel sur espace public dans des polarités communales
- Accélération :
  - « Classe vélo » pilote dans une école primaire : sorties accompagnées à vélo, sensibilisation à la pratique, réflexion sur le stationnement et des services à l'école pour les élèves en partenariat avec l'éducation nationale et via une collaboration avec une association
  - Organisation d'une journée sans voiture à l'école

Commune de Maurecourt :

- Circulations :
  - Apaisement de la voirie : Fermeture temporaire de rues aux véhicules motorisés lors des entrées/sorties de classe
- Services :
  - Mise à disposition d'un local à une association pour un atelier de réparation/auto-réparation et d'apprentissage/remise en selle
- Accélération :
  - Sensibilisation des associations (ex : sportives) comme relai auprès de leurs adhérents pour encourager la pratique

Commune de Menucourt :

- Circulations :
  - Développement d'un réseau cyclable communal, en articulation avec le maillage intercommunal
- Accélération :
  - Mise en place d'une prime à l'achat de vélos et engins de déplacements personnels, et d'équipements (cadenas, casque, sacoches…) pour les habitants

Commune de Pontoise :

- Circulations :
  - Réalisation de doubles-sens cyclables sur le réseau viaire communal
- Stationnement :
  - Installation d'arceaux sur l'espace public
- Services :
  - Pool de VAE pour les agents de la commune
- Accélération :
  - « Plan de Mobilités » pour les agents communaux

Commune de Saint-Ouen-l'Aumône :

- Circulations :
  - Élaboration d'une programmation pluriannuelle d'aménagements cyclables sur réseau communal

Commune de Vauréal :

- Stationnement :
  - Consigne collective sécurisée avec contrôle d'accès en centre-ville
- Accélération :
  - « Plan de Mobilités » pour les agents communaux

Annexe : Méthodologie d'élaboration et calendrier de révision du Schéma Directeur

PHASE	ACTIONS	PERIODE	ACCOMPAGNEMENT POLITIQUE
Orientations	Définitions des enjeux, objectifs stratégiques et axes de travail	Novembre 2020	Comité de liaison intercommunal sur les mobilités (CLIM) regroupant les communes de l'agglomération Bureau communautaire (février 2021)
Diagnostic	Recensement et analyse besoins et attentes, état des lieux de l'existant, diagnostic prospectif des moyens et solutions, veille, benchmark, analyse prospective, pistes d'action	Novembre 2020 à août 2021	Comité de liaison intercommunal sur les mobilités (CLIM)
Concertation	Premier recensement et analyse des besoins et attentes des communes et usagers	Novembre 2020 à janvier 2021	
	Réunion d'échanges et d'information avec les partenaires[1]	mars à juillet 2021	
	Groupes de travail thématiques[2]	Juin/juillet 2021	
	Rencontres politiques et techniques bilatérales communes/CACP	Novembre à février 2022	
Elaboration SD	Arbitrages et écriture du nouveau SDCA	Octobre à février 2022	
Programme d'actions court terme	Définition des actions 2022, programmation budgétaire, calendrier de mise en œuvre	Septembre à décembre 2021	
Approbation politique	Approbation du nouveau programme pluriannuel d'aménagements cyclables Approbation du programme d'actions volets stationnements, services, accélération 2022 (budget primitif)	Février 2022	Bureau communautaire (présentation) Conseil communautaire (vote)
	Approbation du nouveau Schéma Directeur	Mars 2022	Conférences des maires (présentation) Bureau communautaire (présentation)
		Avril 2022	Conseil communautaire (vote)
Programme d'actions moyen et long terme	Elaboration et approbation du nouveau Plan Local de Mobilités	Début 2022 à fin 2023	Bureau communautaire, conseil communautaire, CLIM, Personnes publiques associées…

[1] Réunions d'échanges avec :

- Partenaires institutionnels : Conseil Régional d'Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, Conseil Départemental du Val d'Oise,
- Vélocistes et associations spécialisées dans la réparation et mise à disposition de vélos,
- Territoires limitrophes : intercommunalités voisines de la CACP (CA du Val Parisis, CC Sausseron Impressionnistes, CC du Vexin Centre, CC de la Vallée de l'Oise et des 3 forêts, Parc Naturel Régional du Vexin).

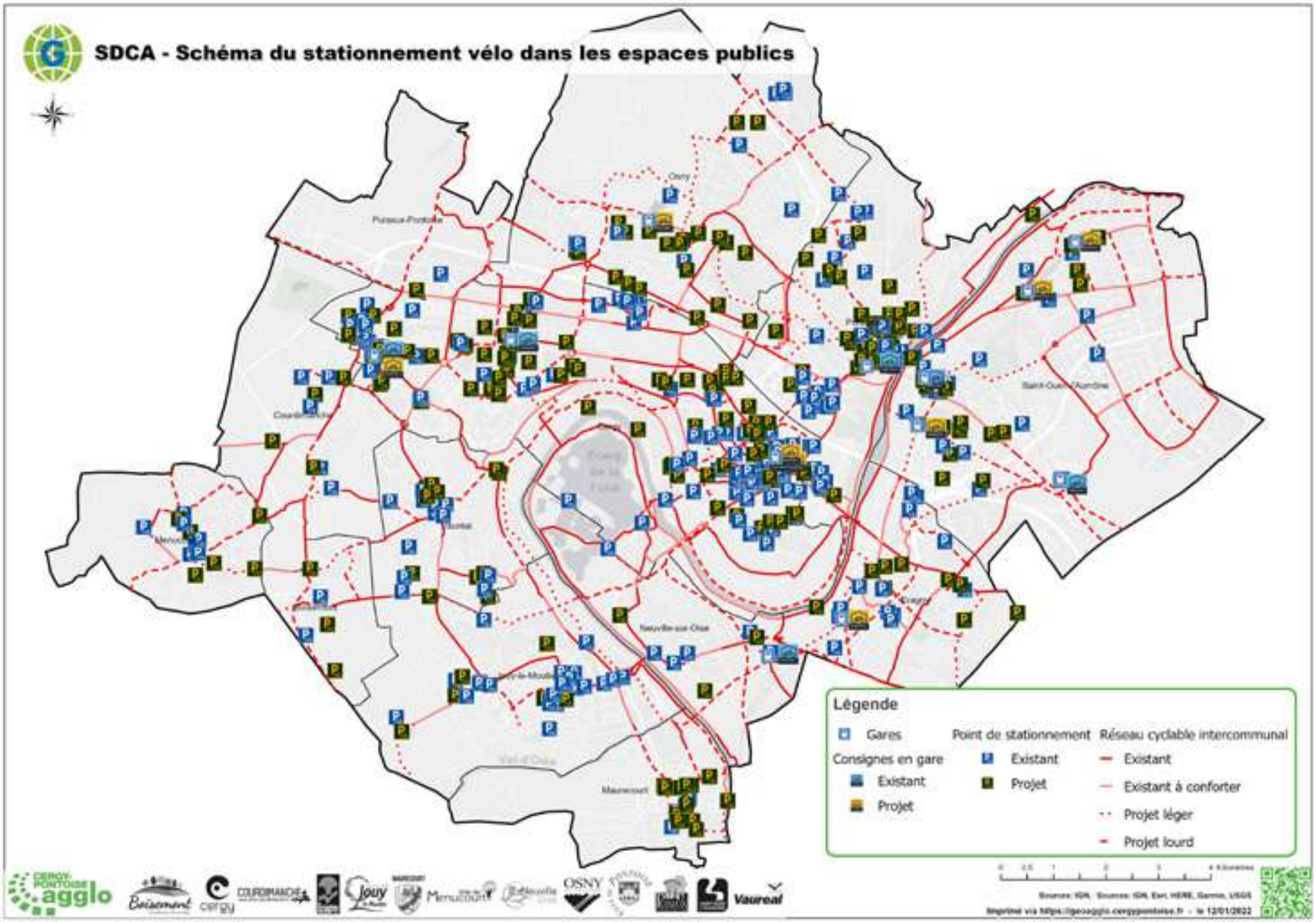
Ces réunions ont permis de présenter la démarche de révision du SDCA, un bilan de la politique cyclable de la CACP sur les années écoulées, et d'échanger avec les participants sur l'articulation avec leurs politiques publiques en matière de développement du vélo.

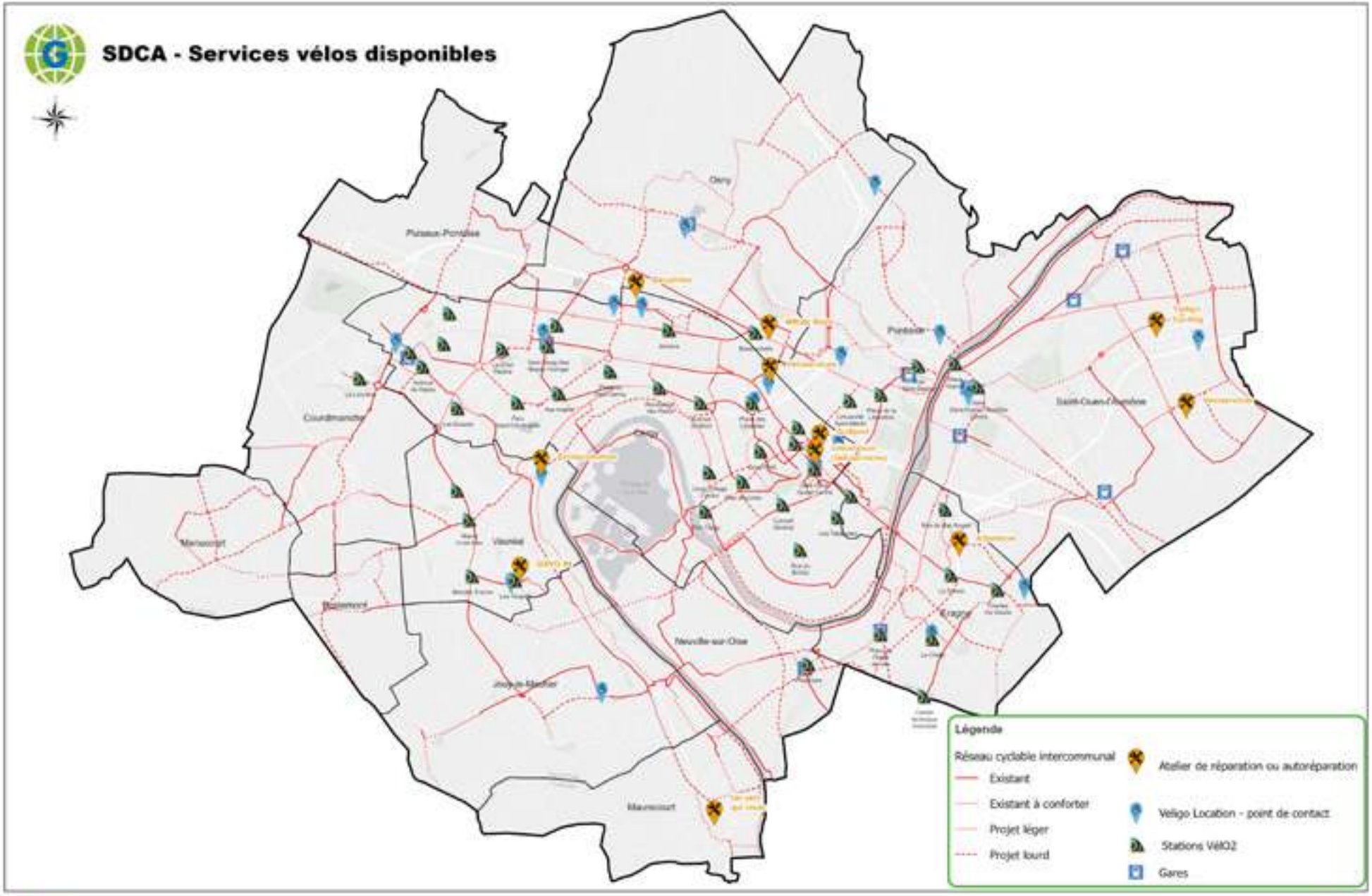
[2] 3 groupes de travail thématiques (Juin et juillet 2021) animés par la CACP :

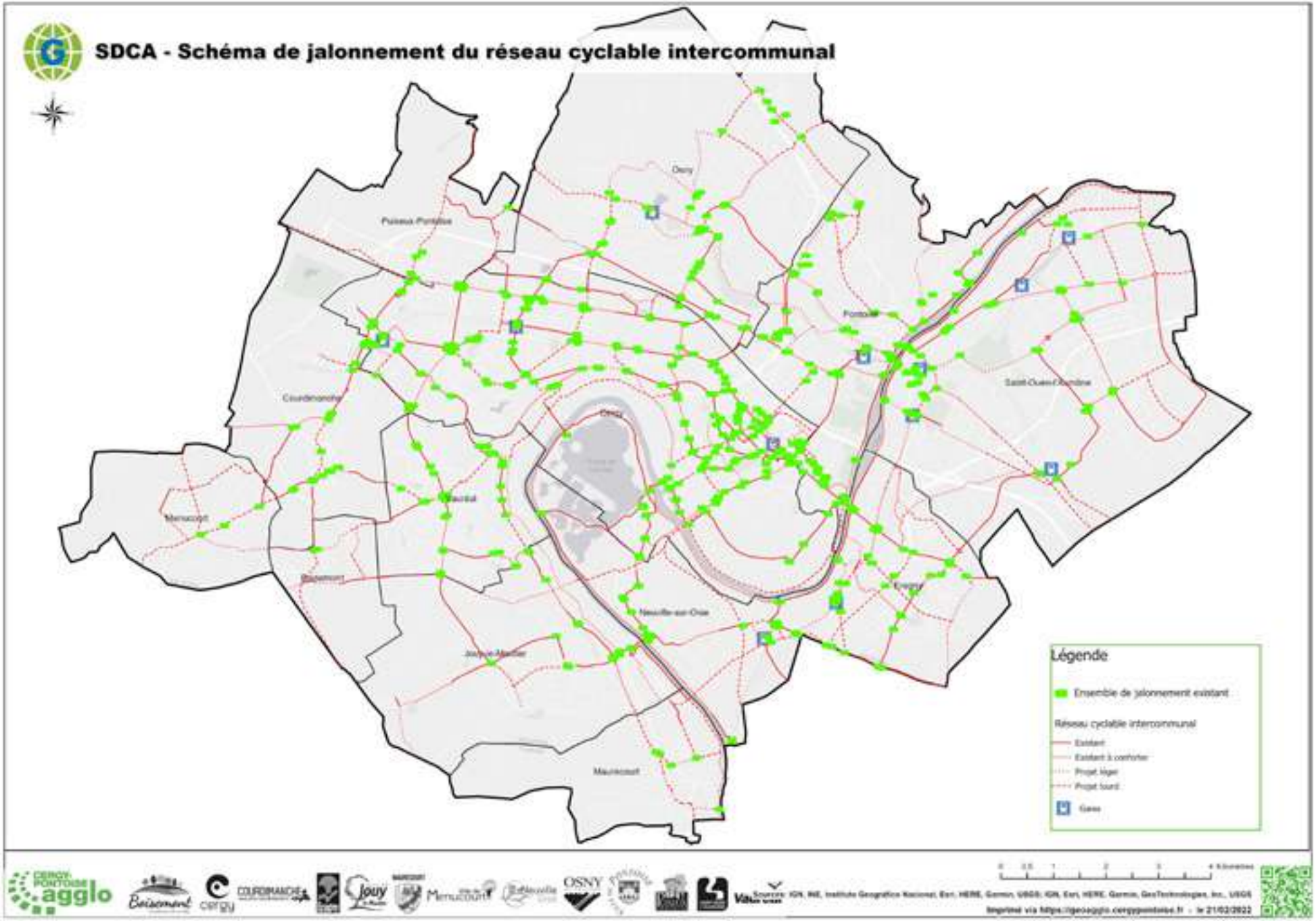
Objectifs : partager des constats (atouts, faiblesses, opportunités, risques), imaginer de nouvelles pistes d'actions et s'interroger sur les moyens permettant de répondre collectivement aux enjeux et objectifs fixés. Ce travail collaboratif est donc un outil pour définir les orientations du futur SDCA et faire émerger une culture commune autour du vélo.

