

Plan Local des Mobilités de la Communauté d'agglomération de Cergy- Pontoise



Préambule

Le Plan Local des Mobilités de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise a vocation à planifier les mobilités d'un territoire regroupant treize communes, à horizon 2030.

Il s'inscrit dans un environnement de plans et stratégies territoriales avec lesquels il doit être cohérent, et qu'il doit pérenniser : le Projet de territoire (2022-2030), le Plan Climat-Air-Energie (2018-2025), le Schéma directeur des mobilités cyclables de la CACP (2022-2030), le SDRIF-e et le Plan des mobilités d'Île-de-France (2024-2030). Il a l'obligation de décliner ce dernier à l'échelle locale, de respecter ses orientations et de faire vivre ses objectifs.

L'élaboration du PLM a été menée dans un processus collaboratif avec l'ensemble des parties prenantes des politiques de mobilités à l'échelle communale, communautaire, départementale et régionale. Une méthodologie de co-conception et de concertation a été déployée pour dessiner les enjeux, orientations et objectifs du Plan Local des Mobilités de la CACP, réunissant les partenaires communaux (villes), territoriaux (CACP), citoyens (associations, Assemblée citoyenne), institutionnels (État, CD95) et régionaux (IDFM).

Le PLM 2025-2030 s'est avant tout appuyé sur le premier Plan local des déplacements de la CACP, conçu pour la période 2016-2020 et prolongé à 2024 pour permettre la finalisation de ses actions et leur bilan ; lui-même déclinant le Plan des déplacements urbains d'Île-de-France (2010-2020), précédant le Plan des mobilités d'Île-de-France qui avait permis à la CACP de formuler une ambition claire pour les déplacements sur son territoire. Le bilan et l'évaluation de ce plan a constitué l'étape initiale de l'élaboration du PLM, et ce afin de capitaliser sur l'ensemble des stratégies et chantiers lancés afin d'inscrire le nouveau plan dans la continuité de l'action communautaire.

L'ensemble de ces itérations a permis d'arrêter quatre orientations :

- *Vis-à-vis des partenaires externes* : porter une **vision affirmée de la mobilité** sur le territoire ;
- *À l'échelle du territoire communautaire* : faire émerger une **feuille de route commune**, afin de coordonner les interventions des différents acteurs en parfaite subsidiarité ;
- *Vis-à-vis des communes* : leur permettre de s'inscrire dans une **dynamique collective et de concrétiser des actions opérationnelles** ;
- *Vis-à-vis des habitants* : impulser de véritables **changements de comportements**.

Table des matières

I. LE PROJET POLITIQUE	6
A. Qu'est-ce que le Plan Local de Mobilité de Cergy-Pontoise ?	6
B. Les enjeux du Plan Local de Mobilité	7
C. Une gouvernance collaborative pour des mobilités partagées	10
II. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MOBILITÉ	11
A. La CACP, polarité centrale du Val-d'Oise	11
1. Le territoire cergypontain : dynamiques et organisation	11
a) Portrait de la population et de sa répartition	11
b) Portrait des actifs et des emplois du territoire	13
c) Portrait des flux de déplacements	13
B. Evolution du territoire : analyse prospective	17
C. Diagnostics thématiques	18
1. L'écomobilité	18
a) Plan de Mobilité Inter-Employeurs	18
b) Challenge mobilité	19
c) La boussole, agence locale de mobilité itinérante	19
d) Plan de déplacement établissements scolaires	19
2. Marchabilité et accessibilité du territoire	19
a) Place de la marche dans les PLU	19
b) Accessibilité des points d'arrêts bus	20
c) Accessibilité des Établissements Recevant du Public	20
d) Analyse de la marchabilité du territoire	21
3. Aménagements en faveur de la pratique cyclable	22
a) Actions déjà engagées sur le territoire	22
b) Aménagements et équipements cyclables	22
c) Services en place	23
d) Projets cyclables	23
4. Offre bus en place	24
a) Infrastructure en place	24
b) Organisation et structuration des lignes	24
5. Offre ferroviaire et gare	26
a) Offres en place sur la CACP	26
b) Usages et fréquentation des gares	26
c) Intermodalité : couverture du territoire	27
d) Intermodalité : focus train et bus en HP	28
e) Services présents en gare	28
6. Covoiturage : offre et pratique	29
7. Réseau viaire de la CACP	30
a) Organisation et usage des voiries	30
b) Circulation des véhicules légers	31
c) Circulation des poids-lourds	32
d) Accidentologie	32
8. Organisation du stationnement des véhicules légers	33
a) Organisation du stationnement sur voirie	33
b) Offre de stationnement proposée dans les ouvrages	34

c) Parking-relais : usages des abonnés -----	34
9. Espaces et activités logistiques-----	35
III. LE PLAN D’ACTION -----	36
A. La structure du plan et son élaboration -----	36
1. La structure du plan-----	36
2. Son élaboration -----	37
B. Actions modales – thématiques-----	37
1. AXE 1 - Accompagner le changement de comportement -----	39
2. AXE 2 - Une agglomération au cœur des mobilités régionales : connectée et accessible à 360° --	60
3. AXE 3 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité -----	87
4. AXE 4 – Conforter la dynamique en faveur de l’usage du vélo -----	97
5. AXE 5 - Poursuivre le développement du réseau de bus et son intermodalité-----	128
6. AXE 6 – Mieux partager la voirie urbaine en organisant et rationalisant l’usage de la voiture individuelle-----	152
7. AXE 7 – Soutenir une activité logistique performante et durable -----	197
C. Initiatives territoriales prioritaires et transversales -----	203
1. Les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie -----	204
2. Le Cœur d’agglomération -----	206
3. L’Hôpital NOVO, le site de Pontoise-----	209
4. Les Parcs d’activités de Saint-Ouen-l’Aumône -----	211
5. Le bassin de l’Hautil -----	212
IV. SYNTHESE DES OBJECTIFS ET ATTENDUS -----	215
A. Par pilote de l’action -----	215
1. Par la Communauté d’Agglomération de Cergy-Pontoise-----	215
2. Par les communes -----	217
3. Par la CACP et les communes-----	217
4. Par la Région Île-de-France -----	217
5. Par Île-de-France Mobilités -----	218
6. Par le Département du Val-d’Oise -----	219
7. Autres partenaires-----	219
a) Direction des routes d’Île-de-France -----	219
b) Office de Tourisme de Cergy-Pontoise -----	219
c) CY Campus-----	219
d) Lacroix Savac -----	220
e) SNCF-----	220
f) Région Hauts-de-France -----	220
B. Par responsable de mise en œuvre -----	221
1. Par la Communauté d’Agglomération de Cergy-Pontoise-----	221
2. Par les communes -----	224
3. Par la Région Île-de-France -----	226
4. Par Île-de-France Mobilités -----	227
5. Par le Département du Val-d’Oise -----	229
6. Par les autres partenaires-----	230
a) Direction des routes d’Île-de-France -----	230
b) Office de tourisme de Cergy-Pontoise -----	230
c) CY Campus-----	230
d) Opérateurs de bus -----	231

e)	SNCF-----	231
f)	Région Hauts-de-France -----	231
g)	Voies navigables de France -----	232
h)	Ile de Loisirs de Cergy-Pontoise -----	232
C.	Par typologie de mesures -----	233
V.	CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE-----	242
VI.	ANIMATION DU PLM -----	251
A.	Un outil de pilotage : l'observatoire des mobilités de Cergy-Pontoise -----	251
1.	Le tableau de bord de suivi des actions -----	252
2.	Les tableaux de bord des mobilités -----	252
B.	Animation et suivi du PLM -----	254
1.	Définition du suivi du PLM -----	255
2.	Evaluation via les indicateurs de suivi-----	256
VII.	GLOSSAIRE DES SIGLES-----	267

I. LE PROJET POLITIQUE

A. QU'EST-CE QUE LE PLAN LOCAL DE MOBILITE DE CERGY-PONTOISE ?

Le Plan Local de Mobilité (PLM) de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, prévu pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et renforcer l'attractivité du territoire d'ici 2030, inscrit notre agglomération sur la voie de la neutralité carbone à l'horizon 2050. En ligne avec les engagements stratégiques de la Région (SDRIF-E et le Plan des mobilités en Ile-de-France), ce plan cherche à mobiliser les dynamiques permettant à l'Etat, à la Région, au Département du Val d'Oise, et autres acteurs de soutenir Cergy-Pontoise dans le développement durable de ses fonctions métropolitaines par l'amélioration quantitative et qualitative de l'accessibilité du territoire et la transition vers une mobilité moins carbonée.

À l'échelle locale, le PLM répond aux spécificités de l'agglomération de Cergy-Pontoise, un pôle métropolitain structurant participant activement à l'attractivité et au rayonnement de la région capitale, marqué par la diversité de ses pôles d'attractivité et ses contrastes territoriaux : cœur dense, bourgs anciens, et zones péri-rurales. Le plan vise à développer des alternatives à la voiture individuelle, avec des objectifs de réduction des déplacements en véhicule personnel et une hausse de la part modale des transports collectifs, du vélo et de la marche. L'ambition est de construire une "ville pour tous", en favorisant l'accessibilité, l'inclusion et la qualité des offres de transport pour répondre aux besoins quotidiens, tant des résidents que des actifs et des visiteurs, tout en améliorant l'attractivité économique du territoire.

Structurant pour notre développement, ce plan engage collectivités, partenaires locaux, opérateurs de transport et usagers dans une action collective pour une mobilité adaptée aux défis spécifiques de notre territoire avec une forte ambition sur la meilleure collaboration et une responsabilisation accrue (meilleur engagement à la réalisation des actions) de tous les acteurs.

Une approche structurée pour faire évoluer notablement les modes de déplacements vers une mobilité moins carbonée

Avec 35% des émissions directes, le transport est en 2021 est l'un des postes le plus émetteur du bilan carbone du territoire avec 320 000 teqCO₂. Les transports collectifs et actifs restent les modes le moins impactant comparativement au mode de déplacement autosoliste. Si 22% de la population utilisent les transports en commun, la majeure partie de la population Cergypontaine dispose pourtant d'une bonne accessibilité à les utiliser.

Une réponse multimodale et systémique a guidé l'élaboration du PLM en proposant des actions adaptées au territoire visant à réduire les déplacements, permettre de se reporter sur des modes actifs et collectifs et agir sur la motorisation des véhicules.

Ses ambitions en termes de réduction d'émissions carbone sont en cohérence avec les objectifs climats déclinés dans notre PCAET territorial qui sera aussi mis en révision dans une démarche conjointe avec la révision engagée du SCoT : vers un SCoT-AEC.

Comment avons-nous construit le PLM ?

La démarche de diagnostic et d'élaboration du Plan local des mobilités a abouti en mars 2024 à la formulation de quatre ambitions pour guider les mobilités du territoire :

- Décarboner les mobilités et engager le territoire dans les multiples transitions ;

- Accompagner la dynamique de croissance et anticiper les besoins associés ;
- Faire évoluer les comportements des usagers, en valorisant l'offre existante et en améliorant les parcours usagers et en les sensibilisant aux enjeux ;
- Construire « la ville pour tous » (accessibilité, desserte) et « le territoire pour tous » (résorber les coupures, assurer les liens Est-Ouest et urbains-ruraux, maillage des centres-villes).

Un territoire stratégiquement situé et une attractivité à préserver au cœur de la dynamique francilienne

Le maillage territorial de Cergy-Pontoise et son accessibilité dans la région Île-de-France via les lignes RER, les lignes de train, le bus interurbain et les voies routières constituent un atout pour l'attractivité de l'agglomération. Cependant, cette connectivité soulève des enjeux importants : 50 % des salariés de Cergy-Pontoise résident hors du territoire, et 50 % des habitants actifs travaillent en dehors de l'agglomération. Ce modèle d'échanges a été modifié par la crise sanitaire, marquée par une hausse du télétravail et de nouveaux usages de mobilité. Le plan prend en compte ces évolutions pour adapter ses infrastructures et répondre aux nouveaux besoins : développement de pôles universitaires, amélioration de la desserte des zones d'activité, et renforcement des mobilités alternatives. En tant que pôle majeur au nord-ouest de l'Île-de-France, Cergy-Pontoise concentre population, emplois et services dans une interaction forte avec les territoires voisins (Oise, l'Eure, et l'Île-de-France). Le territoire de Cergy-Pontoise, pôle économique et résidentiel au nord-ouest de la région, présente une complexité urbaine avec son cœur d'agglomération dense et ses zones péri-urbaines moins peuplées mais bien dotées en équipements.

Un pôle métropolitain structurant participant activement à l'attractivité et au rayonnement de la région capitale

Avec 216 000 habitants et 11 000 entreprises et plus de 90 000 emplois, Cergy Pontoise représente 1,7% de la population régionale et son parc immobilier d'entreprise 2,7% du parc francilien

Un taux d'emplois par actifs (99,5) proche de la moyenne régionale (105,2)

42 % des habitants actifs du territoire y travaillent

Une forte connexion à la dynamique métropolitaine : 59% des habitants actifs qui travaillent hors Cergy Pontoise vont à Paris et sur les territoires de la Métropole

Une attractivité interrégionale : le territoire attire des travailleurs des régions voisines (21% des salariés du territoire), soulignant l'importance de solutions de transport diversifiées et accessibles.

B. LES ENJEUX DU PLAN LOCAL DE MOBILITE

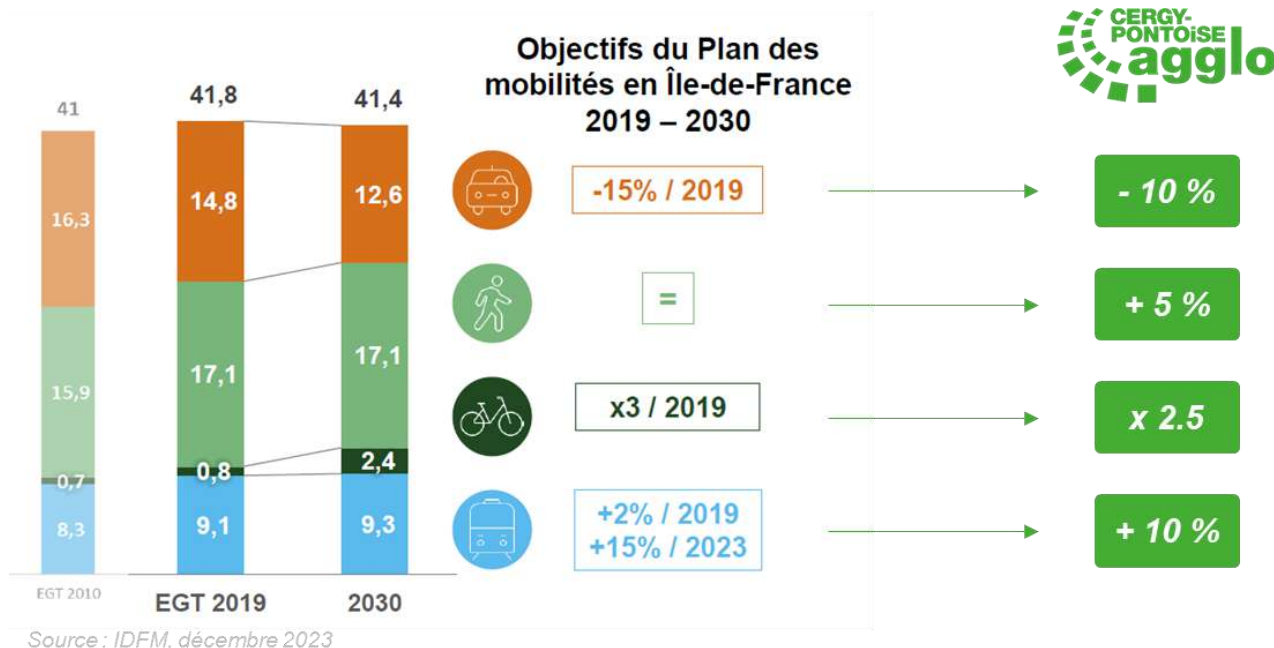
Ces enjeux répondent à une vision intégrée de la mobilité pour Cergy-Pontoise et aux défis liés à un pôle métropolitain structurant participant activement à l'attractivité et au rayonnement de la région capitale. Notre agglomération, marquée par une forte dynamique de croissance démographique et une population jeune, exige une approche unique pour répondre à l'augmentation prévue des déplacements :

1. **Anticiper la dynamique démographique, économique et de l'enseignement supérieur**
La population de l'agglomération, en croissance avec une projection de 20 000 habitants supplémentaires d'ici 2028 (7 800 nouveaux logements, dont les trois quarts concentrés sur Cergy), générera 80 000 déplacements quotidiens supplémentaires. Cette évolution démographique appelle une intensification des transports locaux et de connexions régionales pour réduire la dépendance automobile
2. **Assumer et renforcer la place de Cergy-Pontoise dans le système métropolitain**
Positionner Cergy-Pontoise, siège de la préfecture du Val d'Oise, comme un territoire attractif et accessible. L'agglomération doit assurer une visibilité et une attractivité pérenne au sein aux évolutions régionales, en adaptant ses infrastructures pour soutenir la compétitivité et répondre aux enjeux métropolitains, tout en se différenciant de manière stratégique.
3. **Répondre aux besoins spécifiques de mobilité des résidents, actifs et visiteurs**
Proposer des solutions de mobilité décarbonnées et adaptées aux divers profils d'usagers, en tenant compte de la dynamique haussière des déplacements, en particulier pour les jeunes actifs et étudiants. Ces solutions devront être ajustées aux horaires et contextes de fréquentation (soirée, week-ends, zones à plus faible densité) afin de garantir une réponse adéquate aux besoins quotidiens des résidents et des visiteurs.
4. **Assurer une accessibilité et une sécurité pour tous, au quotidien**
Promouvoir le droit à la mobilité en garantissant un accès équitable aux transports collectifs et aux mobilités actives, en particulier dans un contexte de risque de dégradation de l'accessibilité relative. Il s'agira de renforcer les infrastructures pour éviter un recul de la connexion régionale et préserver l'attractivité du territoire face aux transformations de l'offre de transport en Île-de-France.
5. **Repenser la logistique urbaine avec une réduction de l'empreinte environnementale**
Soutenir une logistique urbaine durable, en particulier pour le dernier kilomètre, afin de limiter les nuisances environnementales liées au transport de marchandises, en lien avec les besoins croissants en stationnement et points de collecte. La CACP devra prévenir les effets de report d'activité logistique depuis la Métropole du Grand Paris.
6. **Préserver la qualité de vie et la santé des habitants**
Agir sur le report modal permet aussi des co-bénéfices sur la santé avec une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, au bruit ; l'aménagement et le partage de l'espace public pour permettre l'introduction d'autres modes de déplacement permet aussi de végétaliser et réduire les îlots de chaleur.
7. **Assurer une cohérence, une coordination et une efficacité accrue des politiques de mobilité entre tous les acteurs**
Favoriser l'interconnexion entre les différents modes de transport pour faciliter l'intermodalité et optimiser l'organisation des flux de mobilité internes et externes, en particulier au niveau des pôles d'échanges et des infrastructures routières.

Les objectifs de parts modales du PLM adaptés au territoire

- Une baisse de 10 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.
- L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs de 10 %.
- La mise en place d'un plan marche avec une hausse de la part modale de +5 % pour les piétons.
- Une multiplication par 2,5 de la part des déplacements à vélo d'ici 2030.
- Une part de véhicules électriques en augmentation de 20 % dans le parc automobile. Ces initiatives visent également à promouvoir la logistique durable et à développer le covoiturage, avec un focus particulier sur la logistique du dernier kilomètre. Ce plan entend,

à travers ces actions, intégrer l'usage des nouvelles mobilités tout en renforçant la cohérence des offres de transports, pour un impact durable sur l'environnement et la qualité de vie.



Concrètement, le PLM c'est 7 axes et 5 initiatives territoriales pour les mobilités de demain

Les axes stratégiques de notre plan d'action s'articulent autour de 7 axes majeurs et de 5 initiatives territoriales identifiées, à la fois emblèmes et traductions locales des ambitions territoriales pour les mobilités.

Axes majeurs :

- 1- Accompagner le changement de comportement
- 2 – Une agglomération au cœur des mobilités régionales : connectée et accessible à 360°
- 3 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité
- 4 - Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo
- 5 - Poursuivre le développement du réseau de bus et son intermodalité
- 6 - Mieux partager la voirie urbaine en organisant et rationalisant l'usage de la voiture individuelle
- 7 - Soutenir une activité logistique performante et durable

Des objets territoriaux font également partie du plan d'actions du PLM. Un objet territorial désigne un ensemble ou une entité qui est lié à un territoire spécifique, il est lié à un périmètre géographique. Il implique des enjeux économiques, environnementaux et sociaux. Il présente différentes échelles et acteurs à prendre en compte. En résumé, un objet territorial est une composante clé qui façonne et interagit avec l'espace géographique dans lequel il s'inscrit, jouant un rôle fondamental dans l'organisation et le développement du territoire.

La CACP a défini 5 objets territoriaux nécessitant de travailler en mode projet :

- Les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie
- L'Hôpital de Pontoise
- Les Parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône
- Le Cœur d'agglomération
- Le bassin de l'Hautil

C. **UNE GOUVERNANCE COLLABORATIVE POUR DES MOBILITES PARTAGEES**

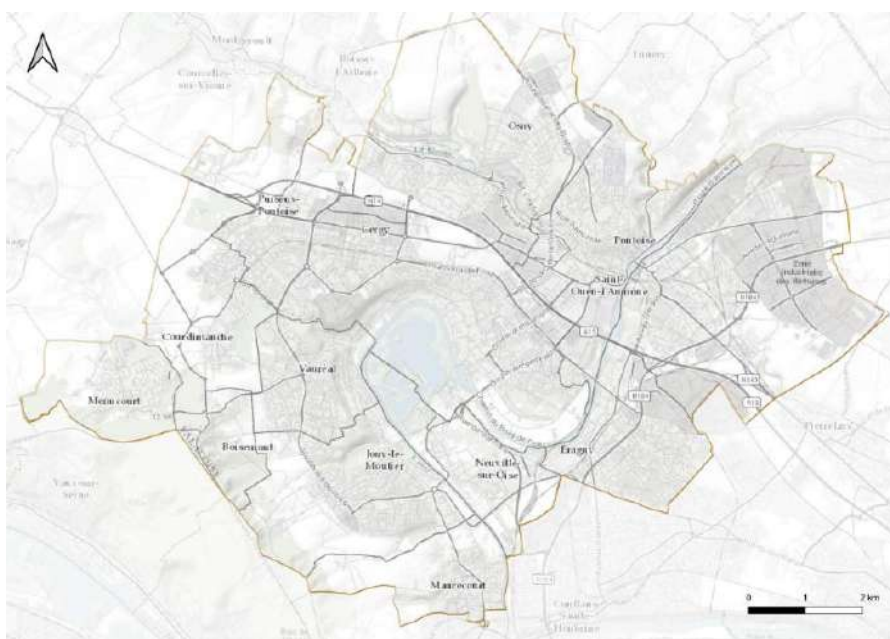
Le PLM s'est construit grâce à une large concertation avec les acteurs locaux, les usagers et les partenaires institutionnels, et intègre les orientations du SDRIF-e et du Plan des Mobilités en Ile-de-France. La gouvernance se veut inclusive, impliquant tous les acteurs de la mobilité et les citoyens, avec un suivi et des évaluations réguliers. L'objectif est de garantir une coordination efficace entre les autorités locales et les communes, en faveur d'un projet de territoire dynamique et respectueux de l'environnement. Grâce à cet effort collectif, Cergy-Pontoise ambitionne de devenir un modèle de mobilité durable et inclusive, où chaque habitant trouve sa place dans une agglomération connectée et solidaire.

II. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC MOBILITÉ

A. LA CACP, POLARITÉ CENTRALE DU VAL-D'OISE

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise se situe dans le département du Val-d'Oise (95) au nord-ouest de la région Île-de-France. La CACP se situe à l'interface entre le territoire du Vexin plus rural, l'autre partie du département beaucoup plus urbanisé et à la lisière avec les Yvelines. Les régions de la Normandie et des Hauts-de-France sont situées à proximité : la CACP est un carrefour entre ces espaces. Son positionnement est donc stratégique.

La CACP est l'un des principaux pôles du département, composé de 13 communes (84 km²) dont la population forme la troisième intercommunalité. L'agglomération a la particularité d'être étendue à la fois sur les départements du Val-d'Oise et des Yvelines (Maurecourt).

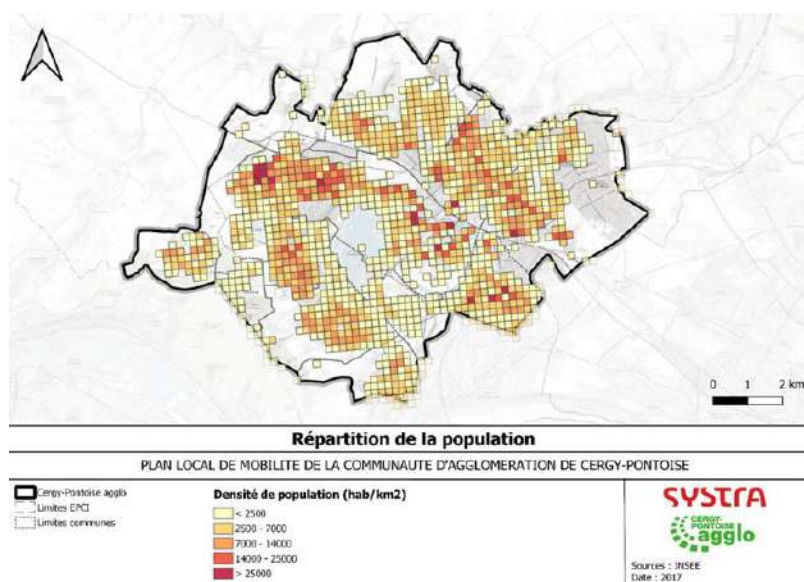


1. Le territoire cergy-pontain : dynamiques et organisation

a) Portrait de la population et de sa répartition

La CACP compte 214 000 habitants (2 539 habitants/km²). La population est concentrée autour des axes de transports (lignes SNCF et voiries structurantes) avec, en lisière, des poches résidentielles moins densément peuplées. En bordure du territoire, les communes sont plus rurales et faiblement peuplées.

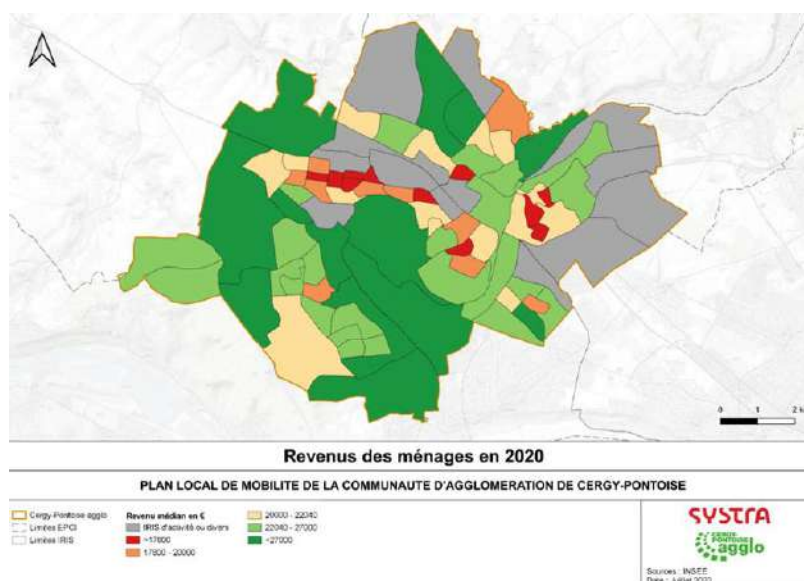
Les communes de Cergy, Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône concentrent, en 2020, 58% de l'ensemble de la population. Le centre et le nord de Cergy-Pontoise sont donc des espaces fortement peuplés qui concentrent les enjeux de mobilité des personnes y résidant.



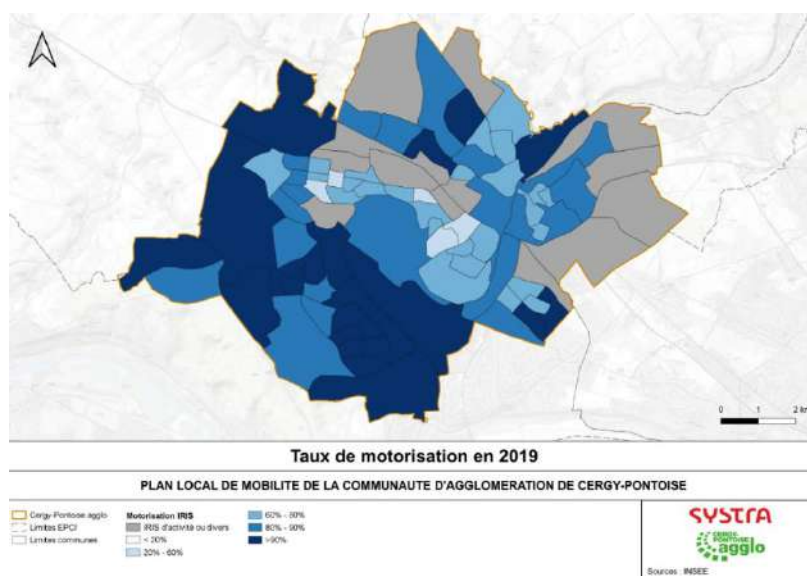
Sur la période 2009 – 2020 la population de l’agglomération a augmenté de 10%, soit bien plus que l’évolution de la région Île-de-France (+4,6%). Les taux de croissance de la population les plus importants (période 2009 – 2020) concernent les communes de Neuville-sur-Oise (+29,5%), Puisseux-Pontoise (+20,7%) et Cergy (+18,4%).

Le territoire cergypontain est principalement habité par une population jeune : la tranche 0 – 44 ans représente 66% de la population, soit 141 996 habitants. Néanmoins, les populations les plus âgées sont celles aux taux de croissance les plus importants : +62% pour la tranche 60-74 ans et +39% pour la tranche 75 ans et plus, par rapport à 2009.

L’habitat sur le territoire est organisé de deux manières, présentant de fortes disparités spatiales : espace central dense, urbanisé, au cœur du territoire où résident des ménages aux revenus les moins élevés (inférieurs à 22 310 €/an). À l’inverse, les communes « périurbaines » concentrent des populations plus diplômées aux revenus plus importants (supérieurs à 22 000 €/an).



La logique de répartition spatiale de la population est liée aux revenus des ménages et aux moyens financiers d’acquisition de véhicules personnels motorisés. Les foyers les plus modestes sont très peu équipés et vivent proche du réseau de transports en commun. À l’inverse, les foyers les plus aisés disposent d’un parc automobile plus conséquent et éloignés des transports en commun.



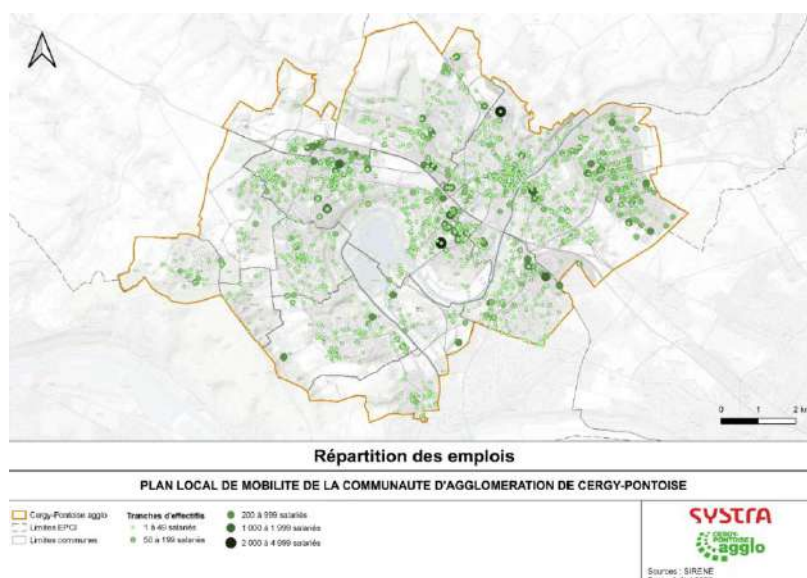
b) Portrait des actifs et des emplois du territoire

Le territoire de la CACP compte en 2020 93 452 actifs, en hausse de +2% par rapport à 2009. Les communes de Cergy, Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône concentrent 57% de ces actifs : ces territoires sont des générateurs de flux de déplacements.

Les communes où le taux d'évolution des actifs, entre 2009 et 2020, est le plus important sont Puiseux-Pontoise (+21,1%), Neuville-sur-Oise (+20,7%) et Boiesmont (+19,1%).

Les 92 962 emplois répartis sur le territoire se concentrent à 73% sur les communes de Cergy (présence d'équipements publics et d'enseignements), Pontoise (hôpital) et Saint-Ouen-l'Aumône (zones logistiques).

Ces trois communes sont concentratrices à la fois de population, d'emplois et d'actifs.



c) Portait des flux de déplacements

Flux de déplacements domicile-travail

Les flux de déplacements domicile-travail sont principalement réalisés en voiture (52,5%) et en transports en commun (37,5%). La part de la marche (5%) et des vélos (1,1%) sont très minoritaires. À titre de comparaison, la voiture est moins utilisée que dans le reste du département. La part des transports en commun y est plus élevée.

Flux domicile-travail : flux entrants et sortants

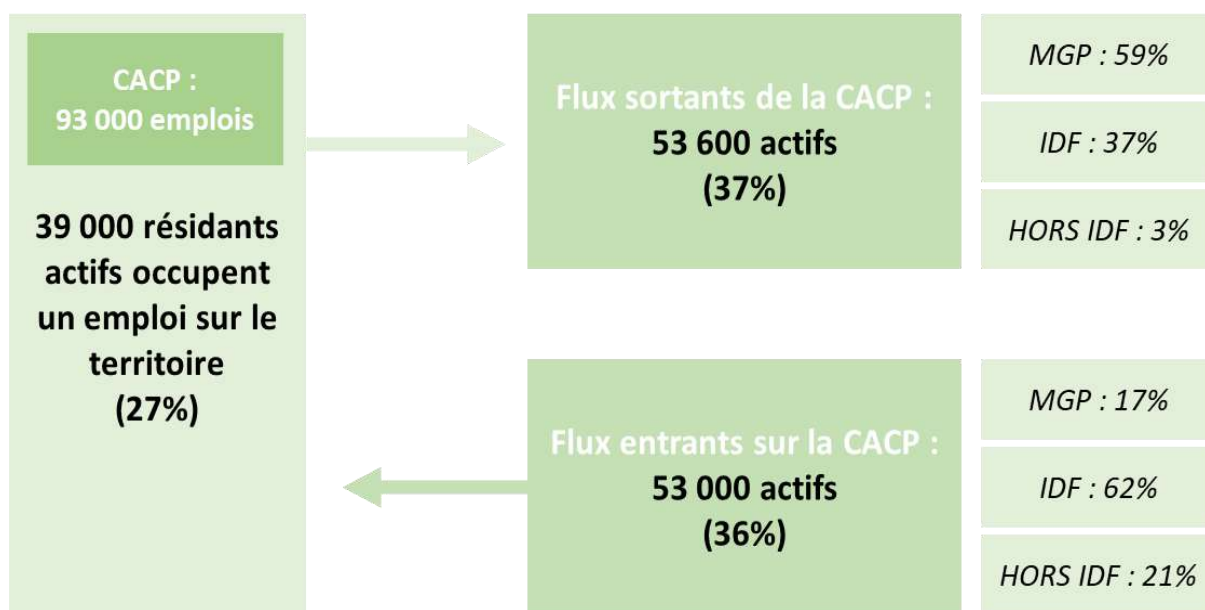
Les flux de déplacements professionnels du territoire sont composés à la fois par ceux des habitants de la CACP qui y vivent et y travaillent (27%), d'habitants de l'agglomération qui vont travailler à l'extérieur (37%) et par des flux de non-résidents qui viennent travailler dans la CACP (36%).