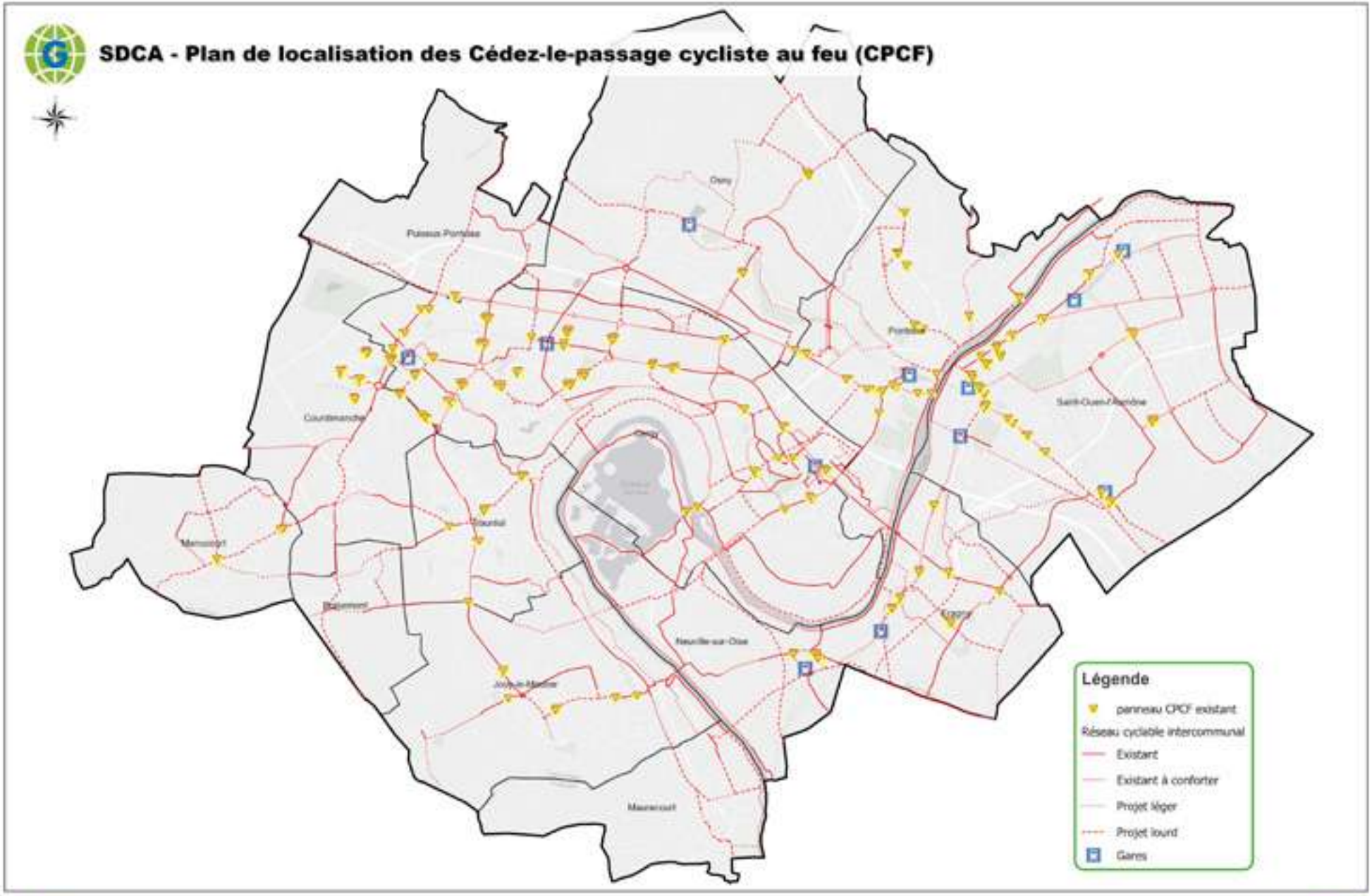
Participants conviés : Communes membres de l'intercommunalité (élus et services techniques), partenaires institutionnels (services du CD95, Val d'Oise Tourisme, …), services de la CACP, associations d'usagers (Allez-y à vélo, Un vélo qui roule). Ces sessions se sont tenues en présentiel sous forme d'ateliers participatifs.

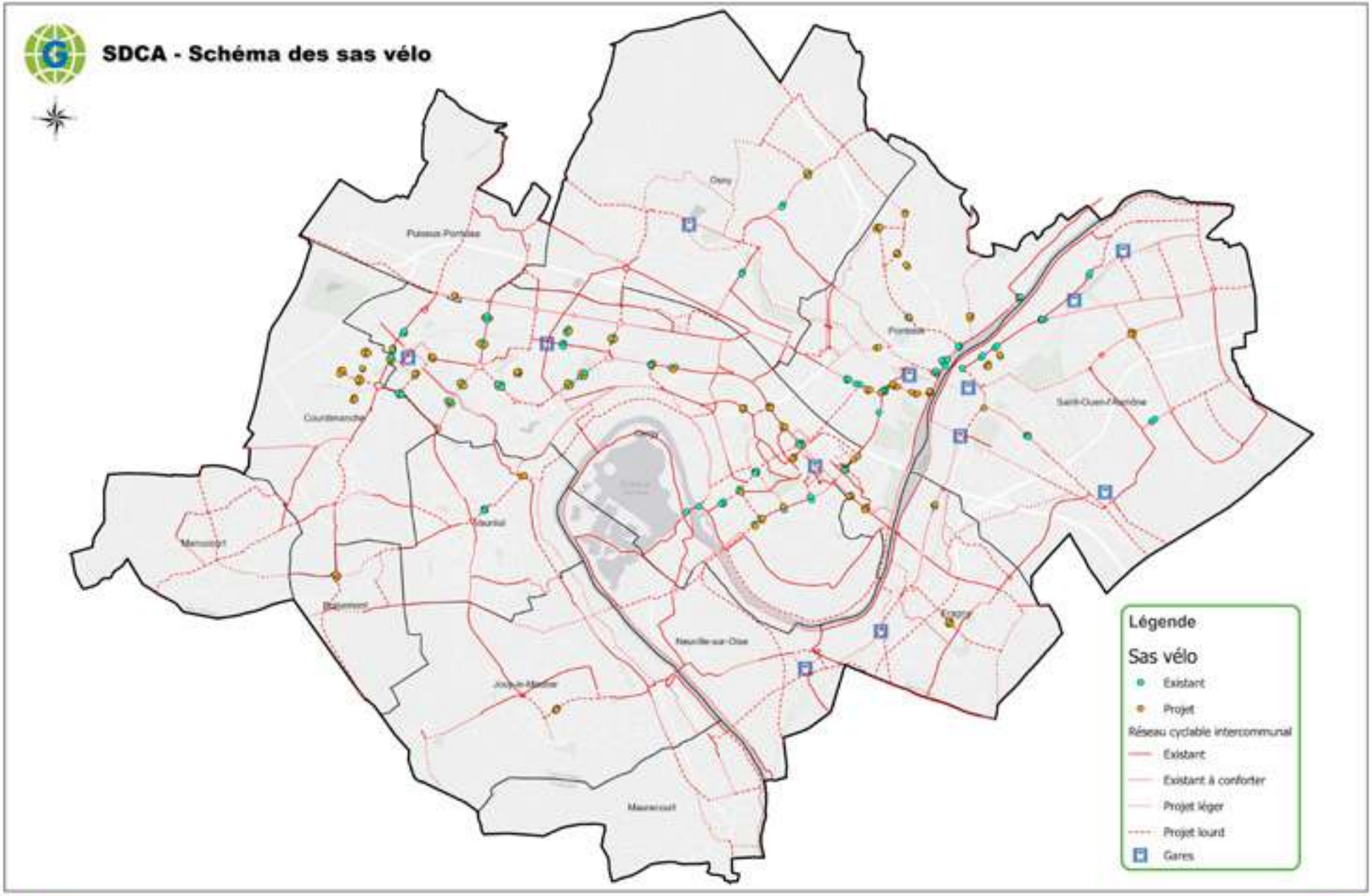
Thématique des sessions : le stationnement et les services (1er groupe de travail), les infrastructures (2ème GT) et l'accompagnement au changement et la communication (3ème GT).

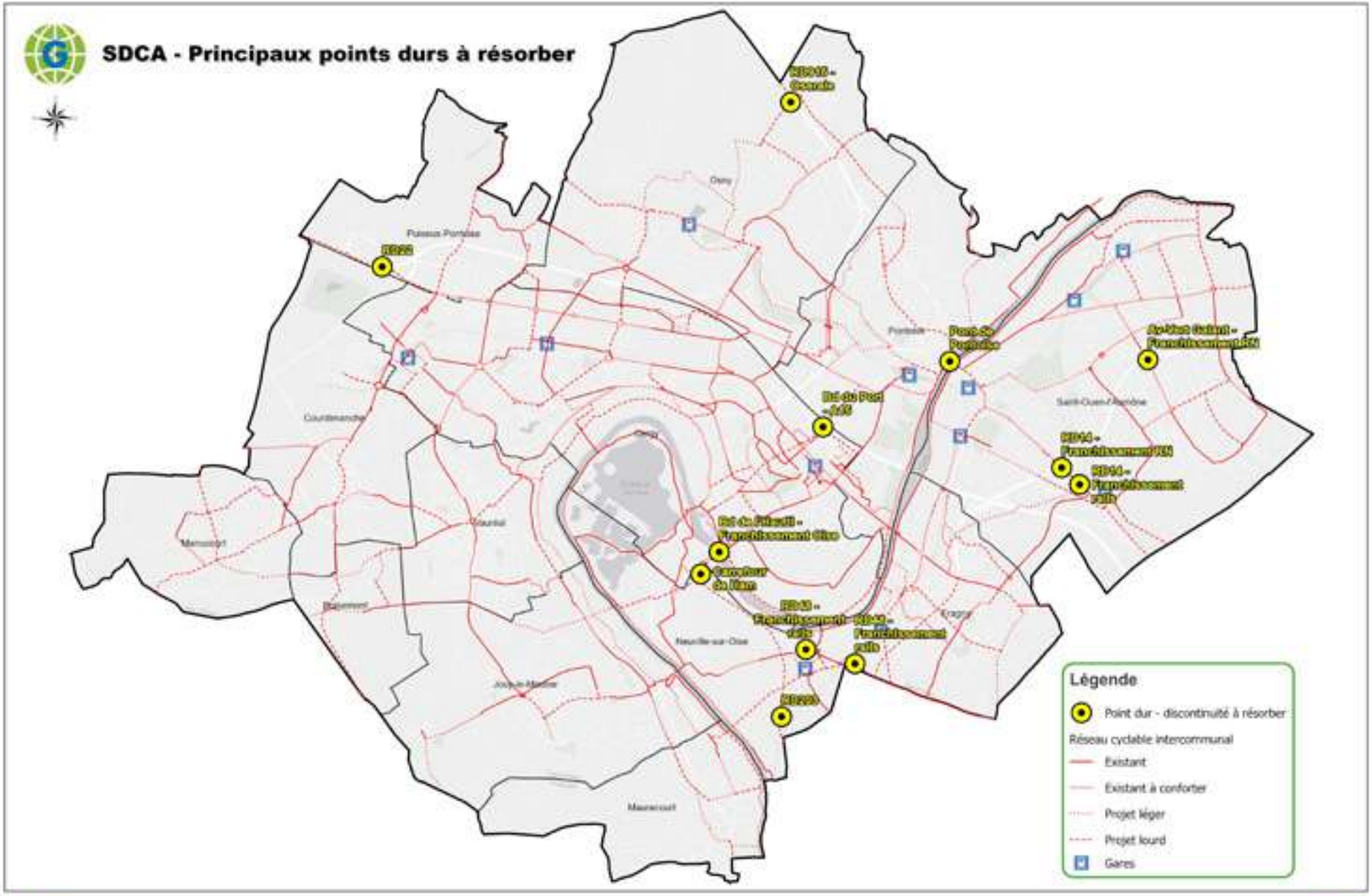

SDCA - Schéma du stationnement vélo dans les espaces publics
Légende
Gares
Consignes en gare
Existant
Projet
Point de stationnement
Existant
Projet
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Vaureal

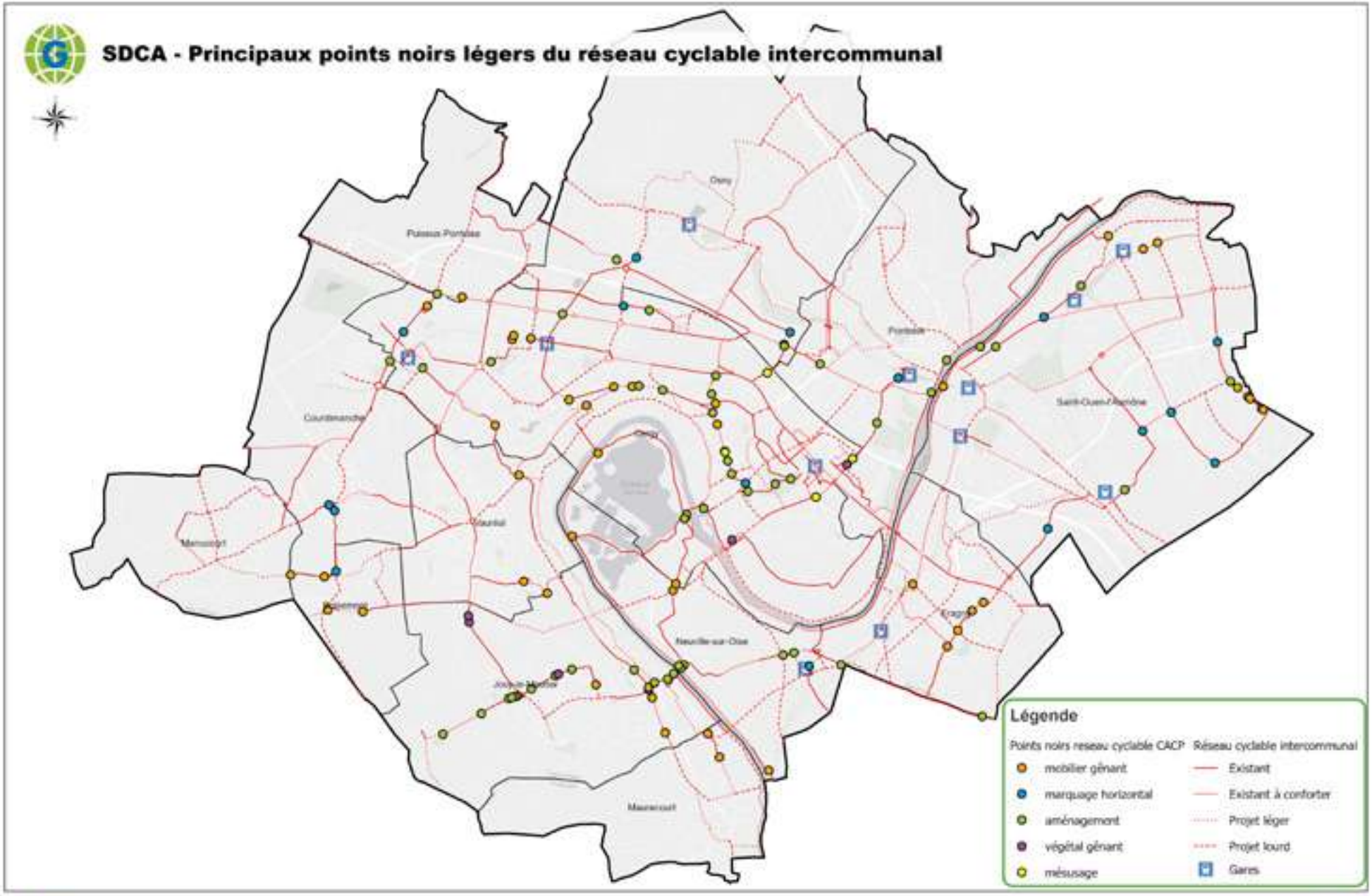

SDCA - Services vélos disponibles
Cergy
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Vaureal
Boisemont
Eragny
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Maurecourt
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Atelier de réparation ou autoréparation
Veligo Location - point de contact
Stations VélO2
Gares
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 21/03/2022

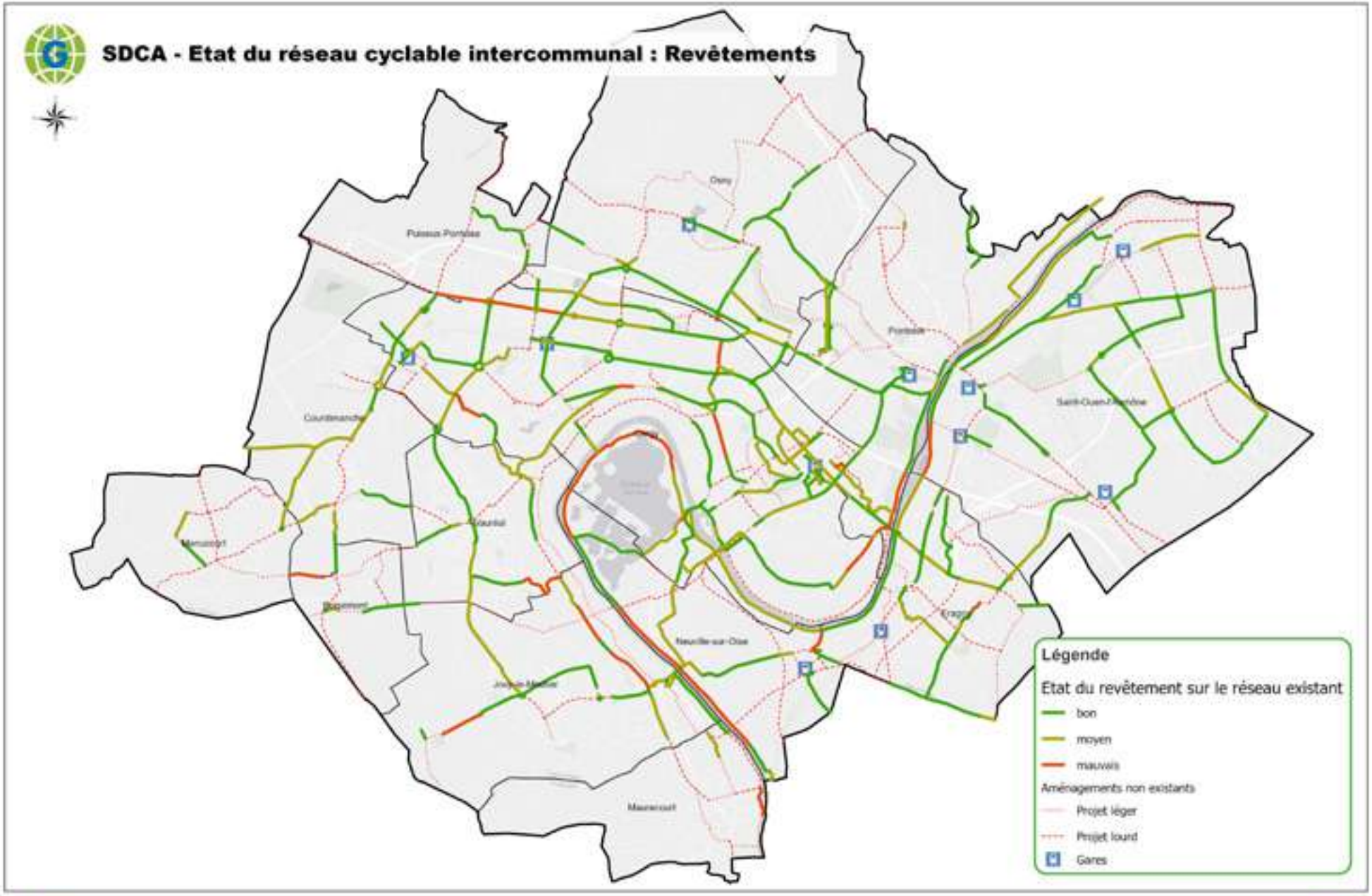

SDCA - Schéma de jalonnement du réseau cyclable intercommunal
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Cergy
Vauréal
Menucourt
Boisemont
Eragny
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Maurecourt
Légende
Ensemble de jalonnement existant
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 21/02/2022

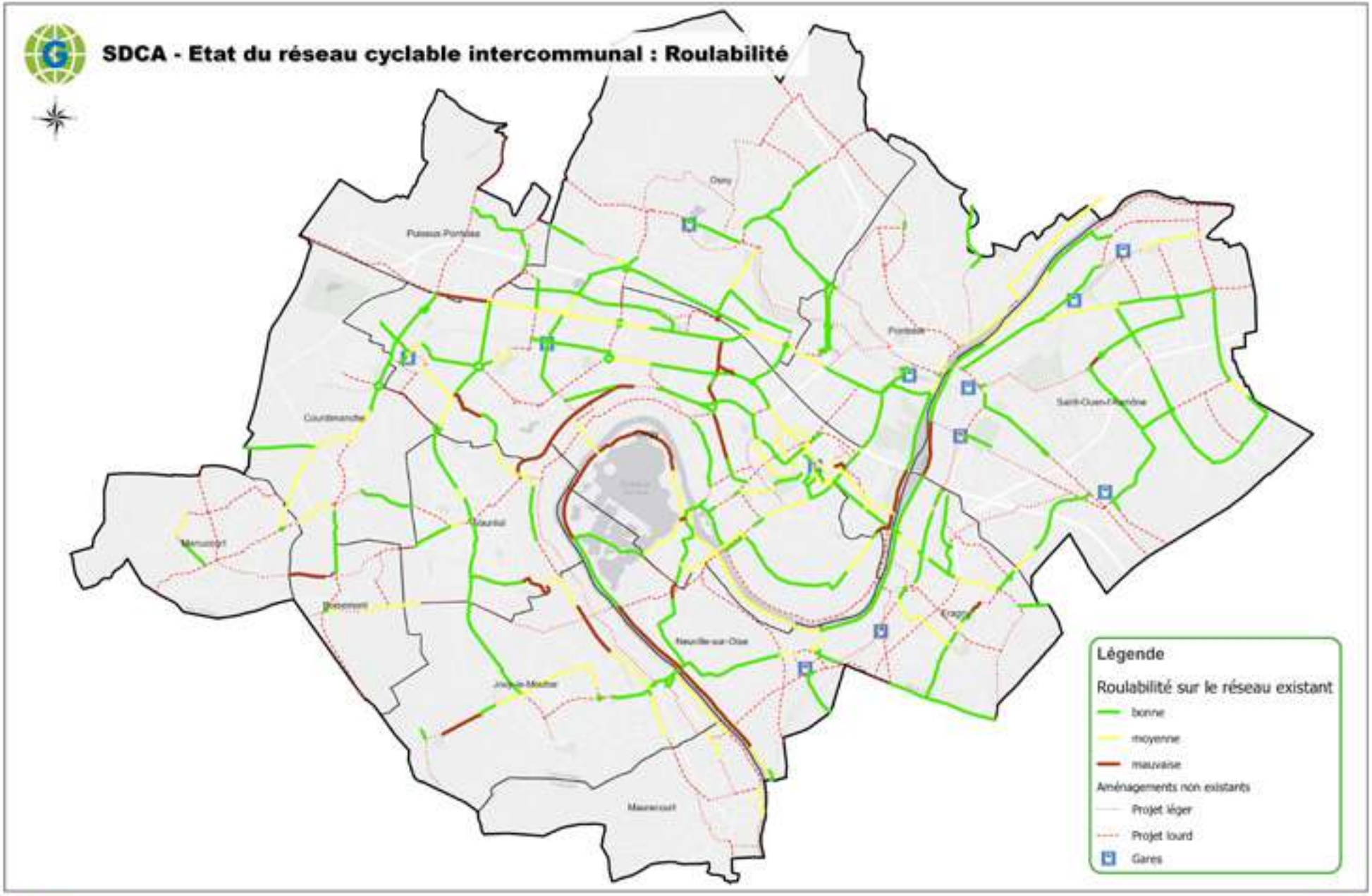

SDCA - Plan de localisation des Cédez-le-passage cycliste au feu (CPCF)
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Boissy
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Maurecourt
Vaureal
Légende
panneau CPCF existant
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares

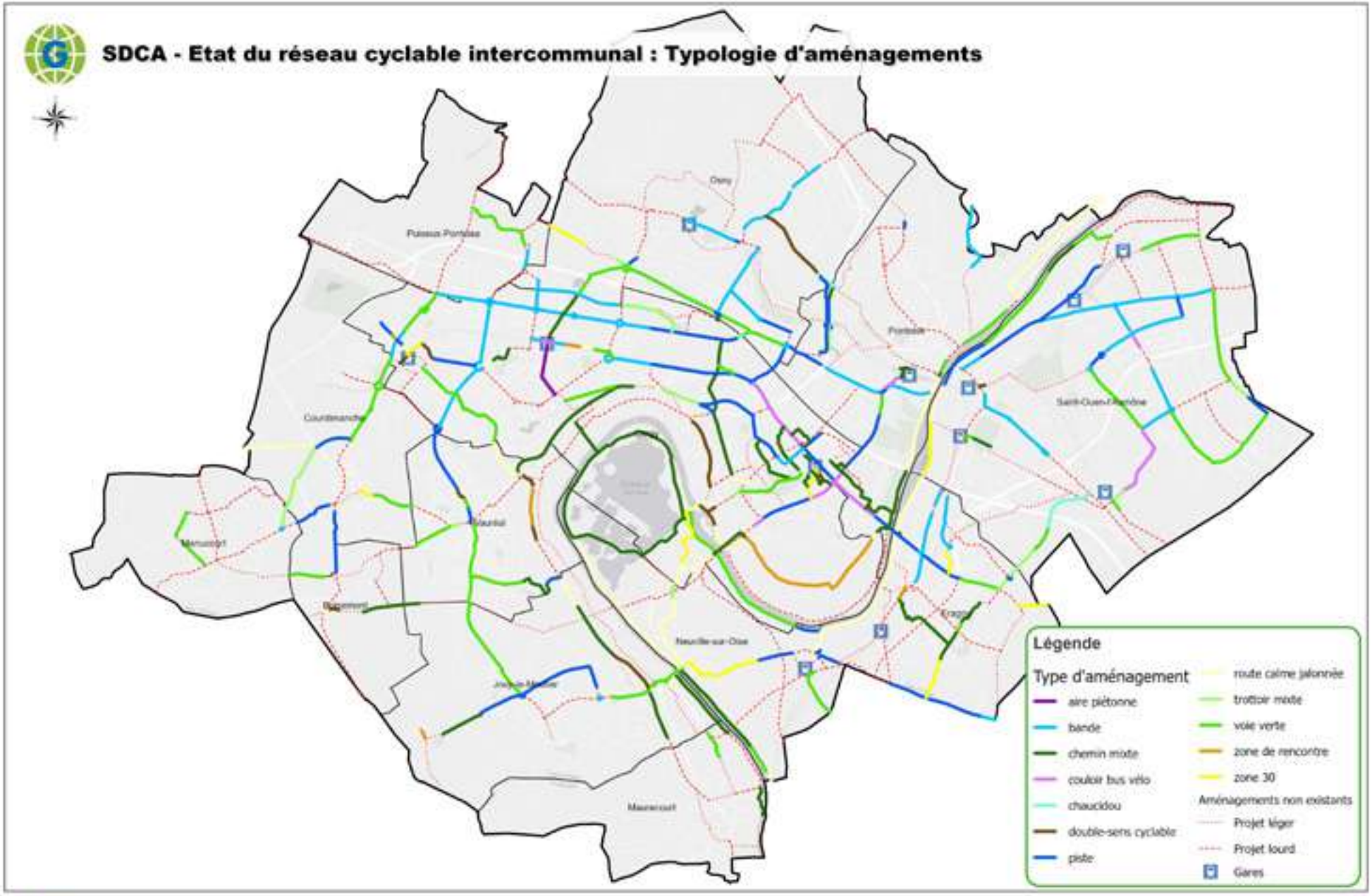

SDCA - Schéma des sas vélo
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Courdimanche
Saint-Ouen-l'Aumône
Menucourt
Vaureal
Beaumont
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Eragny
Maurecourt
Légende
Sas vélo
Existant
Projet
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares

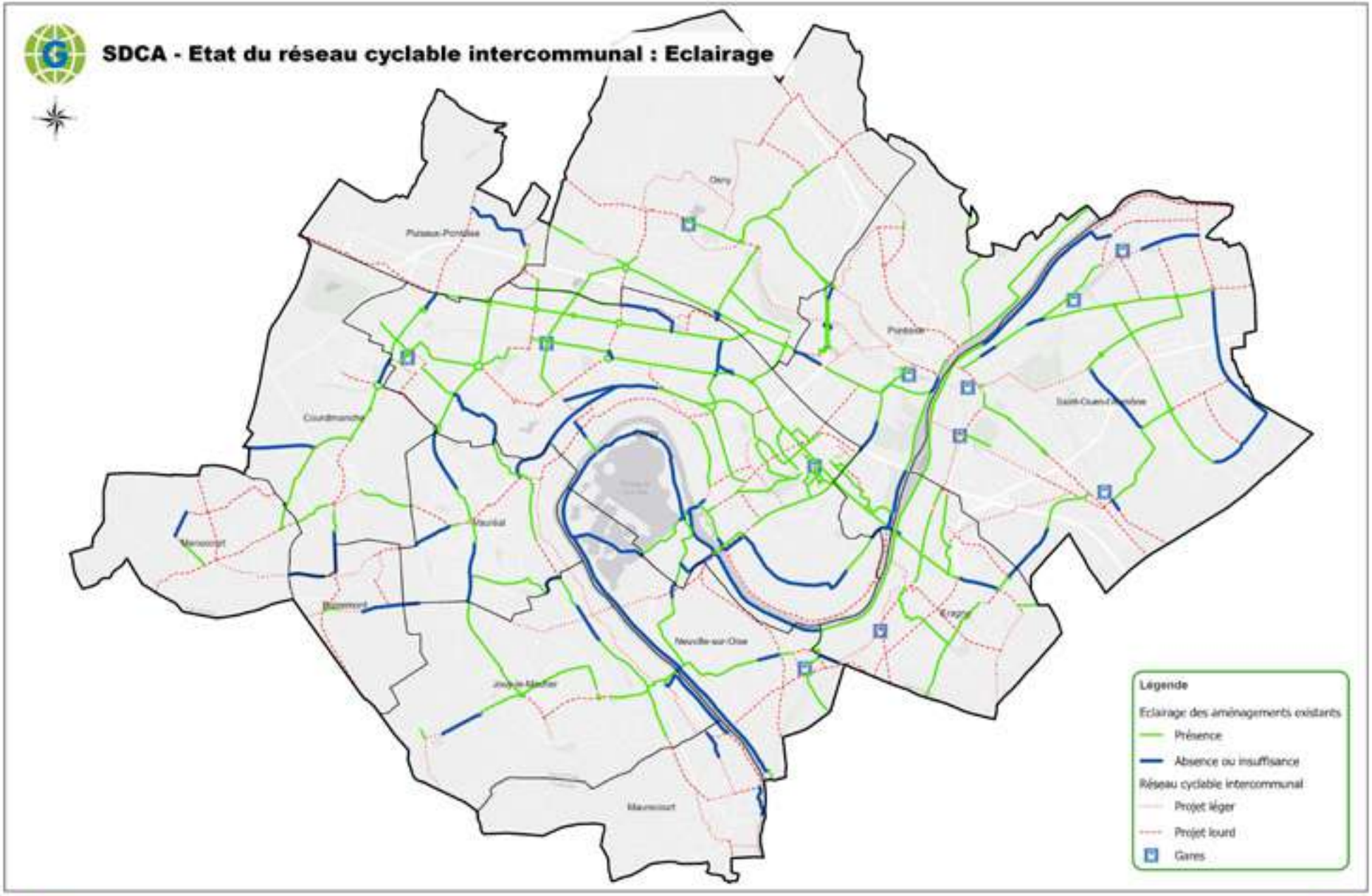

SDCA - Principaux points durs à résorber
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Vaureal
Boisemont
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Maurecourt
Cergy
Légende
Point dur - discontinuité à résorber
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 09/03/2022

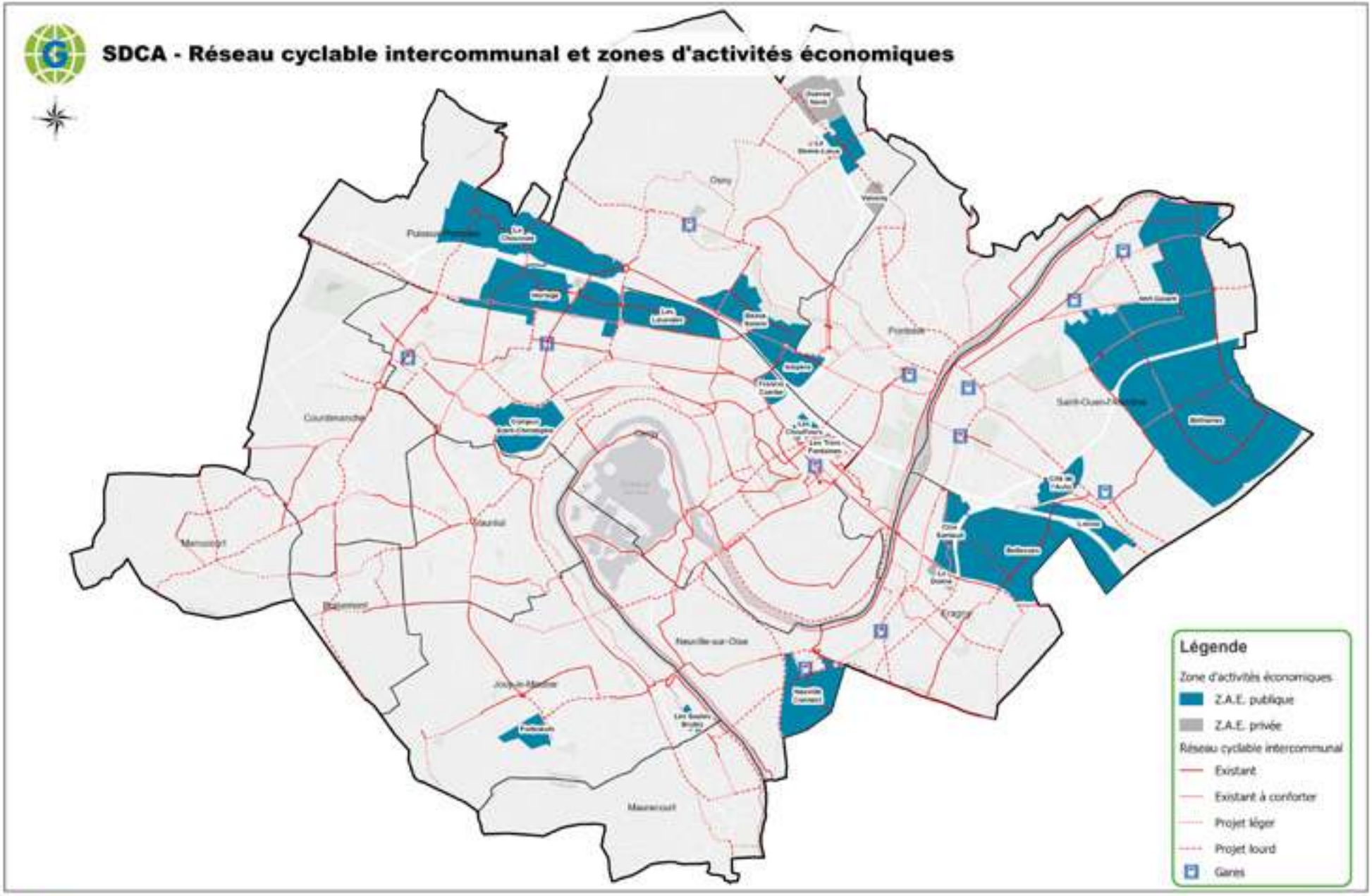

SDCA - Principaux points noirs légers du réseau cyclable intercommunal
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Vaureal
Jouy-le-Moutier
Neuville-sur-Oise
Eragny
Maurecourt
Légende
Points noirs reseau cyclable CACP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
végétal gênant
mésusage
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 08/03/2022