En 2019, le territoire compte 146 000 flux de déplacements domicile-travail, repartis de la manière suivante :

- 39 000 actifs résident et travaillent à Cergy-Pontoise. La moitié vit et travaille dans la même commune et l'autre moitié travaille dans une autre commune que celle de résidence.
- 53 600 actifs résidents du territoire vont travailler à l'extérieur de Cergy-Pontoise, dont plus de la moitié en direction de la Métropole du Grand-Paris, notamment à Paris et à la Défense. L'autre partie des flux se rend vers des communes de l'Île-de-France (37%) et une faible part en dehors de l'Île-de-France (3%).
- 53 000 actifs extérieurs à l'agglomération se rendent à Cergy-Pontoise. Ces flux ont d'abord pour origine l'Île-de-France (62%) et près d'une personne sur deux vit dans le Val-d'Oise (95). Les autres flux sont en provenance de territoires hors Île-de-France (21%) et 17% viennent de la Métropole du Grand-Paris.

Flux de déplacements domicile-travail

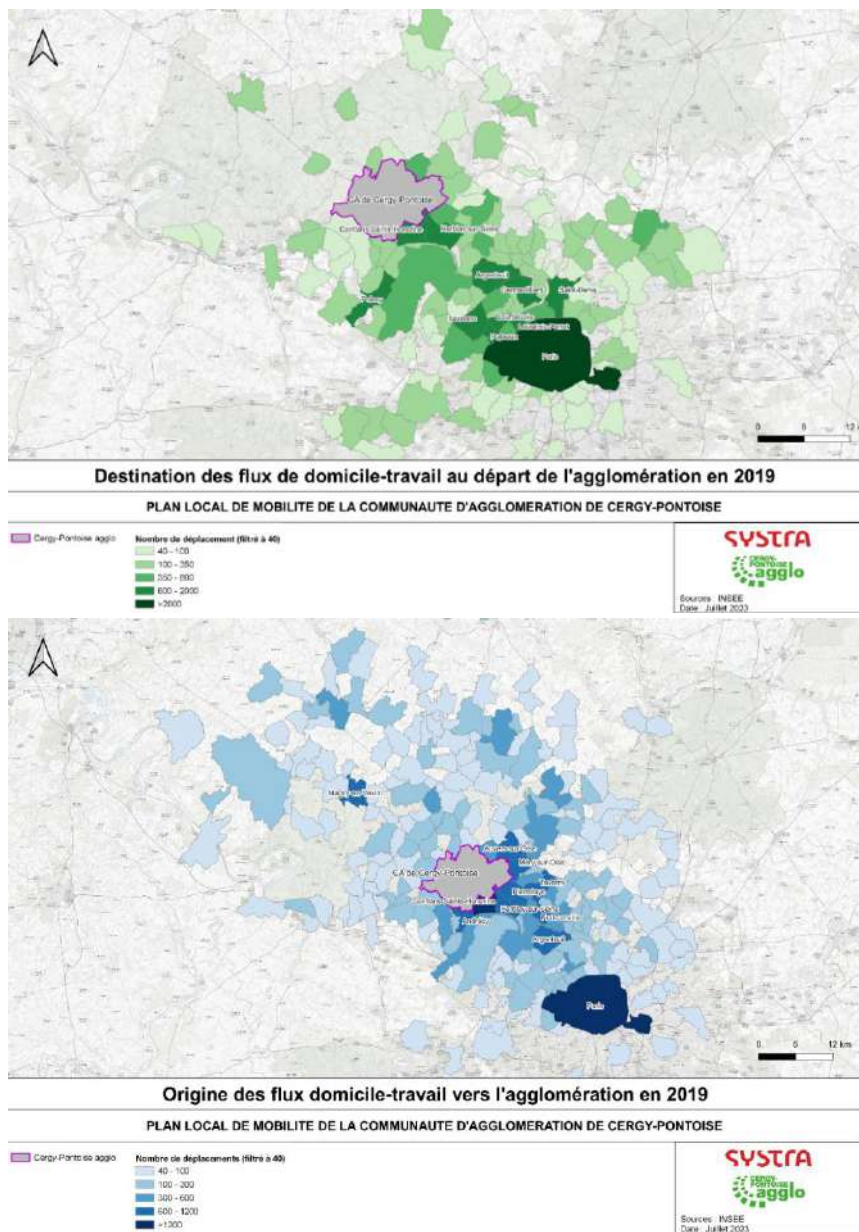
Données Insee MOB PRO 2019



Le territoire reçoit autant d'actifs qu'il en émet : il ne présente pas de déséquilibre dans son taux d'actifs.

Les flux au départ de la CACP se rendent principalement vers Paris, la Défense et les communes limitrophes (Herblay-sur-Seine, Conflans-Sainte-Honorine et Poissy).

Les flux entrants à Cergy-Pontoise proviennent d'une part de Paris, mais principalement des communes limitrophes à la CACP et au-delà du territoire, au nord et à l'ouest, du Vexin et des régions limitrophes. Ces actifs se rendent principalement vers Cergy (36%), Saint-Ouen-l'Aumône (25%) et Pontoise (15%).



Flux intra et intercommunaux

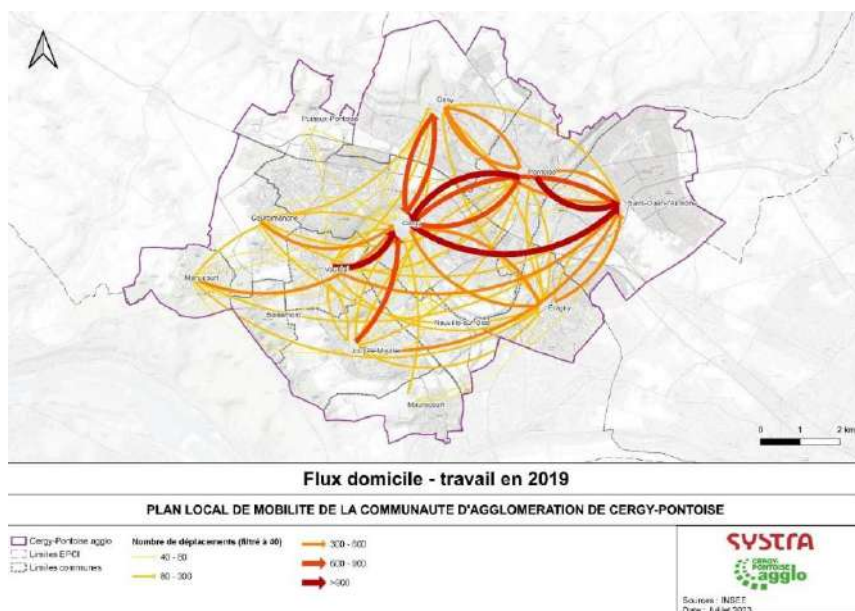
Deux autres typologies de flux d'actifs sont observées, pour les cergypontains vivants et travaillant sur le territoire :

- Les actifs résidant et travaillant sur leur commune de domiciliation ;
- Les actifs résidant et travaillant sur une autre commune.

Les flux intra-communaux concentrent principalement les villes de Cergy (37%), Pontoise (19%) et Saint-Ouen-l'Aumône (14%). Sur l'ensemble des flux de déplacements internes à une commune, 70% des déplacements sont réalisés sur ces trois communes.

Pour les flux intercommunaux, soit 49% de l'ensemble des flux, les principaux lieux de destinations sont Cergy (21%), Pontoise (16%) et Vauréal (11%).

On constate une nouvelle fois que le cœur d'agglomération est au centre des flux de mobilités et donc le support d'une pluralité de besoins et de motifs de déplacements.

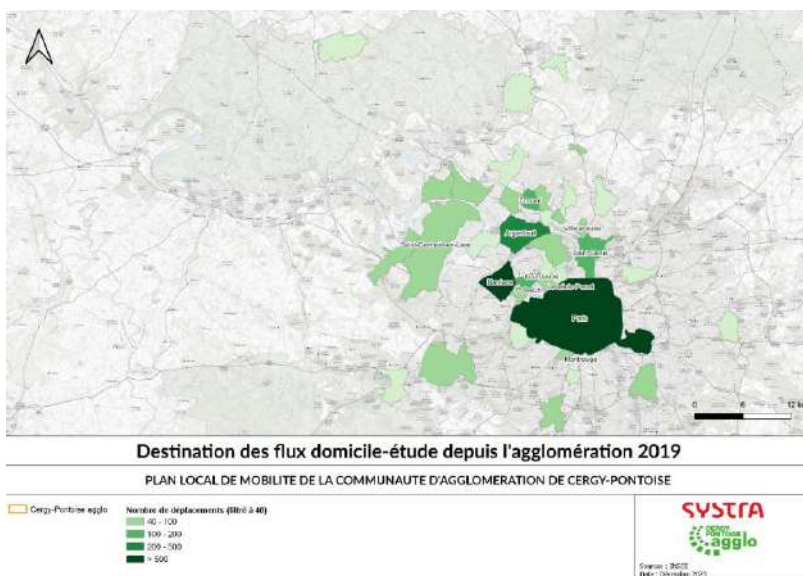


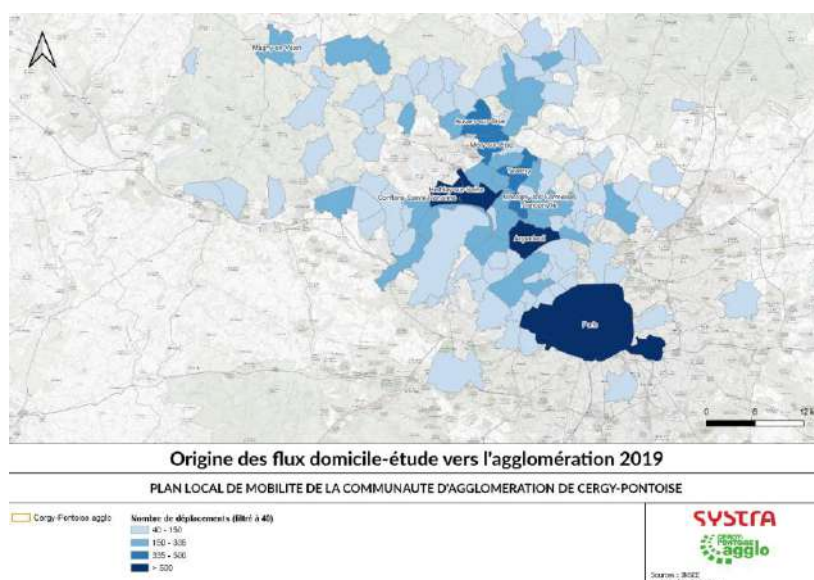
Flux de déplacements domicile-étude

Les étudiants du territoire sont à 57% originaires du département du Val-d'Oise, dont 32% résident à Cergy-Pontoise : cela signifie qu'un étudiant sur trois vit et étudie sur le même territoire en semaine, y compris le week-end.

Les données INSEE, complétant celles du plan de mobilité campus, montrent des grandes tendances de déplacements :

- Les principaux lieux de destination des étudiants sont Paris et la Défense, soit la Métropole du Grand Paris ;
- Les principaux lieux d'origine des étudiants sont Paris, Argenteuil et les communes limitrophes à l'agglomération.





B. EVOLUTION DU TERRITOIRE : ANALYSE PROSPECTIVE

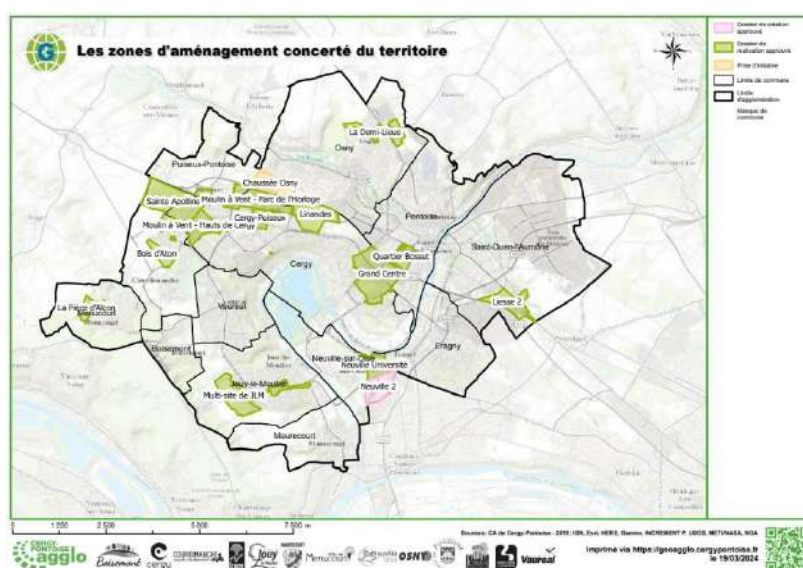
La CACP va continuer à évoluer dans les prochaines années en raison des futurs aménagements prévus sur le territoire. A raison, en moyenne, de 3.7 déplacements/jour¹, on peut estimer à horizon 2028 que les futurs habitants de la CACP généreront 60 000 déplacements supplémentaires par jour, soit une évolution de plus de 10% des flux déjà présents sur le territoire.

Ces futurs flux n'intègrent pas ceux traversant le territoire pour se rendre vers d'autres centralités, qui elles aussi pourraient croître.

Des projets de Zones d'Aménagement Concertées sont déjà lancés dans différentes communes, pour des projets de logements, d'activités, d'équipements et lieux universitaires, avec à terme 15 000 nouveaux habitants, dont environ 10 000 habitants sont attendus dans le Grand-Centre.

Des zones d'activité sont prévues, venant accentuer à la fois les flux domicile-travail et ceux liés aux activités logistiques.

Le campus va croître avec les projets déjà identifiés (Campus international de Cergy-Pontoise), projetant une hausse de + 10 000 étudiants supplémentaires d'ici 10 ans.



¹ La nouvelle enquête globale transport - Présentation des résultats de l'EGT H2020

C. DIAGNOSTICS THEMATIOUES

1. L'écomobilité

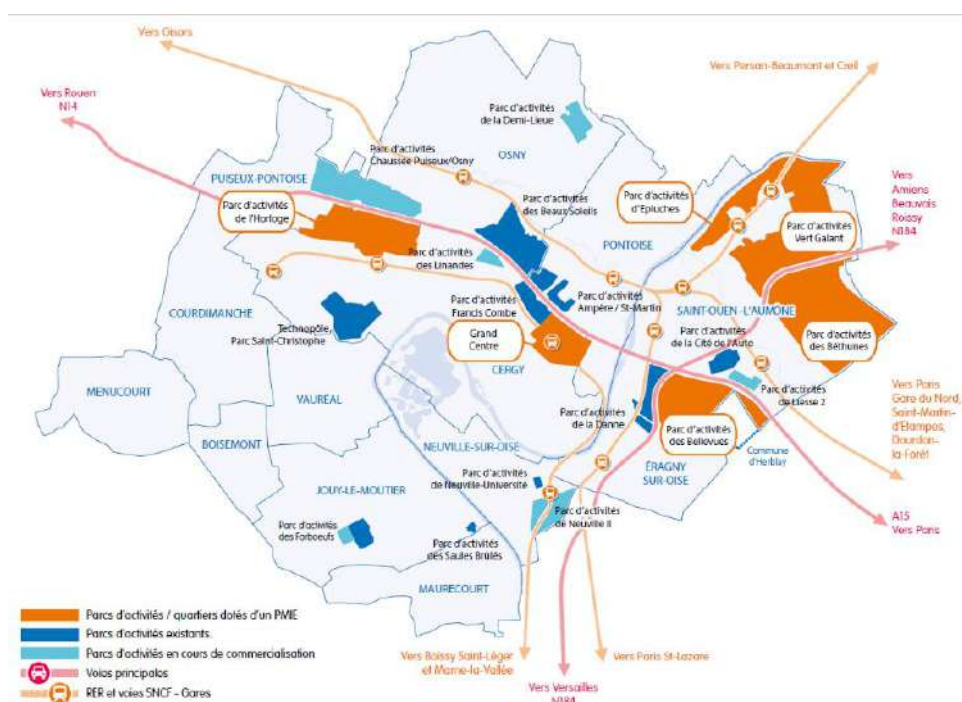
a) Plan de Mobilité Inter-Employeurs

L'agglomération de Cergy-Pontoise accompagne depuis 2014 les employeurs du territoire dans la mise en place de Plans de Mobilité Inter-Employeurs (PMIE).

La CACP a mis en place 5 plans de Mobilité Inter-Employeurs et Plans d'Actions Publiques et Mutualisées sur son territoire : PMIE Grand-Centre (18 établissements, 7 000 salariés), PMIE Horloge (12 établissements, 3 600 salariés et étudiants), PMIE Bellevues (7 établissements, 2 350 salariés), PMIE BVGE (15 établissements, 3 200 salariés) et PMIE Campus (7 sites universitaires, 30 établissements et 23 825 étudiants).

Il ressort de ces différentes démarches (229 actions recensées) un accent important mis sur trois actions, représentant 81% de l'ensemble de celles proposées :

- Modes actifs : sécurisation des liaisons cyclables et piétonnes ; créer, étudier et conforter la sécurité.
- Communication, sensibilisation et incitation : mise en place d'évènements pour sensibiliser à la mobilité alternative et tenir informé les actifs des actions menées et événements (newsletter, site internet et animateurs dédiés).
- Transports en commun : améliorer l'accessibilité piétonne et PMR aux arrêts de bus, améliorer la desserte en transports en commun (adapter l'offre, ajout de nouvelle(s) ligne(s), modification de trajet(s) et réalisation de site propre) et la mise en place de trottoirs.



b) Challenge mobilité

Dans le cadre de ses plans de mobilité, la CACP organise chaque année, avec les employeurs du territoire engagés dans la démarche, un événement de sensibilisation aux déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

Cet événement permet d'informer, de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs. Le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun ou du covoiturage pour effectuer son trajet domicile-travail. Pour l'édition 2023, 55 établissements ont participé au Challenge Mobilité, soit 2 235 salariés.

c) La boussole, agence locale de mobilité itinérante

La CACP s'est lancée dans une réflexion pour mettre en œuvre et promouvoir un dispositif de conseil en mobilité pérenne, en créant en 2018 l'agence locale de mobilité itinérante de Cergy-Pontoise « La Boussole », à destination des habitants, salariés, étudiants et des demandeurs d'emplois.

L'objectif de l'agence est d'inciter les usagers des modes motorisés au report modal. La Boussole établit des conseils en mobilité sous différentes formes : un stand mobile avec des animations variées et modulables selon l'événement et la cible, la diffusion d'un kit mobilité, le formulaire en ligne, accessible à tout public depuis le site internet de la CACP et la formation des prescripteurs.

d) Plan de déplacement établissements scolaires

Le programme MOBY (labellisé par le ministère de la Transition écologique dans le cadre des Certificats d'Économie d'Énergie) est un programme d'accompagnement à l'écomobilité destiné aux collectivités territoriales et aux établissements scolaires, prévu sur deux ans. Son objectif est d'accélérer la transition écologique par l'évolution des comportements.

Du personnel est dédié à la démarche, avec un chargé de mission, tout au long du processus et un animateur lors des ateliers de sensibilisation. Les tâches du chargé de mission s'organisent sur trois grands axes :

- Proposer des solutions de report modal.
- Créer ou améliorer les infrastructures pour rendre les abords de l'établissement plus sécurisés et plus agréables.
- Développer ou renforcer la culture à l'écomobilité des usagers.

Le programme est mis en place par la CACP depuis 2023. 14 écoles y participent, représentant 9 communes du territoire. L'étape de diagnostic est en cours de finalisation, pour ensuite laisser place à l'élaboration du plan d'actions.

2. Marchabilité et accessibilité du territoire

a) Place de la marche dans les PLU

Toutes les communes sont dotées d'un PLU qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. Leur analyse met en exergue, de manière générale, une absence de politique publique tenant compte des questions de marchabilité et d'accessibilité sur le territoire, notamment durant les périodes estivales, pour venir protéger les publics des îlots de chaleur urbaine.

La place des PMR dans ces PLU est très peu traitée (lorsque le sujet est traité, il l'est sous l'angle du stationnement PMR). Il n'apparaît pas de politique liée à l'aménagement de l'espace public sous l'angle de la marche ni des PMR.

Seuls 3 des 13 PLU de la CACP présentent des démarches pour favoriser les déplacements des PMR :

- Osny : volonté communale de permettre une accessibilité pour les PMR.
- Courdimanche : optimisation de l'accessibilité des piétons et PMR lors de chaque réaménagement de l'espace public.
- Pontoise : pour chaque aménagement de l'espace public, optimisation de l'accessibilité des piétons et des PMR.

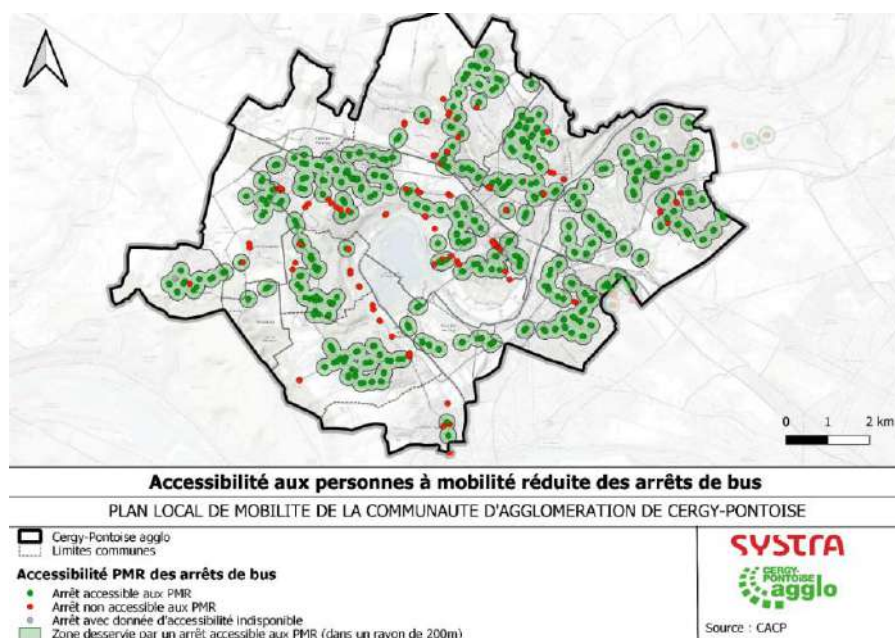
Les villes de Vauréal et de Cergy présentent de manière localisée leur ambition pour rendre accessible les équipements (à Cergy) et l'espace public, dans le cadre du projet de requalification de la Bussie (Vauréal).

b) Accessibilité des points d'arrêts bus

L'agglomération de Cergy-Pontoise a pour obligation de rendre accessible, d'un point de vue réglementaire, les points d'arrêts bus de son territoire : il s'agit de rendre accessible à tous les quais bus et de matérialiser les traversées piétonnes entre les arrêts, des deux côtés de la rue.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) comprend la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement. La Loi d'Orientations des Mobilités impose le recensement de l'accessibilité des cheminements piétons sur 200 mètres autour de l'ensemble des points d'arrêts bus du territoire. Ce recensement représente 673 kilomètres de voiries, réparties entre de multiples gestionnaires.

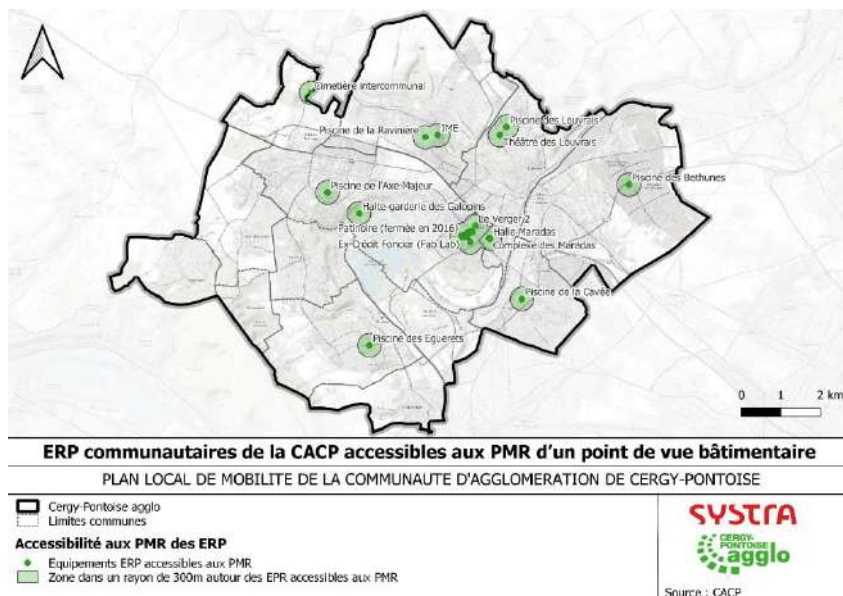
Sur l'ensemble du territoire, on constate déjà la mise en accessibilité de 77% des points bus existants. 134 points d'arrêts ne le sont pas aujourd'hui, parmi lesquels 16 sont en impossibilité technique d'aménagement.



c) Accessibilité des Établissements Recevant du Public

La CACP compte sur son territoire des Établissements Recevant du Public, qui doivent être accessibles à tous les types de handicap et recevoir sans distinction tout public (Cette règle s'applique aux bâtiments neufs et existants ou créés dans le cadre de bâti existant).

Il existe d'ores et déjà des ERP communautaires accessibles d'un point de vue bâtementaire, concentrés dans le cœur de l'agglomération (Cergy, dont Cergy-Préfecture) et dans le nord du territoire (Osny, Pontoise). Tout comme les points d'arrêts, la LOM oblige le recensement de l'accessibilité des cheminements piétons sur 300 mètres autour des ERP et des gares.



d) Analyse de la marchabilité du territoire

Dans la perspective d'avoir une première clé de lecture de l'accessibilité du territoire, une analyse à dires d'expert a été menée. Celle-ci prend en compte la pluralité d'aménagement du territoire, avec des centres anciens et modernes, des espaces centraux et ruraux ainsi que des zones d'activité.

L'analyse prend en compte la présence de voirie(s) circulée(s) par des véhicules motorisés, de trottoirs et de leur état, du végétal (arbres) et de passages piétons pour apprécier globalement le traitement de l'espace public et qualifier le niveau d'enjeu pour la marchabilité et les PMR.

Les principaux enjeux identifiés, par espaces, sont :

- **Centralité de la Communauté d'Agglomération** : identifier les zones de traversées sous les ouvrages d'art où l'éclairage public doit être traité – planter l'espace public pour créer des linéaires ombragés.
- **Centralité moderne** : identifier les zones à planter pour ombrager l'espace public – identifier les traversées piétonnes peu lisibles – identifier les poches qui ne permettent pas la bonne circulation des PMR.
- **Centralité ancienne** : libérer l'espace occupé par les véhicules motorisés – permettre les circulations des modes actifs et PMR et leur traversée en les sécurisant.
- **Résidentiel moderne** : permettre un cheminement piéton dans les secteurs résidentiels, protéger les piétons des stationnements de véhicules motorisés, marquer les traversées piétonnes et veiller à la bonne taille des trottoirs pour les PMR.
- **Résidentiel ancien** : identifier les espaces où la marchabilité est la moins bien traitée au travers d'une étude et cibler le programme à mener, identifier les secteurs où les traversées piétonnes sont manquantes et doivent être proposées.
- **Zones d'activité** : prévoir un trottoir accessible pour les PMR et les piétons – étudier la question de l'ombrage des rues et prendre en compte les traversées de voiries et de pente pour les PMR pour leur permettre de se déplacer.

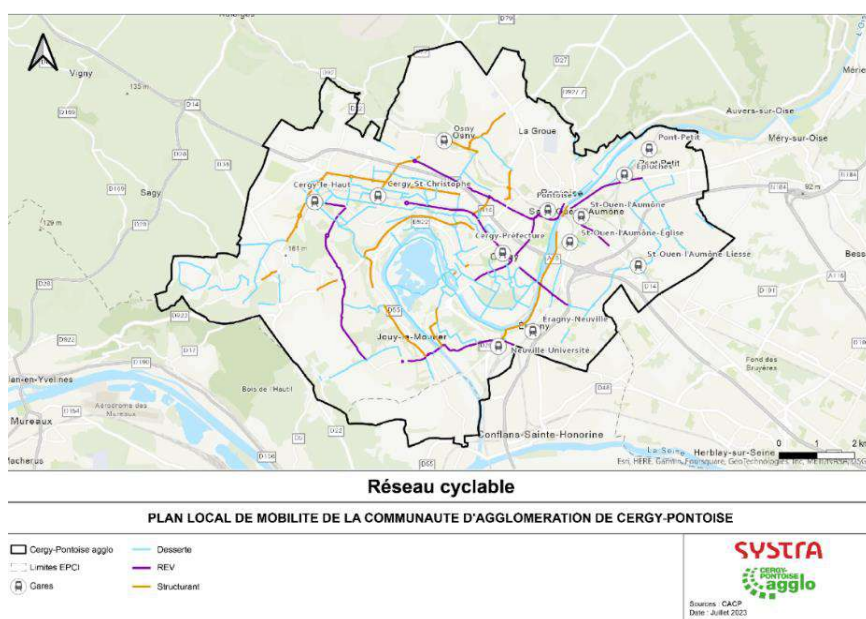
3. Aménagements en faveur de la pratique cyclable

a) Actions déjà engagées sur le territoire

La CACP a adopté un Schéma Directeur des mobilités Cyclables d'Agglomération (2022-2030) pour accompagner son territoire dans la transition des mobilités, pour permettre à l'horizon 2030 d'être une agglomération favorable à la pratique du vélo.

Le SDCA vise au cours de son application à prolonger et intensifier la politique cyclable intercommunale, s'intégrer dans une stratégie et un schéma global des mobilités, 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 territoire pour qu'elles soient parties prenantes et éclairer les choix politiques et les orientations budgétaires afférentes, tant en investissement qu'en fonctionnement.

Au moment de l'adoption du SDCA, en 2022, les actions en faveur de la pratique cyclable étaient déjà nombreuses : 134 kilomètres d'aménagements cyclables jalonnés (dont 45km réalisés entre 2007-2021), 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 Vélo Station, pour réparer, louer ou acheter d'occasion, 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, "La Boussole" et 1 Challenge Mobilité pour les employeurs de l'agglomération.

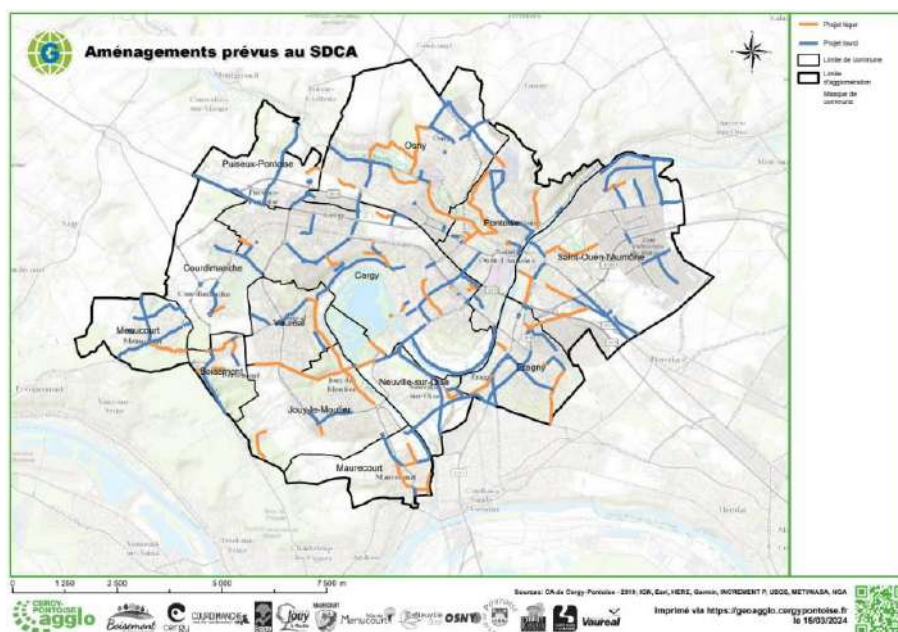


b) Aménagements et équipements cyclables

Le SDCA de la CACP qualifie le réseau cyclable intercommunal de bonne qualité à 63%, 27% moyenne et 10% mauvaise. Afin de renforcer ce réseau et améliorer son usage, il est projeté de réaliser 113 kilomètres supplémentaires dont 62% en desserte locale. Le réseau cyclable intercommunal (RCI) présente des points noirs de circulation, qu'il soit résorbable facilement ou non :

- 12 points durs sont présents sur le territoire dont 75% se trouvent sur des voiries de compétence départementale,

- 124 petits points noirs de circulation. Les causes sont multiples : aménagement, mobilier, signalétique, végétaux.



Le réseau cyclable compte 7 consignes en gare (Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône, Neuville-sur-Oise et Pontoise), 8 nouvelles sont en projet. Les linéaires cyclables sont jalonnés au travers de signalétique notamment par les 97 SAS vélo en place et les 165 prévus au SDCA. Des CPCF sont créés sur 307 carrefours.

c) Services en place

Différents services sont proposés aux cyclistes sur le territoire : la Boussole, des services de réparation (à Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône et Vauréal), de location, le service Véligo (par IDFM), des vélos en libre-service VéLO2 (320 vélos, répartis les communes de Cergy, Pontoise, Jouy-le-Moutier, Eragny, Vauréal, Courdimanche et Neuville).

d) Projets cyclables

La Région Île-de-France porte le projet de réseau vélo IDF dont deux itinéraires sur le territoire :

- V4 : Cergy-Pontoise / Marne-la-Vallée Chessy ;
- V6 : Cergy-Pontoise / Tournan-en-Brie/Verneuil-l'Étang.

Le réseau V4 est un des itinéraires validés en comité de ligne mais dont la mise en service totale de l'axe est encore incertaine.

Le département du Val-d'Oise a adopté en 2019 un Plan vélo dont l'objectif est d'accompagner et de favoriser le développement de la pratique, la rendre plus facile et plus sécurisée, pour les déplacements loisirs et au quotidien. 5 axes départementaux concernent la CACP :

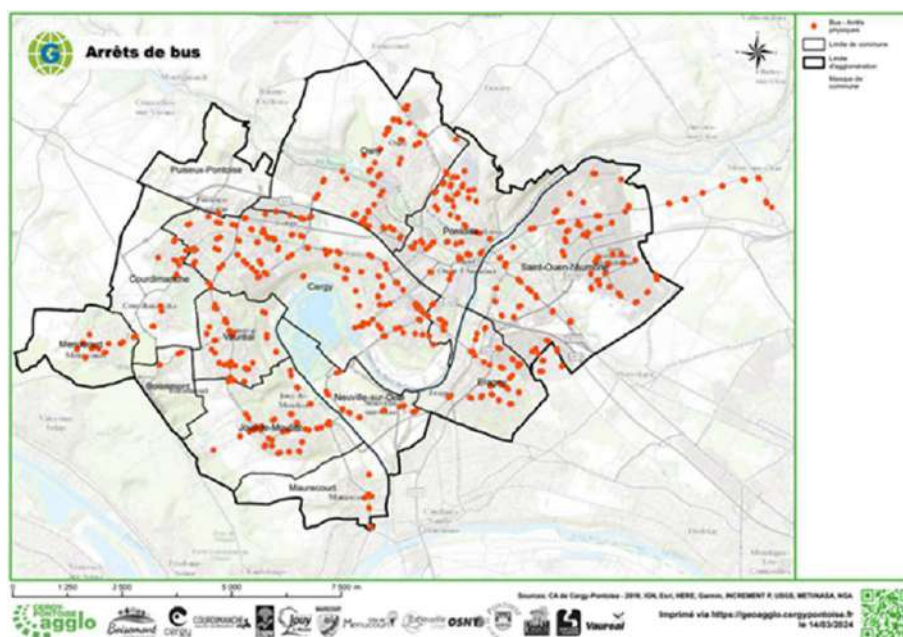
- Axe 4 – Cergy – Magny-en-Vexin (recoupant en partie l'itinéraire du RER V4).
- Axe 5 – Pontoise – Marines.
- Axe 7 - Cergy-Pontoise vers l'Isle-Adam.
- Axe 9 – Cergy-Pontoise vers Attainville.
- Axe 10 : Cergy-Pontoise à Eaubonne / La Défense (recoupant en partie l'itinéraire du RER V6).

4. Offre bus en place

a) Infrastructure en place

8 gares routières, véritables espaces intermodaux avec les modes actifs et VP, sont réparties sur la partie centrale et nord-est du territoire (soit un déséquilibre de localisation pour les communes du sud et de l'ouest), à proximité de gares ferrées de Cergy, Pontoise, Neuville, Saint-Ouen-L'Aumône et Eragny.