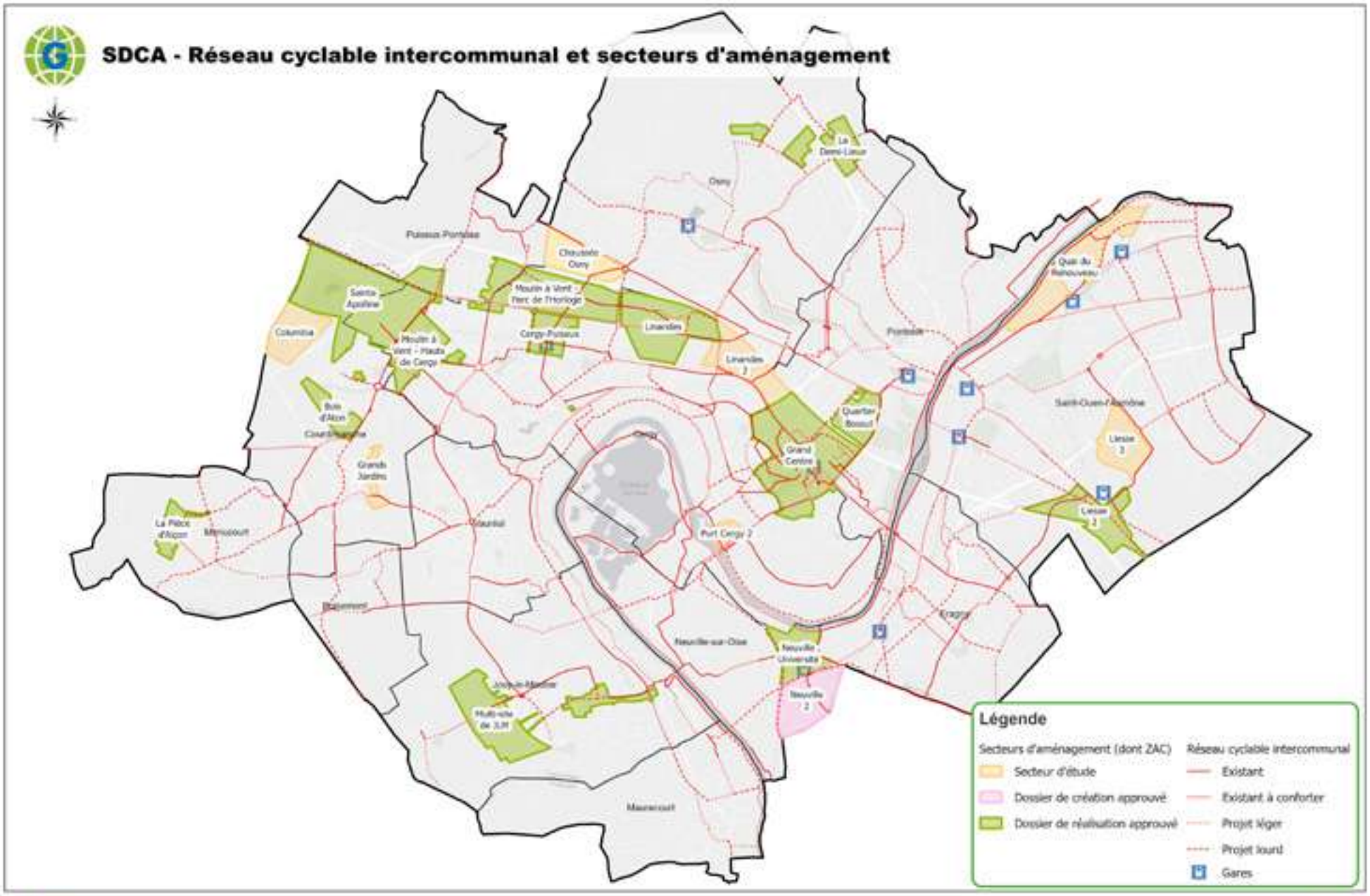

SDCA - Etat du réseau cyclable intercommunal : Revêtements
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Jouy-le-Moutier
Neuville-sur-Oise
Eragny
Maurecourt
Légende
Etat du revêtement sur le réseau existant
bon
moyen
mauvais
Aménagements non existants
Projet léger
Projet lourd
Gares
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 09/03/2022

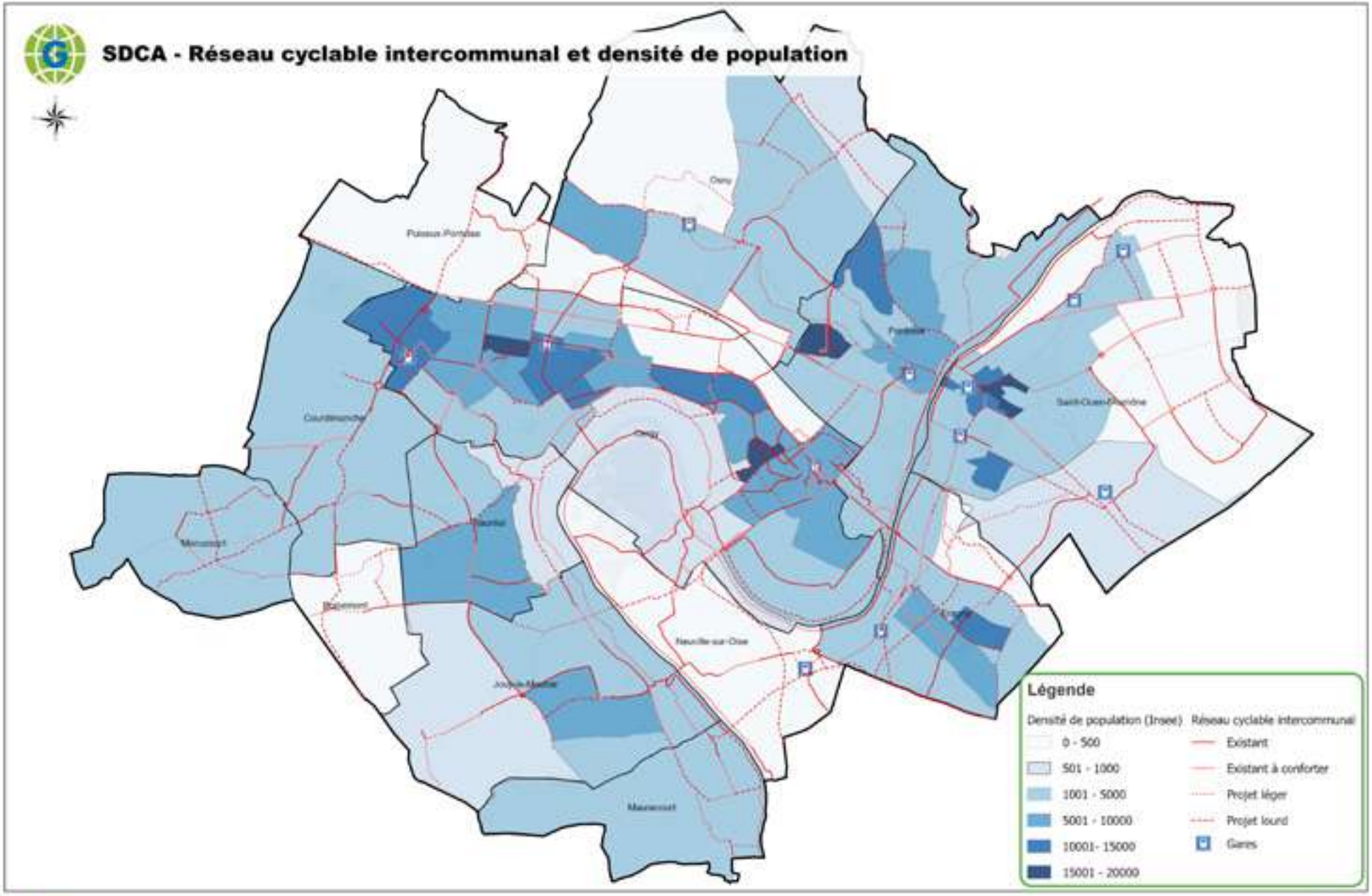

SDCA - Etat du réseau cyclable intercommunal : Roulabilité
Osny
Puiseux-Pontoise
Pontoise
Courdimanche
Saint-Ouen-l'Aumône
Menucourt
Jouy-le-Moutier
Neuville-sur-Oise
Cergy
Maurecourt
Légende
Roulabilité sur le réseau existant
bonne
moyenne
mauvaise
Aménagements non existants
Projet léger
Projet lourd
Gares

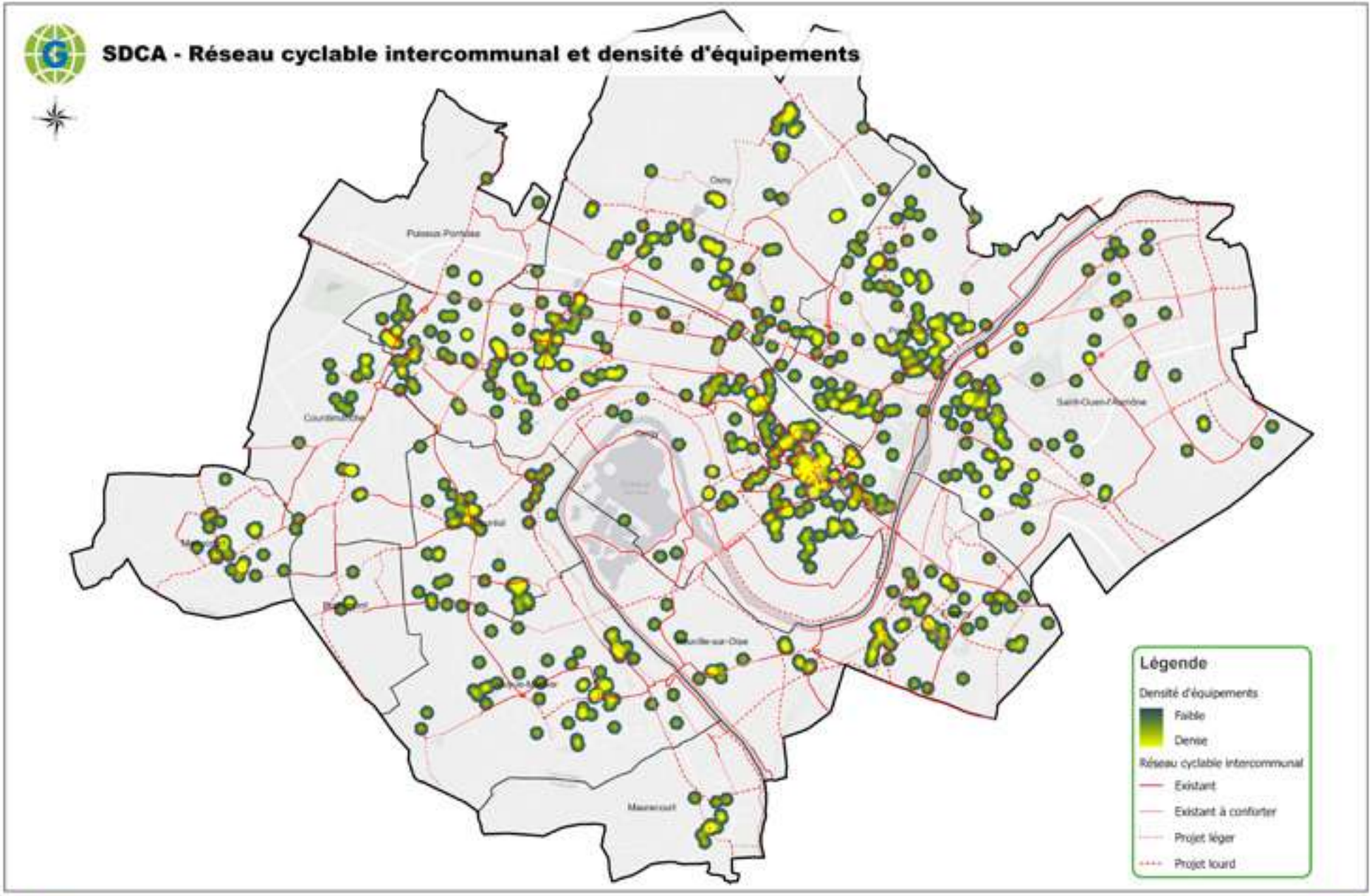

SDCA - Etat du réseau cyclable intercommunal : Typologie d'aménagements
Légende
Type d'aménagement
aire piétonne
bande
chemin mixte
couloir bus vélo
chaucidou
double-sens cyclable
piste
route calme jalonnée
trottoir mixte
voie verte
zone de rencontre
zone 30
Aménagements non existants
Projet léger
Projet lourd
Gares
Puiseux-Pontoise
Osny
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Jouy-le-Moutier
Neuville-sur-Oise
Maurecourt
Vaureal
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 09/03/2022

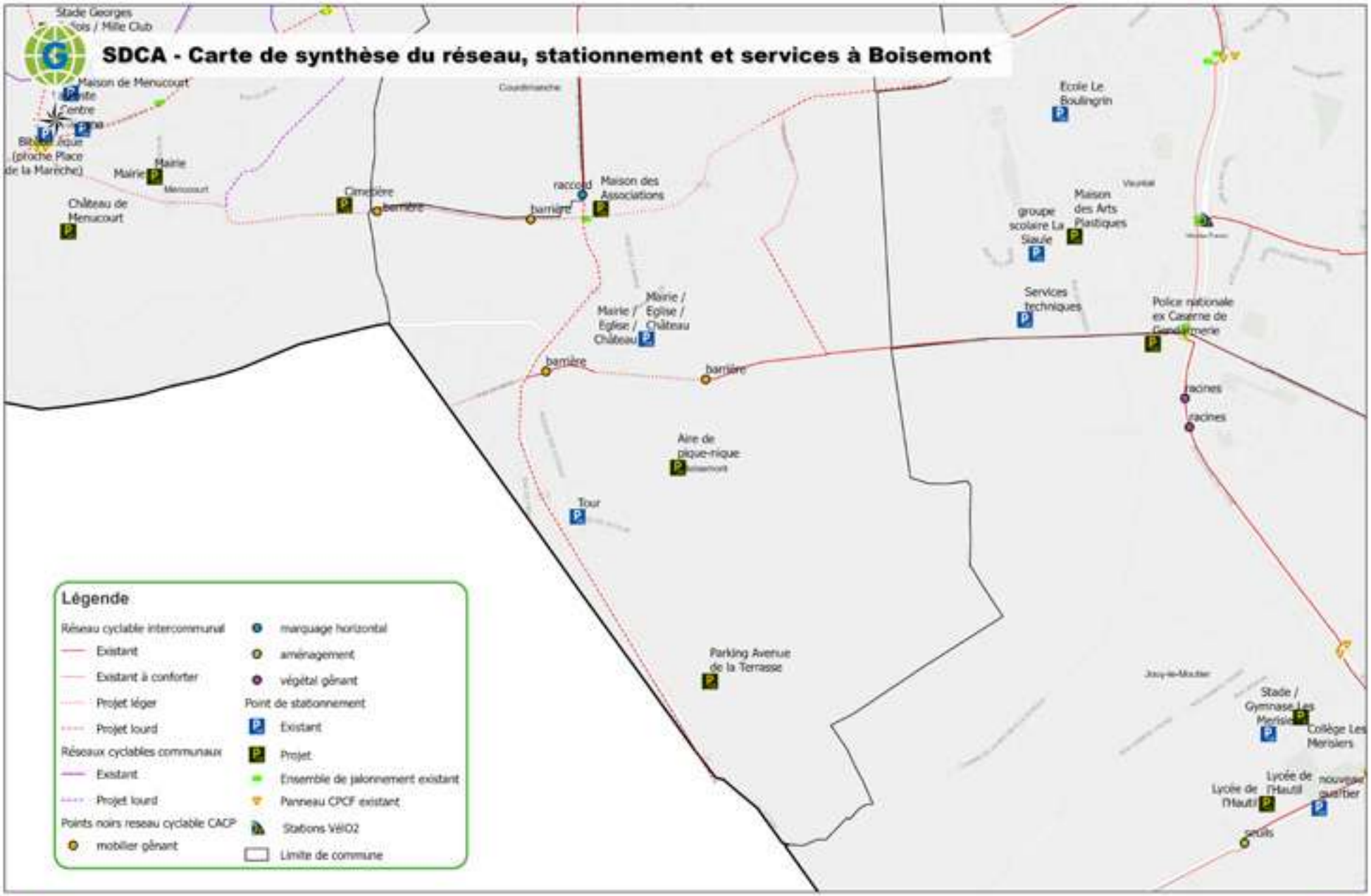

SDCA - Etat du réseau cyclable intercommunal : Eclairage
Puiseux-Pontoise
Osny
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Vauréal
Menucourt
Boisemont
Neuville-sur-Oise
Eragny
Jouy-le-Mâchier
Maurecourt
Légende
Eclairage des aménagements existants
Présence
Absence ou insuffisance
Réseau cyclable intercommunal
Projet léger
Projet lourd
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 21/03/2022

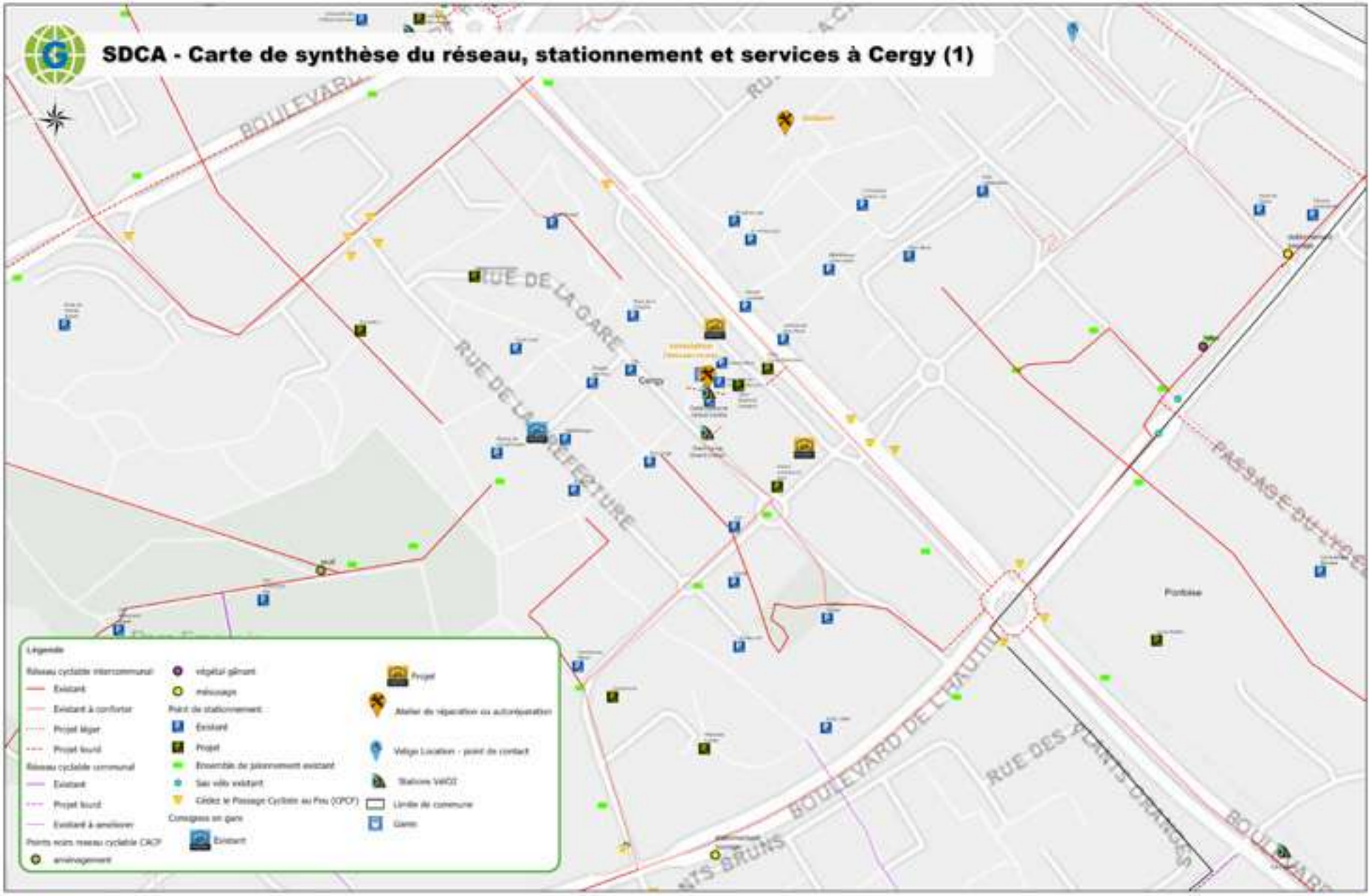

SDCA - Réseau cyclable intercommunal et zones d'activités économiques
Osny
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Courdimanche
Menucourt
Vaureal
Jouy-le-Moutier
Neuville-sur-Oise
Maurecourt
Légende
Zone d'activités économiques
Z.A.E. publique
Z.A.E. privée
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
0 500 1 000 2 000 3 000 4 000 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 16/03/2022

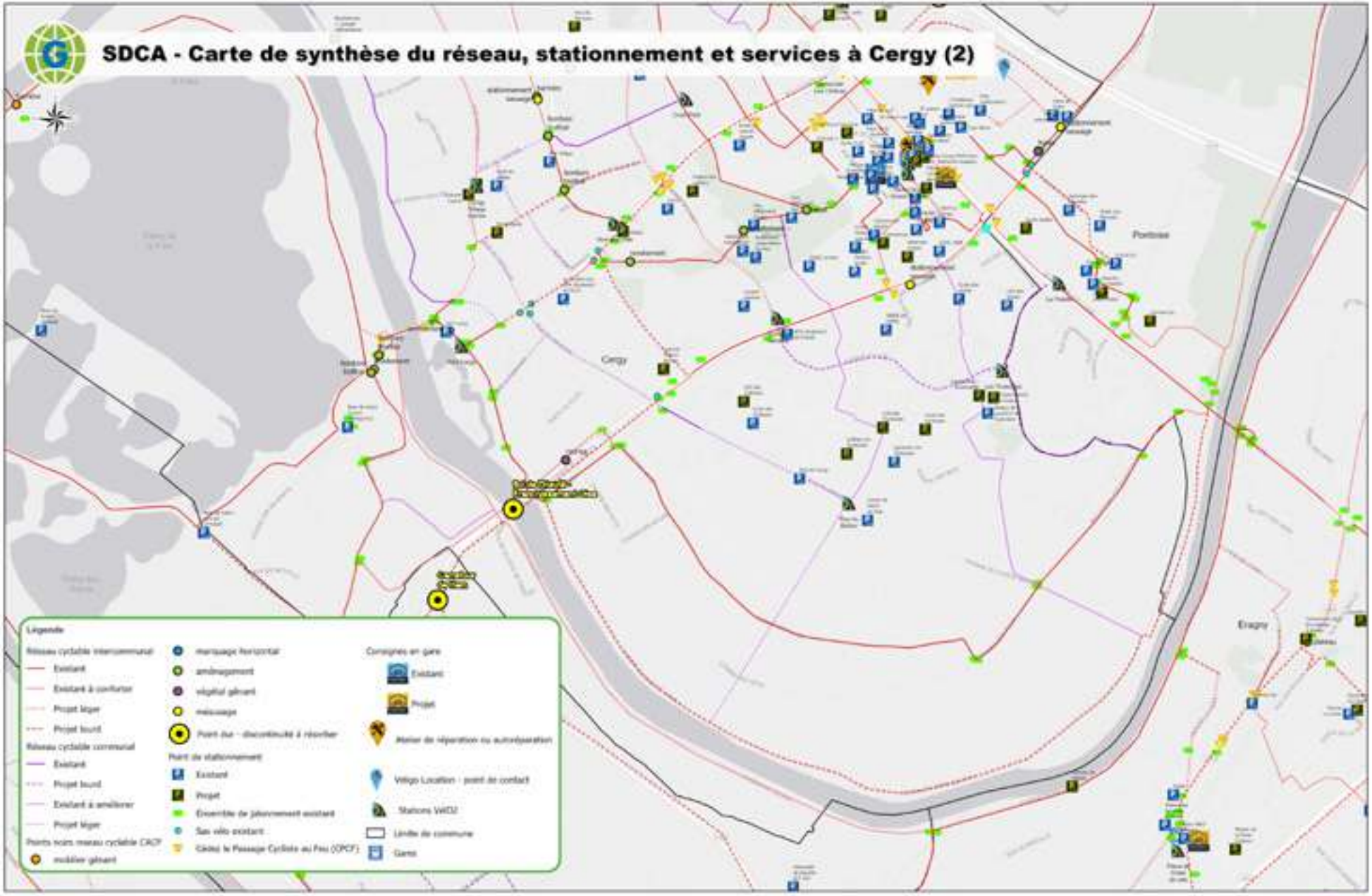

SDCA - Réseau cyclable intercommunal et secteurs d'aménagement
Puiseux-Pontoise
Chaussée Osny
Moulin à Vent - Parc de Triorloge
Sainte-Apoline
Columbia
Moulin à Vent - Hauts de Cergy
Cergy-Puiseux
Linandes
Linandes 2
Osny
La Demi-Lieue
Pontoise
Quai du Renouveau
Saint-Ouen-l'Aumône
Quartier Bossut
Grand Centre
Liesse 3
Liesse 2
Bois d'Aton
Grands Jardins
La Pièce d'Aigon
Menucourt
Port Cergy 2
Neuville-sur-Oise
Neuville Université
Neuville 2
Eragny
Jouy-le-Moutier
Multi-site de JLM
Maurecourt
Légende
Secteurs d'aménagement (dont ZAC)
Secteur d'étude
Dossier de création approuvé
Dossier de réalisation approuvé
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 10/03/2022

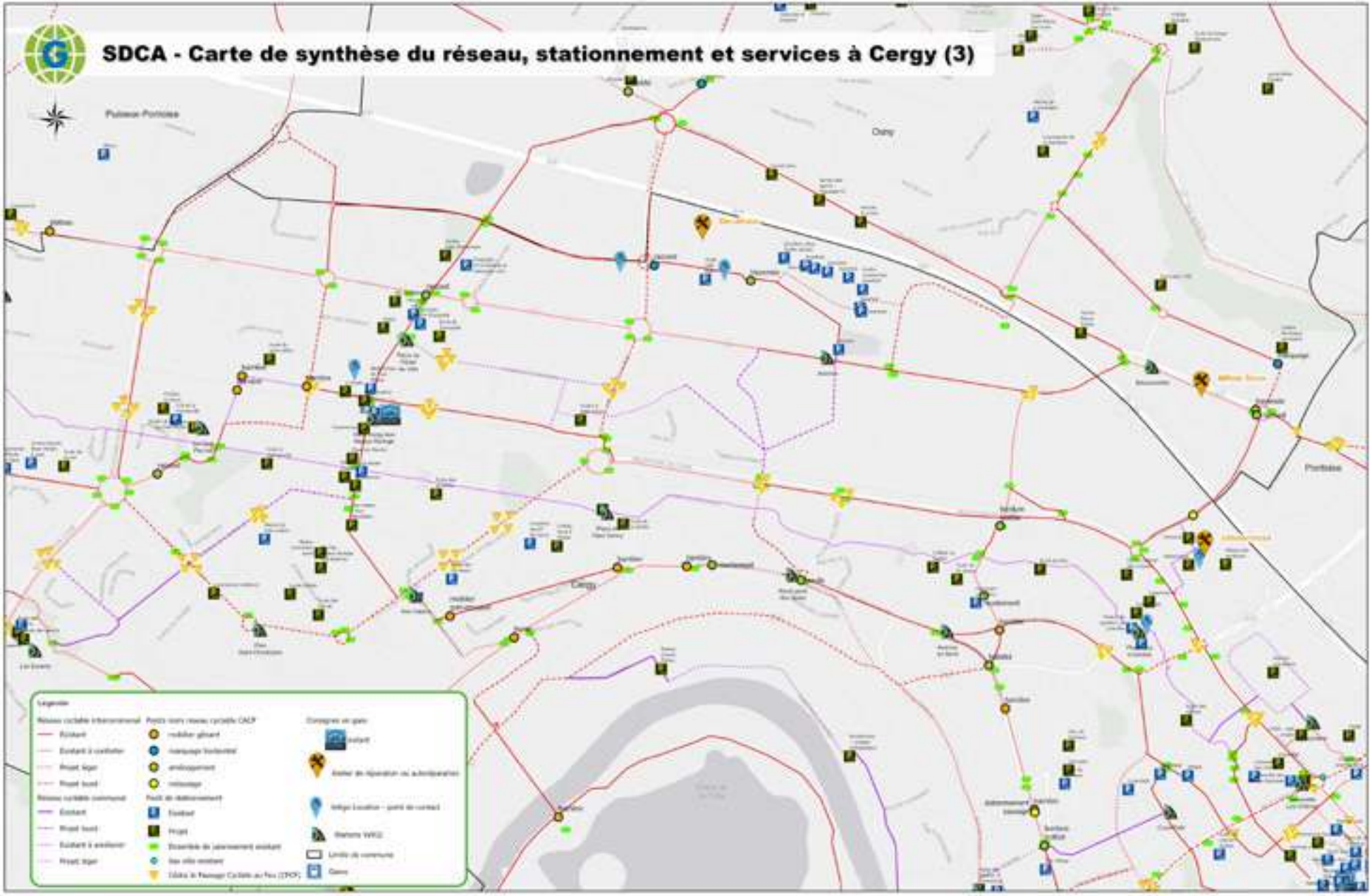

SDCA - Réseau cyclable intercommunal et densité de population
Légende
Densité de population (Insee)
0 - 500
501 - 1000
1001 - 5000
5001 - 10000
10001- 15000
15001 - 20000
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Gares
Vaureal


SDCA - Réseau cyclable intercommunal et densité d'équipements
Légende
Densité d'équipements
Faible
Dense
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Vaureal

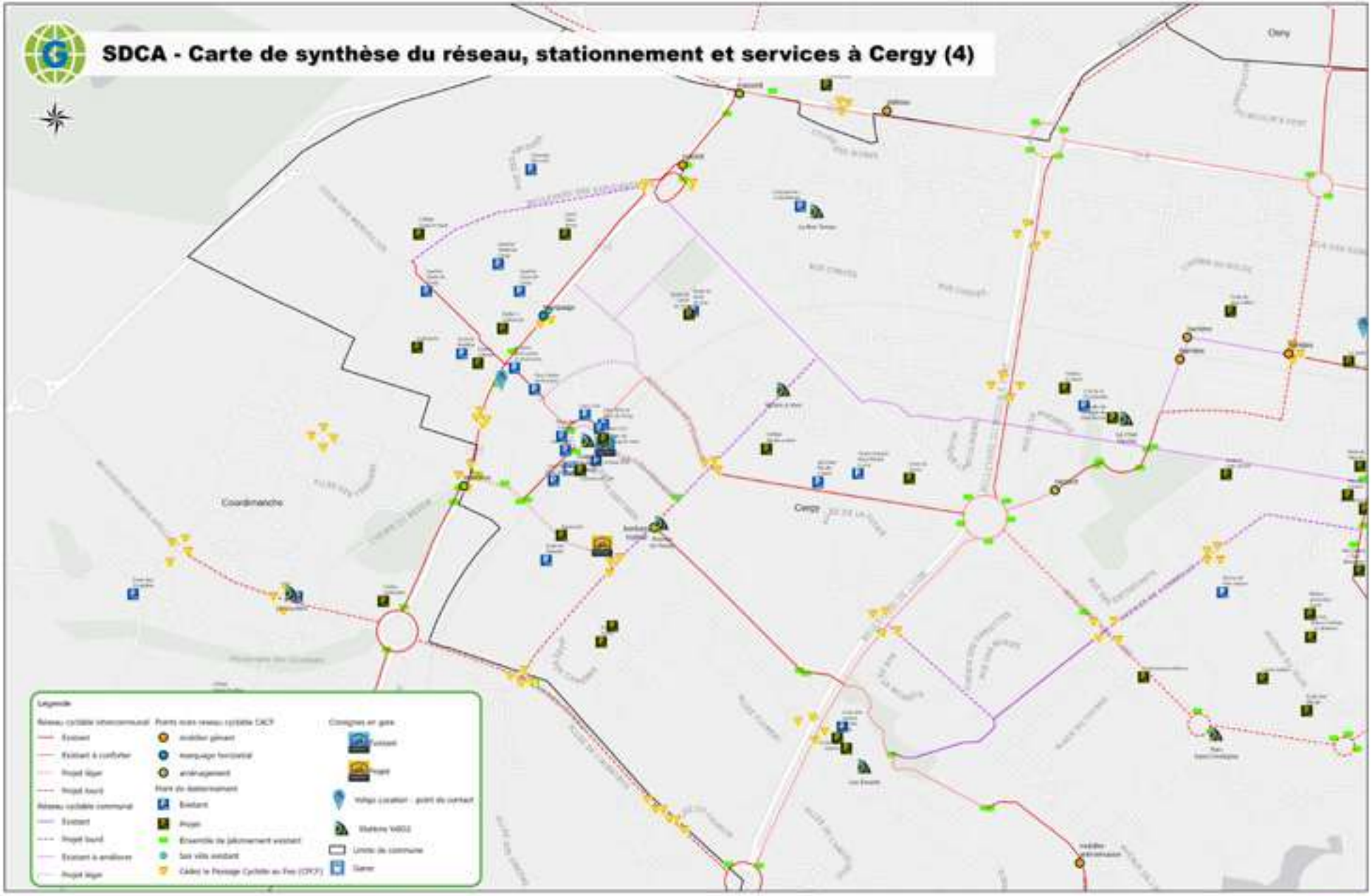

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Boisemont
Stade Georges
Maison de Menucourt
Mairie
Château de Menucourt
Cimetière
barrière
raccord
Maison des Associations
Ecole Le Boulingrin
groupe scolaire La Siaule
Maison des Arts Plastiques
Services techniques
Police nationale ex Caserne de Gendarmerie
Mairie / Eglise / Château
Aire de pique-nique
Tour
racines
Parking Avenue de la Terrasse
Stade / Gymnase Les Merisiers
Collège Les Merisiers
Lycée de l'Hautil
nouveau quartier
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Réseaux cyclables communaux
Existant
Projet lourd
Points noirs reseau cyclable CACP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
végétal gênant
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Panneau CPCF existant
Stations VélO2
Limite de commune
Vaureal


SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Cergy (1)
RUE DE LA GARE
RUE DE LA PREFECTURE
BOULEVARD DE L'HAUTIL
RUE DES PLANTS ORANGES
PASSAGE DU LYCEE
Cergy
Pontoise
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Réseau cyclable communal
Existant
Projet lourd
Existant à améliorer
Points noirs réseau cyclable CACP
aménagement
végétal gênant
mésusage
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Sas vélo existant
Cédez le Passage Cycliste au Feu (CPCF)
Consignes en gare
Existant
Projet
Atelier de réparation ou autoréparation
Veligo Location - point de contact
Stations VélO2
Limite de commune
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 18/03/2022