600 arrêts de bus sont répartis sur les 13 communes, présentant encore un travail à mener sur les équipements en station (57% sont équipés d'un abri-voyageurs et 15% d'une borne IV).



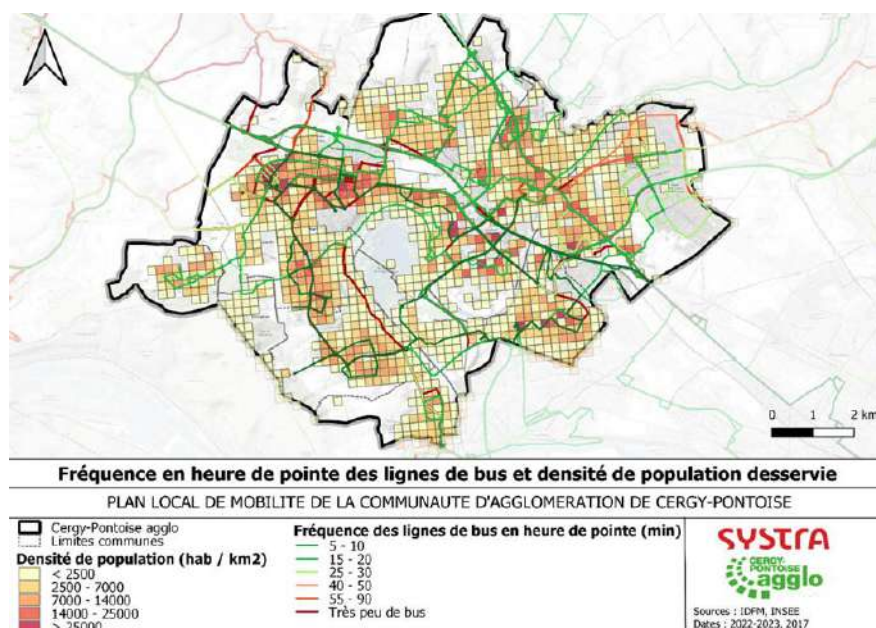
b) Organisation et structuration des lignes

Le réseau en place sur la CACP est composé d'une part de 22 lignes urbaines et d'autre part de 31 lignes interurbaines et Noctilien, au fonctionnement très hétérogène. Ces lignes sont caractérisées selon l'offre en place, permettant de distinguer les lignes principales (6), majeures (4), locales (2), Express (9), complémentaires (25) et les autres lignes (7). 3 lignes Express devraient être développées à horizon 2030 sur le territoire, permettant de relier Argenteuil, Saint-Denis et Montmorency.

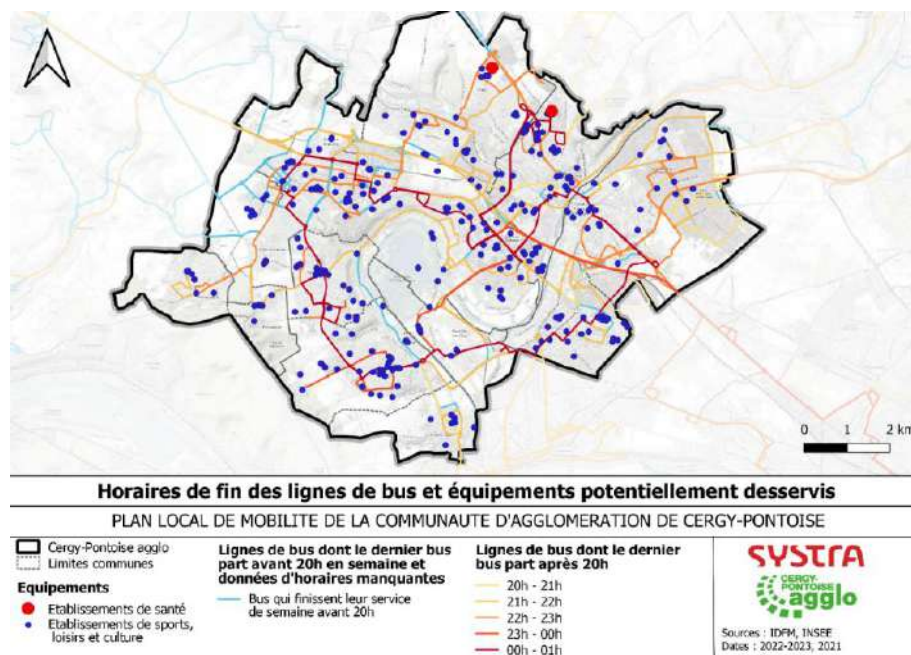
Ce sont les lignes principales qui sont les plus empruntées d'après les données de validation, représentant 43,5% des validations du T2 2023. Les 3 lignes qui se démarquent du réseau urbain sont les lignes 45, 34 et 35 ; pour le réseau urbaines les lignes les plus empruntées sont les 95-19, 95-20, 80 et 95-18.

À noter : l'absence de desserte des lignes urbaines à Maurecourt, intégrée à la DSP de GPS&O.

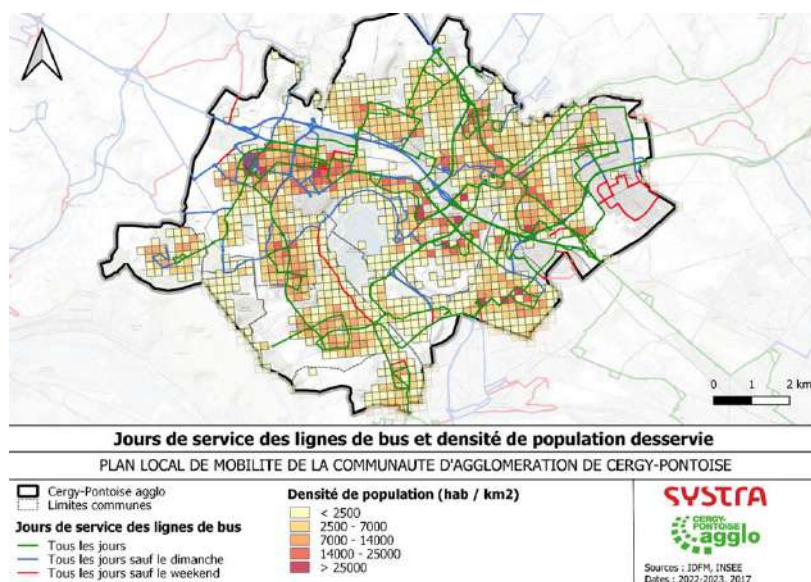
Le plus important cadencement des lignes de bus, en heures de pointe, se concentre sur quelques secteurs clés de la CACP, à savoir le Grand-Centre, Cergy-le-Haut, le boulevard de l'Oise (5 à 10 minutes), complété par une offre sur le secteur nord (15 – 20 minutes) où se concentre population et emploi.



L'offre en soirée décroît rapidement à partir de 20h, posant la problématique de l'accès au territoire et à ses commodités, questionnant son attractivité pour les publics non motorisés.



La problématique d'accès au territoire se pose également le week-end, avec une offre assez hétérogène, entre un service limité sur une période de 5 ou 6 jours. L'offre continue (7J/7) se situe en cœur d'agglomération et le long du boulevard de l'Oise, des secteurs d'Osny et de Pontoise.

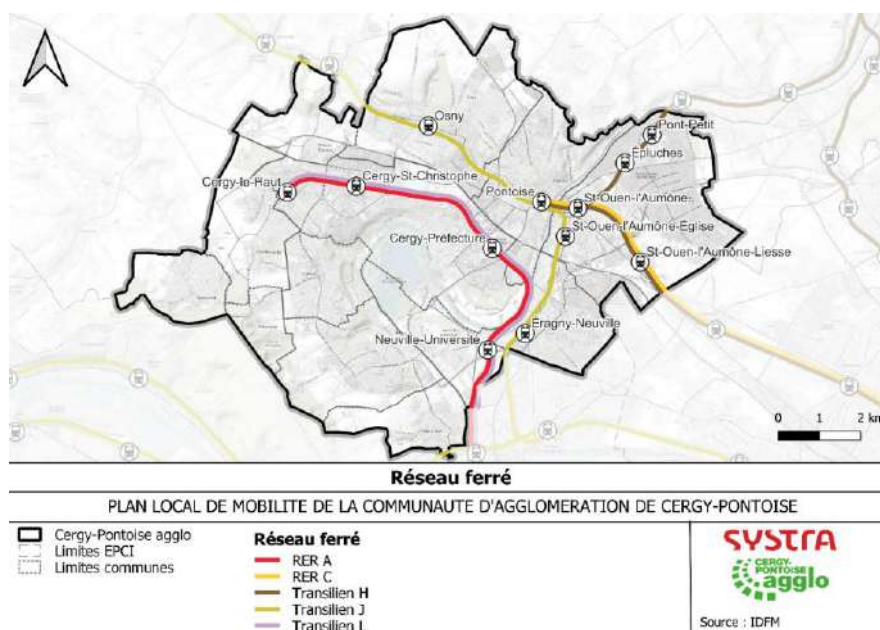


5. Offre ferroviaire et gare

a) Offres en place sur la CACP

Le réseau ferroviaire de Cergy-Pontoise est doté de 12 gares et desservi par les lignes de RER A et C, de Transilien J, L et H, réparties sur les communes de Saint-Ouen-l'Aumône (5 gares), Cergy (3 gares), Neuville (1 gare), Eragny-sur-Oise (1 gare), Pontoise (1 gare), Osny (1 gare).

L'offre ferrée se concentre sur la partie centrale et nord du territoire et est orientée principalement vers l'est et le sud de l'Île-de-France. Au-delà de la CACP, l'offre est limitée. Les parties sud et ouest ne bénéficient d'aucune desserte ferroviaire.



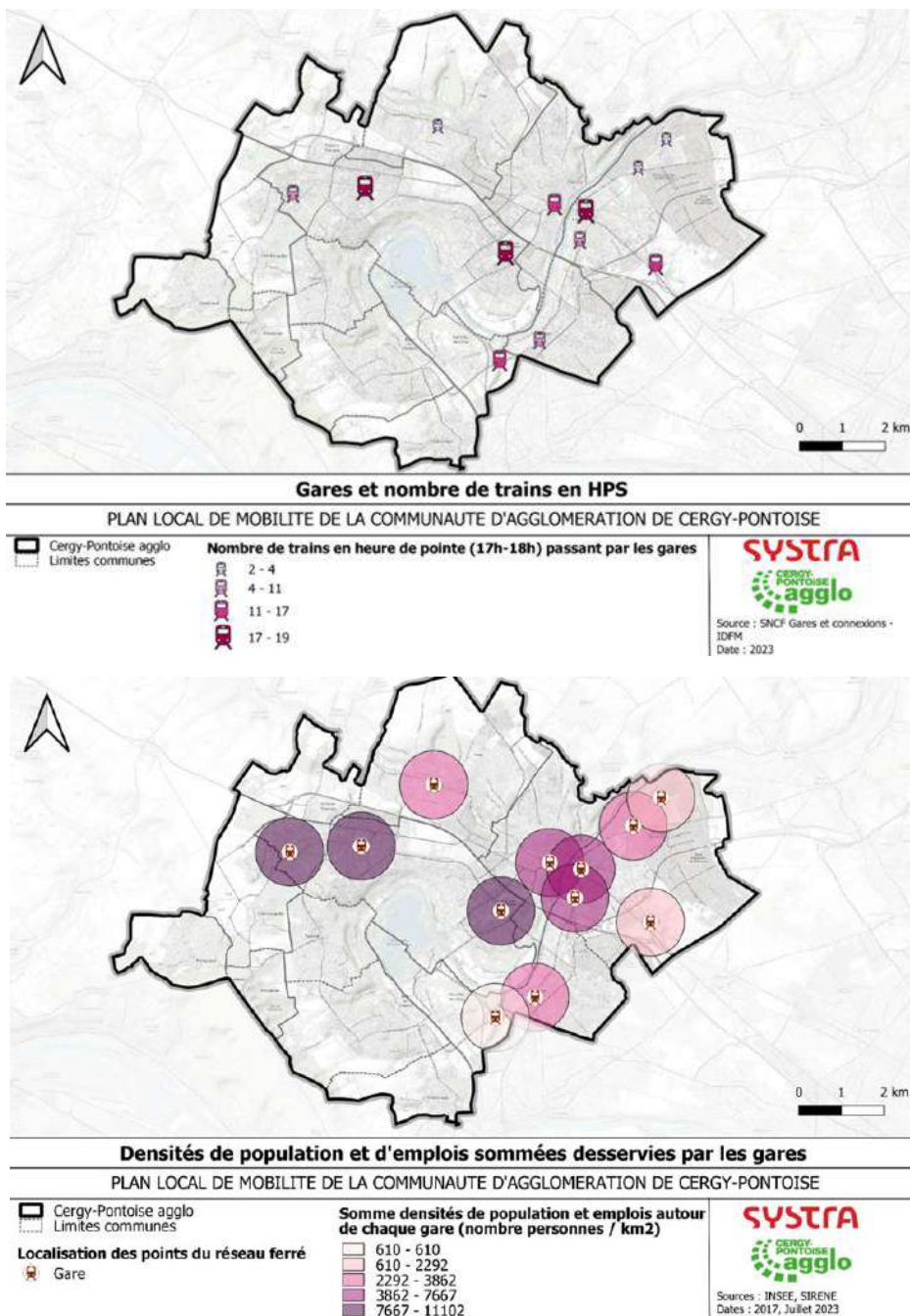
b) Usages et fréquentation des gares

En 2022, l'ensemble des gares de la CACP a accueilli 13 705 973 voyageurs.

Les gares avec les fréquentations les plus importantes sont celles de Cergy (Préfecture, le Haut et Saint-Christophe) et de Pontoise, qui ont vu passer 79% de l'ensemble des voyageurs de l'agglomération dont 65% uniquement à Cergy.

En période de pointe l'offre ferroviaire est fortement cadencée sur les gares de Cergy (Préfecture, Saint-Christophe) et de Saint-Ouen-l'Aumône avec plus de 18 trains/h, RER A et Transilien L. A l'inverse les gares d'Epluches et de Pont Petit (Transilien H) ont un cadencement très faible, 2 trains en HPS.

La faible fréquence des trains dans ces gares locales peut s'expliquer par une densité de population et d'emplois peu élevée par rapport aux autres territoires de la CACP, au détriment des besoins et du service public. A l'opposé, les lignes qui ont les fréquences les plus élevées sont celles qui ont les densités de population et d'emploi les plus importantes.



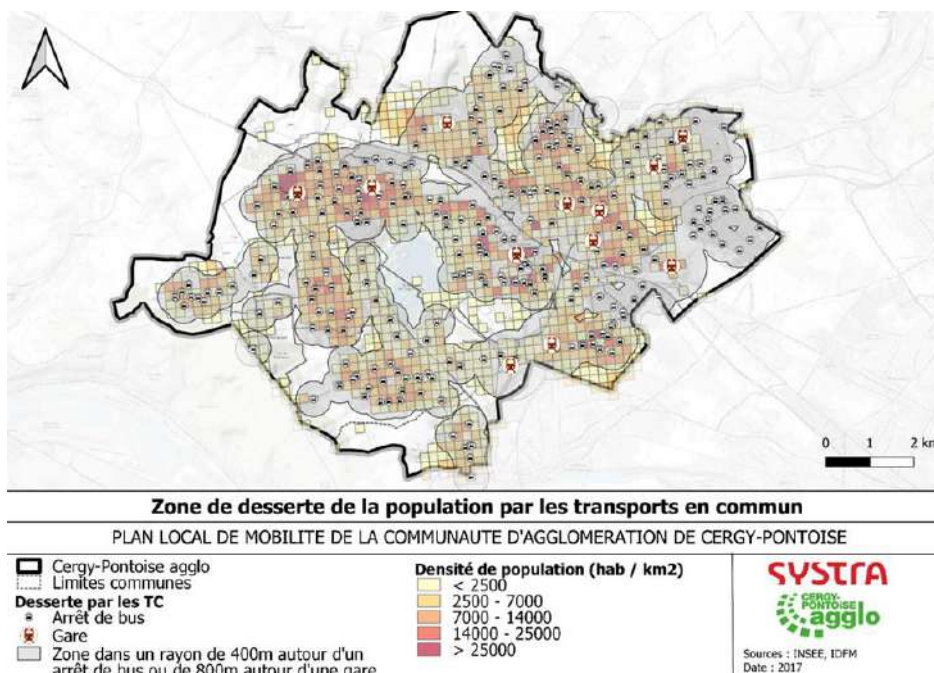
c) Intermodalité : couverture du territoire

Le territoire présente un maillage conséquent de points d'arrêts de bus et de gares, qui permet à chaque usager de pouvoir rejoindre rapidement à pied un mode de déplacement en commun,

notamment à Cergy, Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny-sur-Oise et autour du boulevard de l'Oise.

Des secteurs avec des densités moyennes de population ne sont pas équipés en points d'arrêts dans un rayon de 400m pour les bus ou de 800m pour les gares sur les communes d'Osny, Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône et au sud d'Eragny-sur-Oise et de Maurecourt. De manière plus éparse quelques zones peu densément peuplées ne sont également pas couvertes : au sud de l'Île-de-loisirs et en lisière d'agglomération (Puisseux-Pontoise, Courdimanche, Boisemont et Maurecourt).

Ce manque de service de transports en commun pose la question de la mobilité des personnes résidants dans ces espaces et pour quels motifs aucune offre n'est proposée. L'absence de points d'arrêts pose la question de l'accessibilité et de la qualité du service public pour les secteurs les moins peuplés tout comme l'attractivité des commerces et des zones de loisirs comme pour l'Île de loisirs.



d) Intermodalité : focus train et bus en HP

En période de pointe du soir, l'offre intermodale la plus performante est organisée des gares de Cergy-Préfecture (6,2 bus/train), Pontoise (5,4 bus/train), Cergy-le-Haut (4,8 bus/train) et d'Osny (4,7 bus/train). A l'inverse, les gares de Saint-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Eglise (1,2 bus/train et Saint-Ouen-l'Aumône (0,7 bus/train) ont l'offre intermodalité la moins élevée.

Les gares qui présentent une intermodalité forte en heure de pointe sont celles qui ont des densités de population et d'emplois élevées. Il est noté une offre très peu importante pour les gares de Saint-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Eglise et Saint-Ouen-l'Aumône qui présentent des densités de population et d'emplois importantes (3 862 à 7 667 personnes/km²) et qui ont une offre intermodale peu développée, à l'inverse d'Osny qui a une offre importante avec une densité plus faible.

e) Services présents en gare

6 parkings-relais sont aménagés sur le territoire et répartis à Cergy-le-Haut, Cergy-Préfecture, Cergy Saint-Christophe, Neuville-Université, Saint-Ouen-l'Aumône et Pontoise. Ces gares, celles

d'Osny et de Saint-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Eglise permettent aux automobilistes de se stationner dans l'espace public. Le stationnement libre est globalement possible autour de la gare, à l'exception de celles de Neuville-Université, Pont Petit, Pontoise et d'Osny.

L'aménagement de zone de dépose-minute est très hétérogène. Seulement 5 gares en sont équipées, Cergy le Haut, Eragry-Neuville, Neuville-Université, Saint-Ouen-l'Aumône Liesse et Osny.

7 gares sont dotées de stationnement vélos sécurisés, 5 gares doivent encore en être équipées pour permettre d'avoir un stationnement à 100% sécurisés sur l'agglomération. A l'exception des gares de Pont Petit et d'Epluches, les gares sont toutes dotées de stationnement vélos en libre-accès.

Les aménagements cyclables en gare assurent une intermodalité possible entre les vélos et les trains/bus. 6 gares sont déjà dotées d'aménagements (Cergy Le Haut, Cergy Préfecture, Cergy Saint Christophe, Neuville Université, Pontoise et Osny). Les 3 gares de Saint-Ouen-l'Aumône présentent très peu d'aménagements dédiés aux cycles, comme la gare d'Epluches dont les aménagements sont éloignés. Les gares d'Eragry-Neuville et de Pont Petit n'ont aucun équipement.

6. Covoiturage : offre et pratique

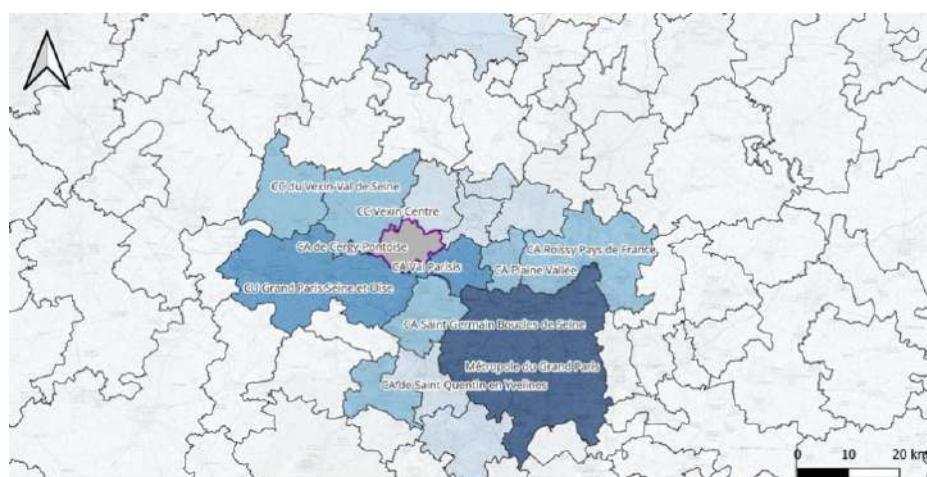
Deux aires de covoiturages sont présentes sur la CACP : à Cergy (parking Décathlon) et à Eragry (centre commercial d'Art-de-Vivre). Ces aires sont de compétences départementales.

Le Département du Val-d'Oise a mis en place un service de covoiturage Covoit'ici et met en places 3 lignes sur le territoire entre Cergy-Préfecture et les communes de Magny – Demi-Lune, Ableiges et Chars-Lycée. Île-de-France Mobilités travaille sur une démarche en faveur du covoiturage en mettant en place une plateforme de réservation unique pour 2024 et 12 itinéraires définis et réservables.

Les données de covoiturage sur la période 2022-2023 indiquent un volume de 169 036 trajets réalisés depuis, vers et au sein de la CACP, répartis équitablement.

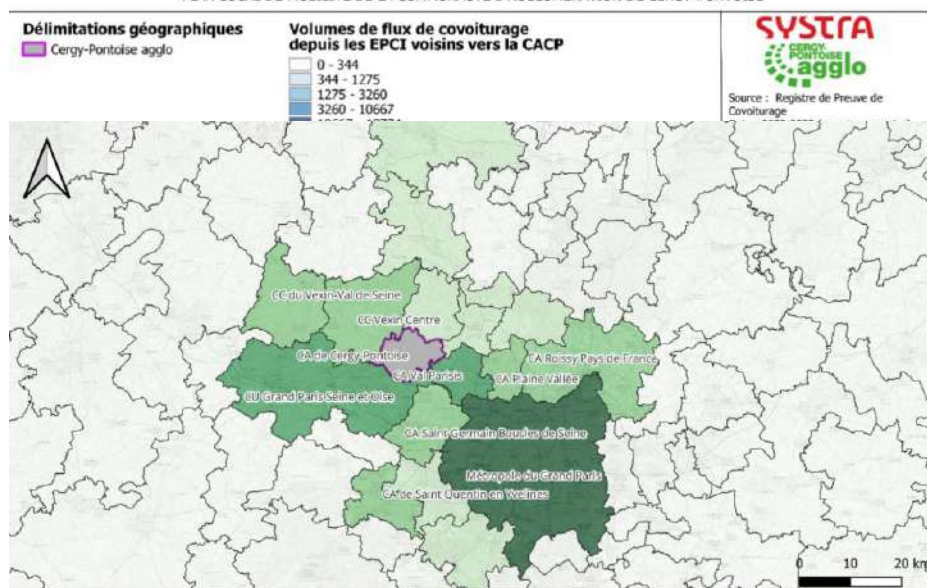
En sortie de la CACP les flux se rendent principalement vers la Métropole du Grand Paris (31%) et la CA Val Parisis (19%). Les flux entrants proviennent principalement de la Métropole du Grand Paris (31%) et de la CA Val Parisis (18%).

Au sein de la CACP les flux sont principalement répartis entre les communes de Cergy, Pontoise et Osny, comme lieux d'origine et de destination. Des flux intra-communaux sont observés, à 84% sur la commune de Cergy.



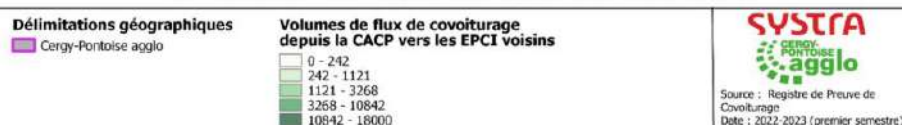
EPCI origines des flux de covoiturage vers la CACP

PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE



EPCI destinations des flux de covoiturage depuis la CACP

PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE



7. Réseau viaire de la CACP

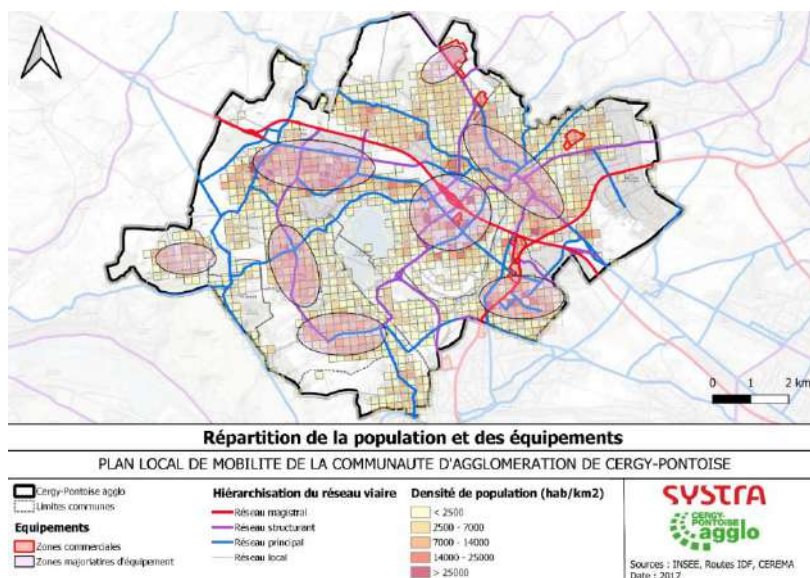
a) Organisation et usage des voiries

Le réseau viaire de la CACP est hiérarchisé en quatre catégories, permettant de répondre aux besoins et aux spécificités du territoire, reflet de son caractère multi-facettes, urbain et rural, à l'entrée de l'Île-de-France :

- Réseau magistral : réseau d'échelle régionale qui supporte des trafics importants, permet de traverser l'agglomération à des vitesses élevées et des rabattements vers le territoire francilien.
- Réseau structurant : support à l'échelle de l'agglomération de déplacements de moyenne distance, de transit inter-communaux, permet de se connecter au réseau structurant, aux grandes gares et aux zones denses avec ses équipements.

- Réseau principal : de vocation communale, permet la desserte de zones d'activité et d'emplois, desservi par les transports en commun et pistes cyclables. Ce réseau se connecte au réseau structurant, pour mailler les zones denses entre elles.
- Réseau local : déplacement à l'échelle fine du quartier et entre secteurs de vie.

Les densités de population, d'emplois et d'équipements se concentrent sur 8 grands espaces, autour des réseaux magistraux et structurants, à Cergy-Préfecture et Cergy-le-Haut, des centres de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône ainsi que le long du boulevard de l'Oise.

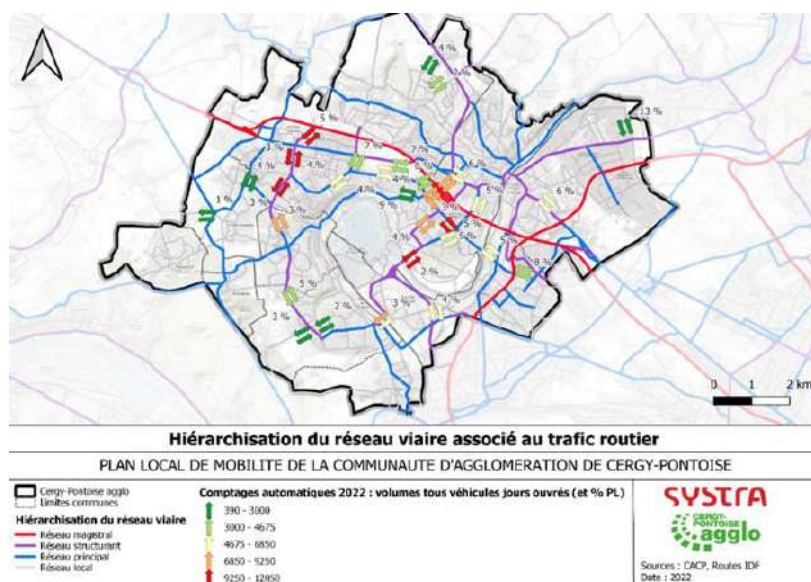


Les secteurs de consommation situés au nord et au cœur de la CACP sont positionnés à l'opposé des secteurs résidentiels sud. Les automobilistes empruntent le réseau magistral pour s'y rendre, dont la vocation est régionale et non locale.

b) Circulation des véhicules légers

Les données de circulation à disposition mettent en exergue une forte sollicitation des axes structurants et principaux de l'agglomération notamment à Cergy et autour du boulevard de l'Oise (volumes compris entre 9 250 à 12 050 véhicules/jour).

Les voiries des secteurs plus périphériques présentent les taux de volumes les moins élevés, au nord comme à l'ouest de l'agglomération, sur des voiries de type local et principal. Ces espaces sont donc moins à enjeux bien qu'ils soient de potentielles portes d'entrée à la CACP.



c) Circulation des poids-lourds

La part des poids-lourds dans le trafic général est relativement faible sur la partie ouest et sud de l'agglomération, secteurs davantage marqués par des logements. A l'inverse, le nord de la CACP et notamment les secteurs de Cergy-Préfecture (4 à 9%) et de Saint-Ouen-L'aumône (13%) sont davantage circulés par des poids-lourds, en lien à la fois avec la présence de commerces dont le centre commercial des Trois Fontaines et par les vastes zones d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône.

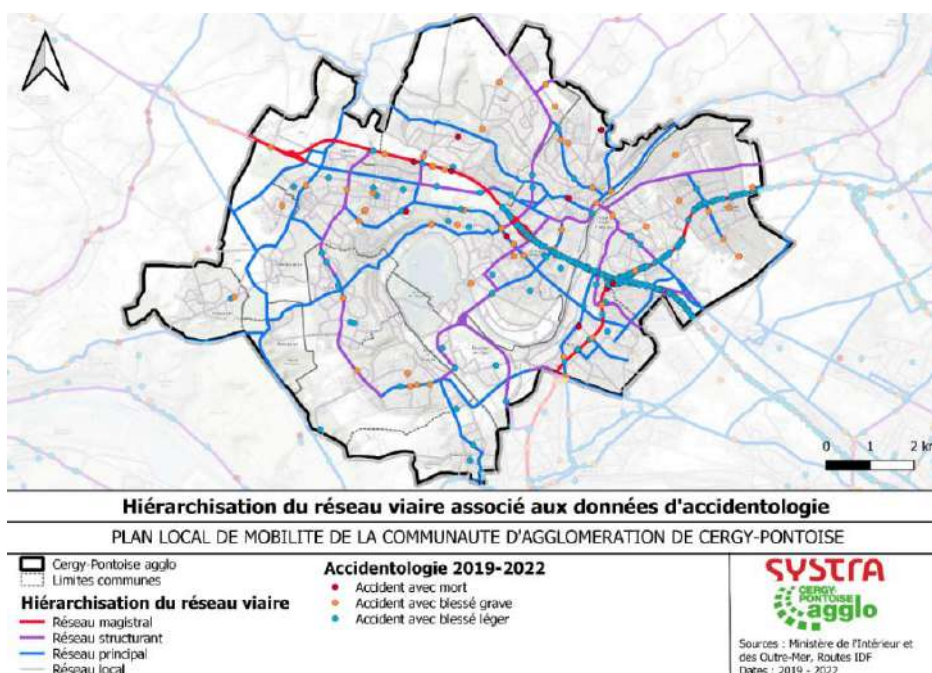
d) Accidentologie

Sur la période 2019-2022, 390 accidents sont recensés dont 34% en 2021, année durant laquelle se sont produits le plus d'accidents. A titre de comparaison en 2022 seulement 90 accidents ont eu lieu, soit une diminution de 32%.

La commune de Saint-Ouen-l'Aumône concentre la part la plus importante des accidents : 225 accidents ont eu lieu sur son territoire entre 2019 et 2022, soit 58% de l'accidentologie relevée. Ce taux élevé se retrouve notamment sur deux axes majeurs, représentés sur la cartographie suivante, sur l'A15 et la RN184 (ces deux axes sont parmi ceux qui sont les plus chargés du territoire).

Les espaces les plus urbains concentrent le plus d'accidents sur leurs voiries, à l'inverse les territoires les moins denses et peuplés sont ceux où l'accidentologie est la moins élevée.

Le croisement de deux voiries magistrales en entrée d'agglomération est l'endroit où se concentre les accidents.



8. Organisation du stationnement des véhicules légers

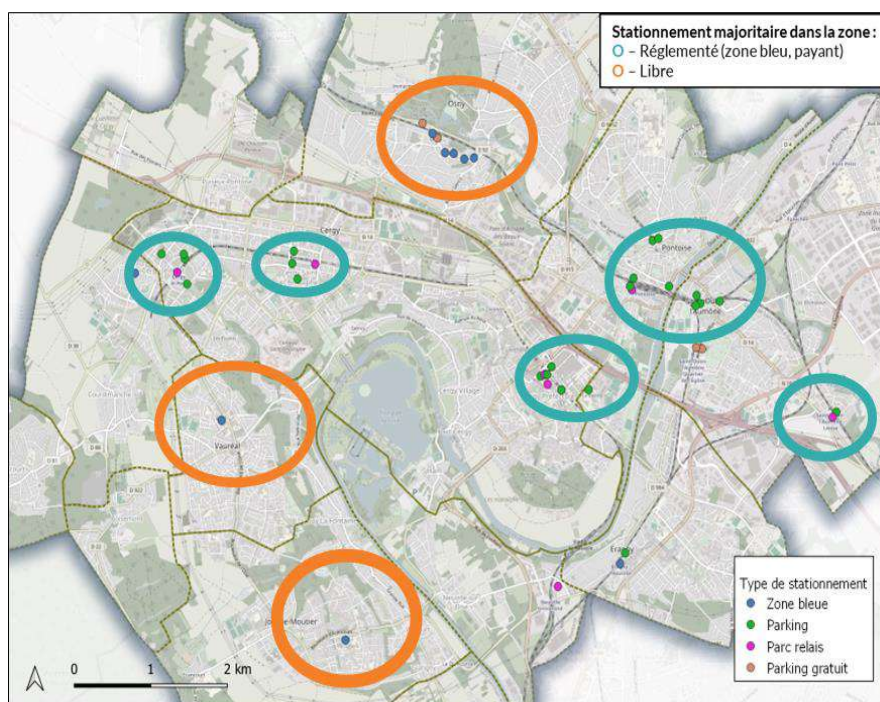
a) Organisation du stationnement sur voirie

Sur l'agglomération l'offre de stationnement sur voirie est traitée de manière hétérogène entre territoires. 4 communes ne réglementent pas le stationnement (Maurecourt, Boisement, Menucourt et Puiseux-Pontoise). Les autres communes le font, avec différents types de zonage et typologies associées : zone libre, bleue et orange, payant (tranches horaires plurielles) et de dépose minute. Le cœur d'agglomération a mis en place une offre règlementée, tandis que l'offre des communes périurbaines n'est ni règlementée ni payante.

Les communes de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône font figure d'exception puisque ce sont les seules à avoir mise en œuvre un stationnement payant sur voirie.

Le stationnement payant à Pontoise concerne un ensemble de rues autour du centre-ville, de l'Oise et le long des voiries connectant le centre-ville aux parkings de la ville (parkings des Vinets, Jean-Luc Marie et Jean-Jaurès). Sur rue, 4 zonages sont mis en place.

Le stationnement payant à Saint-Ouen-l'Aumône est ciblé sur quelques espaces de la ville : place Victor Leveau, rue de l'Oise, place Carnot, place Goder, rue Général Leclerc, rue Dampierre et avenue du Général de Gaulle.



b) Offre de stationnement proposée dans les ouvrages

Deux typologies de parkings sont proposées : des parc-relais occupés par des abonnés (stationnement de longue durée) et des parcs de proximité occupés par des usagers ponctuels pour de la courte durée.

L'offre de stationnement dans les parkings en ouvrage est très conséquente : 6 512 places réparties dans les parkings du Grand-Centre, Hauts-de-Cergy, Saint-Christophe, Saint-Ouen-l'Aumône, Neuville et Pontoise. Cergy concentre plus de la moitié de l'offre (57%). Parmi ces 6 512 places, 36% ont une tarification avantageuse pour les automobilistes à Cergy et à Saint-Ouen-l'Aumône. Cette politique de gratuité est incitative à l'utilisation des parkings en structure et donc à l'utilisation de la voiture personnelle pour se déplacer.

c) Parking-relais : usages des abonnés

Les 7 parkings relais étudiés (dont 6 propriétés de la CACP) offrent une capacité de stationnement de 3 482 places. A l'année, sur les 6 parcs relais de la CACP, le nombre de clients horaire observé s'élève à 92 513, dont une part très importante (33%) utilise le parking central des Trois Gares. A l'inverse les parkings Oise (7%), Nautilus (2%) et Liesse Sud (1%) présentent un taux d'usagers horaire très faible.

A nouveau le parking des Trois Gares est le plus plébiscité, pour un usage longue durée (45%), à l'inverse du parking de Liesse Sud (1%).

A l'année, 2 162 abonnés en moyenne utilisent l'un des parking-relais de l'agglomération. A nouveau les parkings de Neuville (30%) et des Trois Gares (30%) sont les plus utilisés par les abonnés.

9. Espaces et activités logistiques

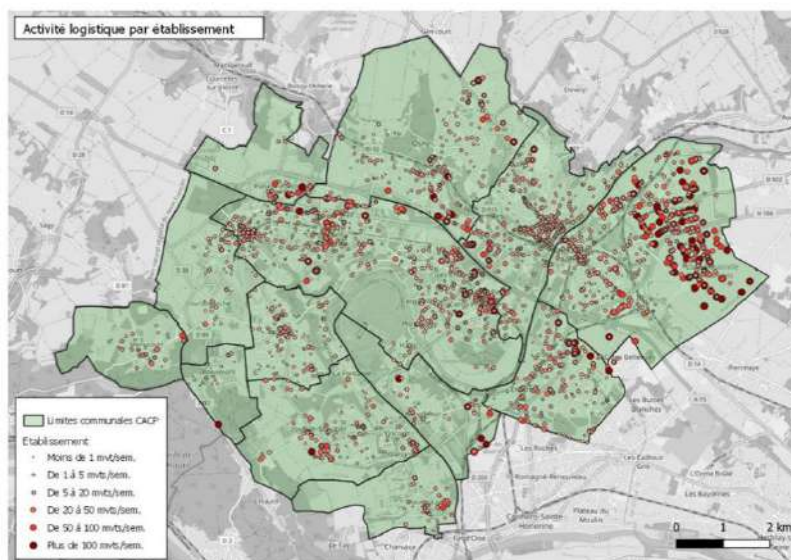
L'agglomération de Cergy-Pontoise comprend près de 5 000 établissements actifs d'un point de vue logistique générant environ 100 000 emplois et plus de 60 000 mouvements de marchandises par semaine. Le territoire concentre une majorité de ces mouvements logistiques sur 2 communes :

- La ville de Saint-Ouen-L'Aumône à l'est du territoire génère à elle-seule près de 40% des mouvements de marchandises, dont la grande majorité sur les zones industrielles du Vert galant et des Béthunes ;
- La ville de Cergy avec près d'un quart des flux générés principalement sur les grandes zones urbaines et commerçantes, notamment autour des 3 gares RER de la ville de Cergy et le centre commercial les 3 fontaines

Sur le reste du territoire, les flux sont principalement concentrés sur les communes de Pontoise, Eragny et Osny, qui comprennent quelques zones d'activité. Le sud-ouest de l'agglomération ne dispose pas de grande concentration d'établissements et ne génèrent ainsi que très peu de volumes de marchandises.

Le commerce de gros est le secteur qui génère le plus de mouvements dans le territoire, avec environ 28% des mouvements hebdomadaires, soit plus d'un quart du total, en grande partie située à l'est de la CACP.

Le petit commerce de détail et l'artisanat services arrivent en deuxième position des secteurs générateurs de mouvements avec plus de 12 000 mouvements par semaine et par secteur. Ces flux sont en grande partie situés dans les zones urbaines denses.



L'ensemble de ces flux sont transportés par différents types de véhicules, que l'on peut catégoriser en 2 groupes : les véhicules utilitaires légers (VUL < 3.5 t) et les poids lourds (PL > 3.5 t).

Le type de véhicules utilisé dépend notamment du poids et de la taille des colis transportés, mais également de la localisation des établissements et des contraintes d'accès du réseau viaire associé.

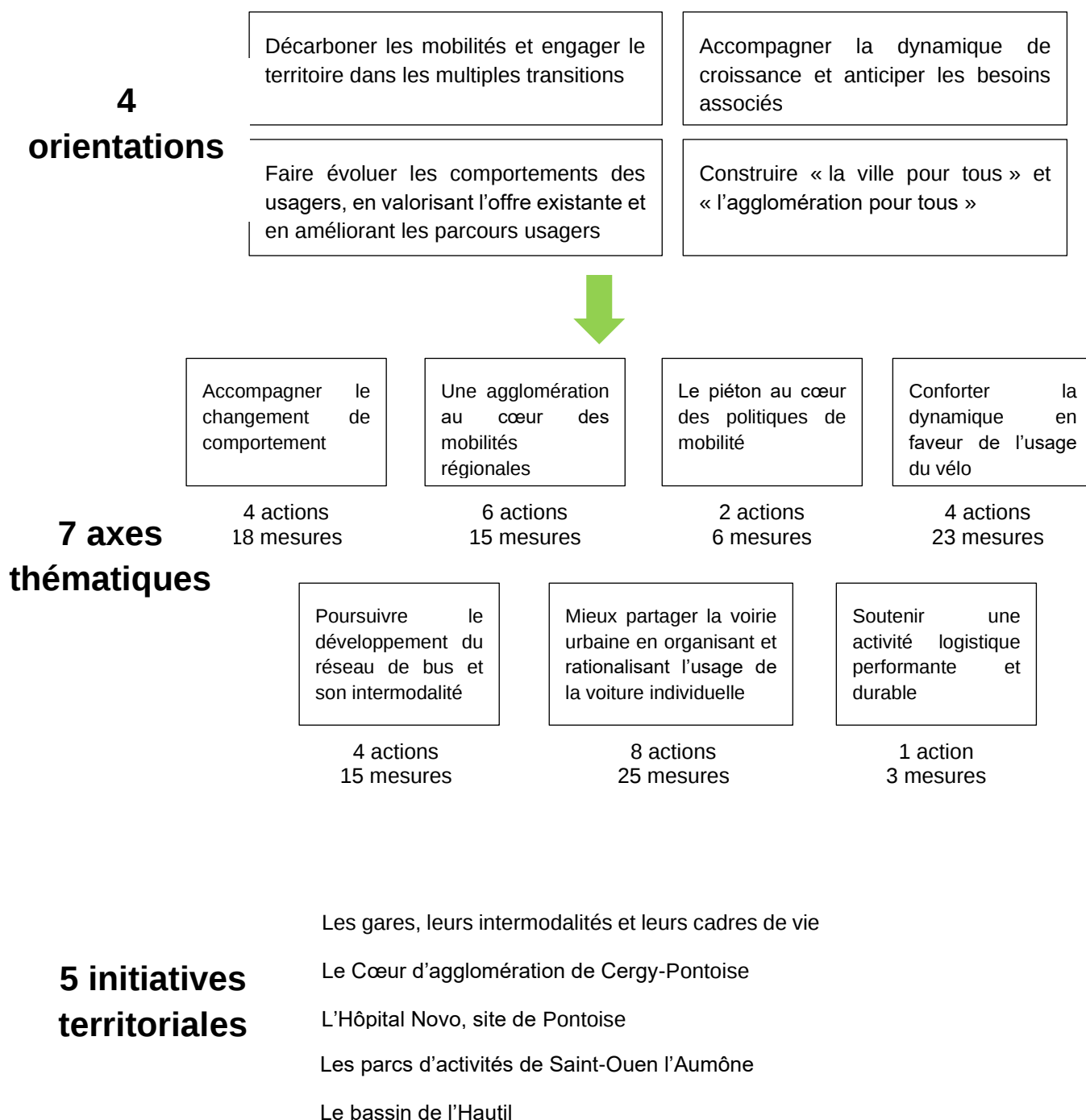
Les flux logistiques sont repartis de façon équilibrée entre VUL (53% des flux) et PL (47%). On observe une dispersion plus uniforme des flux VUL sur le territoire d'analyse, tandis que les flux de PL sont principalement concentrés à l'est sur les zones d'activité qui concentrent les établissements de grande taille (industrie, commerce de gros, entrepôts, ...) générant des volumes de colis importants.

III. LE PLAN D'ACTION

A. LA STRUCTURE DU PLAN ET SON ELABORATION

1. La structure du plan

Le plan d'actions se compose de deux parties : des **axes thématiques** et des **initiatives territoriales**. Les axes thématiques sont subdivisés en actions, eux-mêmes divisées en mesures. **Au total, ce sont 7 axes thématiques, 29 actions, 105 mesures et 5 initiatives territoriales** qui constituent ce PLM.



2. Son élaboration

Le PLM étant un document multi-partenaire, le plan d'action a été co-construit avec l'ensemble des partenaires : communes, département, région, Etat, opérateurs de transports, associations, instances citoyennes...

Instances de travail et de décision

Des instances de travail ont permis d'échanger et définir les besoins selon les différents axes thématiques et initiatives territoriales. Trois comités techniques se sont tenus lors de la phase d'élaboration du plan d'actions où les partenaires étaient associés. Ces COTECH avaient pour rôle de proposer des actions en adéquation avec les orientations stratégiques.

Un comité de pilotage s'est également tenu pour valider le plan d'actions, prendre des décisions concernant les priorités et coordonner les parties prenantes.

Déclinaison du plan des mobilités d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités sur le territoire de l'Île-de-France possède un plan des mobilités définissant les enjeux de mobilité au niveau régional. Les collectivités doivent décliner des mesures prédéfinies au préalable par IDFM dans leur PLM. Ces mesures figurent dans le PLM de Cergy-Pontoise.

Assemblée citoyenne

La CACP a également travaillé avec l'Assemblée citoyenne, une des instances de participation citoyenne de l'agglomération. Cette assemblée est un collectif de 69 habitants représentant le territoire.

Un groupe de 13 membres s'est constitué pour participer aux 5 sessions de travail sur le sujet du PLM. La CACP est intervenue pour présenter le diagnostic du PLM et ses enjeux. Deux sessions de travail ont été dédiées à l'intermodalité des gares et a permis de faire émerger des propositions d'actions. Deux sessions de travail ont été consacrées à la priorisation des axes du PLM.

B. ACTIONS MODALES – THEMATIQUES

Grille de lecture d'une fiche action

- La fiche action présente au préalable les constats et enjeux identifiés.
- La fiche action fait référence à deux documents cadres : le projet de territoire de la CACP et le projet de Plan des mobilités en Île-de-France. Il y est indiqué la correspondance et la compatibilité entre la fiche action et les deux documents cités.
- La liste des mesures constituant la fiche est mentionnée ainsi que leurs temporalités de mise en œuvre.
- Le travail avec l'Assemblée citoyenne apparaît, des priorités d'actions par axe ont été définies. Le classement figure sur la fiche action.
- Le détail de chaque mesure est ensuite présenté :
 - Description

- Nature de l'action
- Pilote de l'action : qui a la charge de piloter et/ou coordonner la mesure
- Indicateurs de suivi et de performance : indicateurs permettant l'évaluation du PLM et l'atteinte d'objectifs
- Responsable de la mise en œuvre : correspond aux partenaires opérationnels dont dépend la mise en œuvre de la mesure
- Financeurs de l'action
- Nature du budget
- Budget prévisionnel

1. AXE 1 - Accompagner le changement de comportement

Action 1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement

- 1.1.1 - Améliorer l'application Île-de-France Mobilités
- 1.1.2 – Communiquer sur et rendre plus visible l'application Île-de-France Mobilités
- 1.1.3 – Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale
- 1.1.4 – Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information
- 1.1.5 – Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones
- 1.1.6 – Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire

Action 1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire

- 1.2.1 – Mettre en œuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
- 1.2.2 – Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires
- 1.2.3 – Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires
- 1.2.4 – Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires
- 1.2.5 – Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY

Action 1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs

- 1.3.1 – Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs
- 1.3.2 – Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire
- 1.3.3 – Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche

Action 1.4 - Mettre en œuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public

- 1.4.1 – Développer du conseil multimodal à destination du grand public
- 1.4.2 – Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire
- 1.4.3 – Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville
- 1.4.4 – Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariées

Action 1.1 / Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement

CONSTATS ET ENJEUX

L'accès à l'information complète et fiable est essentiel pour bien choisir son itinéraire et son mode de déplacement. L'information doit aussi permettre d'adapter son comportement de mobilité. Connaître les alternatives à la voiture particulière et les possibilités de se déplacer en combinant les modes et les services de mobilités sur le territoire est un préalable à l'évolution des pratiques de déplacements.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Sans objet

Mesures

1.1.1 - Améliorer l'application Île-de-France Mobilités

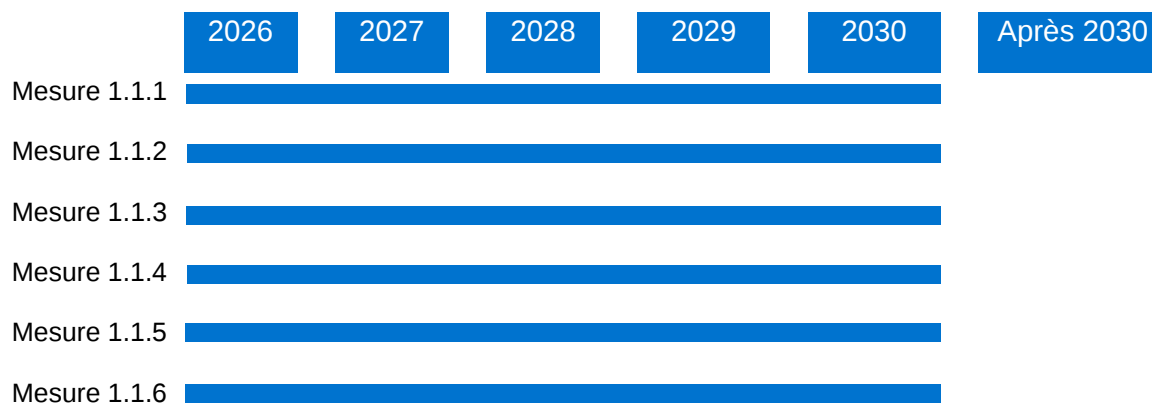
1.1.2 – Communiquer sur et rendre plus visible l'application Île-de-France Mobilités

1.1.3 – Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale

1.1.4 – Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information

1.1.5 – Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones

1.1.6 – Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 (ex-aequo avec l'action 1.4) sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

1.1.1 Améliorer l'application Île-de-France Mobilités

L'application Île-de-France Mobilités a de multiples fonctionnalités, elle permet de choisir son itinéraire, connaître les horaires des bus et trains, acheter des titres de transports, trouver un covoitureur, déterminer son trajet à vélo et les trajets intermodaux pour le vélo et les transports collectifs.

Cette mesure consiste à poursuivre le développement de l'application afin d'optimiser davantage les trajets intermodaux et l'intégration des services de mobilité locaux (Parkings relais, des vélos en libre-service...) ainsi que les horaires de bus en temps réel.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Evolution des fonctionnalités

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.1.2 Communiquer sur et rendre plus visible l'application Île-de-France Mobilités

La mesure consiste à davantage communiquer sur l'application pour la rendre plus visible, en particulier lorsqu'il y a des nouveautés tels que la possibilité de rechercher un trajet multimodal.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de communication
- Nombre d'utilisateurs

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.1.3 Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale

La mesure consiste à communiquer l'information multimodale de manière efficace sur les sites web des communes de l'agglomération, celui de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise.

Les informations porteront sur l'ensemble des informations relatives à la mobilité :

- Transports en commun (les réseaux ferrés et bus et les offres correspondantes, les itinéraires, la tarification...) via l'intermédiaire du site internet et l'application d'Île-de-France Mobilités
- Vélo (le réseau existant, le stationnement, les itinéraires et les services disponibles sur le territoire) ayant pour source d'information la CACP et les données en open data d'IDFM
- Covoiturage (principes de fonctionnement et les applications permettant d'accéder à ce service, la tarification, aires...)
- Stationnement communautaire et communal (présence des parkings disponibles, leurs conditions d'accès et la tarification)
- Dispositif d'accompagnement au changement (conseil, animation

Un préambule relatif aux avantages de chacun de ces modes sera développé. L'objectif sera de mettre à jour les informations dès lors que cela sera nécessaire ainsi que la mise à disposition d'un kit mobilité à télécharger.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Services	CACP	Nombre de communes partageant des informations multimodales Nombre de visiteurs sur les sites internet

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.1.4 Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information

Les relais du territoire sont essentiels pour diffuser une information. La mesure consiste à former des relais au conseil en mobilité pour mieux partager l'information relative aux offres et services de mobilité présents sur le territoire et accompagner différents publics dans le changement de comportement. Ces relais peuvent être divers : représentants d'entreprises (RH), animateurs des maisons de quartiers / CCAS, France Travail, l'intervention sociale de la CAF, les centres d'informations et de jeunesse...

La CACP forme les membres de ces relais au conseil en mobilité afin qu'ils acquièrent les connaissances permettant par la suite de recommander les modes de déplacements alternatifs possibles selon les souhaits et besoins de chaque personne.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de personnes formés

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

1.1.5 Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones

Cette mesure permettra de

- Créer et/ ou actualiser les plans multimodaux autour des gares, des écoles du programme Moby et des parcs d'activités
- Créer des fiches d'accessibilité multimodale autour des principaux établissements recevant du public



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communauté d'Agglomération
de Cergy-Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de plan réalisé et mis à jour

Nombre de diffusion

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

1.1.6 Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire

Cette mesure consiste à poursuivre la diffusion du kit mobilité auprès de nos relais du territoire (employeurs, communes, office de tourisme, maisons de quartier, boutique transport, maison du vélo...) tout en le mettant à jour régulièrement.

Le kit mobilité est composé :

- D'un plan mobilité
- D'une carte d'accès multimodale
- Des horaires de bus
- De flyers relatives aux différents services vélos existants
- D'une information sur le covoiturage
- Livret du code de la rue
- Guide du stationnement
- Tout document d'informations relatifs aux transports

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communauté d'Agglomération
de Cergy-Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de kit diffusé

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

Action 1.2 / Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire

CONSTATS ET ENJEUX

Le Plan de Mobilité Scolaire est un ensemble de mesures qui vise à encourager le recours aux modes de transports alternatifs pour les déplacements scolaires.

Il porte sur l'ensemble des déplacements de l'établissement scolaire :

- Les déplacements des élèves et de leurs parents ;
- Les déplacements des enseignants et du personnel ;
- Les déplacements occasionnels (sorties de classes, livraisons par exemple).

Les enjeux de l'écomobilité scolaire :

- Environnemental : sur le premier kilomètre, une voiture rejette 56% d'émissions de CO2 de plus ;
- Santé publique : la pollution de l'air et le manque d'activité physique entraînent des problèmes de santé ;
- Sécurité routière : la réduction du trafic automobile améliore la sécurité des élèves et la qualité de vie.

L'association CY campus est engagée dans la démarche de plan de mobilité depuis quelques années, un diagnostic et un plan d'actions ont été réalisés. 7 sites universitaires sont concernés regroupant 30 établissements et 24 000 étudiants.

Depuis 2023, la CACP met en place le programme MOBY (labellisé par le Ministère de la Transition écologique dans le cadre des Certificats d'Economies d'Energie). C'est un programme d'accompagnement à l'écomobilité destiné aux collectivités territoriales et aux établissements scolaires. Son objectif est d'accélérer la transition écologique par l'évolution des comportements. L'enjeu du programme est de limiter le recours à la voiture personnelle au profit des modes actifs ou partagés pour les déplacements domicile-lieu d'étude et également pendant le temps scolaire. En outre le programme s'inscrit globalement dans les projets de transition écologique.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Orientation 3 :

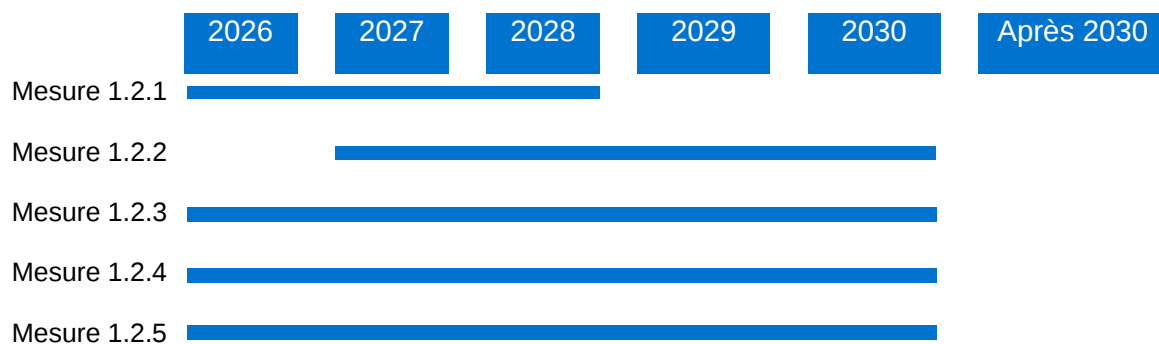
6 - Intensifier la sensibilisation et l'accompagnement de tous les publics

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 14. 2 - Développer l'écomobilité scolaire

Mesures

- 1.2.1 – Mettre en œuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
- 1.2.2 – Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires
- 1.2.3 – Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires
- 1.2.4 – Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires
- 1.2.5 – Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 4 sur les 4 actions de cet axe.

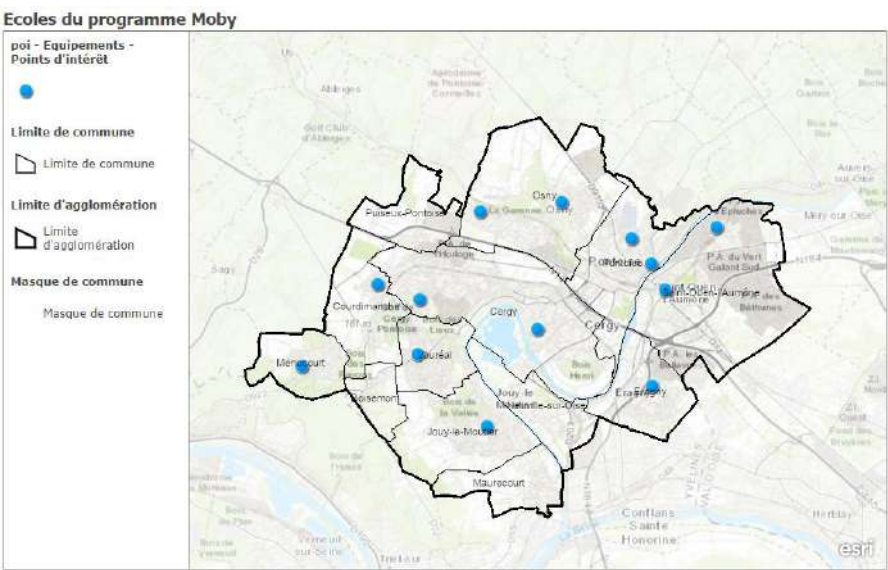
DETAIL DES MESURES

1.2.1

Mettre en œuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby

PDMIF

13 écoles de 10 communes de la CACP participent au programme Moby. Un diagnostic et un plan d'actions ont été établis pour chaque école en lien avec les parties prenantes (communes, écoles...). Les plans d'actions contiennent des mesures d'aménagement et l'espace public et des actions de communication, de sensibilisation et de pédagogie auprès des enseignants, enfants et familles. Cette mesure



consiste à mettre en œuvre l'ensemble des plans d'actions des écoles du programme Moby.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	Avancement de réalisation des plans d'actions

Responsable de la mise en œuvre : Gestionnaires de voiries
Financeurs : Gestionnaires de voiries
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Non renseigné

1.2.2

Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires

PDMIF

Cette mesure consiste à l'accompagnement d'autres écoles grâce aux plans de mobilités scolaires. La mise en œuvre de ces dispositifs est une obligation réglementaire.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'école engagé dans la démarche

Nombre d'élèves concernés

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.2.3

Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires

La mesure consiste à poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires opéré par le département du Val-d'Oise à travers le programme Liberté'Pieds. A ce jour, aucun collège de l'agglomération de Cergy-Pontoise ne participe à ce dispositif. La mesure consiste à mobiliser les collèges du territoire de la CACP pour les inciter à participer à ce programme.

La mise en œuvre de ces dispositifs est une obligation réglementaire.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de collège cergypointain engagé dans la démarche

Part modal des élèves et parents

Responsable de la mise en œuvre : Département

Financeurs : Département

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.2.4

Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires

La mesure consiste à mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires.

La mise en œuvre de ces dispositifs est une obligation réglementaire.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Région Île-de-France

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de la définition du dispositif et sa mise en œuvre

Responsable de la mise en œuvre : Région Île-de-France

Financeurs : Région Île-de-France

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.2.5

Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus

La mesure consiste à ce que le campus universitaire de Cergy-Pontoise, déjà engagé dans une démarche de plan de mobilité, poursuivre la mise en œuvre du plan d'actions élaboré et renforcer l'accompagnement des établissements volontaires.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CY campus

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'actions mises en place

Part modale des étudiants et personnel de l'enseignement supérieur

Responsable de la mise en œuvre : CY campus,

Financeurs : CY campus, gestionnaires de voiries, EESR

Nature du budget : Investissement

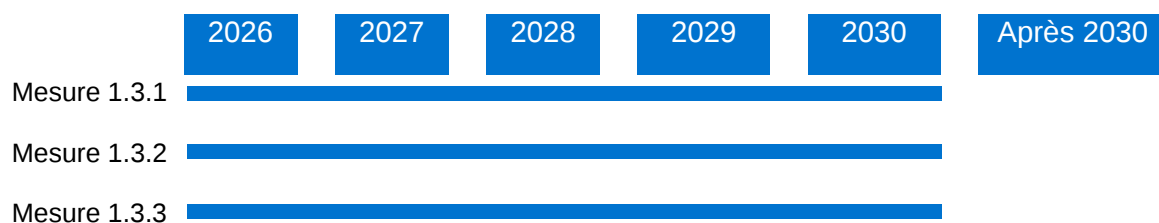
Budget prévisionnel : Non renseigné

Mesures

1.3.1 – Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs

1.3.2 – Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire

1.3.3 – Réaliser 2 à 3 interventions de sensibilisation par an dans les entreprises, administrations ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 3 sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

1.3.1

Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs

PDMIF

La mesure consiste à animer des démarches des plans de mobilités inter-employeurs. L'objectif est d'accompagner les employeurs dans une logique d'une double complémentarité de l'action publique et privée et des actions hard (infrastructures, services) / soft (communication, information, sensibilisation, incitation). La stratégie d'animation est à redéfinir pour un accompagnement optimisé et un engagement renforcé des employeurs.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'entreprises / administrations accompagné

Nombre de salariés concernés

Responsable de la mise en œuvre : CACP, employeurs

Financeurs : Gestionnaires de voiries, employeurs

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

1.3.2 Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire

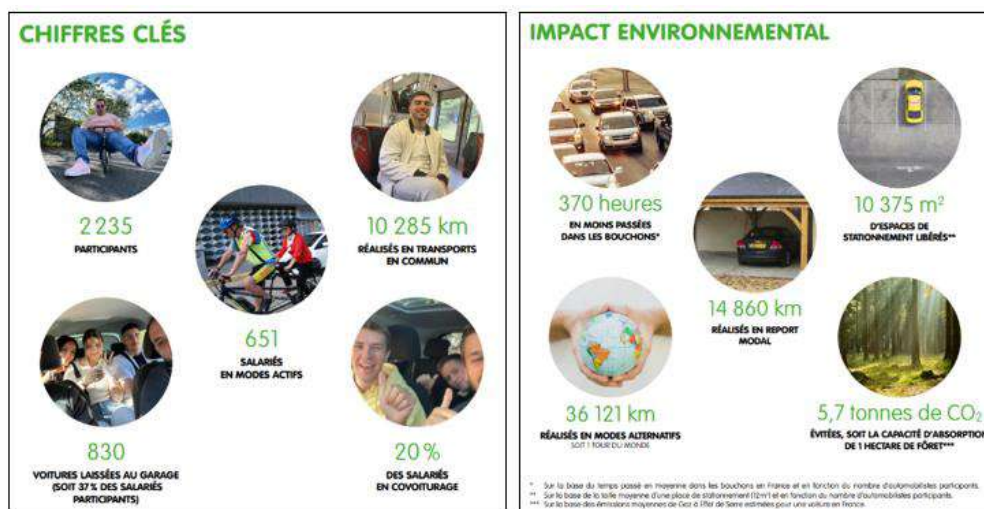
Dans le cadre de ses plans de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise organise chaque année un événement de sensibilisation aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle destiné aux employeurs du territoire : le Challenge Mobilité

Cet événement, ludique et pédagogique, permet d'informer et de sensibiliser les salariés et de favoriser l'usage du covoiturage, des transports en commun et des modes actifs.

Il se déroule sur les treize communes de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Depuis 2019, le Challenge propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité.

C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations. Le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture individuelle au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun, du covoiturage ou télétravail pour effectuer son trajet domicile-travail.

La mesure consiste pour poursuivre l'organisation de ce challenge mobilité chaque année pour les employeurs du territoire.



Bilan du Challenge Mobilité, édition 2023. Source : CACP

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Réalisation d'un challenge par an

Nombre d'entreprises / collectivité participantes

Nombre de salariés participants dont nombre d'autosoliste

Nombre de CO₂ évités

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : entre 20 000 € et 100 000 €

1.3.3

Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises, administrations ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche

La mesure consiste à intervenir 2 ou 3 fois par an par auprès des entreprises, administrations ou des établissements d'enseignement supérieurs et de recherche pour effectuer des conseils personnalisés de mobilité, et notamment :

- En accompagnement du challenge mobilité
- En accompagnement d'une entreprise souhaitant s'implanter sur le territoire
- Lors de la rentrée universitaire
- Sur sollicitation d'une entreprise ou administration stratégique



Intervention à CY université en 2024. Source : CACP

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'intervention par an
Nombre de conseil réalisé

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

Action 1.4 / Mettre en œuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public

CONSTATS ET ENJEUX

Les actions de sensibilisation à destination du grand public permettent de proposer des conseils personnalisés en mobilité pour orienter chaque personne selon ses besoins vers des modes de transports alternatifs à la voiture. Ces conseils peuvent se traduire par la proposition d'itinéraires adaptés selon le mode de déplacement, des services de mobilité et des dispositifs d'aides existants sur le territoire.

Cette sensibilisation s'adresse à tous. Certaines actions peuvent néanmoins cibler des publics spécifiques (habitants QPV, membres associations sportives...)

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Orientation 3 :
6 - Intensifier la sensibilisation et l'accompagnement de tous les publics

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 14.1 - Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable

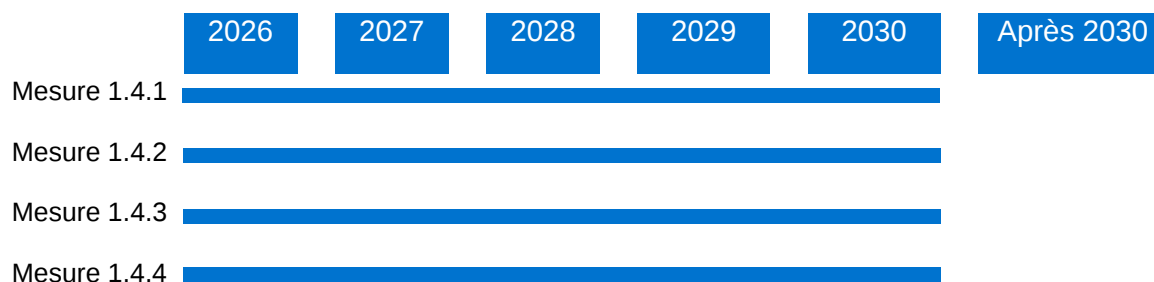
Mesures

1.4.1 – Développer le conseil multimodal à destination du grand public

1.4.2 – Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire

1.4.3 – Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville

1.4.4 – Développer les découvertes d'itinéraires à vélo avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 (ex-aequo avec l'action 1.1) sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

1.4.1

Développer du conseil multimodal à destination du grand public

PDMIF

Au sein de la Maison du Vélo qui ouvrira en 2026 à Cergy-Préfecture, du conseil en mobilité personnalisé sera proposé.

Des interventions pourront également être organisées « hors les murs » pour aller à la rencontre des cergyptains, selon les opportunités ou lors des temps forts annuels (semaine européenne de la mobilité, fête du vélo, semaine du développement durable...)

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Services	Île-de-France Mobilités	Nombre de conseil multimodal

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités
Financeurs : Île-de-France Mobilités
Nature du budget : Fonctionnement
Budget prévisionnel : Non renseigné

1.4.2

Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations

Les associations sont nombreuses sur le territoire, elles peuvent être sportives, culturelles, culturelles... Elles génèrent des déplacements entre le domicile, l'école/travail et le lieu de l'activité. Les associations peuvent donc être un relai efficace pour sensibiliser le plus grand nombre.

La mesure consiste à proposer aux associations via les services de la vie associative des communes un accompagnement visant à sensibiliser les adhérents à la mobilité durable (intervention de sensibilisation, diffusion de kits mobilités, etc)

La méthodologie quant à cette mesure reste à construire.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'associations partenaires

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

1.4.3

Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville

La mesure consiste à réaliser une intervention de sensibilisation par an dans un quartier politique de la ville du territoire à destination des enfants et des adultes. La CACP peut intervenir soit pour un événement unique autour de la mobilité ou se mobiliser dans la cadre d'autres interventions prévues par les villes ou la CACP

Cela se caractérise par un jeu concours incitant le public à participer à plusieurs stands préalablement définis. Les stands régulièrement présents sont :

- Stand de la CACP (conseil en mobilité)
- Des tests de vélos ou VAE et/ou trottinettes, électrique ou non
- Des jeux (quiz, roue de la fortune...)

Des vélos enfants et adultes sont à gagner.

En 2023 et 2024, la CACP est intervenu dans deux quartiers politiques de la ville de Pontoise et un QPV de la ville d'Osny sur la thématique emploi / mobilité.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de conseils réalisés

Nombre d'interventions par an

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

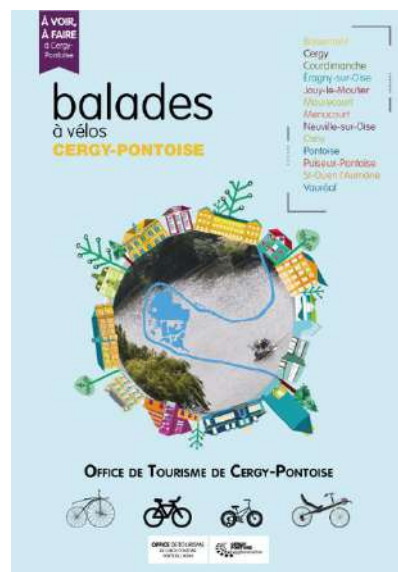
1.4.4

Développer les découvertes d'itinéraires à vélo avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés

L'agglomération de Cergy-Pontoise a un fort potentiel pour développer le tourisme et bénéficier de ses retombées économiques. Elle dispose de nombreux atouts tels que l'Oise, l'Axe Majeur, l'Île de Loisirs, Pontoise Ville d'art et d'histoire, la proximité de la vallée des Impressionnistes et du PNR du Vexin Français...

Pour découvrir son patrimoine naturel, culturel et historique en lien avec les territoires limitrophes, l'agglomération bénéficie d'un réseau de liaisons cyclables riche notamment avec comme « épine dorsale » l'avenue verte Paris-Londres, itinéraire vélotouristique d'intérêt national.