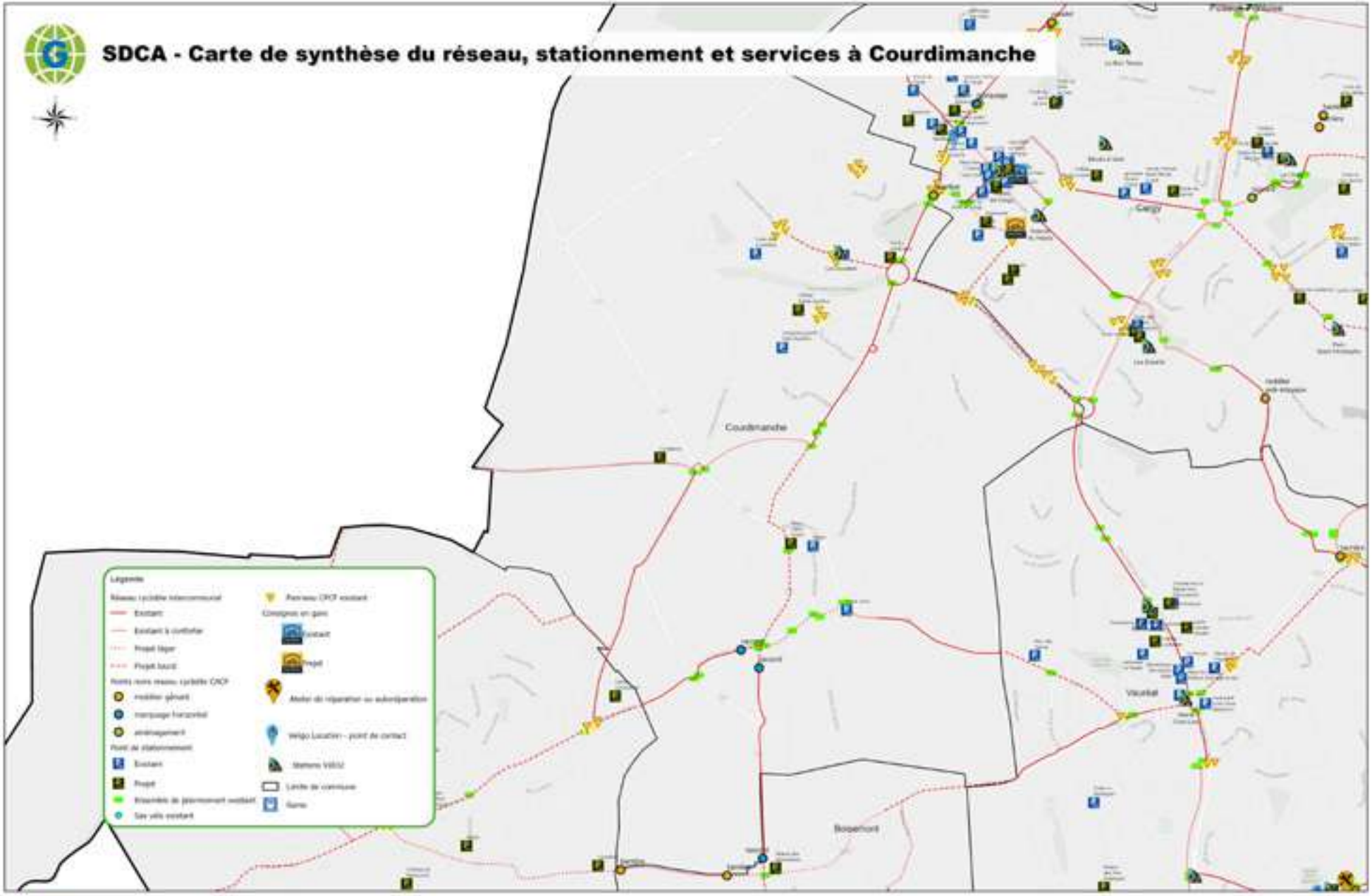

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Cergy (2)
Cergy
Pontoise
Eragny
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Réseau cyclable communal
Existant
Projet lourd
Existant à améliorer
Projet léger
Points noirs réseau cyclable CACP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
végétal gênant
mésusage
Point dur - discontinuité à résorber
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Sas vélo existant
Créés le Passage Cycliste au Feu (CPCF)
Consignes en gare
Existant
Projet
Atelier de réparation ou autoréparation
Véligo Location - point de contact
Stations VAD2
Limite de commune
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 18/03/2022


SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Cergy (3)
Pontoise
Osny
Cergy
Pontoise
Légende
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 18/03/2022

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Cergy (4)

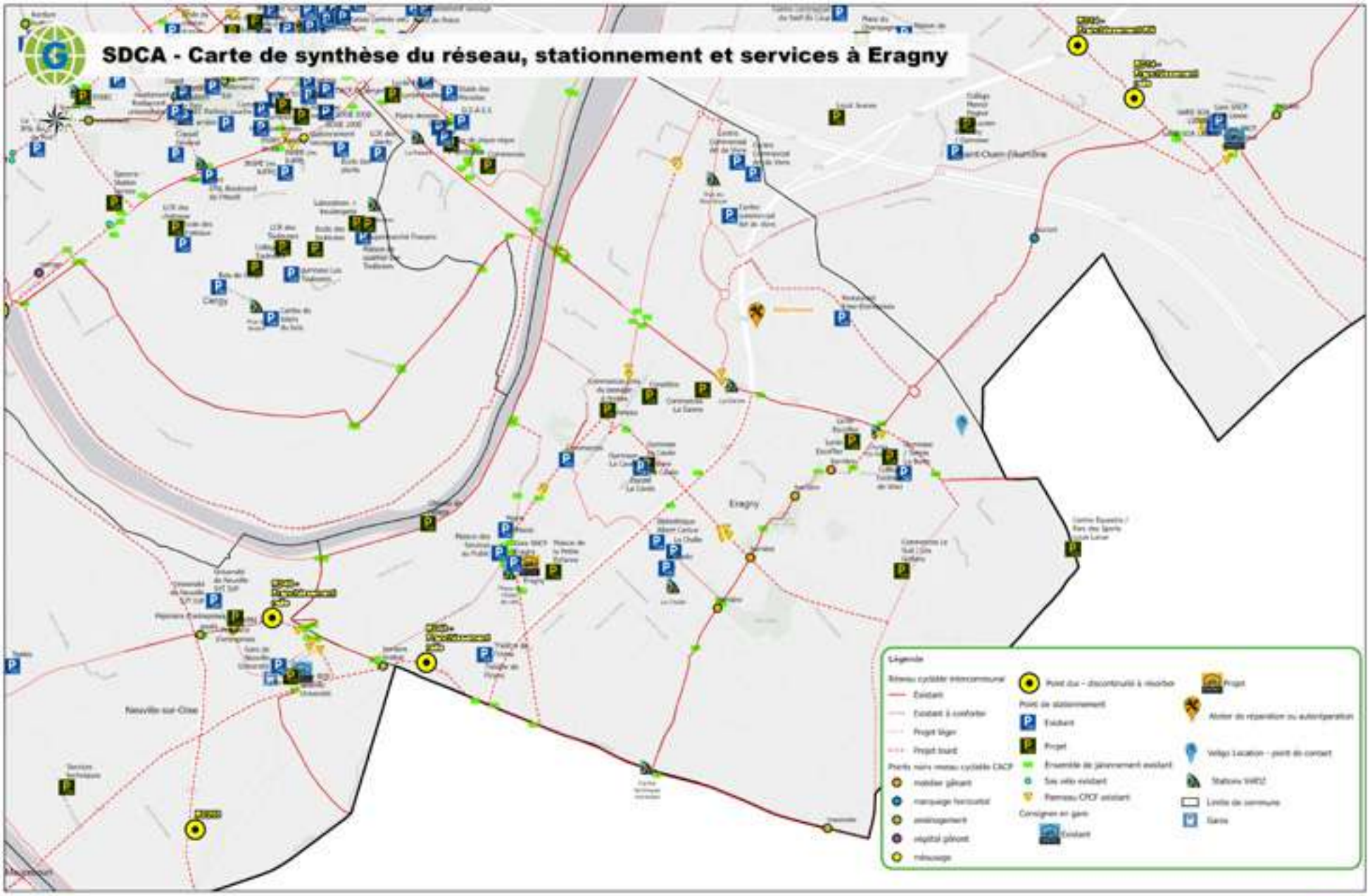


SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Courdimanche

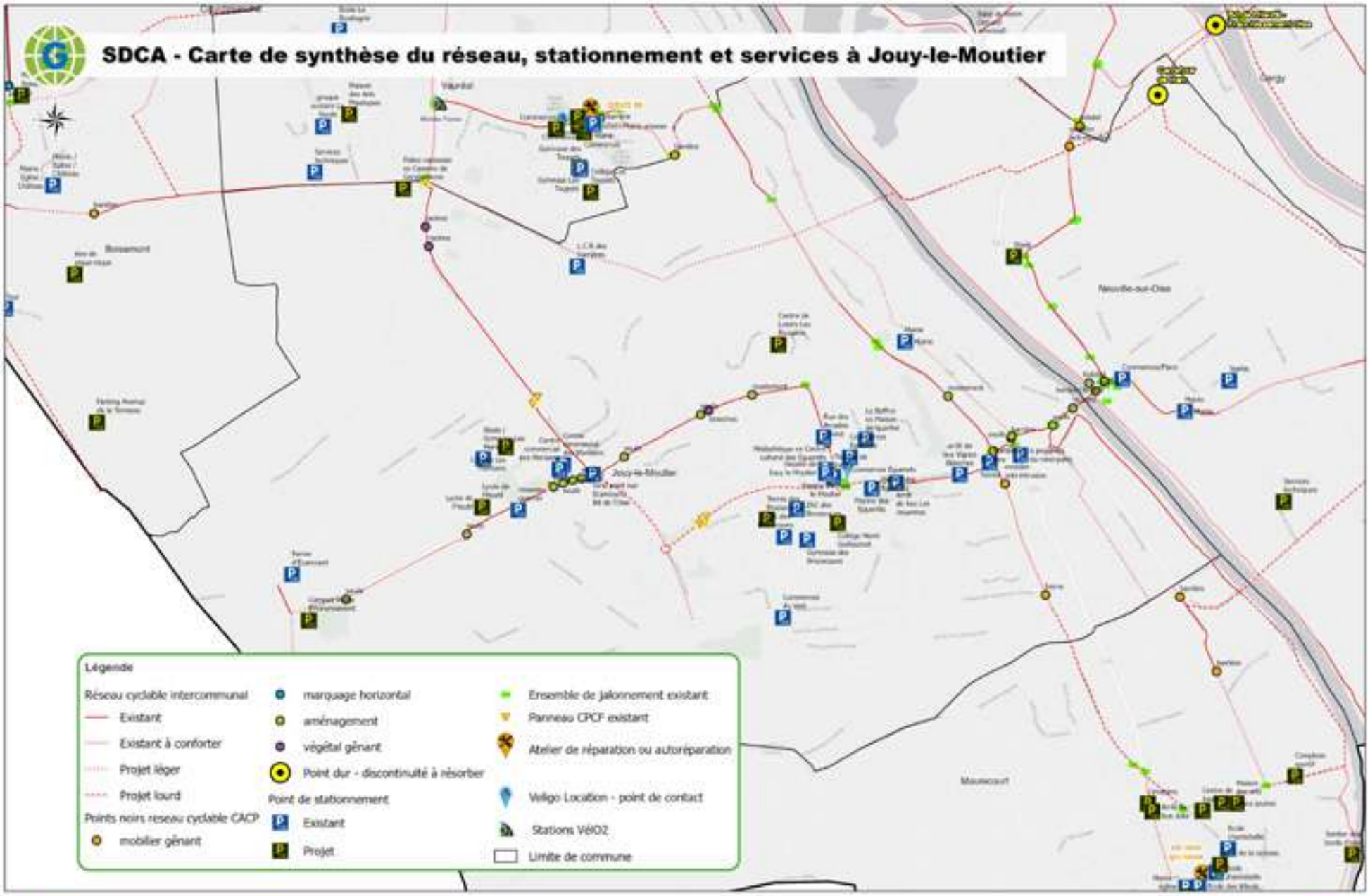


Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., Intermap, USGS

Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 16/03/2022

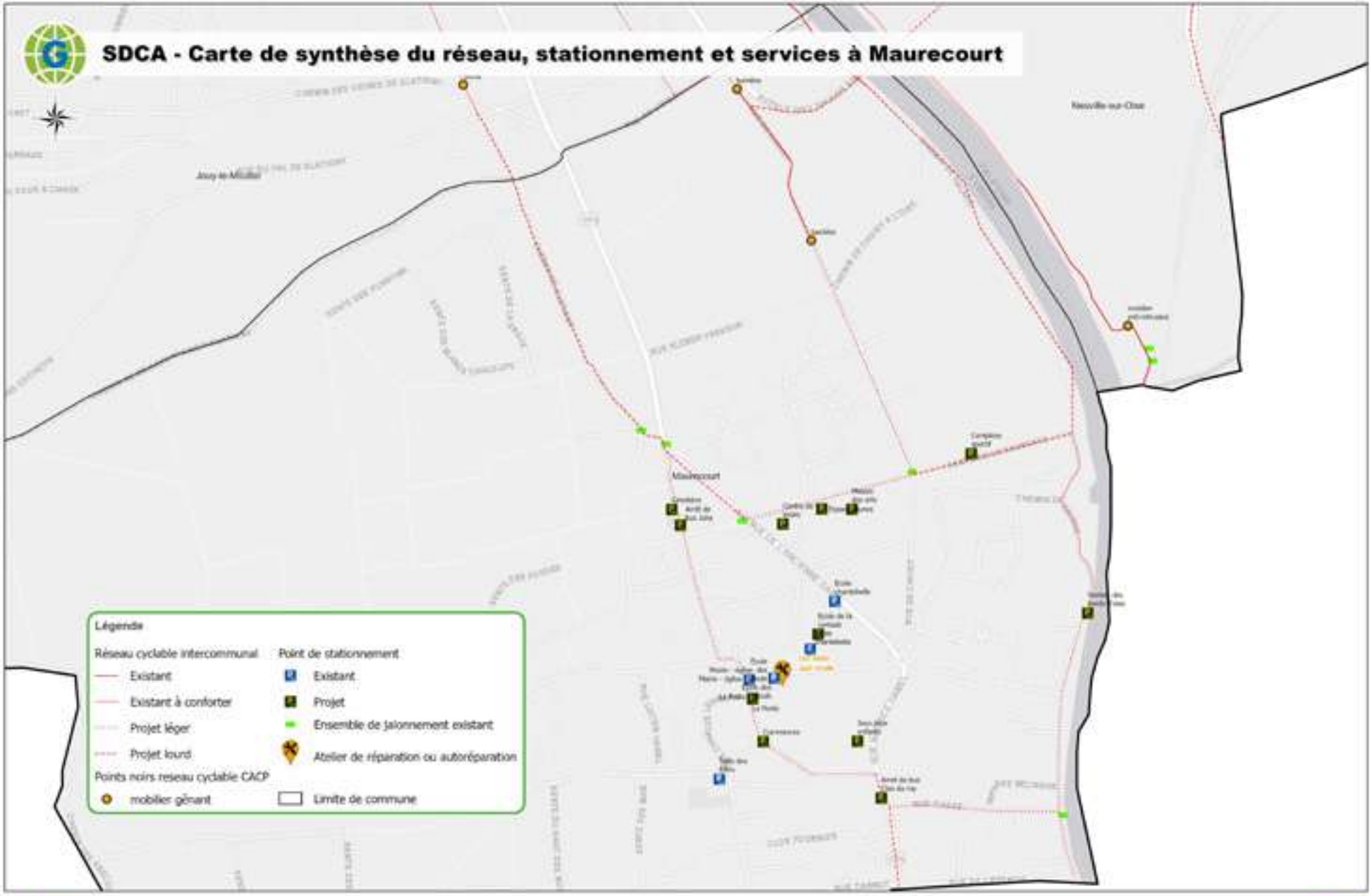

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Eragny
Eragny
Neuville-sur-Oise
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Points noirs réseau cyclable CACP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
végétal gênant
ménuage
Point dur - discontinuité à résorber
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Sas vélo existant
Remisage CPCF existant
Consignes en gare
Existant
Projet
Atelier de réparation ou autoréparation
Vélgo Location - point de contact
Stations VAREZ
Limite de commune
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., Intermap, USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 18/03/2022