La mesure consiste à poursuivre le développement des découvertes d'itinéraires à destination des familles et des salariés. Cela peut se traduire par des balades à vélo en autonomie, ou accompagnées ; par des événements type festival sur la thématique de la mobilité...



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Office de tourisme

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'itinéraires proposés

Nombre de participants aux balades

Responsable de la mise en œuvre : Office de tourisme

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 €

2. AXE 2 - Une agglomération au cœur des mobilités régionales : connectée et accessible à 360°

Action 2.1 – Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire

2.1.1 – Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains

2.1.2 – Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures prises impactant la CACP

Action 2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales

2.2.1 – Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy

2.2.2 - Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A

2.2.3 - Réaliser les études de phase 3 du tramway T13

2.2.4 – Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP

Action 2.3 – Développer le réseau de bus Express

2.3.1 - Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Lignes Express

2.3.2 - Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy

Action 2.4 – Renforcer les liaisons interurbaines

2.4.1 - Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure

2.4.2 - Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin

2.4.3 - Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines

Action 2.5 – Développer une billettique adaptée et attractive

2.5.1 - Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs

2.5.2 - Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF

Action 2.6 – Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération

2.6.1 – Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards

2.6.2 – Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise

Action 2.1 / Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire

CONSTATS ET ENJEUX

Le territoire de la CACP est traversé par des réseaux tels que des infrastructures ferroviaires et des voies d'eau navigables. Par différents aspects, ces traversées ont des avantages et des inconvénients.

La présence d'infrastructures ferroviaires permet une desserte ferrée conséquente sur plusieurs communes et contribue à l'attractivité du territoire et à encourager le report modal. Il implique également la possibilité de passage de fret ferroviaire donnant lieu à des nuisances pour les habitants.

Les voies d'eau navigables représentent un enjeu pour le développement du tourisme et un cadre de vie agréable et le développement de transport fluvial via l'existence des ports.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

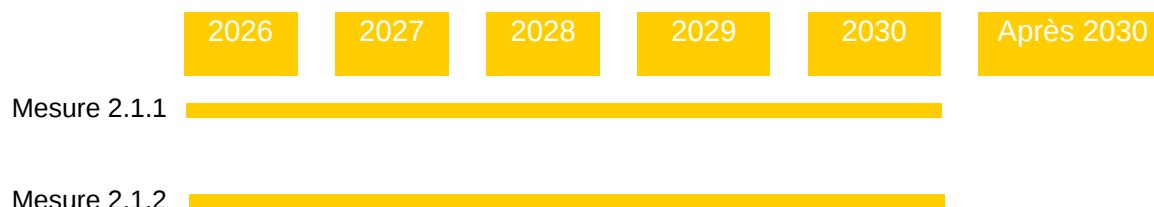
CORRESPONDANCE PLAN MOB IDF

- Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

Mesures

2.1.1 – Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne transilien J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains

2.1.2 – Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures prises impactant la CACP



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 4 sur les 6 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

2.1.1

Déclarée d'utilité publique le 18 novembre 2016, la modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la compétitivité du fret ferroviaire et de réduction des impacts environnementaux du transport de marchandises. La mise en service de cette ligne a permis de renforcer la desserte ferroviaire du port du Havre et de libérer une capacité de desserte supplémentaire sur l'itinéraire historique Paris-Rouen au bénéfice du Port de Rouen.

Les voies ferrées concernées par la desserte Normandie - Île-de-France traversent le territoire sur plusieurs communes : Osny, Pontoise, Eragny et Saint-Ouen l'Aumône.



Carte du tronçon Serqueux-Gisors

Source : DREAL Normandie

La circulation des trains de fret impacte le territoire de la CACP sur 2 aspects :

- Des nuisances sonores générées par le trafic
- L'utilisation des infrastructures également dédiées aux transports de voyageurs

Cette mesure consiste à suivre la politique de prévention et de réduction du bruit développée par SNCF Réseau ainsi que la qualité de service de la ligne J rendu aux usagers.

Nature de l'action

Suivi

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Suivi de la qualité de service de la ligne J

Suivi du taux de nuisances (bruit)

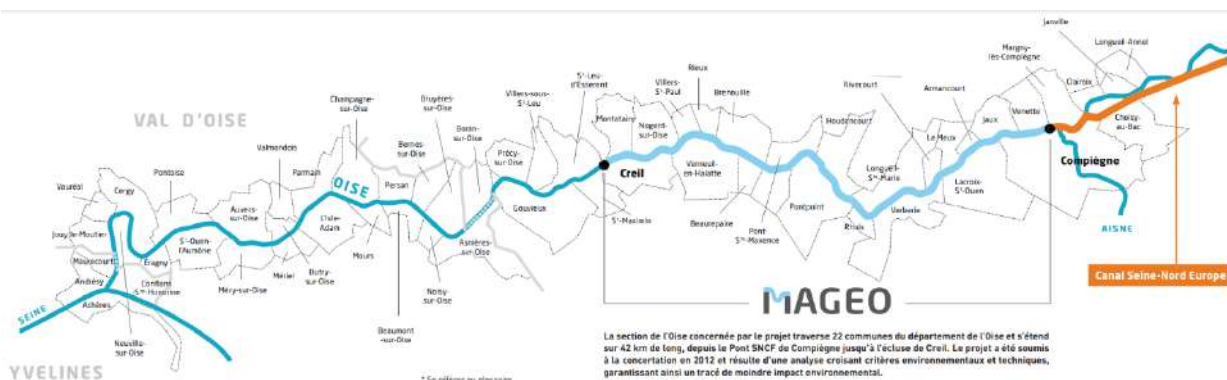
Responsable de la mise en œuvre : SNCF Réseau, SNCF Voyageurs

Financiers : SNCF Réseau, SNCF Voyageurs

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.1.2 Suivre l'évolution du projet MAGEO et les mesures prises impactant la CACP



L'opération Mageo, acronyme de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil est porté par Voies navigables de France.

Le projet consiste à approfondir la rivière Oise, qui est déjà à grand gabarit, pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement), et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen Vb (4 400 tonnes, 180 mètres de long, 11,40 mètres de large, 5,25 de hauteur soit l'empilement de deux couches de conteneurs). La navigation des grands convois composés d'un pousseur et de deux barges sera également possible avec pour certaines sections, des passages en alternats. Le projet MAGEO, s'inscrit dans un programme global de liaison fluviale à gabarit européen, destiné à relier le bassin de la Seine au bassin de l'Escaut. Cette liaison nécessite la construction du canal Seine Nord Europe, qui reliera les bassins de la Seine et du Nord – Pas-de-Calais. Ce nouveau corridor européen de fret fluvial entre les ports du Havre, de Rouen, Paris, Dunkerque, Anvers, Liège et Rotterdam/Amsterdam, a pour objectif de décongestionner le trafic routier et de proposer un mode de transport plus économique et plus écologique. Le projet MAGEO de Compiègne à Creil concerne 22 communes.

Toutefois, en facilitant les écoulements (élargissement et surcreusement, diminution du linéaire entraînant une augmentation de la pente), il aggrave l'impact des phénomènes d'inondations en aval de Creil, donc pour l'ensemble du Val-d'Oise jusqu'à la confluence avec la Seine. Un ouvrage de compensation, consistant en la réalisation d'un casier latéral à Verneuil-en-Halatte (60), vise à écrêter la pointe de crue et constitue une composante essentielle du projet pour neutraliser ces impacts. Par ailleurs, le passage des grands rhénans provoquerait une érosion accélérée des berges de la rivière, du fait du batillage plus important au regard du tonnage et du tirant d'eau des porteurs. Cet impact a été étudié et documenté par la SAFEGE en 2010, et intégré à l'étude d'impact du projet MAGEO. Cette étude indique une vulnérabilité élevée des berges au risque d'érosion aggravé par MAGEO sur environ 10% du linéaire dans le Val-d'Oise. Par ailleurs et toujours dans l'étude d'impact, il est indiqué que VNF s'engage à reprendre à l'identique les berges érodées ou en risque d'érosion aggravée du fait de MAGEO, ou au travers d'une compensation financière, mais dont les modalités précises n'ont jamais été évoquées.

Compte tenu de l'importance de ce projet pour le Val-d'Oise, sans renier son intérêt positif sur le plan économique et écologique global par le moindre recours au transport routier, en partenariat, la CACP, le SMBO et les collectivités concernées de la Vallée de l'Oise ont :

- Rappelé les attentes et les exigences du territoire sur la neutralité hydraulique du projet MAGEO;
- Rappelé les engagements de VNF sur la compensation de l'érosion accélérée des berges dans le Val-d'Oise du fait du futur passage des grands rhénans ;
- Demandé à être considérés comme des partenaires privilégiés de VNF et à être informés spécifiquement et régulièrement de chaque avancement du projet. ;
- Souhait d'obtenir de VNF la garantie que le modèle de prévision de crue et son adaptation à l'ouvrage de Verneuil-en-Halatte permettra à minima de neutraliser de façon efficace et pérenne l'effet hydraulique de MAGEO.

La mesure consiste à suivre l'évolution du projet et à engager le dialogue avec la VNF.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Suivi	CACP	Suivi de l'étude d'impact Nombre de rencontre entre la CACP et la VNF
Responsable de la mise en œuvre : Voies navigables de France Financeurs : Voies navigables de France Nature du budget : Fonctionnement Budget prévisionnel : Non renseigné		

Action 2.2 / Faire advenir des offres ferrées structurantes départementales et régionale

CONSTATS ET ENJEUX

L'agglomération de Cergy-Pontoise est desservie par 2 lignes de RER (A et C) et 3 lignes de Transilien : H, J et L, qui desservent 12 gares réparties sur 6 communes.

La fréquence de passage des lignes est hétérogène selon le type de ligne et les gares desservies : Cergy-Préfecture concentre le plus de trains en heure de pointe du soir (19 trains), à l'inverse des petites gares comme Epluches et Pont Petit qui ne voient passer que 2 trains en heure de pointe du soir. Il y a donc un enjeu de desserte et de fréquence de passage des lignes dans les gares du territoire.

Le RER A dessert des quartiers aux densités de population et d'emploi les plus importantes des branches ferroviaires de l'agglomération sur les trois gares de Cergy. Néanmoins la ligne fait face à de nombreuses perturbations, pénalisant les voyageurs.

Le prolongement du T13 d'Achères à Cergy-Pontoise constitue un enjeu essentiel pour relier deux pôles d'attractivité majeur et donc les flux domicile-travail sont conséquents, notamment entre Poissy, Conflans Sainte-Honorine et Cergy-Pontoise.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :
 - 1 – Favoriser le développement et l'usage des transports en commun
 - 2 – Améliorer la desserte extérieure du territoire

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 1.1 – Développer le réseau de mass transit et en conforter la fiabilité et la résilience
- Action 1.2 – Améliorer la gestion des situations perturbées et des périodes de travaux dans le réseau de mass transit

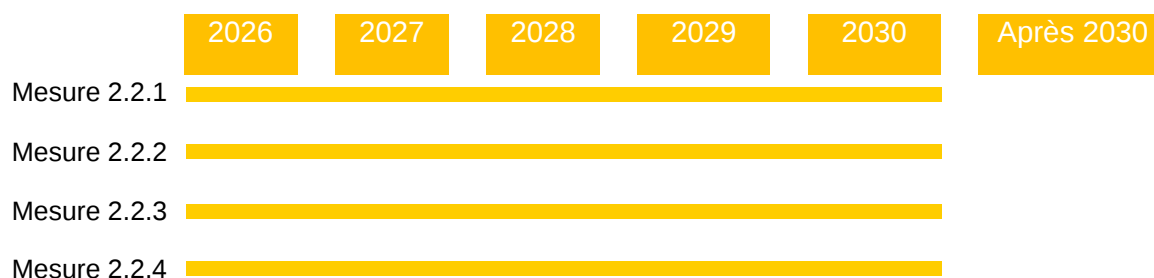
Mesures

2.2.1 – Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy

2.2.2 - Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A

2.2.3 - Réaliser les études de phase 3 du tramway T13

2.2.4 – Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 2 sur les 6 actions de cet axe.

Mesure 2.2.1 : Très favorable

Mesure 2.2.2 : Favorable

Mesure 2.2.3 : Très favorable

DETAIL DES MESURES

2.2.1 Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy

L'objectif de cette mesure est de renforcer l'offre du RER A sur la branche de Cergy, notamment en heure de pointe, les soirs et les weekends.

En vue d'actualiser le schéma directeur de la ligne A du RER, Île-de-France Mobilités a commandé des études à SNCF Réseau pour étudier les possibilités techniques permettant ce renfort d'offre. À la suite des études et leurs conclusions, un travail autour de l'évolution de l'offre pourra être engagé par Île-de-France Mobilités.

L'enjeu est l'amélioration de la desserte par le RER A, la branche de Cergy offrant un cadencement insuffisant au regard de sa fréquentation. La mauvaise qualité de desserte est un préjudice majeur pour les territoires desservis par cette branche (d'Achères-Villes à Cergy-le-Haut, en passant par Conflans, Neuville, Cergy-Préfecture et Cergy-St-Christophe), qu'il s'agisse de la qualité de vie des habitants concernés ou de l'attractivité économique des territoires.

En effet, pour une fréquence similaire de 5 trains aujourd'hui pour chacune des branches, le nombre d'usagers est 4 fois plus important à Cergy qu'à Poissy. Cette amélioration est indispensable pour l'attractivité du territoire de Cergy-Pontoise et pour la qualité de vie de ses habitants amenés à voyager quotidiennement à bord du RER A, dans des conditions inadmissibles de saturation des rames à ce jour.

La desserte ferrée de Cergy-Pontoise FOCUS RER A



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de courses supplémentaires
- Niveau de régularité

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.2.2

Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A

Compte tenu de la récurrence des interruptions régulières de l'offre ferrée pour cause de travaux nocturnes sur le RER A (environ 50% des semaines) sur encore plusieurs années à venir, le service gagnerait à être stabilisé via une offre de substitution bus prédéfinie et programmée.

Il s'agit donc d'avoir une ligne de bus de substitution semi-régulière, déployée en périodes de travaux, sur la base d'un fonctionnement similaire à une ligne régulière (horaires prédéfinis et fixes, fréquences arrêtées).

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Offre mise en place
- Niveau de régularité
- Satisfaction voyageurs

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

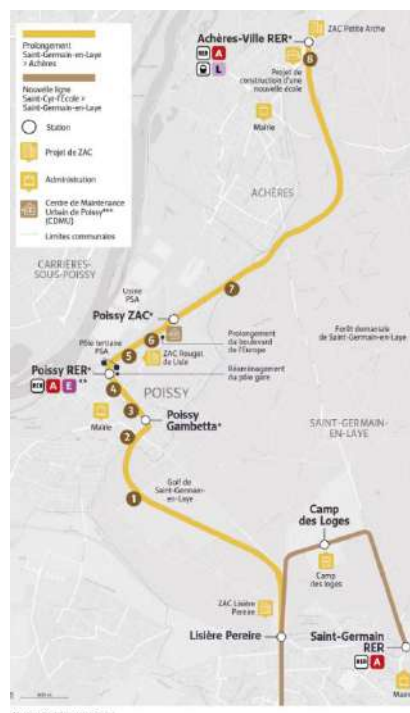
Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.2.3 Réaliser les études de phase 3 du tramway T13

Cette mesure vise à réaliser les études de la phase 3 du tramway T13 (Saint-Germain-en-Laye – Poissy – Achères) sur un prolongement d'Achères à Cergy.

Ces études sont inscrites dans le SDRIF-e adopté le 11 septembre 2024 par le Conseil Régional. Elles permettront d'approfondir les différents scénarii, d'évaluer les coûts et la rentabilité socio-économique du projet.



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Lancement de l'étude
- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.2.4

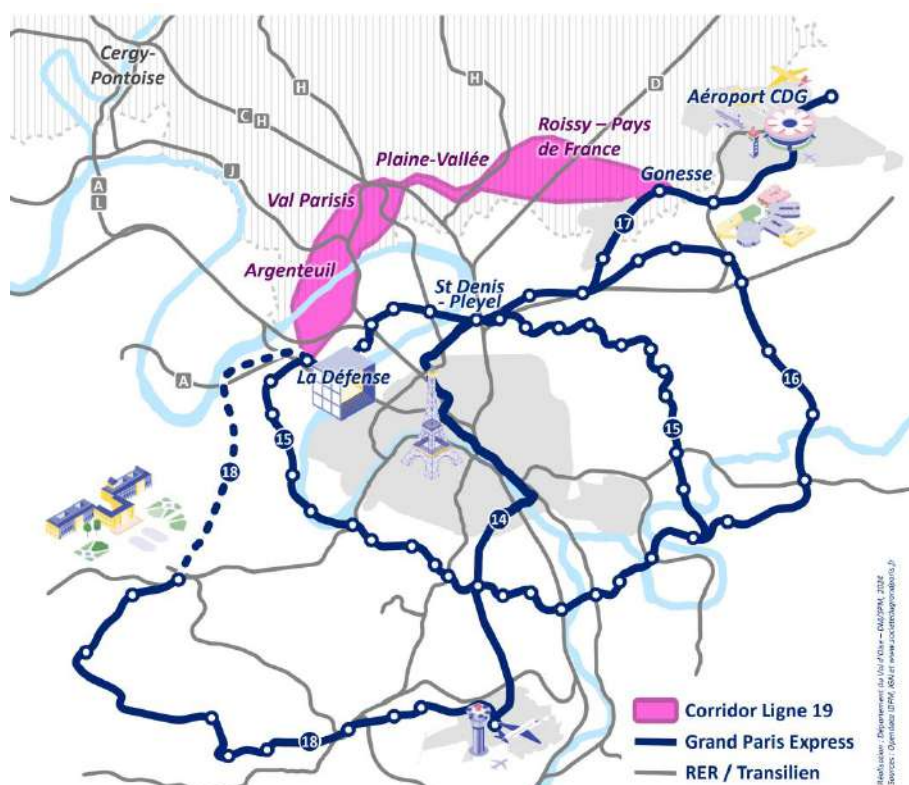
Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP

Cette mesure consiste à s'assurer de la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP (RER A, RER C, ligne L, J et H).

La ligne 19 permettra de mailler complètement le réseau francilien et de desservir le département du Val-d'Oise, qui a une très forte dynamique économique. La ligne 19 sera en correspondance à Nanterre avec les lignes 15 et 18 et relierait directement le pôle de Paris La Défense à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en se connectant sur la ligne 17 à la gare de Triangle de Gonesse du Grand Paris Express.

Le Département et la Région co-financent les premières études à hauteur de 500 000 € (dont la participation du Département de 150 000 €).

Le lancement des premières études de faisabilité sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France a lieu en 2024 pour une mise en service à horizon 2040-2045.



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Lancement de l'étude
- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Région IDF, Département du Val-d'Oise

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : 500 000 €

Action 2.3 / Développer le réseau de bus Express

CONSTATS ET ENJEUX

Les lignes Express sont des lignes reliant les principales agglomérations de grande couronne. Elles offrent une solution de mobilité fiable et rapide sur des itinéraires où les infrastructures ne permettent pas de faire rouler des trains. A ce jour, le territoire est doté de 4 lignes Express : Express 16, Express 27, Express 80 et l'Express 95-18. Le Schéma directeur des lignes Express commandé par IDFM en avril 2023 prévoit 4 lignes Express sur le territoire pour connecter Cergy à Argenteuil, à Saint-Denis, à Montmorency et à Bezons.

Le Schéma directeur des lignes express ne comprend pas une liaison directe entre la CACP, Roissy et son aéroport, générateurs de mobilités et d'emplois ainsi que le renfort des lignes 95-03A-B, 95-04, 95-20 et les lignes hors IDF desservant l'agglomération (603, 604, 609).

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :
 - 1 – Favoriser le développement et l'usage des transports en commun
 - 2 – Améliorer la desserte extérieure du territoire

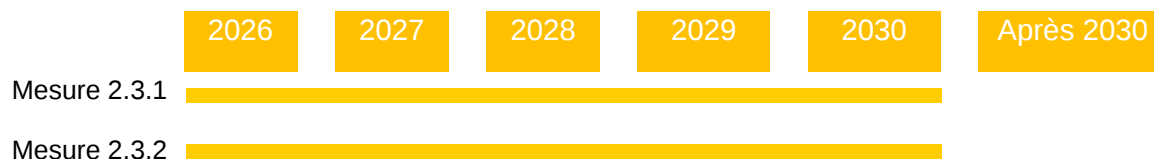
CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 1.4 – Déployer un nouveau réseau de Cars Express pour relier les bassins de vie

Mesures

2.3.1 - Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Lignes Express

2.3.2 - Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy



Avis de l'Assemblée citoyenne

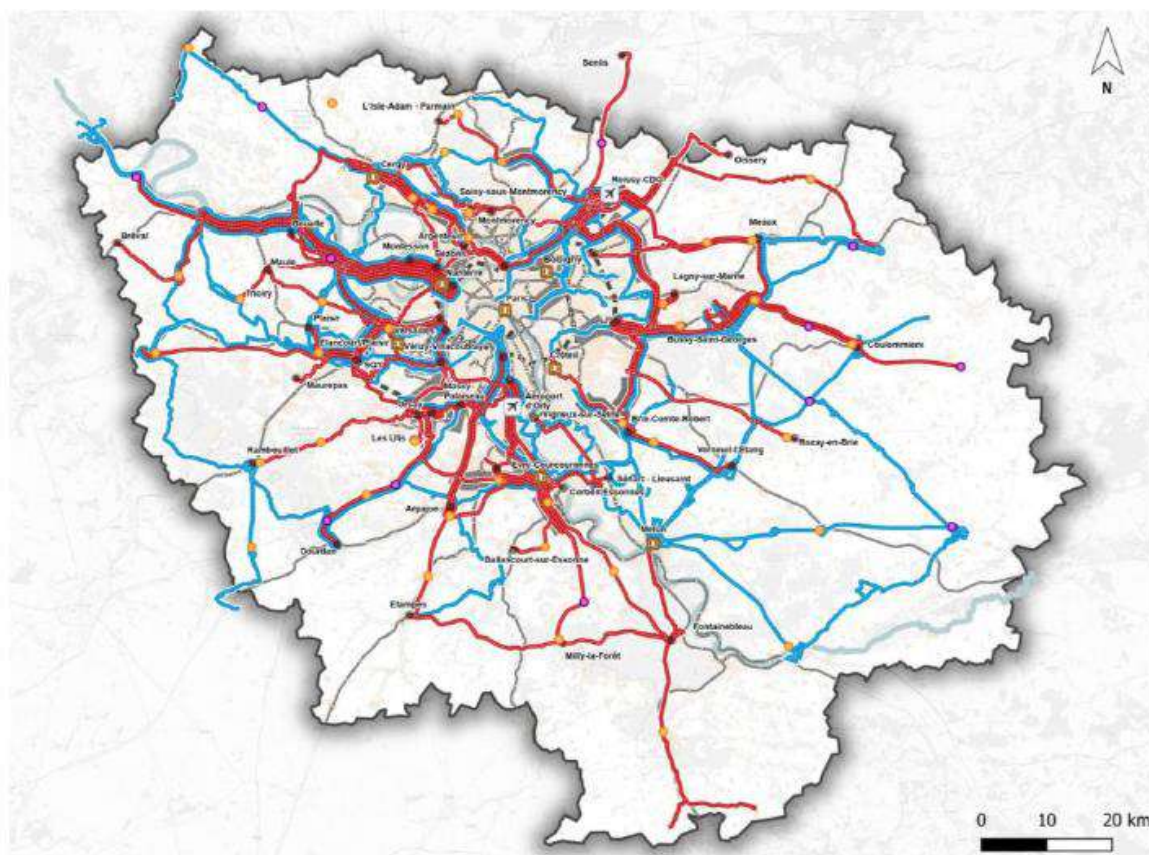
L'action a été classé numéro 5 (ex-aequo avec l'action 2.6) sur les 6 actions de cet axe.

Mesure 2.3.1 : Avis extrêmement favorable

Mesure 2.3.2 : Sujet non abordé

DETAIL DES MESURES

2.3.1 Mettre en œuvre le Schéma Directeur des Lignes Express



Source : Schéma directeur des lignes Express. Communiqué de presse du 30/11/2023, IDFM

La mesure vise d'une part à faire advenir les nouvelles lignes votées au Schéma Directeur par Île-de-France Mobilités :

- Montmorency - Cergy : ligne nouvelle, phase 1 (2024-2026)
- Argenteuil - Cergy : ligne nouvelle, phase 1 (2024-2026)
- Saint-Denis - Cergy : ligne nouvelle, phase 2 (2027-2030). Conditions de mise en œuvre : GPE à St Denis et voie réservée sur A15
- Bezons – Cergy : ligne nouvelle, phase 2 (2027-2030).
- Renforcement de la ligne Express 80 Cergy - Les Mureaux - Mantes la Jolie, phase 1 (2024-2026)

Cette mesure nécessitera d'assurer l'accueil des terminus de ces lignes nouvelles au sein des gares routières.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Suivi de mise en circulation des 4 nouvelles lignes et du renfort
- Fréquentation de ces lignes

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.3.2 Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy

Renforcer l'offre de transport depuis la CACP jusqu'au pôle de Roissy, soit par la restructuration de la ligne Express 95-18 en la simplifiant pour augmenter sa vitesse commerciale, soit par la création d'une nouvelle ligne directe.



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Taux de régularité
- Vitesse commerciale
- Fréquentation

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

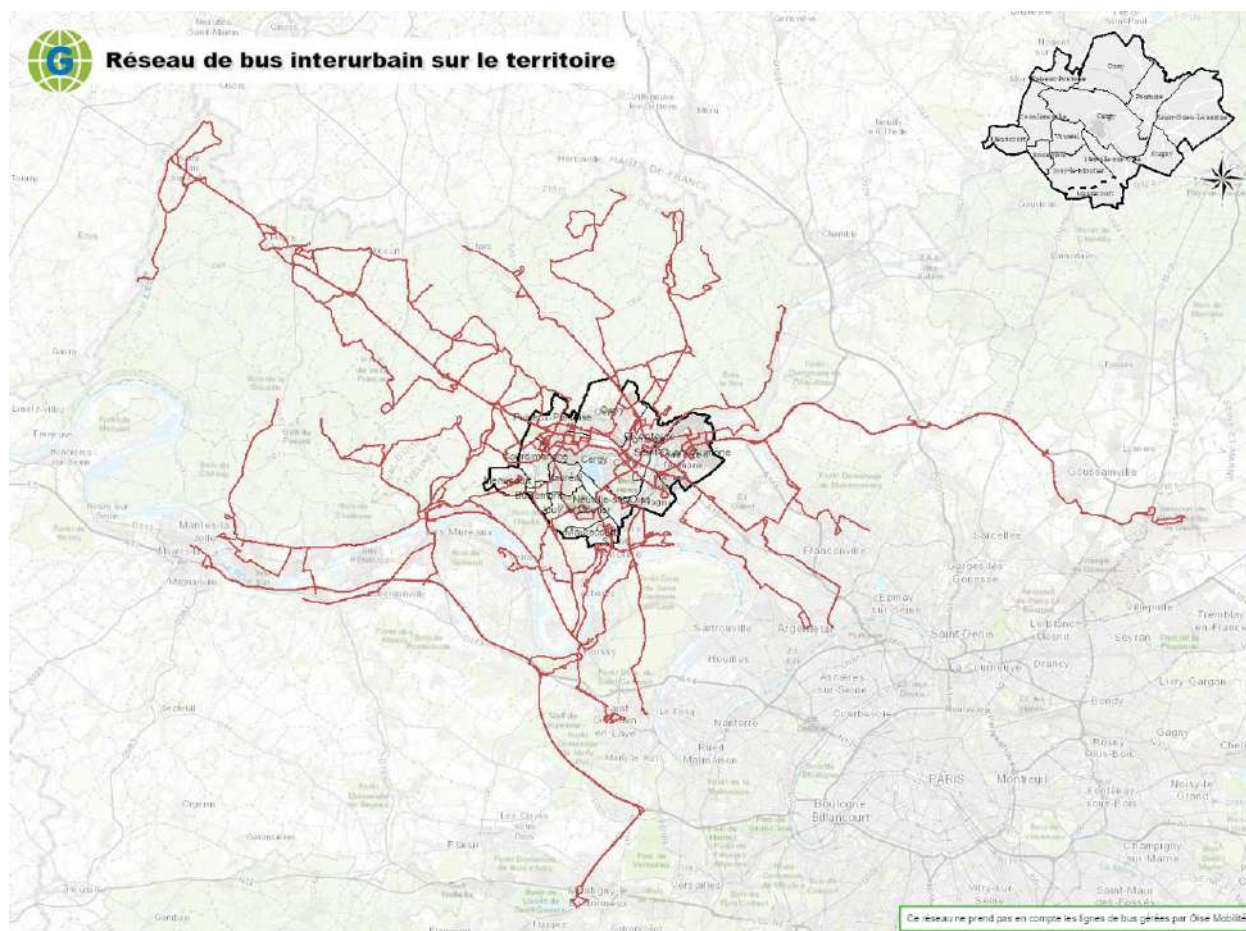
Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 2.4 / Renforcer les liaisons interurbaines

CONSTATS ET ENJEUX



Le réseau de bus en place compte 53 lignes réparties d'une part du côté des lignes urbaines (22 lignes) et de lignes interurbaines (31 lignes). L'offre de deux lignes de Noctilien, en créneaux nocturnes, complète le réseau. Huit gares routières réparties sur cinq communes permettent de proposer des pôles d'échanges et de concentrer l'offre bus au sein d'un même espace.

La desserte du Vexin par des lignes interurbaines constitue un sujet à étudier à part entière.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :
 - 1 – Favoriser le développement et l'usage des transports en commun
 - 2 – Améliorer la desserte extérieure du territoire

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

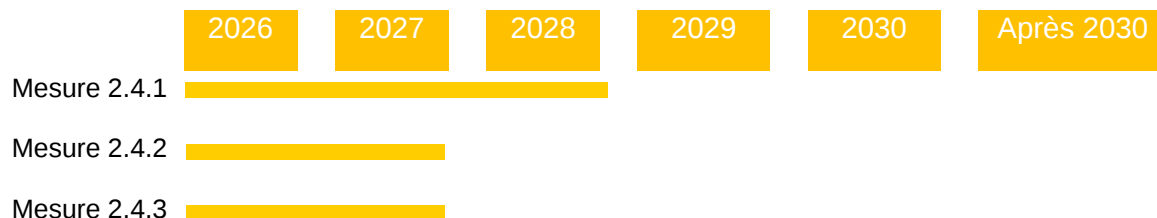
- Sans objet

Mesures

2.4.1 - Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure

2.4.2 - Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin

2.4.3 - Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 sur les 6 actions de cet axe.

Mesure 2.4.1 : Avis favorable

Mesure 2.4.2 : Avis favorable

Mesure 2.4.3 : Sujet non abordé

DETAIL DES MESURES

2.4.1 Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure

Il existe trois lignes de bus desservant les territoires de l'Oise et de l'Eure (603, 604 et 609). Les actifs des trois villes des terminus de ces lignes de bus interurbaines représentent 2% de l'ensemble des actifs venant travaillant dans la CACP (1 116 actifs). Au global 11 communes sont desservies, permettant de rejoindre Cergy. 2 807 actifs potentiels pourraient emprunter ces lignes interurbaines pour se rendre sur leur lieu de travail.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes	Région Hauts-de-France	Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Région Hauts-de-France / Île-de-France Mobilités
Financeurs : Région Hauts-de-France
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Non renseigné

2.4.2

Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin

11 lignes de bus desservent les communes du Vexin (Banthelu, Frouville, Etrépagny, Magny-en-Vexin, Bray-et-Lû, Seraincourt, Auvers-sur-Oise, Chars et Parmain).

Seule la ligne 95-07 (Parmain, Butry-sur-Oise, Auvers-sur-Oise, Pontoise, Cergy) est en service toute la semaine. Les autres lignes ne roulent pas le dimanche et week-end (uniquement pour la ligne 95-17).

4 lignes desservent 4 gares, favorisant l'intermodalité. Pour autant la fréquence de passage de ces lignes sont très faibles (45-60 minutes pour la ligne 95-41, 2 à 3 bus/sens pour la ligne 95-48 et une fréquence variable et peu élevée pour la ligne 95-50). Seule la ligne 95-07 présente une fréquence de passage élevée (15 minutes).

Les deux lignes aux fréquences les plus importantes (95-04 et 95-05) permettent de couvrir de nombreuses communes : il convient de s'interroger sur le remplissage de ces lignes, les horaires de passage afin de déterminer les améliorations à apporter pour accroître leur fréquentation.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

2.4.3

Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines

L'interdiction de trafic local est une interdiction faite à un service routier de prendre et de laisser un même voyageur à l'intérieur du périmètre des transports urbains. Cette interdiction est définie au décret n°49-1473 du 14 novembre 1949.

Cette interdiction est établie dans le cadre du périmètre du plan de transports publics de voyageurs, établi pour le département. Ce périmètre peut concerner une commune, le ressort territorial d'un EPCI ou encore de plusieurs communes qui organisent en commun un service de transport collectif.

A l'absence d'accord entre organisateur et exploitants le trafic local peut-être interdit à tous les services routiers autres que les services urbains. Cette interdiction n'intervient qu'après consultation du comité technique départements des transports.

L'objectif est d'envisager la levée d'ITL pour faciliter certains déplacements lorsque la fréquentation de la ligne le permet. Cette mesure consiste à réaliser un diagnostic des ITL actuelles sur les itinéraires des lignes interurbaines, objectiver leur impact sur la circulation des lignes (robustesse des horaires), et identifier l'impact d'une levée de ces ITL sur une potentielle amélioration du trafic.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 2.5 / Développer une billettique adaptée et attractive

CONSTATS ET ENJEUX

Île-de-France Mobilités propose différents titres de transports selon le profil de l'utilisateur et de la fréquence de ses voyages.

6 profils sont définis : actif, jeune (< 26 ans), sénior (> 62 ans), visiteur, bénéficiaire d'aides sociales et personne en situation de handicap. 2 types de fréquences de voyages sont proposés : occasionnelle et régulière.

L'offre en vigueur ne prévoit pas de tests pour les nouvelles pratiques de mobilité comme pour le télétravail, un usage exclusif du réseau de bus. La simplification des titres et tarifs devraient s'opérer dès janvier 2025.

La superposition des titres de transports entre régions est impossible et doit conduire les personnes vivant en Normandie et dans l'Oise à acheter un titre de transport rattaché à leur région et un autre, pour l'Île-de-France. Il manque donc une offre combinée et incitative à l'usage des transports en commun.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

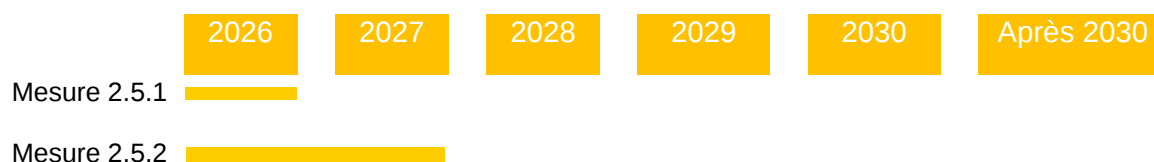
CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITÉS D'ÎLE-DE-FRANCE

Sans objet

Mesures

2.5.1 - Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs

2.5.2 - Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classée numéro 3 sur les 6 actions de cet axe.

Mesure 2.5.1 : Mesure proposée par l'Assemblée citoyenne et ajoutée au plan d'actions

Mesure 2.5.2 : Non abordée

DETAIL DES MESURES

2.5.1 Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs

Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux différents réseaux de transports en commun permettant de circuler sur l'ensemble du réseau en Île-de-France quels que soient l'origine et la destination.

Cette carte a pour vocation d'inciter à l'usage des transports en commun, sans obliger les usagers à se munir d'un titre de transport et payer un forfait mensuel, non adapté à une pratique occasionnelle.

Île-de-France Mobilités propose le Passe Navigo Easy, passe non nominatif qui peut être prêté, cédé. Ce support permet de recharger plusieurs titres de transports, en station, sur les appareils de vente, dans les points de vente et sur smartphone. Le pass Liberté+ étendu au 2 janvier 2025 pourrait être une solution.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Services	Île-de-France Mobilités	- Mise en place d'une offre - Efficacité de l'offre

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités
Financeurs : Île-de-France Mobilités
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Non renseigné

2.5.2 Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF

Proposer une offre d'abonnement combiné et facile d'accès pour l'usage de l'ensemble du réseau francilien et au-delà des frontières territoriales d'Île-de-France (Eure, Oise) et améliorer l'accès au Passe Navigo pour les résidents hors Île-de-France (accès en ligne). A ce jour, un résident vivant hors Île-de-France ne peut pas accéder à l'abonnement en ligne.

Le champ de compétences de chaque autorité organisatrice des mobilités étant défini, il convient de mener des discussions entre décisionnaires, pour permettre de proposer un support et un titre de transport adapté aux flux d'usagers de la CACP, incitant au report modal vers les transports en commun.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

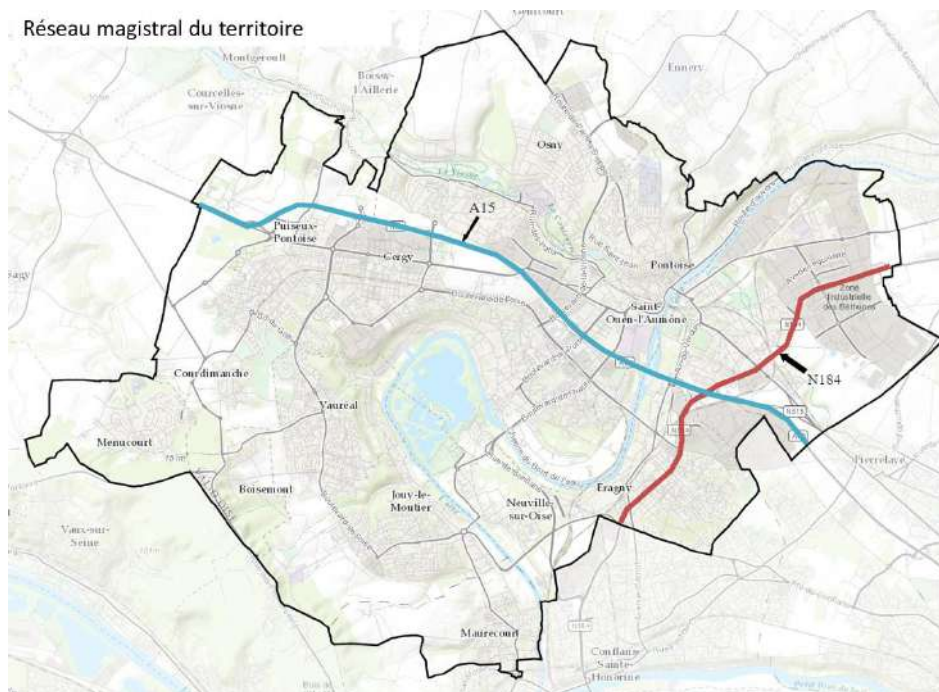
Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 2.6 / Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération

CONSTATS ET ENJEUX



Le réseau viaire de la CACP, hiérarchisé en quatre catégories (magistral, structurant, principal et local), répond aux spécificités du territoire, avec son caractère multi-facette à la fois urbain et rural, porte d'entrée d'Île-de-France.

Le réseau magistral correspond à l'échelle régionale, support de trafics importants aux vitesses élevées, permettant de traverser l'agglomération et connecter la CACP au reste du territoire de l'Île-de-France. Il est composé de la N184 traversant les communes de Saint-Ouen l'Aumône et d'Eragny. Quant à l'autoroute A15, elle entre par Saint-Ouen l'Aumône, traverse Cergy et Osny et se poursuit sur Puteaux-Pontoise.

L'impact de ce réseau magistral traversant le territoire de Cergy-Pontoise implique des flux importants et des reports de circulation sur les voiries ayant des vocations locales. Ces grandes infrastructures génèrent également des coupures urbaines.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE
TERRITOIRE

CORRESPONDANCE PLAN MOB IDF

Orientation 3 :

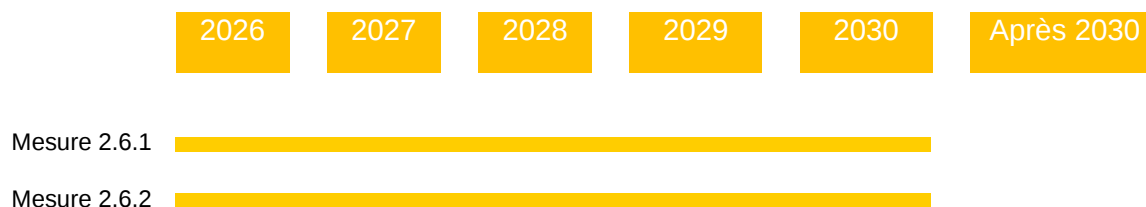
Sans objet

2 - Améliorer la desserte extérieure du territoire

Mesures

2.6.1 – Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards

2.6.2 – Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise

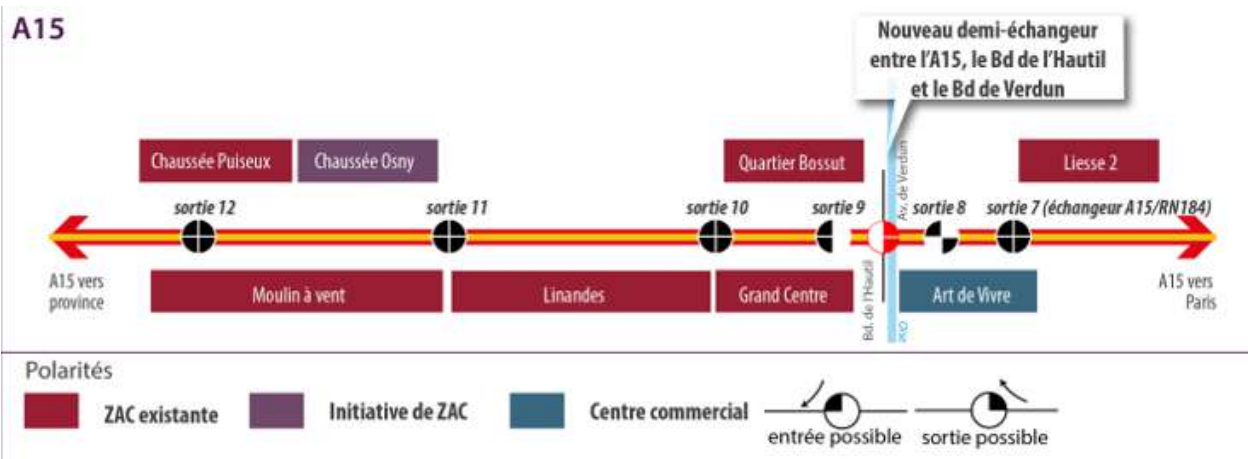


Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classée numéro 5 (ex-aequo avec l'action 2.3) sur les 6 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

2.6.1 Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards



La circulation automobile du Grand Centre est caractérisée par des connexions aujourd’hui peu performantes, du quartier avec l’autoroute A15, qui génèrent une circulation de transit empêchant de requalifier les boulevards pour les rendre moins routiers et faciliter les circulations piétonnes, cyclables et l’accès des bus au pôle gare.

La mesure consiste à poursuivre l’étude engagée avec l’Etat pour établir la faisabilité de la création d’un nouvel échangeur avec l’A15, du point de vue de sa géométrie, de son insertion urbaine, du respect des contraintes réglementaires et de l’estimation du montant des travaux.

Nature de l’action	Pilote de l’action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	DIRIF	- Finalisation de l’étude - Niveau de trafic

Responsable de la mise en œuvre : DIRIF
Financeurs : DIRIF
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Non renseigné

2.6.2 Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise

Cette mesure consiste à réaménager la RN184 dans sa traversée d'Eragny-sur-Oise. Le projet prévoit une couverture partielle entre les carrefours du boulevard Charles-de-Gaulle et l'avenue Jean Jaurès.

Cette mesure permettait de fluidifier le trafic routier local et réduire la pollution, de faciliter le franchissement de la N184 coupant aujourd'hui la ville d'Eragny-sur-Oise en deux.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

DIRIF

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : DIRIF

Financeurs : Etat, région IDF, CD95, CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

3. AXE 3 - Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité

Action 3.1 – Planifier l’amélioration de la mobilité piétonne

3.1.1 - Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne

3.1.2 - Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 gares principales de l’agglomération

3.1.3 - Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule

Action 3.2 – Planifier l’amélioration de l’accessibilité du territoire

3.2.1 - Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d’accessibilité programmée (SD'AP)

3.2.2 – Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre

3.2.3 – Améliorer les liaisons hautes-basses aux alentours des pôles gares

Action 3.1 / Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

CONSTATS ET ENJEUX

La question de la marchabilité du territoire concerne l'ensemble des usagers, à savoir les personnes valides et non valides, habitants, actifs et visiteurs. De fait, l'espace public doit être aménagé pour accueillir tout public.

Dans la perspective d'avoir une première clé de lecture de la marchabilité du territoire, une analyse à dire d'expert a été menée. Celle-ci prend en compte la pluralité d'aménagement du territoire, avec des centres anciens et modernes, des espaces centraux et ruraux ainsi que des zones d'activité.

Typologie urbaine	Enjeux
Centralité de la CA	• Identifier les zones de traversées sous les ouvrages d'art où l'éclairage public doit être traité • Planter l'espace public pour créer des linéaires ombragés
Centralité moderne	• Identifier les zones à planter pour ombrager l'espace public • Identifier les traversées piétonnes peu lisibles • Identifier les poches qui ne permettent pas la bonne circulation des PMR
Centralité ancienne	• Libérer l'espace occupé par les véhicules motorisés • Permettre les circulations des modes actifs et PMR et leur traversée en les sécurisant
Résidentiel moderne	• Permettre un cheminement piéton dans les secteurs résidentiels • Protéger les piétons des stationnements de véhicules motorisés • Marquer les traversées piétonnes • Veiller à la bonne taille des trottoirs pour les PMR
Résidentiel ancien	• Identifier les espaces où la marchabilité est la moins bien traitée au travers d'une étude • Cibler le programme à mener • Identifier les secteurs où les traversées piétonnes sont manquantes et doivent être proposées
Zones d'activité	• Prévoir un trottoir accessible pour les PMR et les piétons • Etudier la question de l'ombrage des rues et prendre en compte les traversées de voiries et de pente pour les PMR pour leur permettre de se déplacer

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

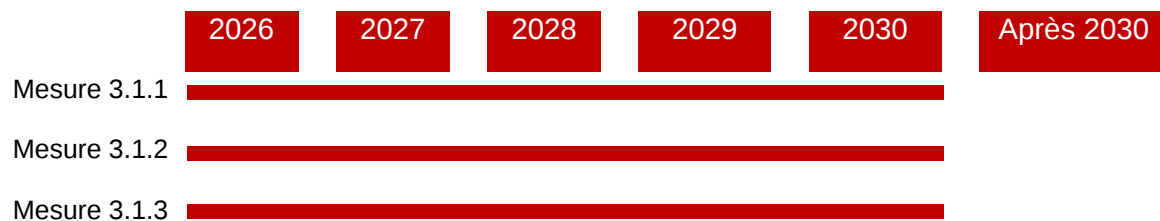
Action 2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne

Mesures

3.1.1 - Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne

3.1.2 - Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 gares principales de l'agglomération

3.1.3 - Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 sur les 2 actions de cet axe.

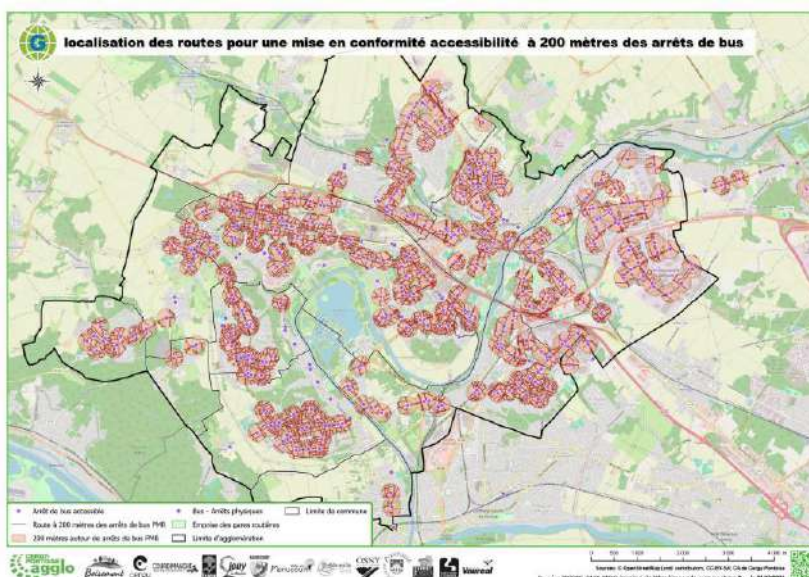
DETAIL DES MESURES

3.1.1 Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne

PDMIF

La mesure consiste à identifier les itinéraires prioritaires, évaluer leur marchabilité et définir le programme d'actions associé :

- 200 m autour des arrêts de bus prioritaires
- 300 m autour des gares
- 300 m autour des établissements majeurs recevant du public
- 300 m autour des établissements scolaires prioritaires (écoles Moby, collèges, lycées et EESR)
- Franchissements et coupures urbaines type voie ferrée, l'Oise, l'A15 et la RN184



Cette mesure inclut la collecte des données d'accessibilité de la voirie (art 27 de la LOM).

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Linéaire diagnostiqué

Responsable de la mise en œuvre : Gestionnaires de voiries

Financeurs : Gestionnaires de voiries

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

3.1.2

Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération

La mesure consiste à déployer de la signalétique piétonne autour des 5 gares principales de l'agglomération, à savoir : Cergy-Préfecture, Cergy Saint-Christophe, Cergy Le Haut, Pontoise et Neuville.

La mise en œuvre nécessite la réalisation d'un diagnostic :

- Identifier les itinéraires usuels principaux
- Les dispositifs existants et les éventuels manques
- Planifier le déploiement



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de réalisation du diagnostic

Pourcentage de déploiement de panneaux signalétiques par gare

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

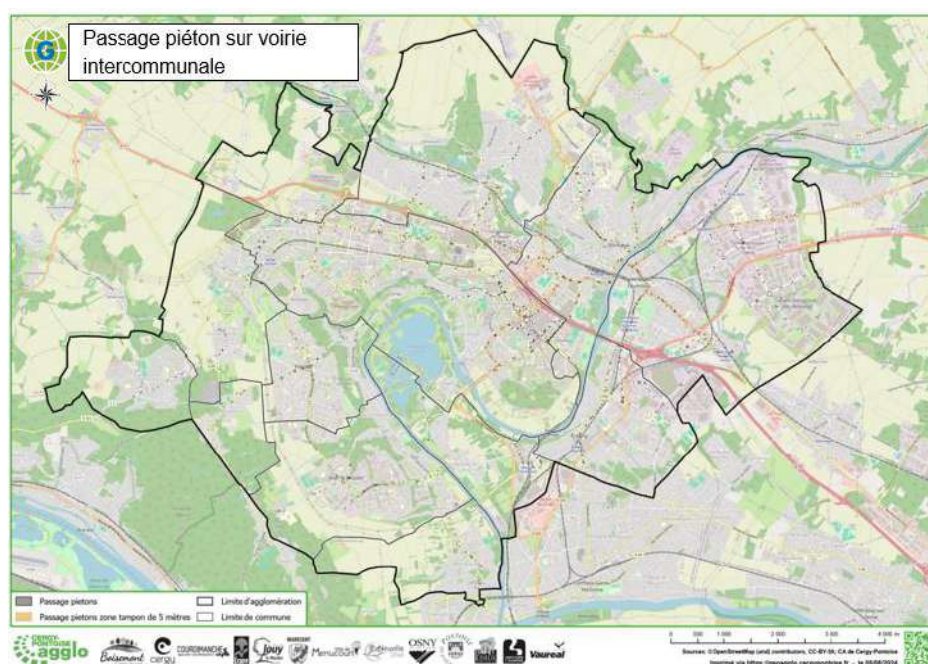
Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : 20 000 à 40 000 € par gare (coût d'un diagnostic)

3.1.3 Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule

L'article 52 de la Loi d'Orientation des Mobilités précise qu'un emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée 5 mètres en amont des passages piétons afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. La mesure consiste à :



- Etudier les 1610 traversées piétonnes identifiées sur les voiries intercommunales et à en supprimer les places de stationnement à moins de 5 m des traversées piétonnes
- Etudier les traversées piétonnes à 500 m autour des écoles du programme MOBY et à en supprimer les places de stationnement à moins de 5m des traversées piétonnes

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de passages piétons étudiés

Nombre de places de stationnement supprimé et/ou transformé

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 3.2 / Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire

CONSTATS ET ENJEUX

Sur le territoire, l'ensemble des lignes inscrites au schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP) sont accessibles. Seuls quelques arrêts ne sont pas accessibles ne permettant pas d'avoir un SD'AP complété à 100%.

La question de l'accessibilité à la fois de la voirie et des espaces publics est essentielle pour l'ensemble de la chaîne de déplacement et non uniquement pour les personnes handicapées : tout public est confronté un jour à une mobilité réduite. L'accroissement de la population âgée induit de traiter avec rigueur ce sujet.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération

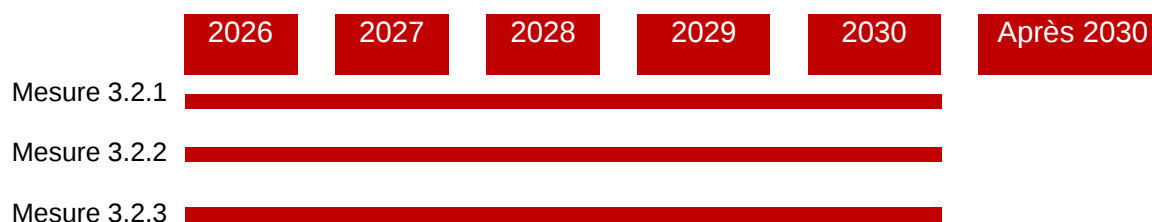
Action 3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs

Mesures

3.2.1 - Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au SD'AP

3.2.2 – Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre

3.2.3 – Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 2 sur les 2 actions de cet axe.

La mesure relative aux liaisons hautes-basses est issue des échanges avec l'Assemblée citoyenne.

DETAIL DES MESURES

3.2.1

Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP)

PDMIF

Toutes les lignes de bus de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée sont accessibles selon les critères définis à savoir une ligne est accessible lorsque 70% de ces arrêts sont accessibles.

La mesure consiste à finaliser la mise en œuvre des arrêts non accessibles hors impossibilité technique d'aménagement.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	Nombre d'arrêts rendus accessibles

Responsable de la mise en œuvre : CACP
Financeurs : IDFM, CACP
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Non renseigné

3.2.2

Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre

PDMIF

Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) doit être établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus.

Pour les communes de moins de 1 000 habitants, il est conseillé de rédiger un PAVE, notamment en cas de demande de dérogation voirie.

Liste des communes	Obligation	PAVE existant	Engagement à horizon 2030
Boisemont	Non	Oui	Réalisé à 80%, quelques éléments de voiries à remettre aux normes
Cergy	Oui	Non	La ville souhaite se doter d'un PAVE
Courdimanche	Oui	Oui	Révisé tous les ans
Eragny	Oui	Oui	PAVE à mettre à jour
Jouy-le-Moutier	Oui	Non	Commune ouverte à créer un PAVE
Maurecourt	Oui		Non renseigné
Menucourt	Oui	Oui	Travaux réalisés lors des requalifications de voirie
Neuville-sur-Oise	Oui		Non renseigné
Osny	Oui	Oui	PAVE validé en Conseil Municipal
Pontoise	Oui	Non	Commune ouverte à créer un PAVE
Puiseux-Pontoise	Non		Non renseigné
Saint-Ouen l'Aumône	Oui	Oui	PAVE mis à jour selon les projets réalisés
Vauréal	Oui	Non	Objectif d'en créer un avec la mise en place de la commission communale d'accessibilité et handicap

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre des PAVE élaboré

Responsable de la mise en œuvre : communes

Financeurs : communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

3.2.3

Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares

La mesure consiste à améliorer les liaisons hautes-basses présentes sur le territoire et plus particulièrement aux alentours des gares. Plusieurs secteurs de la CACP présente des topologies urbaines intégrant deux niveaux : un niveau sol et un niveau dalle, c'est le cas du Grand Centre à Cergy et de Saint-Ouen l'Aumône. Ces liaisons hautes-basses génèrent des difficultés d'accessibilité, nécessite un entretien des équipements (ascenseurs, escaliers...) et proposer des alternatives pour sanctuariser les continuités piétonnes, les liaisons hautes-basses par des rampes d'accès pour ne pas systématiquement favoriser les escaliers et ascenseurs créant des discontinuités piétonnes.

Un diagnostic d'identification de ces liaisons devra être réalisé pour comprendre quels sont les itinéraires empruntés à ce jour et comment les rendre plus performants. Cette mesure implique également le maintien des liaisons en cas de dysfonctionnement ou d'intervention spécifique (travaux...).

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Réalisation du diagnostic d'identification des liaisons hautes-basses

Taux de fonctionnement des ascenseurs et escalators

Plan d'accessibilité PMR

Responsable de la mise en œuvre : CACP, SNCF, Communes

Financeurs : CACP, SNCF, Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4. AXE 4 – Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo

Action 4.1 – Développer les infrastructures cyclables locales

4.1.1 - Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations

4.1.2 - Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations à horizon 2030

4.1.3 - Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers

4.1.4 - Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération

4.1.5 - Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030

4.1.6 - Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable

Action 4.2 – Résorber les coupures urbaines

4.2.1 - Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise

4.2.2 – Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César

4.2.3 - Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités

4.2.4 - Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise

4.2.5 - Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération

Action 4.3 – Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

4.3.1 - Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération

4.3.2 - Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles

4.3.3 - Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès des équipements (hors gare)

4.3.4 - Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

Action 4.4 – Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

4.4.1 - Créer la maison du vélo et les services associés

4.4.2 - Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP

4.4.3 - Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes

4.4.4 - Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles

4.4.5 - Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire

4.4.6 - Soutenir les démarches de remise en selle

4.4.7 - Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques

4.4.8 - Améliorer la signalétique cyclable

Action 4.1 / Développer les infrastructures cyclables locales

CONSTATS ET ENJEUX

Le programme porté par le SDCA est structuré au travers de grands volets, liés les uns aux autres pour permettre le déploiement de la pratique cyclable et de son succès.

La période de publication du PLM coïncidera avec l'étape de mi-parcours du SDCA, il s'agira à nouveau d'articuler les démarches et prioriser les actions encore à mener. Associer, accompagner et convaincre les communes des aménagements et équipements à réaliser est indispensable pour à la fois porter les politiques du projet et faire adhérer plus largement à la pratique du vélo.

Le déploiement du réseau VIF permet de mieux connecter la CACP au reste des territoires d'Île-de-France au travers de pistes cyclables facilement identifiables et sécurisées. Néanmoins, ce réseau se borde aux limites de l'agglomération parisienne et ne prend pas en compte les problématiques des cyclistes venant du Vexin ou au-delà. Il convient de porter une réflexion sur les intentions de la CACP sur la pratique cyclable pour les territoires au-delà de ses frontières, dans un objectif de report modal.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :
- 3 - Développer les usages et l'offre concernant les circulations douces

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 4.1 Développer les infrastructures cyclables

Mesures

4.1.1 - Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations

4.1.2 - Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations à horizon 2030

4.1.3 - Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers

4.1.4 - Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération

4.1.5 - Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030

4.1.6 - Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclables

	2026	2027	2028	2029	2030	Après 2030
Mesure 4.1.1						
Mesure 4.1.2						
Mesure 4.1.3						
Mesure 4.1.4						
Mesure 4.1.5						
Mesure 4.1.6						

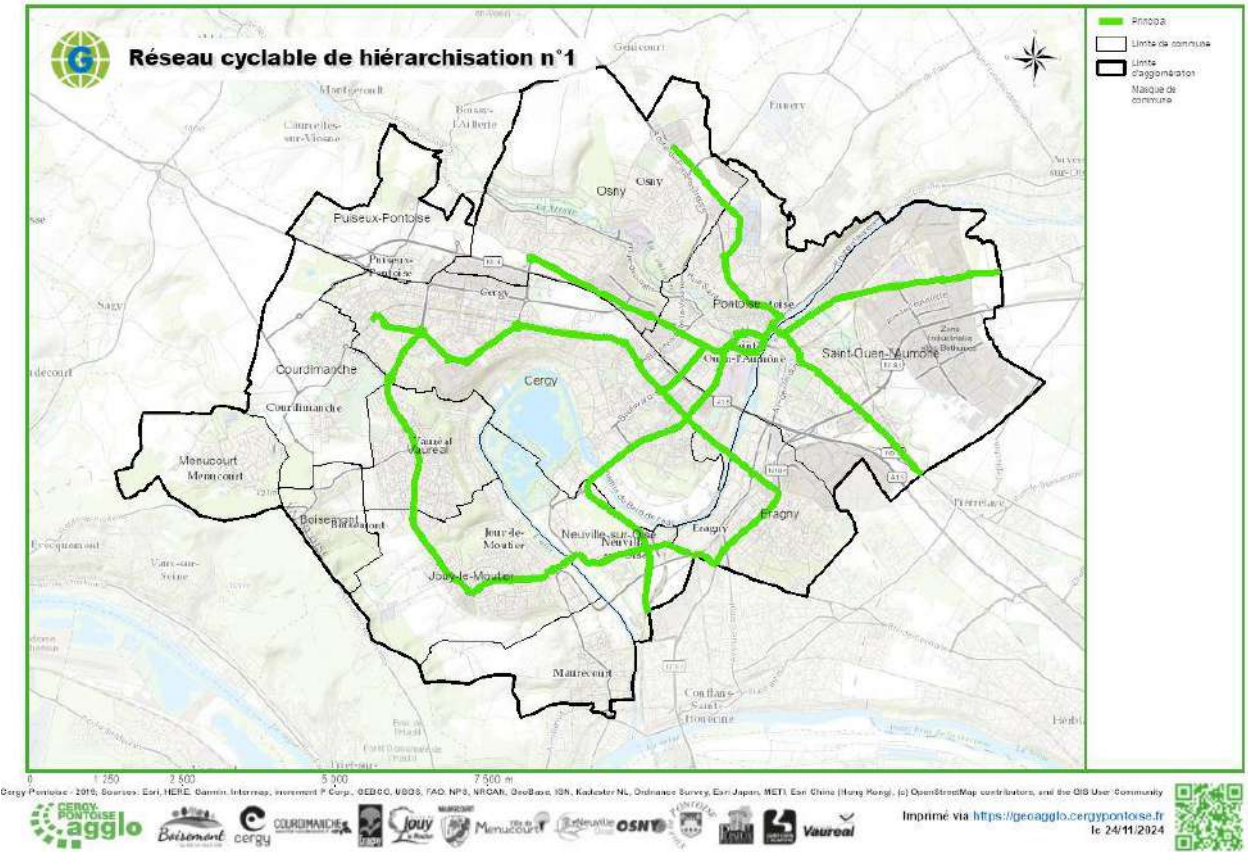
Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 2 sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

4.1.1 Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n 1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations

La mesure consiste à réaliser ou à étudier les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation 1 dans le schéma directeur cyclable d'agglomération inscrites aux prochaines programmations à horizon 2030 à savoir la mise en œuvre du réseau Vélo Ile de France (VIF) et le plan vélo départementale.

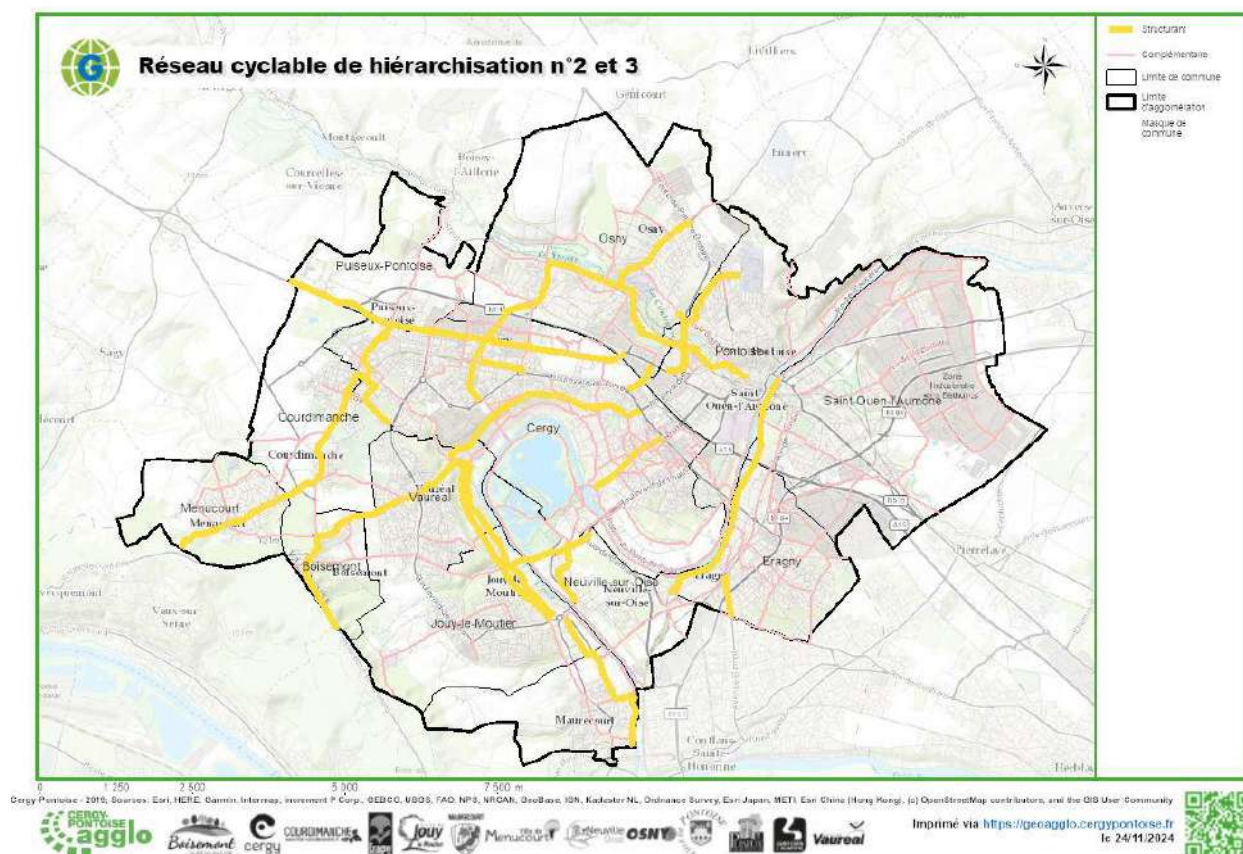


Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	Pourcentage de réalisation de la programmation 2025-2028 (en km pour les travaux prévisionnels ou en nombre de sections � l'étude)

Responsable de la mise en œuvre : CACP, CD95
Financeurs : Région, département, CACP
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : Travaux : 646 660 à pour la CACP / Etudes : 180 000 à pour la CACP

4.1.2 Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations

La mesure consiste à réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation 2 et 3 dans le schéma directeur cyclable d'agglomération inscrites aux prochaines programmations à horizon 2030 à savoir le réseau permettant de relier des pôles d'attractivité du territoire ainsi que des lieux plus localement desservis.



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Pourcentage de réalisation de la programmation triennale (en km)

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

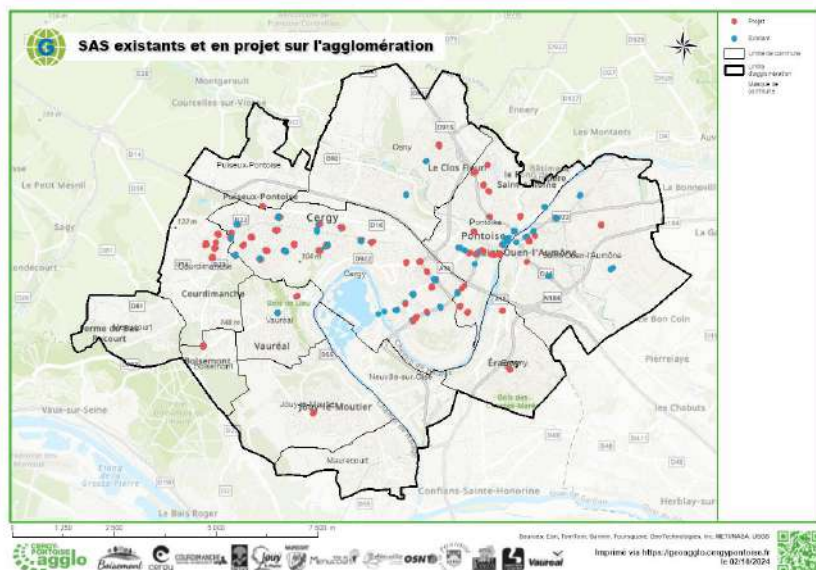
Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : 5,7 millions € de travaux et 150 000 € d'étude pour la CACP

4.1.3 Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers

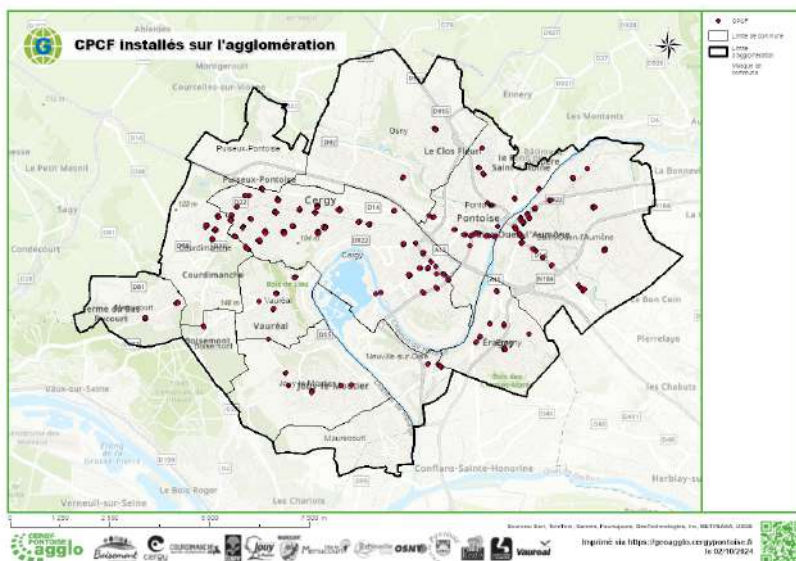
La mesure consiste à faciliter la traversée des intersections pour les cyclistes par l'installation de dispositifs légers tels que des SAS vélo et des Cédez-le-Passage cycliste au feu (CPCF).



Le SAS vélo est un espace réservé aux cyclistes, il est placé juste avant le feu tricolore et est délimité par une ligne pointillée en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Le SAS a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes. Au feu rouge, il leur offre une position avancée qui leur permet d'être plus visibles ; et leur évite par exemple de se retrouver cachés dans l'angle mort des véhicules qui tournent ; et les éloigne des pots d'échappement réduisant ainsi leur inhalation des gaz nocifs. En 2024, nous recensons

97 SAS vélo sur le territoire de la CACP et 167 en projet.

Le CPCF autorise les cyclistes à franchir un feu rouge sans condition, dans l'objectif de faciliter le franchissement du carrefour et éviter des arrêts pas toujours justifiés pour les cycles. Le cycliste ne bénéficie pas pour autant de la priorité, le feu rouge devient un cédez le passage pour les vélos dans la direction annoncée par le panneau de type M12.