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Jouy-le-Moutier

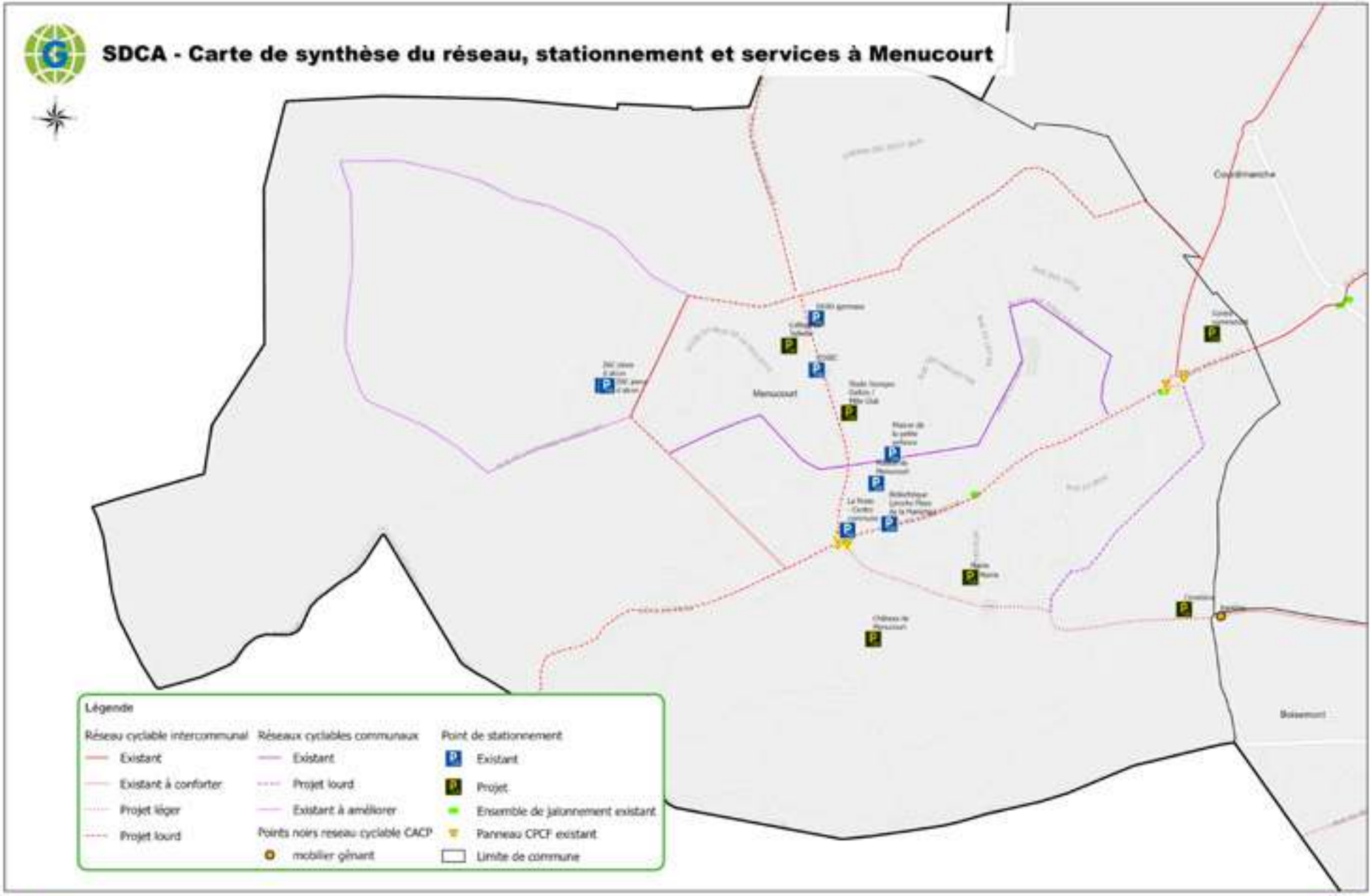


Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., Intermap, USGS

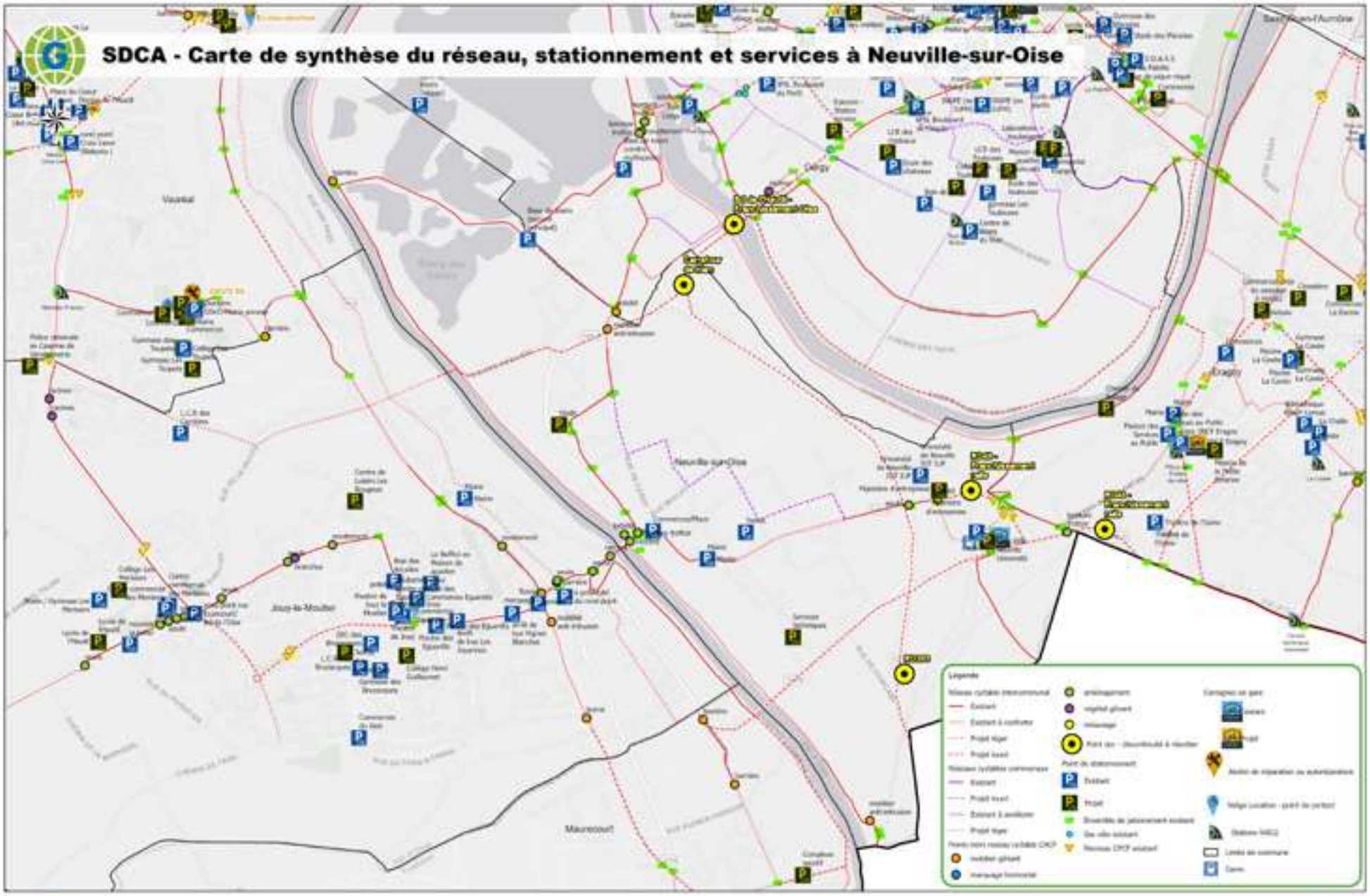
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 16/03/2022


SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Maurecourt
Neuville-sur-Oise
Jouy-le-Moutier
Maurecourt
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Points noirs reseau cyclable CACP
mobilier gênant
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Atelier de réparation ou autoréparation
Limite de commune

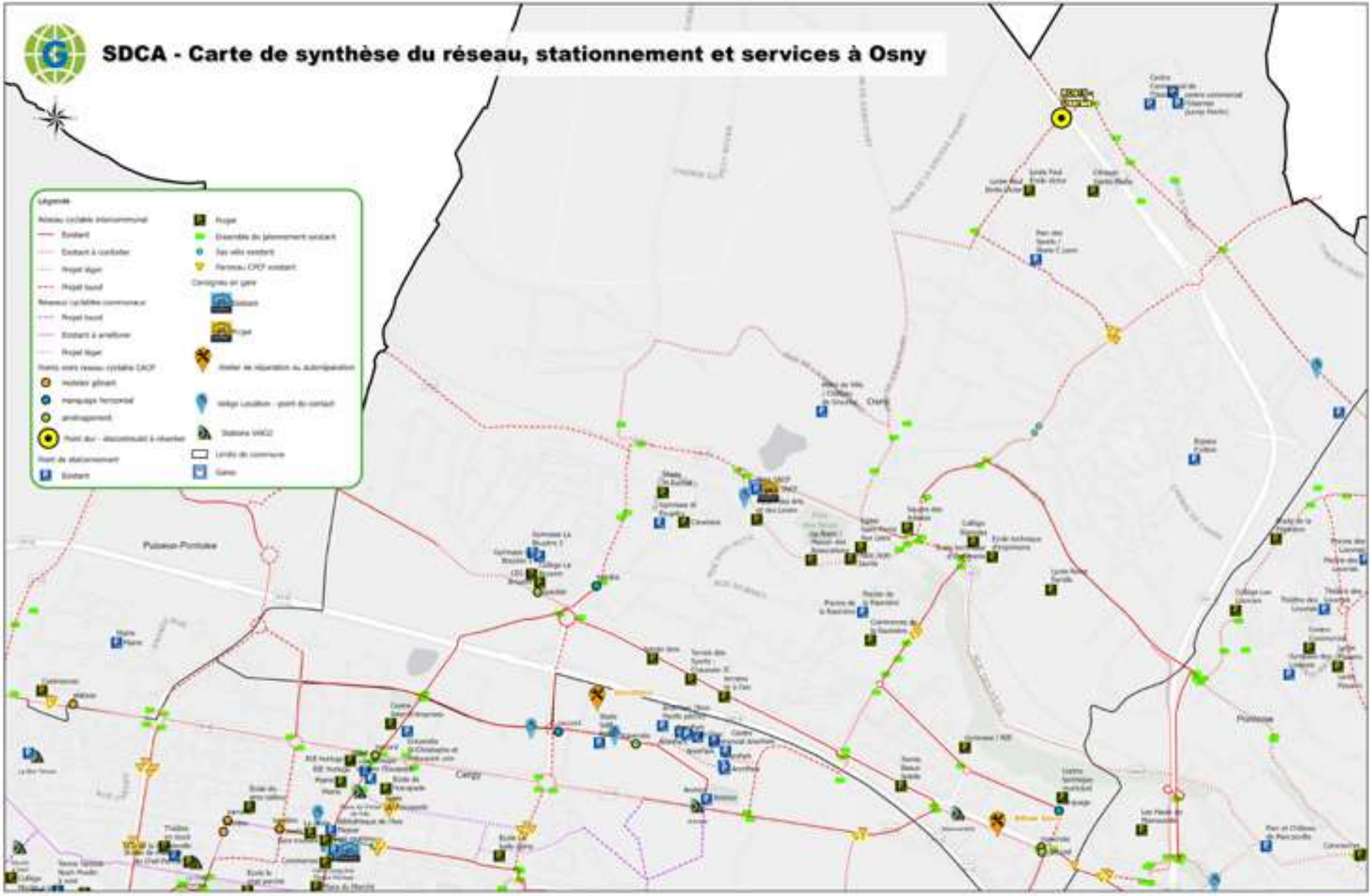
SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Menucourt

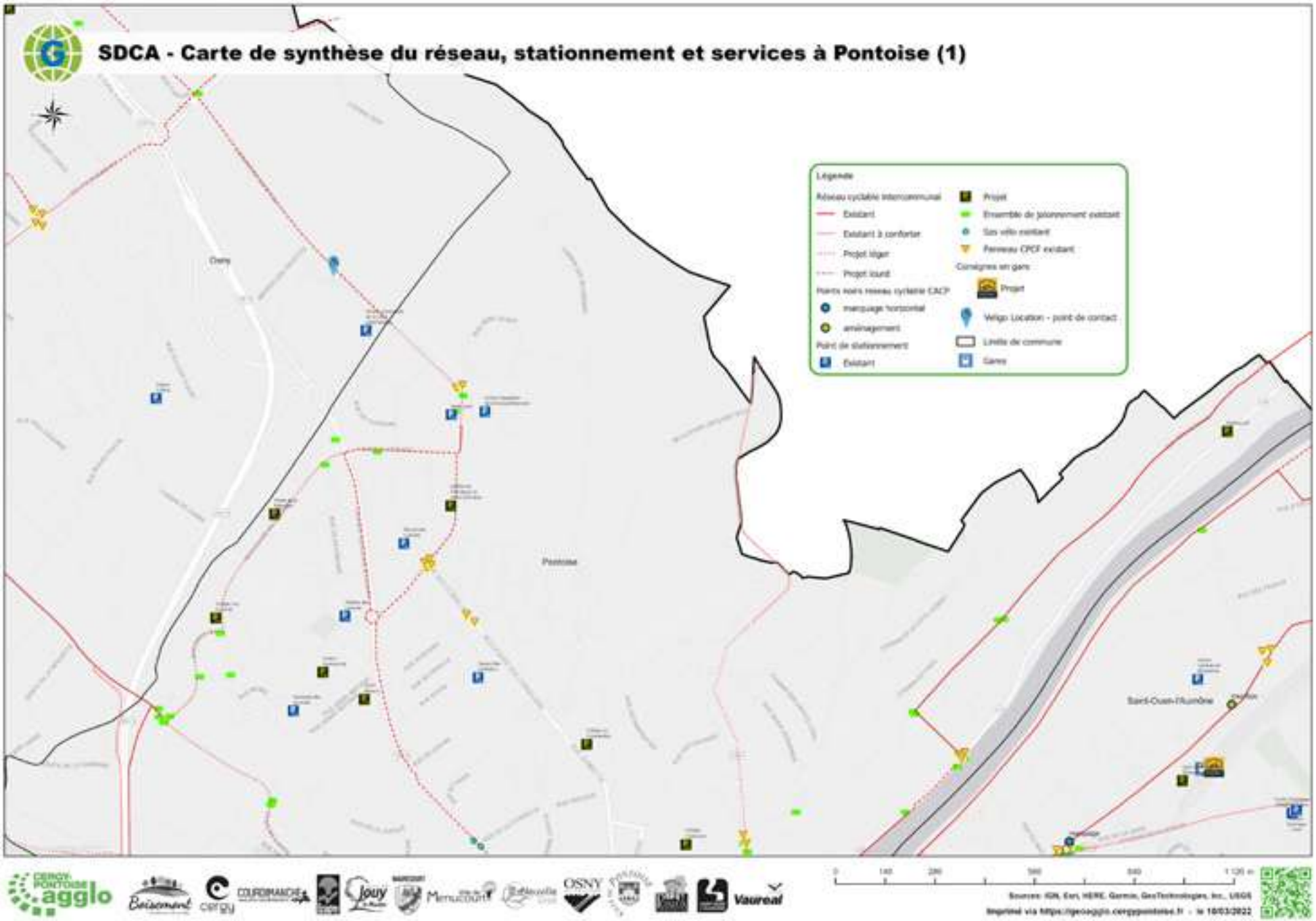


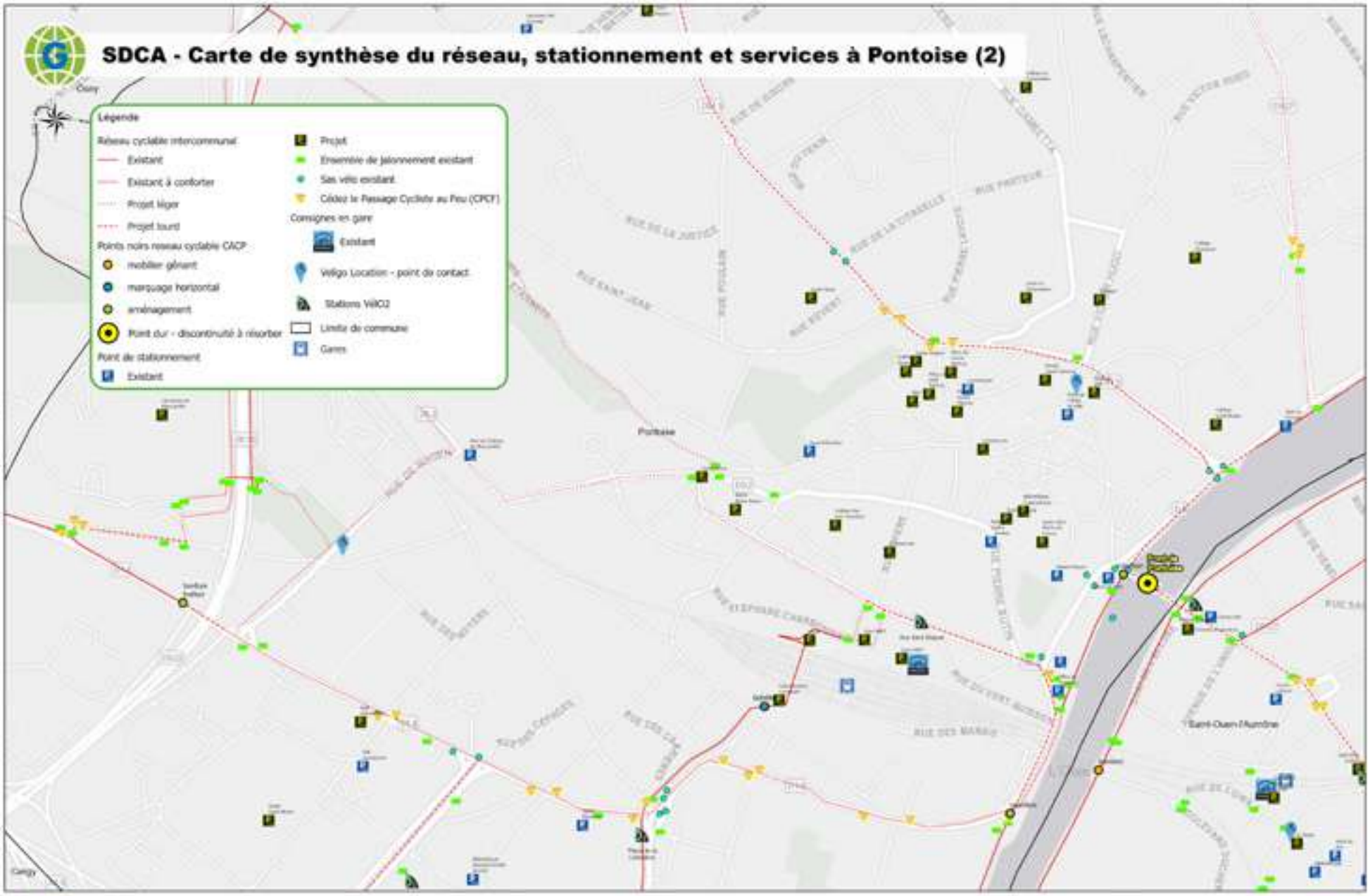
SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Neuville-sur-Oise