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre d'intersections traité

Responsable de la mise en œuvre : CD95, CACP, communes

Financeurs : CD95, CACP, communes

Nature du budget : Investissement

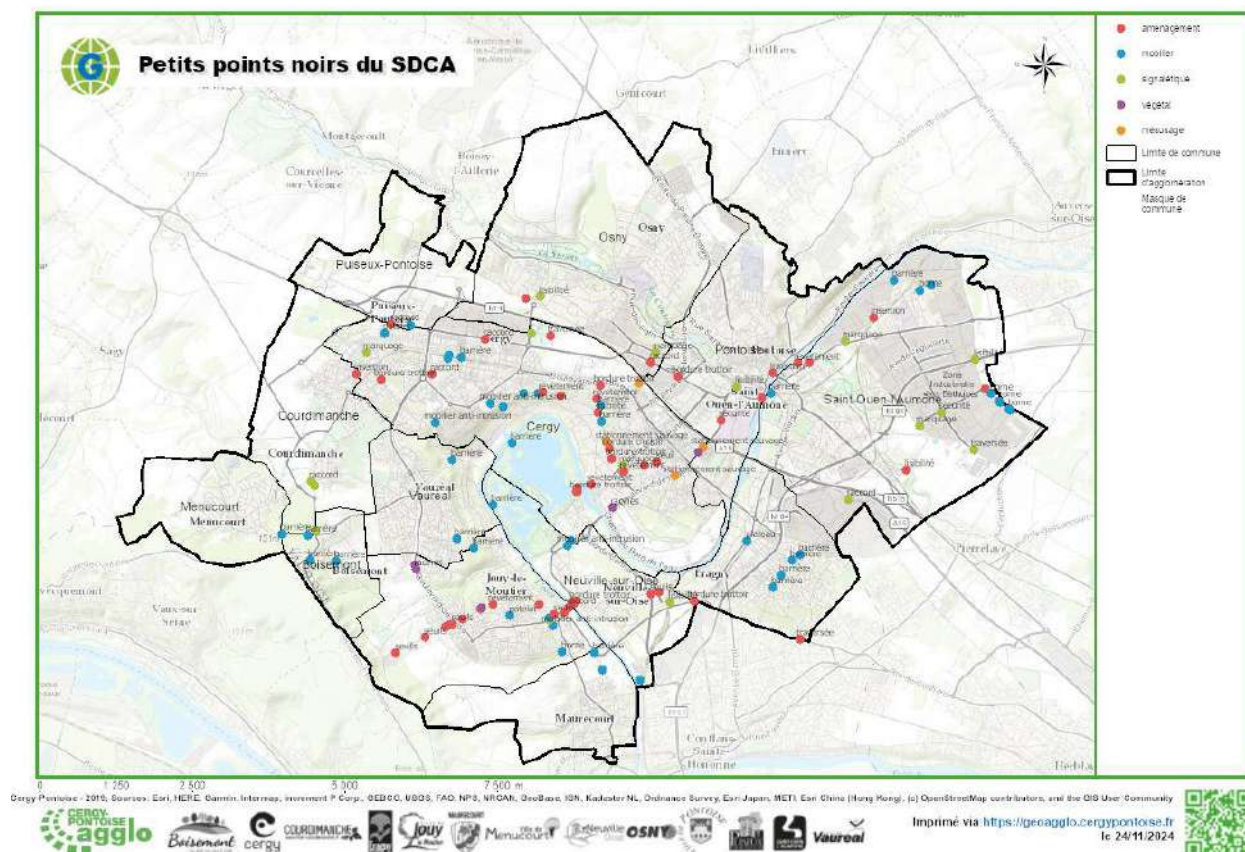
Budget prévisionnel : Non renseigné

4.1.4

Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération

Le Schéma directeur cyclable d'agglomération a recensé 124 points petits noirs de circulation sur le territoire. Les causes peuvent être de nature diverse : mésusage, espaces verts, signalétique, mobilier, les aménagements.

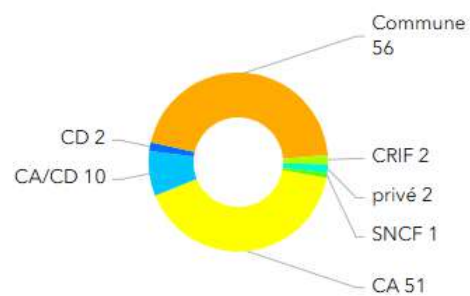
La mesure consiste à définir un programme de résorption pour les 5 ans à venir à horizon 2030.



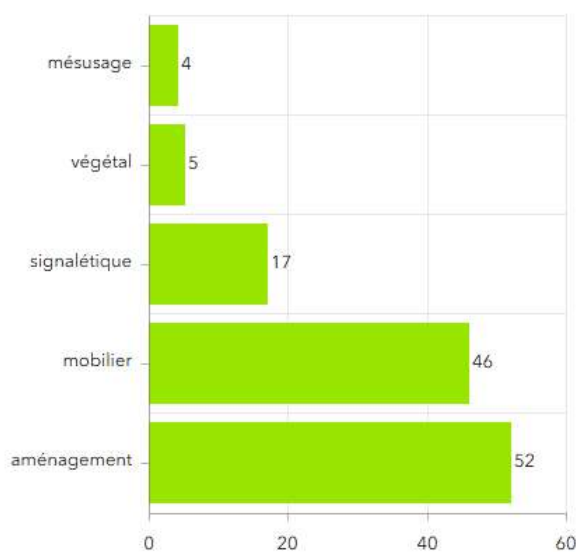
Total de points noirs légers

124

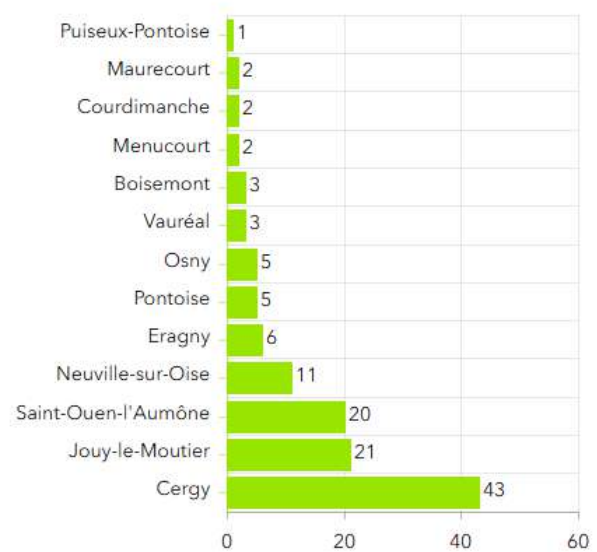
Répartition par domanialité



Causes des points noirs légers



Répartition par commune



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de petits points noirs traités

Responsable de la mise en œuvre : CD, CACP, communes

Financeurs : CD, CACP, communes

Nature du budget : Investissement ou fonctionnement selon la typologie du petit point noir

Budget prévisionnel : Non renseigné

La mesure consiste à définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030 : aménagements cyclables, apaisement des vitesses (ville à 30), révision du plan de circulation et le mettre en œuvre. La CACP possède déjà un schéma directeur cyclable d'agglomération prenant en compte la nécessité de rendre la circulation cyclable plus facile. Les communes s'engagent également sur des actions à horizon 2030.

Ville	Actions prévues
Boisemont	Pas de plan vélo spécifique, se conformer au SDCA
Cergy	PAMA ACTIONS 1 / 2 / 3 -> Plan triennal et réalisations
Courdimanche	Souhait d'élaboration d'un plan communal de mobilité incluant la programmation cyclable
Eragny	Ville apaisée (zones 30 et zones 20) avec un SDC
Jouy-le-Moutier	Il existe un schéma directeur cyclable communal ancien que nous souhaitons réviser
Maurecourt	Non renseigné
Menucourt	La commune avait déjà réalisé un plan vélo il y a plusieurs années et a aménagé plusieurs bandes cyclables et voies vertes. La ville est passée à 30km/h depuis 2021
Neuville	Non renseigné
Osny	Osny n'a pas élaboré de plan vélo municipal mais la ville a identifié des voies prioritaires dans le cadre du schéma directeur cyclable et dans le cadre des priorités sur la ville pour obtenir les subventions de la région.
Pontoise	Pas de plan vélo à proprement parler mais une politique vélo volontariste à l'échelle communale : la quasi-totalité des voies éligibles au DSC est équipée en ce sens, nombreux arceaux-vélos déployés en ville de manière régulière, flotte de vélo municipale, accompagnement fort de la SNCF pour l'équipement (consignes, AV autour de la gare...)
Puiseux-Pontoise	Non renseigné
Saint-Ouen l'Aumône	Il existe un plan triennal d'aménagement cyclable en cours de réalisation, dont les projets sont définis jusqu'en 2026
Vauréal	Vauréal a réduit la vitesse de ces voiries : -Toupets, bussie, cœur de ville, village et rue nationale: 30 km/h - rue A. de Caix de St Aymour et rue des Prés : 20km/h Pas de plan vélo à échéance 2030

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement des travaux

Responsable de la mise en œuvre : communes

Financeurs : communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.1.6

Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable

La mesure consiste à définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclables harmonisé à l'échelle de la CACP visant à coordonner les actions des gestionnaires de voirie (contrôle, remplacement, nettoyage, marquage, reprise des revêtements...), prioriser et mettre en œuvre tous les ans.

Nature de l'action

Process et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de définition du process

Mise en œuvre du process

Responsable de la mise en œuvre : Gestionnaires de voiries

Financeurs : Gestionnaires de voiries

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 4.2 / Résorber les coupures urbaines

CONSTATS ET ENJEUX

La présence de l'Oise et des voies ferrées comme celles urbaines génèrent des coupures urbaines qui ont pour incidence d'organiser les déplacements en les reportant vers les voiries existantes, pouvant générer des temps et des distances parcourus importants.

Quelques ponts permettent de connecter le nord au sud de l'agglomération, concentrant les trafics sur ces axes.

Ces problématiques de franchissement concernent également les modes actifs et vélos, qui comme les véhicules motorisés sont soumis aux aménagements existants et/ou absents, pénalisant leur trajet.

Une étude et une programmation de travaux à réaliser permettrait de se soustraire de la problématique des coupures urbaines et mieux raccorder les territoires entre eux.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :
5 - Résorber les discontinuités urbaines pour les piétons et les vélos

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

Mesures

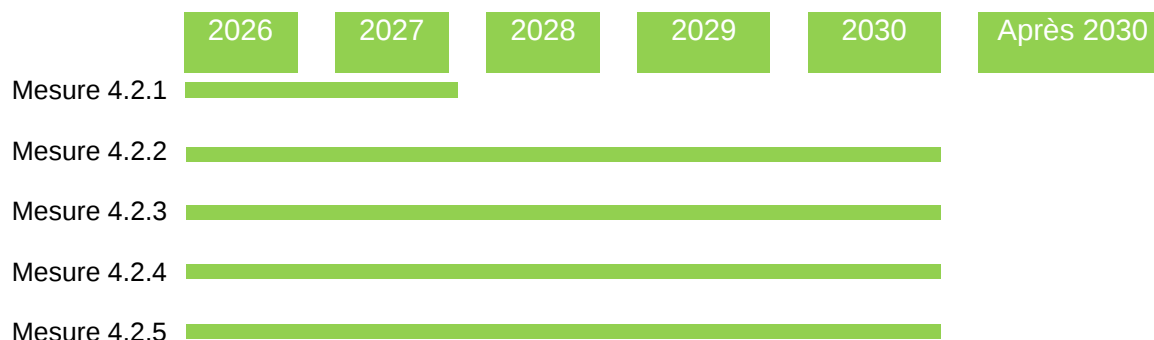
4.2.1 - Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise

4.2.2 – Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César

4.2.3 – Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités

4.2.4 - Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise

4.2.5 - Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

4.2.1 Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise

Relier les communes de Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône au travers d'un franchissement modes actifs, aujourd'hui inexistant : définir l'ouvrage, son emplacement, sa conception et coût associé ainsi que le planning de réalisation.

Ce projet complexe à mettre en place nécessite une forte implication des acteurs et échanges entre partenaires pour permettre sa réalisation au cours de la période du PLM.

Dans le cadre de l'itinéraire V6 du réseau VIF (vélo Île-de-France), ce franchissement sera réalisé.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CD95

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de l'étude et des travaux

Responsable de la mise en œuvre : CD95

Financeurs : CD95

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.2.2

Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César

S'affranchir de la coupure urbaine de la route nationale RN184 à Saint-Ouen-l'Aumône pour relier les quartiers de la chaussée Jules César entre eux, à proximité de la gare de Saint-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Eglise.

En lisière de secteur la route nationale RN184 sépare le secteur d'habitations des espaces d'activité par des infrastructures dédiées aux modes motorisés. Aucun aménagement n'est prévu pour les cyclistes ou piétons. De fait les liaisons doivent se faire uniquement en voiture ou en bus.

La mise en œuvre nécessite :

- Réalisation d'une étude sur le secteur d'intervention (trafic, aménagements urbains),
- Programmation envisagée (localisation projet, dimensionnement...),
- Planning de réalisation,
- Financement.

Ce projet complexe à mettre en place nécessite une forte implication des acteurs et échanges entre partenaires pour permettre sa réalisation au cours de la période du PLM.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

DIRIF

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : DIRIF, CACP, communes

Financeurs : DIRIF

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.2.3

Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités

Améliorer la connectivité entre le centre-ville et le parc d'activité en créant un franchissement de la voie ferrée. Ce projet vise à faciliter les déplacements des piétons, cyclistes et véhicules, tout en renforçant l'attractivité économique et la qualité de vie des habitants.

La mise en œuvre nécessite :

- Identification de la zone travaux,
- Détail programmatique du projet,
- Effets induits du projet,
- Impacts associés durant la phase chantier,
- Portage et coût projet.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de l'étude et des travaux

Responsable de la mise en œuvre : SNCF, CACP, communes

Financeurs : SNCF, CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.2.4 Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise

Le franchissement des voies ferrées pour accéder de part et d'autre de la gare de Neuville doit être effectué avec un pass de transport. Le souhait est de créer une alternative pour utiliser la passerelle existante pour traverser la voie ferrée sans titre de transport.

La mesure consiste à améliorer la connectivité et la fluidité des déplacements dans le secteur de la gare en utilisant le franchissement existant. Ce projet vise à faciliter les déplacements des habitants et des visiteurs, tout en améliorant la sécurité.

La mise en œuvre nécessite :

- Identifier le secteur projet,
- Mener une étude de faisabilité, AVP et PRO,
- Les impacts chantiers, foncier et environnementaux,
- Le coût et planning chantier,
- La communication projet



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de l'étude et des travaux

Responsable de la mise en œuvre : SNCF, CACP, communes

Financeurs : SNCF, CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

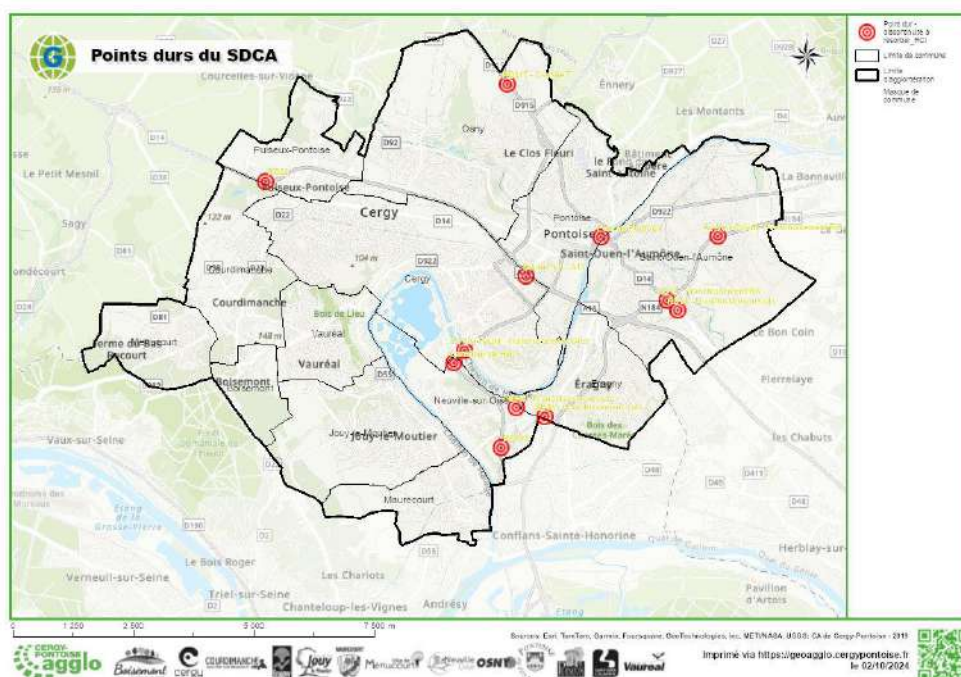
4.2.5

Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération

Le Schéma directeur cyclable d'agglomération a recensé 12 points durs de circulation sur le territoire réparties selon la domanialité :

- 9 sur voiries départementales
- 2 sur voiries communautaires
- 1 sur voirie communale

La mesure consiste à mettre à jour la liste des points durs recensés et définir un programme de résorption pour les futures années.



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement de la révision des études

Nombre de points durs résorbés

Responsable de la mise en œuvre : CD, CACP, communes

Financeurs : CD, CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 4.3 / Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

CONSTATS ET ENJEUX

L'agglomération de Cergy-Pontoise compte au moment de l'adoption de son SDCA 900 arceaux déployés sur le territoire et 7 consignes en gare. 45 stations équipées de points d'attaches pour le service Vélo2 complètent l'offre de stationnement vélos sur l'espace public.

Les projets cyclables sur le territoire et la hausse de la pratique du vélo vont entraîner de nouveaux besoins en stationnement dans l'espace public : il convient de faire évoluer le nombre de places de stationnement vélo et d'identifier les espaces où un déficit d'offres est observé et répondre au besoin.

La pluralité de constructions sur le territoire fait que l'ensemble des foyers ne disposent pas d'un espace pour stocker de manière sécurisée son vélo. Il convient de mener un travail de fond sur ce besoin, les espaces résidentiels en déficit de stationnement et la manière de répondre au besoin des habitants.

L'offre sécurisée pour le stationnement vélo est limitée autour des gares via le dispositif mis en place par Île-de-France Mobilités, réservé aux détenteurs d'un pass navigo et inscrits sur la plateforme dédiée. D'autres usagers à d'autres endroits de l'agglomération pourraient nécessiter ce type d'équipement. Il convient au cours du PLM de déterminer ce besoin et les lieux où proposer un stationnement fermé sécurisé.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :

3 – Développer les usages et l'offre concernant les mobilités douces

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 4.2 – Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo

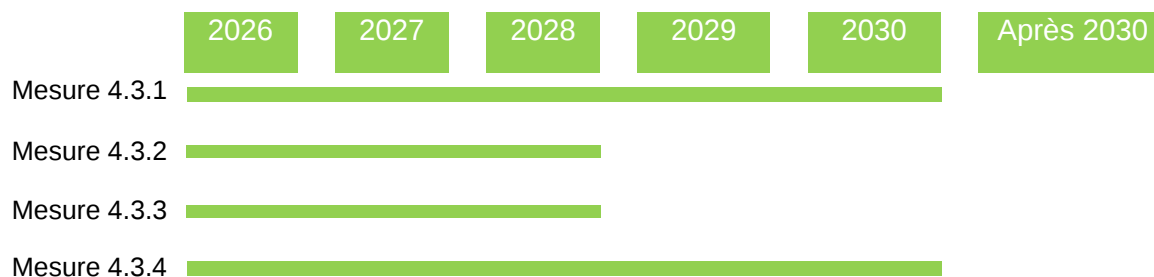
Mesures

4.3.1 - Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération

4.3.2 - Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles

4.3.3 - Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès des équipements (hors gare)

4.3.4 - Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant



Avis de l'Assemblée citoyenne

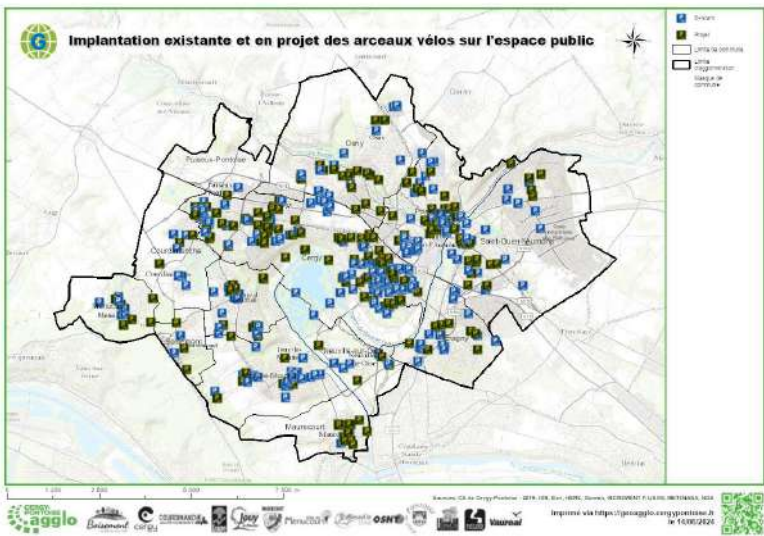
L'action a été classé numéro 3 sur les 4 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

4.3.1 Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération

La mesure consiste à poursuivre l'implantation d'arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération selon les critères de priorisation suivants, à moins de 70 mètres des :

- Ecoles primaires, collèges, lycées
- Centres de formation d'apprentis
- Des ERP de catégorie 1 à 3
- Des mairies



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Pourcentage d'équipements équipés

Pourcentage du nombre de stationnement vélo par commune

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.3.2 Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles

La mesure consiste à :

- Définir un schéma d'implantation des box vélos dans les zones résidentielles
- Installer les box vélo résidentielles

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	Avancement du schéma d'implantation Nombre de box installé

Responsable de la mise en œuvre : CACP, bailleurs, communes
Financeurs : CACP, bailleurs, communes
Nature du budget : Investissement
Budget prévisionnel : 35 000 à 45 000 € pour le schéma d'implantation

4.3.3 Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès des équipements (hors gare)

La mesure consiste à :

- Définir un schéma d'implantation des consignes vélos visiteur auprès des équipements (hors gare)
- Installer les consignes vélos visiteur

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	Avancement du schéma d'implantation Nombre de consigne vélos visiteur installé

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes
Financeurs : CACP, communes
Nature du budget : Investissement et fonctionnement
Budget prévisionnel : 600 000 € (investissement)

4.3.4

Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

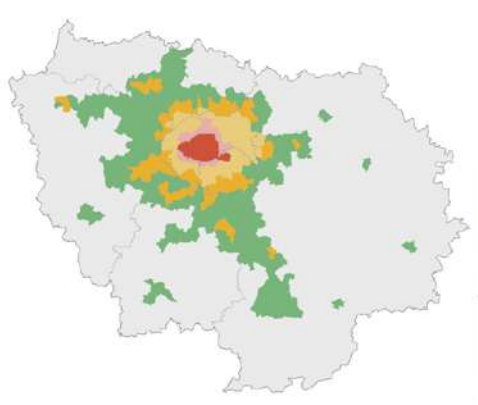
Pour permettre le stationnement sécurisé dans l'espace privé des vélos utilisés au quotidien, la réalisation d'un parc de stationnement vélo est obligatoire dans le cadre d'une construction neuve, d'une mutation ou d'une rénovation du bâti nécessitant un permis de construire ou une déclaration préalable, pour des travaux concernant au moins 500 m² de surface de plancher.

Les caractéristiques des stationnements vélo à réaliser sont précisées dans le Code de la construction et de l'habitation (articles L. 113-18 à L. 113-20), le guide « Stationnement des vélos dans les constructions. Dimensions et caractéristiques », publié en 2022 par le ministère de la Transition écologique en accompagnant la compréhension. Une attention particulière à la configuration de l'espace garantira le succès et la capacité du local vélo.

Les normes relatives au nombre de places de stationnement vélo par surface de plancher prescrites ici sont un minimum à respecter. Les collectivités peuvent s'investir plus avant en faveur de l'usage vélo en proposant des normes plus contraignantes (donc plus élevées en termes de nombres de places à réaliser). Ces prescriptions portent sur les zones urbaines (U) et à urbaniser (AU) des PLU.

Pour les immeubles de bureaux, neufs ou rénovés et équipés d'un parc de stationnement automobile :

Zones		Nombre de places vélo selon la surface de plancher
Zone 1	Paris	1 place pour 70 m ²
Zone 2	Communes limitrophes de Paris	
Zone 3	Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place pour 90 m ²
Zone 4	Autres communes du cœur et centralités de la couronne	
Zone 5	Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place pour 100 m ²
Zone 6	Petites villes et communes rurales	



Sources : bid topo o RN, Île de France Mobilités
Cartographie : Île de France Mobilités / BE / DP / A.D. 2024

Sources : bd topo IGN, Île-de-France Mobilités
Réalisation : Île-de-France Mobilités / FI / OP / J.D. 2024

Pour les autres bâtiments à usage tertiaire ou industriel, neufs ou rénovés, et équipés d'un parc de stationnement automobile :

- Artisanat et commerce de détail : un emplacement de stationnement pour vélo pour 500 m² de surface de plancher
- Industrie : un emplacement de stationnement pour vélo pour 400 m² de surface de plancher
- Entrepôt : un emplacement de stationnement pour vélo pour 1 000 m² de surface de plancher

Nature de l'action

Réglementation

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nombre de PLU intégrant les normes

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 4.4 / Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

CONSTATS ET ENJEUX

Le territoire compte de nombreux services en place pour inciter à la pratique du vélo et assurer son bon fonctionnement. Plusieurs lieux de réparation de vélo existent sur Cergy-Pontoise. Une agence itinérante de conseil individualisé en mobilité, La Boussole, rayonne sur le territoire et permet aux cyclistes et futurs cyclistes d'apporter des conseils sur cette pratique de déplacement, de sensibiliser sur les déplacements alternatifs, au travers de rencontre sur le territoire. De plus, des stations de gonflage ont été installées sur l'agglomération.

La Région via Île-de-France Mobilités propose le service Véligo Location qui est un service de location longue durée de vélos à assistance électrique, pour 6 mois, renouvelable une fois. Ce service permet de découvrir ce type de vélo et ses avantages au quotidien. Différents types de vélos sont à la location, afin de franchir le cap d'un achat en fin de location.

Le service de location Vélo2, prochainement renouvelé sur le territoire avec l'objectif d'étendre les stations sur la CACP et de proposer de nouveaux vélos à la location. Le confort des usagers seraient améliorés et plus étendus, pour toucher davantage de publics.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

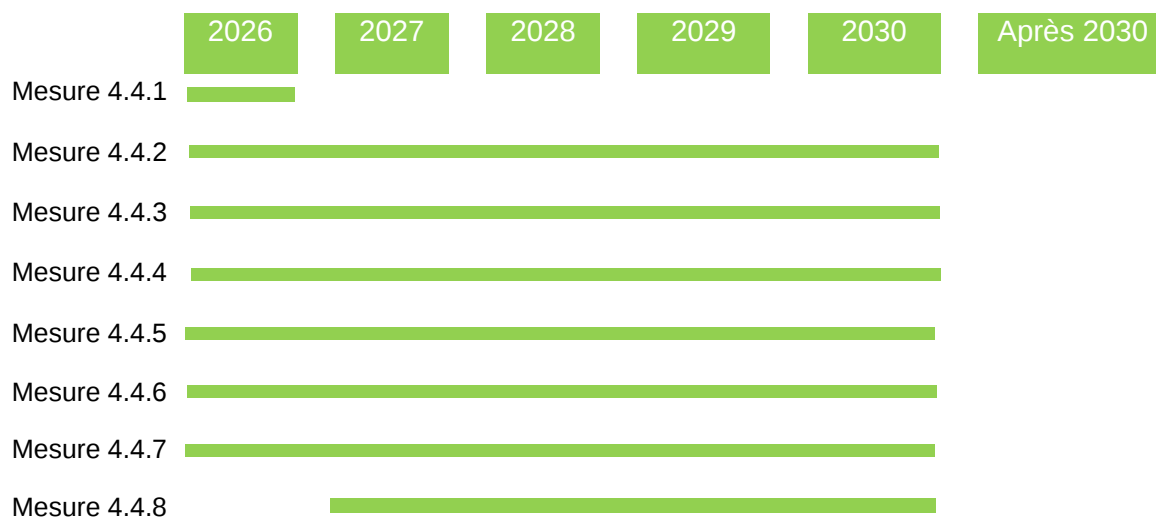
- Orientation 3 :
- 3 – Développer les usages et l'offre concernant les mobilités douces

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITÉS D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 4.3 – Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés

Mesures

- 4.4.1 - Créer la maison du vélo et les services associés
- 4.4.2 - Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP
- 4.4.3 - Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes
- 4.4.4 - Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles
- 4.4.5 - Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire
- 4.4.6 - Soutenir les démarches de remise en selle
- 4.4.7 - Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques
- 4.4.8 - Améliorer la signalétique cyclable



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 4 sur les 4 actions de cet axe.

La mesure 4.4.8 est une proposition de l'Assemblée citoyenne.

DETAIL DES MESURES

4.4.1 Créer la maison du vélo et les services associés

Les maisons du vélo offrent aux cyclistes l'accès à des informations et conseils sur l'usage et la pratique du vélo et à des services de réparation et d'entretien.

Île-de-France Mobilités déploiera des maisons du vélo permettant notamment d'accéder aux services Île-de-France Mobilités, principalement Véligo Location. Des Maisons du vélo Mobiles seront également déployées afin de couvrir un périmètre large.

Les principaux services des Maisons du vélo portent sur : l'information relative aux services et aménagements cyclables, l'essai, la mise à disposition et la réparation des vélos Véligo, de la location courte durée, un espace en libre-service (gonflage, petits outils...) ainsi que des équipements d'accueil (toilettes, recharge pour batteries et/ou téléphones, espace d'attente et de repos). Ces services peuvent être complétées, via des partenaires locaux, par de la réparation de vélos personnels, d'ateliers d'autoréparation, l'organisation d'animations, d'évènement et de formation, de conseil à la mobilité à vélo et plus largement pour la multimodalité et l'intermodalité.



îledeFrance
mobilités

Le pôle d'échanges multimodal de Cergy-Préfecture accueillera une maison du vélo en 2026.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement des travaux
- Mise en œuvre des services associés

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

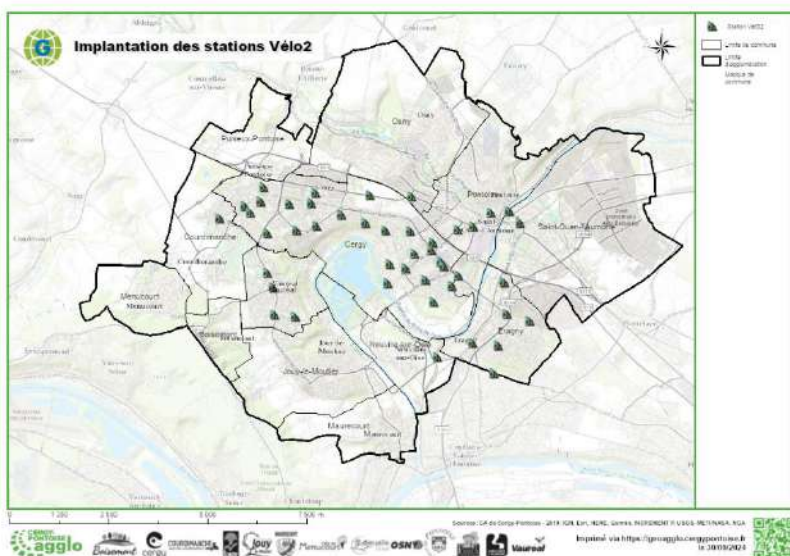
Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.4.2 Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP

Le service de Vélo2 est le service de vélo en libre-service sur le territoire de la CACP. Il couvre 8 communes :

Cergy, Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, Osny, Pontoise, Saint-Ouen l'Aumône et Vauréal. 320 vélos sont disponibles sur 45 stations. En 2023, c'est 1 033 abonnés longue durée en moyenne et 80 005 abonnés courte durée.



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

Suivi des indicateurs de développement (fréquentation, qualité...)

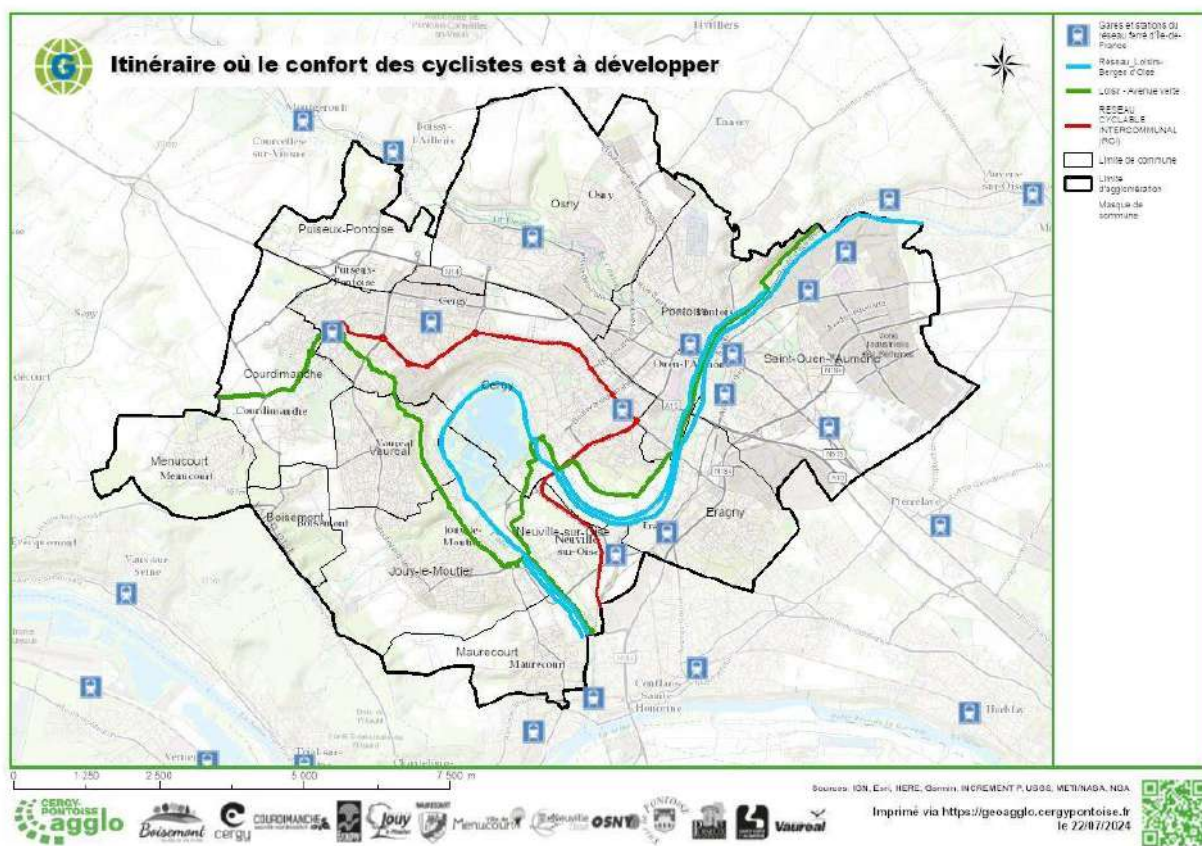
Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.4.3 Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes



Cette mesure vise à développer des services vélos tels que des stations de gonflage, des distributeurs de chambre à air, des panneaux d'information, des aires de repos.... afin d'améliorer le confort des cyclistes sur des itinéraires ou lieux spécifiques :

- Les gares,
- Le réseau vélo Île-de-France
- L'Avenue Verte
- Les bords de l'Oise.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Nouveau service mis en place

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.4.4

Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles

Cette mesure répond à l'article 57 de la Loi d'Orientations des Mobilités : organiser, dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire, l'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité pour permettre à chaque enfant de maîtriser, à son entrée dans un établissement du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

Pourcentage d'écoles ayant mis en place le programme

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.4.5

Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire

La Communauté d'Agglomération souhaite soutenir le développement des ateliers de réparation et d'autoréparation sur le territoire. La CACP subventionne Véloservices chaque année pour soutenir leurs activités. Véloservices est un atelier chantier d'insertion créé en 2010 à Cergy-Pontoise, elle vise à soutenir l'insertion sociale et professionnelle de ses publics, à favoriser la préservation de l'environnement et à encourager la mobilité douce. La mesure consiste à poursuivre ce soutien auprès d'associations.



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Attribution d'une subvention chaque année et soutien aux ateliers d'autoréparation

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : 40 000 € par an

4.4.6 Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos-écoles

Cette mesure vise à soutenir les démarches de remise en selle telles que le programme du même nom, ou le développement des vélos-écoles auprès du public adulte... L'objectif de la remise en selle permet aux personnes les plus hésitantes de se remettre au vélo tout en douceur en les accompagnant et en les rassurant. Les vélos-écoles, quant à elle permet d'apprendre à faire du vélo pour les enfants ainsi que les adultes et toute personne n'étant pas à l'aise à vélo.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Services	CACP	Nombre de balades de remises en selle organisé Nombre de séance en vélo-école organisé Nombre de participants aux balades de remises en selle et vélos-écoles

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : inférieur à 20 000 € pour la remise en selle, entre 20 000 € et 100 000 € pour la mise en place des séances de vélo-école.