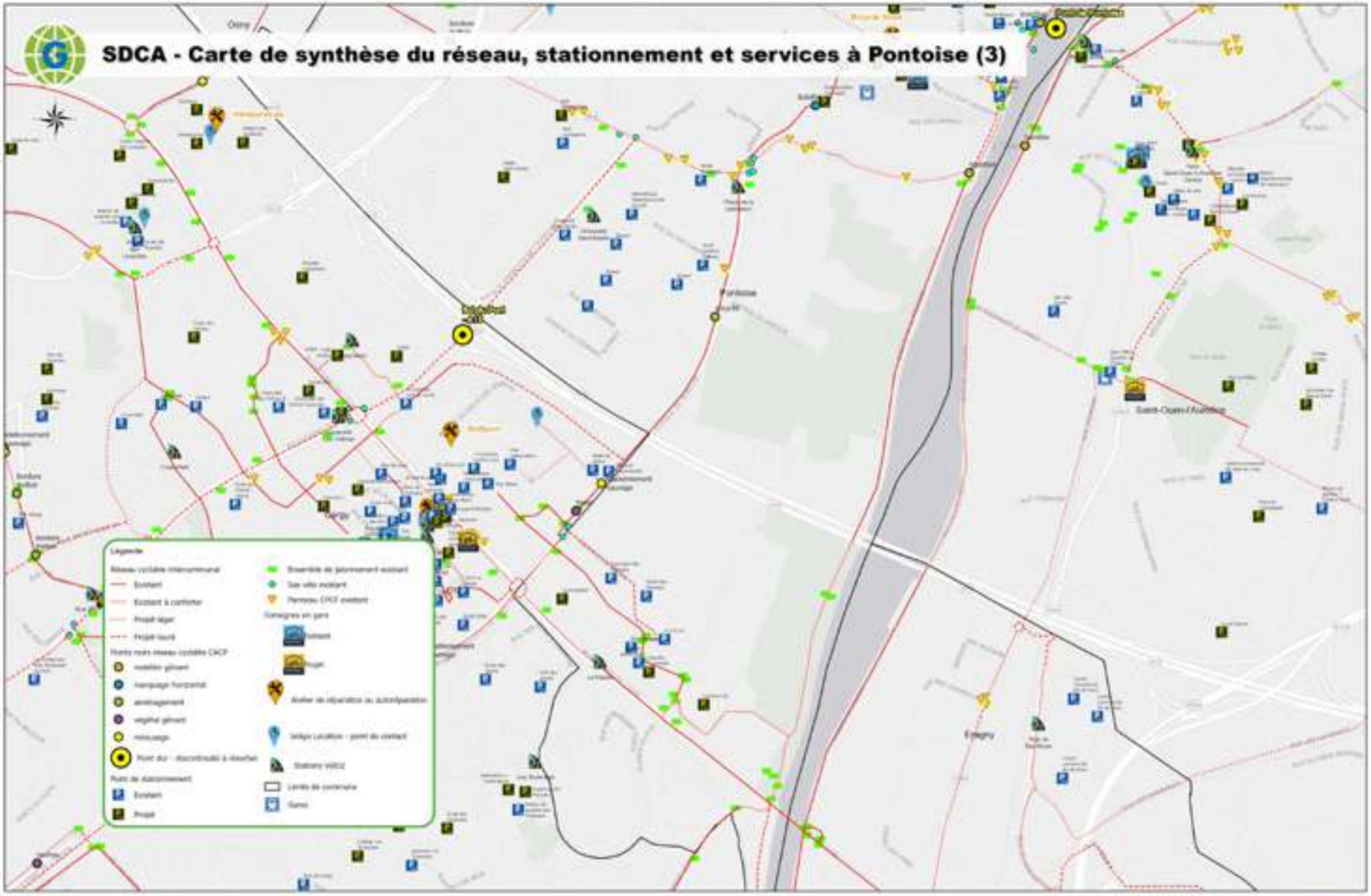
SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Osny




SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Pontoise (1)
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Points noirs réseau cyclable CACP
marquage horizontal
aménagement
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Sas vélo rentant
Panneau CPCF existant
Consignes en gare
Projet
Veligo Location - point de contact
Limite de commune
Gares
Cergy
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
0
140
280
560
840
1 120 m
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 16/03/2022


SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Pontoise (2)
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Points noirs réseau cyclable CACP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
Point dur - discontinuité à résorber
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de jalonnement existant
Sas vélo existant
Cédez le Passage Cycliste au Feu (CPCF)
Consignes en gare
Existant
Véligo Location - point de contact
Stations VélO2
Limite de commune
Gares
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Sources: IGN, Esri, HERE, GarminRE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 21/03/2022

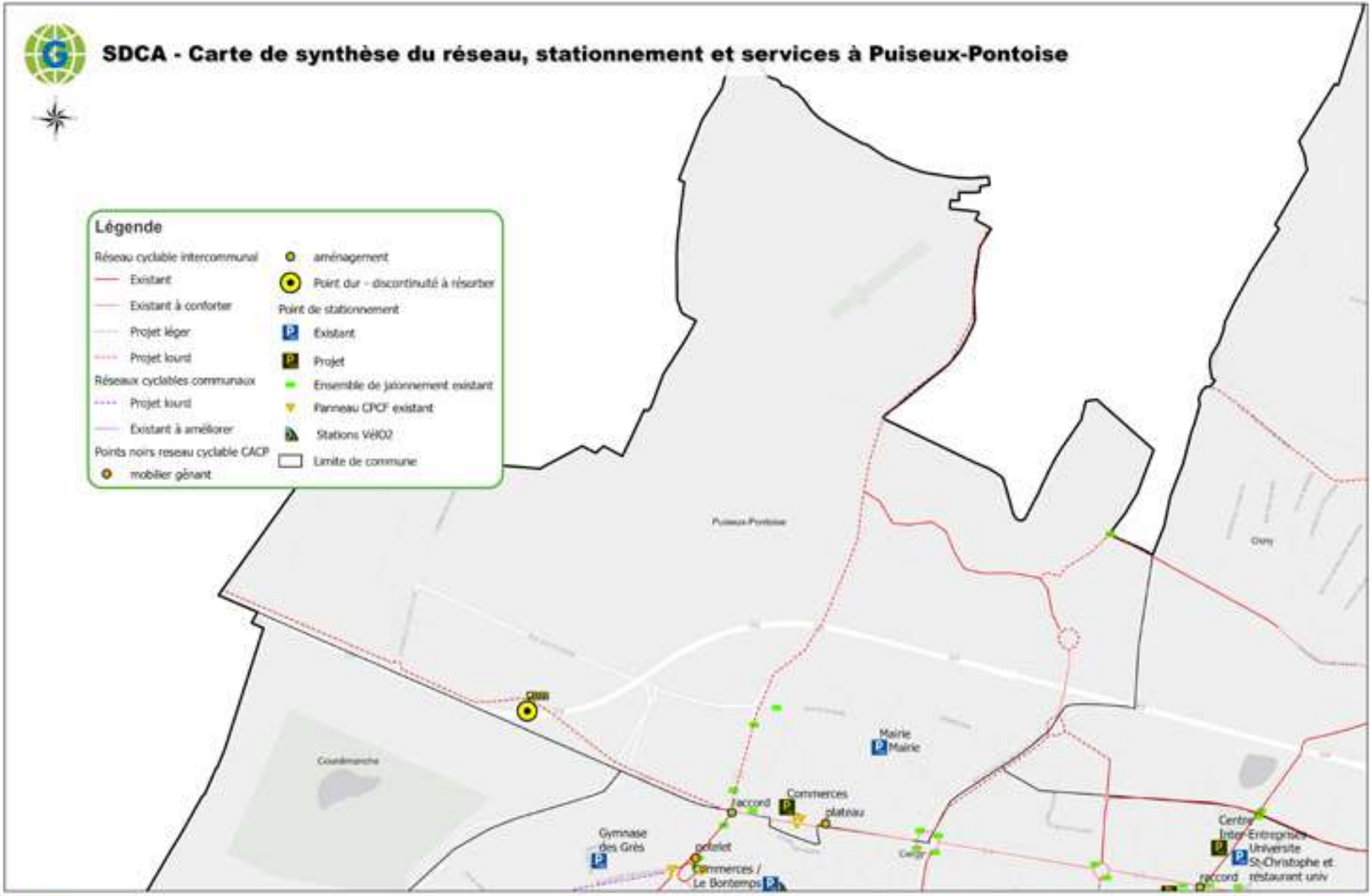
SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Pontoise (3)

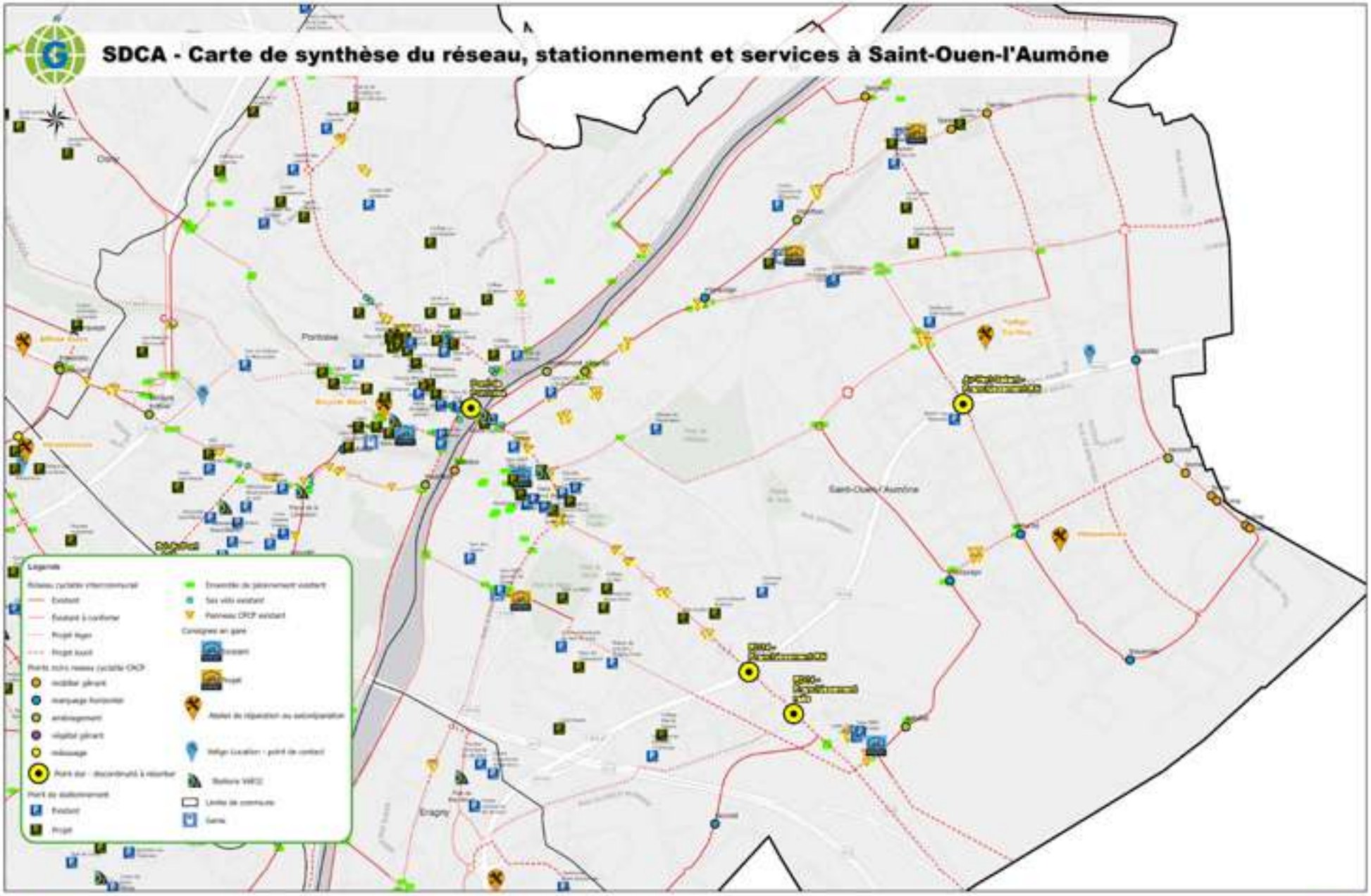


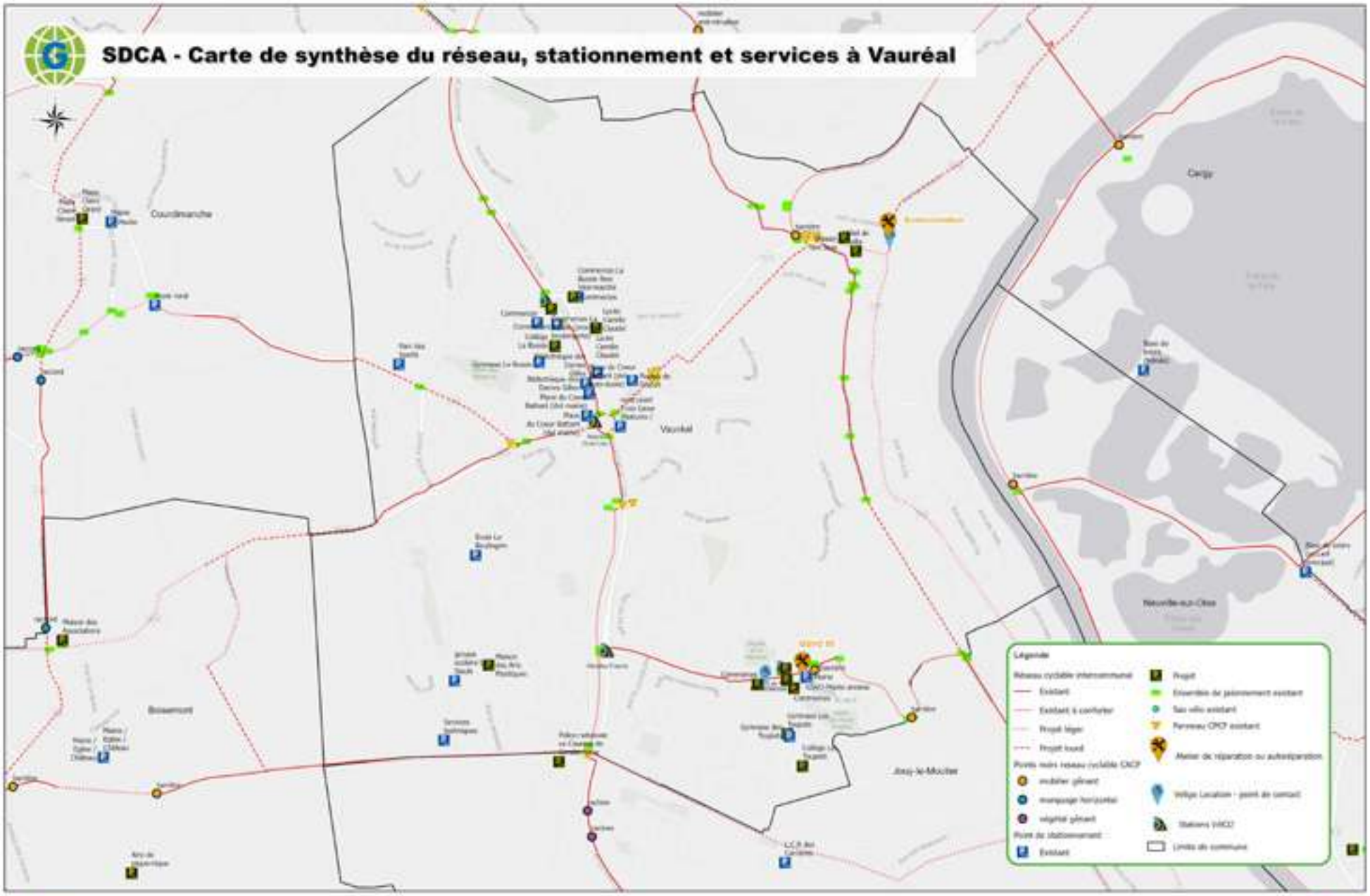
Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS

Imprimé via https://geoaggio.cergypontoise.fr - le 10/03/2022

SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Puiseux-Pontoise




SDCA - Carte de synthèse du réseau, stationnement et services à Saint-Ouen-l'Aumône
Pontoise
Saint-Ouen-l'Aumône
Eragny
Légende
Réseau cyclable intercommunal
Existant
Existant à conforter
Projet léger
Projet lourd
Points noirs réseau cyclable CRCP
mobilier gênant
marquage horizontal
aménagement
végétal gênant
mésusage
Point dur - discontinuité à résorber
Point de stationnement
Existant
Projet
Ensemble de pâtonnement existant
Sas vélo existant
Panneau CRCP existant
Consignes en gare
Existant
Projet
Atelier de réparation ou autoréparation
Vélige Location - point de contact
Stations VAEC
Limite de commune
Gares
Sources: IGN, Esri, HERE, GarmiRE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS
Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 18/03/2022



Sources: IGN, Esri, HERE, Garmin, GeoTechnologies, Inc., USGS

Imprimé via https://geoagglo.cergypontoise.fr - le 10/03/2022

VOLET	ETAT INITIAL (2007)	BILAN (2021)	PRÉCISIONS
Réseau cyclable :	Définitions des enjeux, objectifs stratégiques et axes de travail		42 km d'aménagements réalisés entre 2007 et 2021. Ces aménagements sont variés : créations de pistes, bandes, voies vertes, zone apaisées (zone 30 ou de rencontre), double-sens cyclables, mais aussi le seul jalonnement de routes et chemins peu fréquentés.
Linéaire	76 km	120 km (avant révision)	
Cédez-le passage cycliste au feu	0	286 panneaux sur 97 carrefours à feux (52%)	
Sas-vélo	0	74 branches (sur 20% des carrefours à feux)	
Jalonnement	200 mâts	90 pôles fléchés 1200 panneaux	Communes, gares, pôles administratifs, culturels, équipements communautaires (piscines) ou d'enseignement (Universités)…
Stationnement	80 équipements/polarités desservis	205 équipements ou polarités	Arceaux installés sur l'espace public à l'extérieur des équipements ou pôles
	400 arceaux	900 arceaux (soit 1800 places)	
		7 consignes de stationnement sécurisées en gare	
Services vélos	Pas de services, une étude de définition a été conduite	VélO²	45 stations, 330 vélos disponibles, environ 40 000 locations/an (2020)
		Soutien à Véloservices	En moyenne 30 000€ par an depuis 2010 pour un soutien au chantier d'insertion pour : formation de jeunes éloignés de l'emploi, réparation de vélos, vente de vélos d'occasion, marquage contre le vol, animations…

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE
Hôtel d'agglomération
Parvis de la Préfecture
CS 80309 - 95027 Cergy-Pontoise Cedex
T 01 34 41 42 43 - courrier@cergypontoise.fr

cergypontoise.fr

CERGY-PONTOISE agglo