4.4.7 Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques

Les cyclistes peuvent être guidés grâce à des outils numériques tels que GéoVélo, Maps, ... Cette mesure consiste à améliorer l'orientation proposée par ces outils, à savoir une meilleure connaissance des itinéraires les plus sécuritaires, les plus rapide...

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Mise à jour des données
- Promotion d'un outil numérique

Responsable de la mise en œuvre : CACP, Île-de-France Mobilités

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

4.4.8 Améliorer la signalétique cyclable

Cette mesure vise à améliorer la signalétique à destination des cyclistes, via par exemple le déploiement de panneaux supplémentaires ou l'ajout des temps de parcours aux panneaux existants. Il s'agit d'une mesure proposée par l'assemblée citoyenne.



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Ajout de jalonnements supplémentaires
- Ajout de temps de parcours si pertinent

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement et investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5. AXE 5 - Poursuivre le développement du réseau de bus et son intermodalité

Action 5.1 – Développer l'offre locale dans le cadre de la délégation de service public

- 5.1.1 - Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération
- 5.1.2 - Etudier la desserte du cimetière intercommunal
- 5.1.3 - Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut
- 5.1.4 - Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237
- 5.1.5 - Etudier la restructuration de la ligne 1238
- 5.1.6 - Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain
- 5.1.7 - Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM

Action 5.2 – Piloter et améliorer la performance des bus

- 5.2.1 – Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau
- 5.2.2 – Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus
- 5.2.3 – Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption
- 5.2.4 – Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour

Action 5.3 – Faire évoluer la tarification

- 5.3.1 – Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes
- 5.3.2 – Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors

Action 5.4 – Favoriser l'intermodalité bus

- 5.4.1 – Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités
- 5.4.2 – Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbains

Action 5.1 / Développer l'offre de bus local

CONSTATS ET ENJEUX

Le réseau de bus local compte 22 lignes urbaines circulant sur l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Le diagnostic met en exergue l'absence d'une offre bus dans des secteurs pourtant habités dans 8 communes de l'agglomération qu'il conviendrait de desservir en bus pour permettre aux habitants et usagers de ces espaces d'être connectés à l'agglomération et à ses services.

L'offre de bus en fin de semaine est très variable selon les secteurs traversés, posant la question de la desserte des habitants, de ses équipements et de l'attractivité du territoire pour ses habitants mais également pour des visiteurs, profitant des équipements et commerces établis sur l'agglomération.

L'offre en soirée suit la même problématique celle de fin de semaine : l'offre bus est très rapidement limitée à quelques secteurs centraux, ne permettant pas à l'ensemble des communes d'être desservies en bus et de profiter des commerces, services et équipements qui y sont implantés.

Le réseau de bus de la CACP a évolué au 1er janvier 2024 avec la mise en place d'une nouvelle DSP bus, pour une durée de six ans. Le réseau est exploité par le groupement Lacroix & Savac avec sa filiale Francilite Seine et Oise. En plus de la CACP, la DSP dessert les territoires de Grand Paris Seine et Oise (communes de Conflans-Sainte-Honorine et Achères). Le nouveau réseau bus regroupe des lignes des anciens réseaux Stivo et Transdev Conflans-Sainte-Honorine.

La CACP a la possibilité de venir compléter l'offre bus de la nouvelle DSP, au travers d'une réserve de 20% d'offre. Ce développement doit passer par une priorisation des sujets : renforcement d'offres des lignes existantes, mise en place de lignes dans des services non desservis (dense ou non dense), pour à terme :

- Mieux connecter efficacement les bassins de vie aux polarités du territoire,
- Faciliter les connexions entre communes,
- Désenclaver les espaces non équipés d'offre bus et/ou ferrée et éloignés du cœur d'agglomération.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :

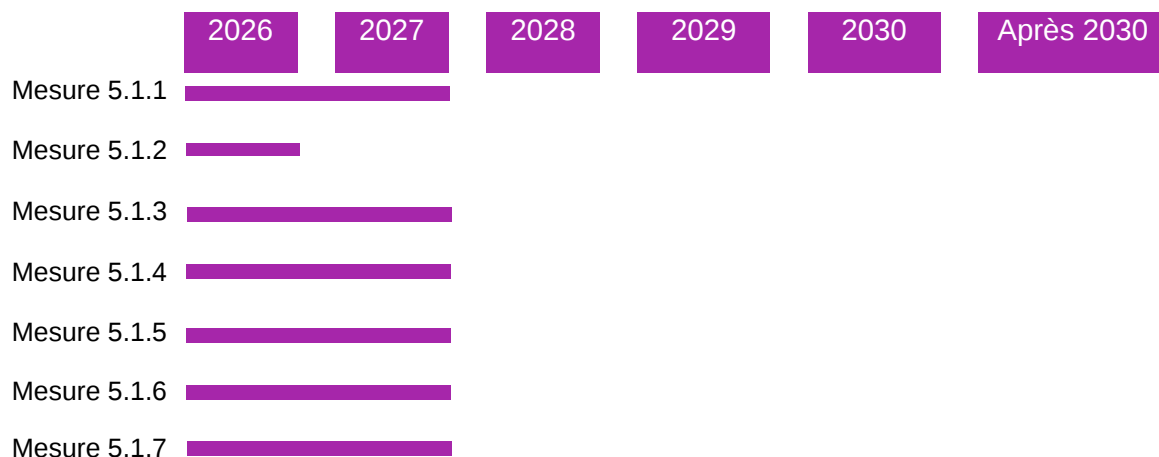
1 - Favoriser le développement et l'usage des transports en commun

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

Mesures

- 5.1.1 - Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération
- 5.1.2 - Etudier la desserte du cimetière intercommunal
- 5.1.3 - Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut
- 5.1.4 - Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237
- 5.1.5 - Etudier la restructuration de la ligne 1238
- 5.1.6 - Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain
- 5.1.7 - Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 sur les 4 actions de cet axe.

Les mesures de 5.1.2 à 5.1.6 ont été évoqué en séance et voté très favorable par l'Assemblée citoyenne.

DETAIL DES MESURES

5.1.1 Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération

L'agglomération possède des lignes de bus structurantes tels que la 1201, 1202, 1203, 1206, 1207, 1208 et 1233. Ces lignes manquent à ce jour de visibilité. La mesure consiste à donner plus de lisibilité aux usagers, éventuellement par des aménagements structurants de l'espace public notamment par le passage de ces lignes en BHNS.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement des études
- Mise en œuvre des services associés

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.2 Etudier la desserte du cimetière intercommunal

La CACP veut que le cimetière intercommunal, en limite de l'agglomération soit desservi en transport collectif.

Le principal obstacle à un déploiement aujourd'hui reste la possibilité pour le bus de se retourner. Le Conseil Départemental a lancé les travaux de création d'un giratoire à hauteur du cimetière, dont la mise en service est prévue au 2ème semestre 2025.

La mesure consiste à étudier la mise en œuvre d'une desserte du cimetière intercommunal.



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Etude lancée
- Avancement de l'étude
- Desserte du cimetière
- Fréquentation de l'arrêt Cimetière

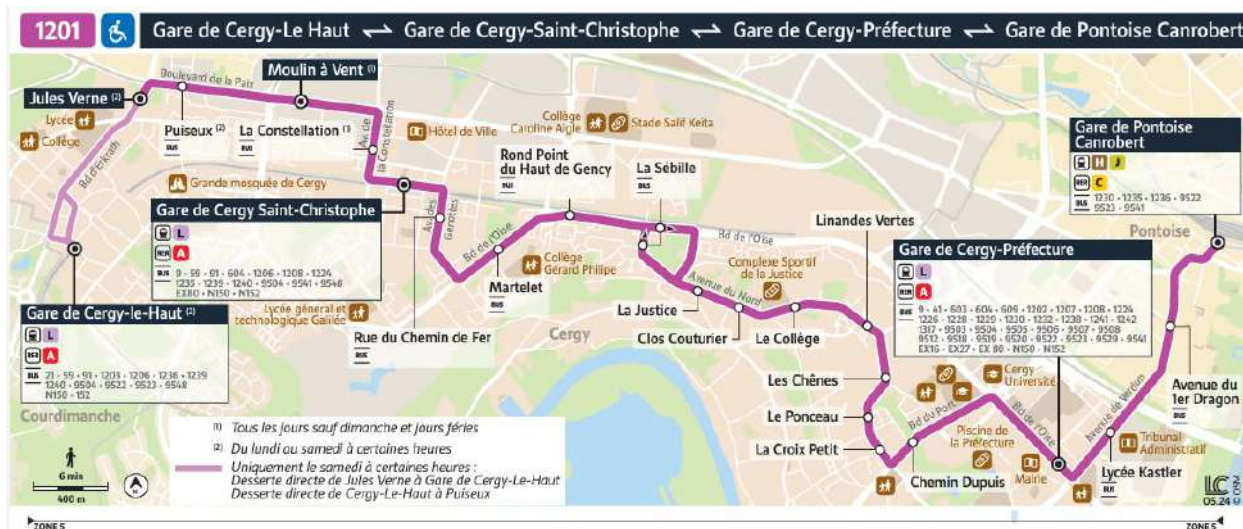
Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.3 Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut



Le prolongement de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-Le-Haut doit permettre de compléter la liaison urbaine intra-Cergy en desservant les zones denses et urbanisées de la ville. Elle est de première importance pour l'agglomération de Cergy-Pontoise. La CACP souhaite que soit étudié ce prolongement.

En 2024, seules deux courses desservent la gare de Cergy-le-Haut :

- La course de 21h19 au départ de la gare de Pontoise en arrivée à Cergy-le-Haut
- La course de 00h43 au départ de la gare de Cergy-le-Haut

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Etude lancée
- Avancement de l'étude
- Evolution de fréquentation de la ligne
- Evolution de la répartition des montées à Cergy-le-Haut selon les différentes lignes

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.4

Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237



Au 1^{er} septembre 2024, la ligne 1237 (ex 47) a été prolongé entre le rond-point de la Croix Saint-Jacques à Jouy-le-Moutier et la gare de Conflans Fin d'Oise en reprenant le tracé de la ligne 14 dans Conflans à partir de Neuville Université. La CACP souhaite que soit plutôt prolongée la ligne 1203 (ex 34) qui traverse les zones plus densément peuplées du plateau de l'Hautail et se termine aujourd'hui à Neuville Université, jusqu'à la gare de Conflans Sainte-Honorine sans aller jusqu'à Conflans Fin d'Oise. C'est une démarche de structuration progressive d'une ligne 1203 que nous propositions à IDFM d'étudier.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Etude lancée
- Avancement de l'étude
- Evolution de fréquentation des lignes 1203 et 1237

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.5 Etudier la restructuration de la ligne 1238



La ligne 38, permettant de relier l'ouest de l'agglomération à son centre (Cergy-Préfecture), nécessite d'être retravaillée et ce pour deux principales raisons :

- Elle emprunte un tronçon – la rue de Vauréal – dont la fragilité de la structure ne permet plus de supporter le passage des poids lourds. L'état de cette voirie est préoccupant, c'est pourquoi il est nécessaire de trouver des solutions alternatives rapidement.
- Elle est très longue, ce qui implique un temps de trajet très long entre Cergy Préfecture et l'ouest de l'agglomération, et une exploitation de ligne plus compliquée.

Nous souhaiterions que soient étudiées les origines-destinations sur cette ligne et la charge de chaque tronçon afin d'établir les scénarii envisageables. On peut noter plusieurs enjeux à confirmer ou infirmer par cette étude :

- La desserte du lycée Camille Claudel à Vauréal (carte scolaire du lycée à interroger)
- La nécessité de mettre en place une liaison entre la ville de Boisemont et la gare de Cergy-le-Haut (la ligne 38 est la seule à desservir la ville aujourd'hui et ne permet un rabattement que vers la gare de Cergy-Préfecture avec un temps de trajet assez long)
- La liaison entre le centre-ville de Vauréal et Cergy Préfecture, qui peut se faire par une autre ligne (par exemple via la ligne 48 qui serait à prolonger légèrement jusqu'au cœur de ville).
- La liaison entre Cergy-Préfecture et le Port de Cergy, lieu de sortie et de vie notamment des étudiants du campus. C'est également l'opportunité de réétudier son parcours au regard de la localisation des établissements du campus (desserte du site des Chênes via le boulevard du Port notamment).
- La desserte de Cergy-village, qui présente les caractéristiques d'un tissu urbain ancien peu compatible avec la circulation des poids lourds ; une solution avec des minibus pourrait utilement être étudiée.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude
- Evolution de fréquentation de la ligne

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

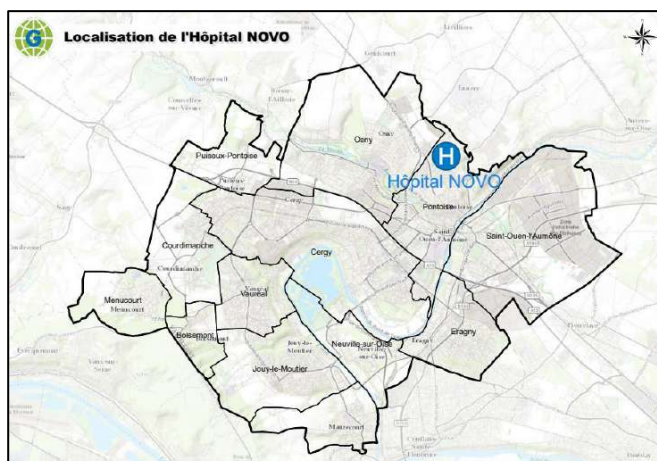
Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.6 Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain

Le centre hospitalier de Pontoise, en plein développement, est aujourd'hui le plus grand employeur de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Sa localisation, aux portes de l'agglomération à un rayonnement régional. L'Hôpital prévoit un développement important avec notamment des besoins de logistique. Son attractivité sera grandissante et l'offre de bus afférente à ces activités doivent être prise en compte. L'Hôpital a des spécificités à prendre en compte lors de l'établissement de l'offre de bus, notamment les horaires décalés des soignants. L'offre modifiée au 1^{er} septembre ne répond que partiellement aux besoins pour la desserte de l'Hôpital.



La mesure consiste à étudier la desserte de l'hôpital afin d'évaluer les nouveaux besoins et les mettre en œuvre.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude
- Evolution de fréquentation des arrêts de bus aux abords de l'Hôpital

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

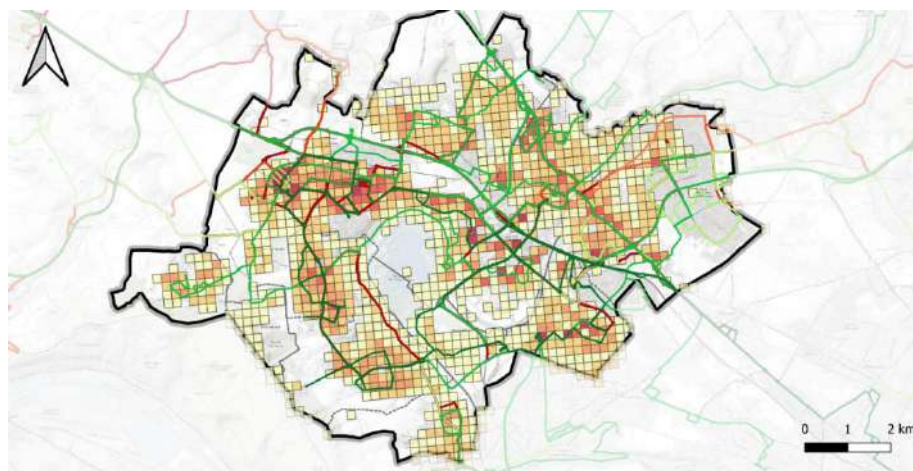
Budget prévisionnel : Non renseigné

5.1.7 Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM

Le diagnostic a mis en exergue des zones peu ou pas desservies, ce travail a été effectué en heure de pointe de semaine, en soirée et le week-end. La CACP souhaite qu'IDFM étudie l'insuffisance d'offre bus suite aux résultats du diagnostic.

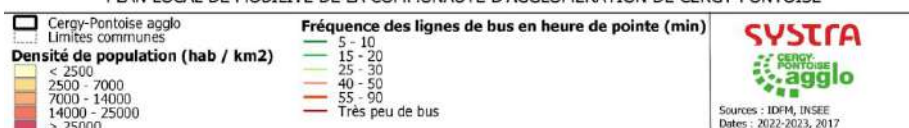
En heure de pointe de semaine

Les secteurs « périphériques » ont une fréquence moins importante de passage bus en heure de pointe bien que les lignes desservent des zones moyennement (7 000 à 14 000 habitants) et fortement (14 000 à 25 000 habitants) habitées.



Fréquence en heure de pointe des lignes de bus et densité de population desservie

PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE



A l'inverse, certains espaces souffrent d'une offre de fréquence en période de pointe dans

les secteurs de Vauréal le long de l'Oise, Cergy-le-Haut, la partie nord de Saint-Ouen-l'Aumône, Jouy-le-Moutier et le secteur nord-Est d'Eragny-sur-Oise. Ces secteurs, bien que peu denses, sont habités (densité < 2 500 habitants/km²).

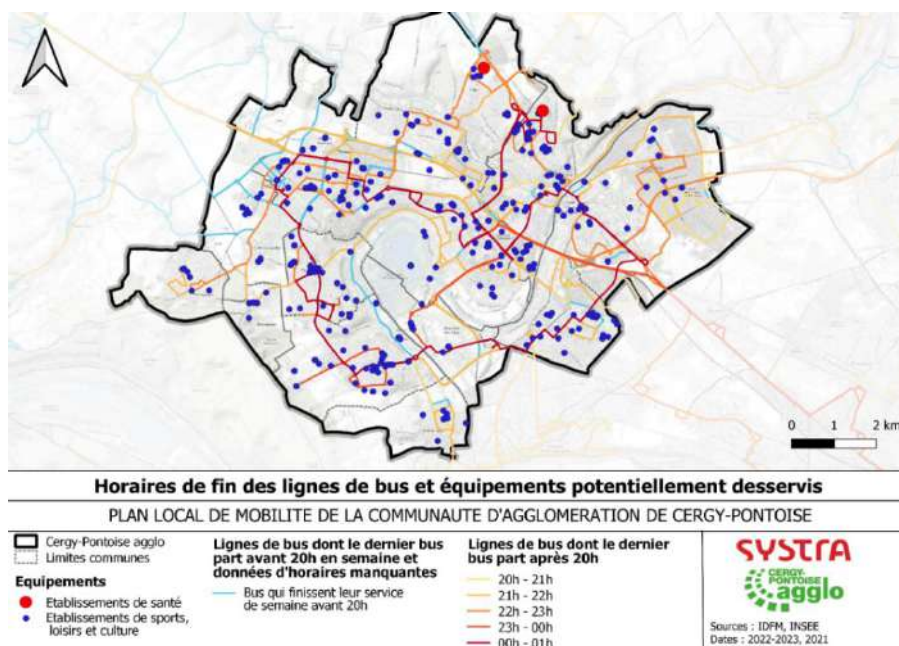
Quelques zones blanches, c'est-à-dire des zones peuplées (cf densité indiquée dans la carte ci-contre) mais sans offre de transports en commun, apparaissent sur la cartographie :

- **Osny** : secteur ouest entre la gare d'Osny jusqu'à Puiseux-Pontoise sans offre bus comme la partie est entre la RD915 et la route d'Ennery,
- **Saint-Ouen-l'Aumône** : le centre de la commune est encadré de lignes de bus mais n'en est pas desservi,
- **Pontoise** : les coteaux de la ville, le long de l'Oise présentent des densités de population mais aucune offre bus,
- **Eragny** : nord et sud de la ville ne sont dotés en offre bus,
- **Cergy** : le sud de la ville, le long de l'Oise aux densités plus faibles, n'ont pas d'offre bus,
- **Maurecourt** : la partie sud-ouest de la ville, comptant des habitants n'est pas desservie en bus,
- **Boisement** : l'offre bus est limité au nord de la commune, la mairie et les secteurs résidentiels en bordure de la CACP ne sont pas desservis,
- **Menucourt** : comme à Boisement l'offre se concentre au centre de la ville et à sa connexion avec Courdimanche, les secteurs nord, ouest et sud n'ont pas de desserte en bus.

En soirée

Tout comme l'offre de fin de semaine, l'offre en soirée est variable selon les lignes et les secteurs desservis. La problématique de l'accessibilité aux points d'intérêts pose question pour se rendre, quitter ou se rendre sur le territoire.

La carte « horaires de fin de lignes de bus et équipements potentiellement desservis » présente à la fois les horaires de fin de service des lignes de bus et les équipements desservis par le réseau bus.



On constate pour l'offre qui s'arrête à 20h que celle-ci est limitée (10 lignes) et concerne aussi bien des secteurs sans équipements (secteurs ouest de Courdimanche, rue de Cergy à Vauréal) que des secteurs avec des équipements comme à Cergy-le-Haut et Cergy-Saint-Christophe. La fin de desserte avant 20h pose la question de la liaison entre le territoire et les communes extérieures

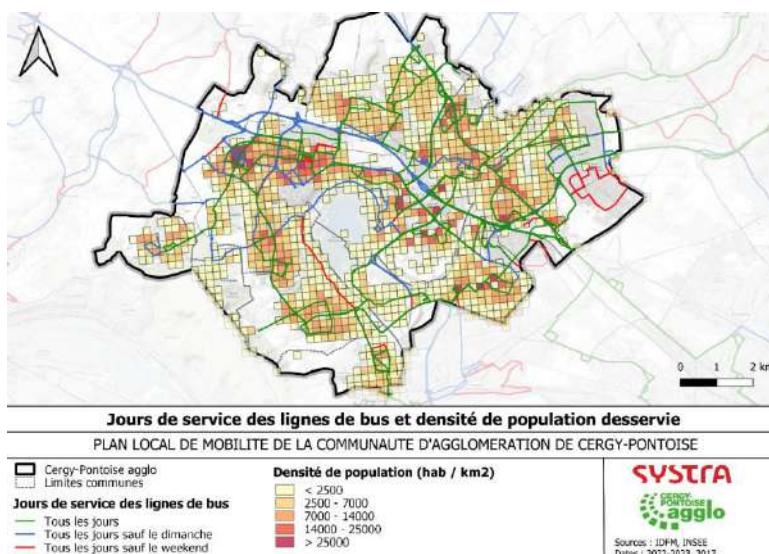
En fin de semaine

Comme le montre la cartographie « jours de service des lignes de bus et densité de population desservie » l'offre continue (lundi au dimanche) se situe en cœur d'agglomération à Cergy, le long du boulevard de l'Oise, dans les secteurs nord de la CACP : Osny et Pontoise (présence d'équipements commerciaux et de l'hôpital), secteurs résidentiels de Boisemont, Maurecourt et secteurs nord de Saint-Ouen-l'Aumône.

Les secteurs résidentiels voient leur offre chuter le dimanche notamment dans :

- Les secteurs anciens de Vauréal et de Cergy le long de l'Oise
- Le quartier de Cergy-le-Haut
- Partie Nord d'Eragny-sur-Oise
- Quelques secteurs de Pontoise

Ces secteurs présentent des densités de population qui ne bénéficient pas de service de transports publics.



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement des études
- Evolution de fréquentation des lignes modifiées

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 5.2 / Améliorer la qualité de service et la performance bus

CONSTATS ET ENJEUX

Cette action consistera à suivre la fiabilité et la régularité des circulations bus et engager des mesures correctrices en cas de dégradation.

La régularité de l'offre de bus (ponctualité et performance des lignes) est un indice important qui concourt à l'usage des bus et au fait d'inciter au report modal via un mode de déplacement compétitif et fiable.

En 2020, la régularité du réseau était à 98,39%, se repliant légèrement en 2022 en tombant à 97,98% : globalement le réseau de bus est performant et donc attractif. L'ensemble des lignes ont un taux de régularité supérieur à 90%, objectif fixé à l'opérateur bus.

L'information voyageurs, élément indispensable au voyageur présente un taux élevé (99,92%) pour l'information théorique aux points d'arrêts mais plus faible pour l'information voyageur dynamique (86,63%) : une vigilance est à apporter à cet indicateur de qualité de service. L'information à bord des bus est très bonne (99,25% pour l'information théorique et 95,44% pour l'information en temps réel), tout comme l'information en situation dégradée (100% pour les situations prévues et non prévues).

L'offre bus se déploie sur l'ensemble du territoire au travers de 600 points d'arrêts. Ces arrêts présentent des disparités en termes d'équipements, ne permettant pas une offre homogène et lisible pour l'ensemble des usagers des transports en commun :

- 57% des arrêts, soit à peine plus de la moitié, sont équipés d'un abri-voyageurs : ces abris permettent aux usagers de pouvoir s'asseoir, d'être abrité et d'avoir des informations sur le réseau (plan du réseau, horaires de passage des lignes à l'arrêt...).
- 15% des arrêts sont équipés d'une Borne d'Information Voyageurs : cet équipement permet en temps réel de tenir informé l'usager de l'arrivée de sa ligne de bus et d'éventuels problématiques sur le réseau, pour au besoin faire évoluer son trajet.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :

1 - Favoriser le développement et l'usage des transports en commun

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance

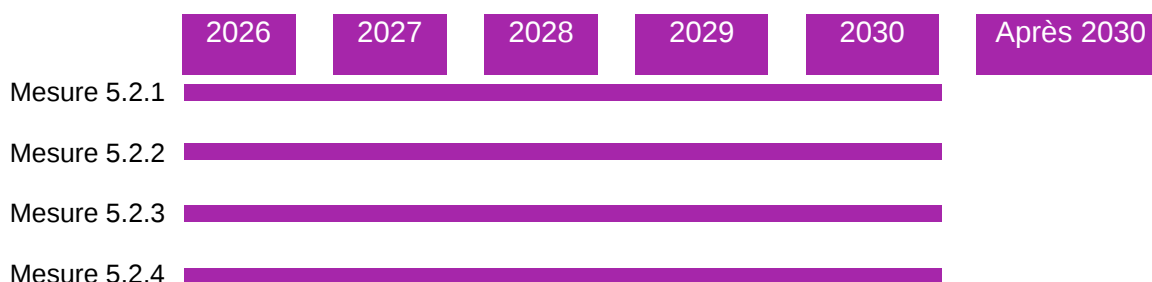
Mesures

5.2.1 – Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau

5.2.2 – Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus

5.2.3 – Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme

5.2.4 – Définir un processus de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 2 sur les 4 actions de cet axe.

Les mesures de 5.2.2 à 5.2.4 ont été évoquées en séance :

- 5.2.2 : avis très favorable
- 5.2.3 : avis favorable
- 5.2.4 : pas d'avis spécifique

DETAIL DES MESURES

5.2.1 Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau

Conduire une pluralité de campagnes sur le territoire de la CACP au cours du PLM afin d'initier à la validation des titres sur le réseau de transports en commun de l'agglomération.

En parallèle la CACP a pour mission d'élaborer et mettre en place une campagne de communication à destination des usagers du réseau pour expliciter la nécessité à valider ses titres de transports à chaque voyage.

L'intervention de la CACP doit passer par une stratégie qui est à définir (intervention, communication, manière d'intervenir). Des échanges avec Île-de-France Mobilités et les opérateurs permettront de caler cette méthodologie d'intervention et celle de travail.

Nature de l'action

Service

Pilote de l'action

Lacroix Savac

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de campagne de validations
- Augmentation du nombre de validations

Responsable de la mise en œuvre : Lacroix Savac, CACP

Financeurs : Lacroix Savac, CACP

Nature du budget : Fonctionnement

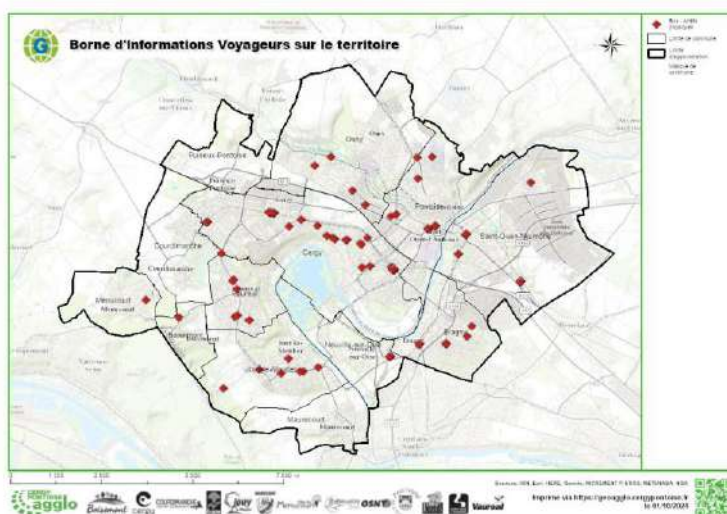
Budget prévisionnel : Non renseigné

5.2.2

Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus

La CACP dispose de 92 bornes d'informations voyageurs (BIV) aux arrêts de bus. Ces BIV permettent d'informer en temps réel les horaires de passage du bus et indiquer tout dysfonctionnement (déviation, retard...)

La CACP souhaite garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs pour maintenir une qualité de service importante.



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Process suivi
- Pourcentage des BIV opérationnelles

Responsable de la mise en œuvre : CACP, LaCroix Savac

Financeurs : CACP, Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

La CACP, en collaboration avec les différents transporteurs recensera les points durs de circulation bus afin de définir un programme de résorption.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Etude lancée
- Nombre de points durs résorbés selon le programme définis
- Evaluation de la régularité des lignes

Responsable de la mise en œuvre : CACP, opérateurs de transports, CACP, communes

Financeurs : Selon la typologie de la voirie

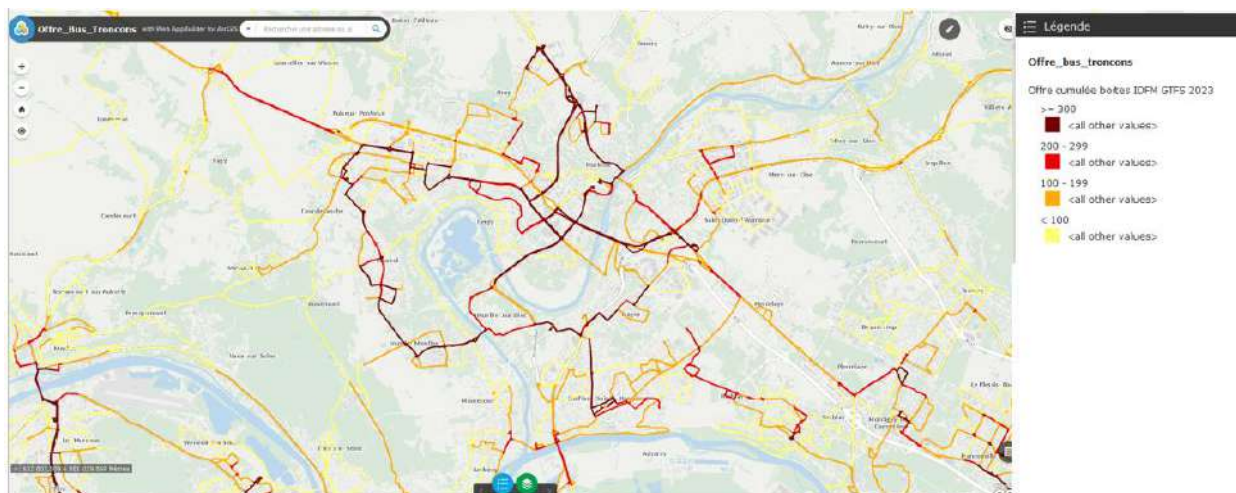
Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.2.4

Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour (prescription IDFM)

PDMIF



Sur les axes de voirie empruntés par plus de 300 bus par jour, deux sens confondus, la réalisation d'aménagements de voirie doit intégrer la résorption des points durs de circulation bus identifiés sur l'axe concerné. Pour mettre en œuvre cette prescription, Île-de-France Mobilités doit être consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes. Les gestionnaires de voirie assurent la priorité des lignes de bus aux carrefours.

Nature de l'action

Process et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Mise en place du process
- Suivi du process tous les ans

Responsable de la mise en œuvre : IDFM, Gestionnaires de voiries

Financeurs : Gestionnaires de voirie

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 5.3 / Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cergpontains

CONSTATS ET ENJEUX

La gratuité des transports collectifs permet d'alléger le budget de ceux qui les utilisent, mais également de rendre mobiles des personnes qui, sans la gratuité ne prenaient pas les transports collectifs. La CACP s'interroge pour faire évoluer la tarification de ses habitants en étudiant la possibilité de rendre gratuits les transports en commun pour un public précis.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Orientation 3 :

1 - Favoriser le développement et l'usage des transports en commun

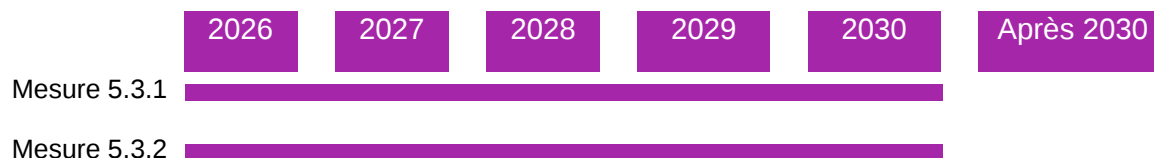
CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Sans objet

Mesures

5.3.1 – Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes

5.3.2 – Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 4 sur les 4 actions de cet axe.

L'Assemblée citoyenne a des avis divergents sur le sujet.

DETAIL DES MESURES

5.3.1

Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes

La mesure consiste à étudier la faisabilité d'une gratuité des transports en commun pour les jeunes vivants sur l'agglomération, et le cas échéant mettre en place cette gratuité.

La CACP doit définir une méthodologie afin de déterminer les critères de prise en compte de cette gratuité pour en évaluer l'impact.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.3.2

Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors

La mesure consiste à étudier la faisabilité d'une gratuité des transports en commun pour les seniors vivant sur l'agglomération, et le cas échéant mettre en place cette gratuité.

La CACP doit définir une méthodologie afin de déterminer les critères de prise en compte de cette gratuité pour en évaluer l'impact.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 5.4 / Favoriser l'intermodalité bus

CONSTATS ET ENJEUX

L'action repose sur la définition et le déploiement d'un programme d'amélioration de l'intermodalité sur les principaux arrêts de bus du territoire

8 gares routières sont présentes sur le territoire réparti sur 5 communes. 600 arrêts de bus complètent finement l'offre de bus sur le territoire de la CACP.

Il convient de proposer des équipements en intermodalité pour permettre au réseau d'être cohérent dans l'ensemble de son offre. La présence de seulement 15% de bornes d'informations voyageurs ne permet pas à l'ensemble des voyageurs d'avoir le même niveau d'information.

L'analyse de gares routières n'a pas fait l'objet d'une analyse dans le cadre du PLM. Des éléments techniques devraient être demandés à IDFM pour savoir si une connaissance fine de ces espaces est déjà connue pour venir nourrir la démarche du PLM.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

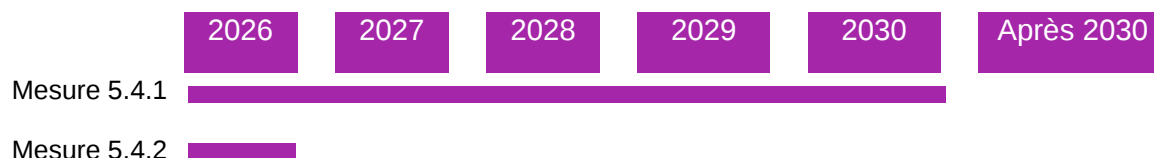
- Orientation 3 :

1 - Favoriser le développement et l'usage des transports en commun

Mesures

5.4.1 – Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités

5.4.2 – Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbains



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 3 sur les 4 actions de cet axe.

Les mesures de cette action ont été évoqué en séance :

- 5.4.1 : avis très favorable
- 5.4.2 : avis favorable

DETAIL DES MESURES

5.4.1 Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités

La mesure consiste à faire des arrêts de bus les plus fréquentés des hubs d'intermodalités à la fois en définissant les conditions d'accès à ces arrêts (offre bus, aménagement et stationnement cyclable...) et à les rendre plus agréable en prenant en compte le confort d'attente, l'information voyageurs, les cheminements piétons accessible dans un rayon de 200 m, l'accessibilité PMR du point d'arrêt...

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre d'arrêts aménagés

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités, CACP, communes

Financeurs : Île-de-France Mobilités, CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

5.4.2 Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbaines

Pour favoriser l'intermodalité, Île-de-France Mobilités propose sur la ligne 95-04 reliant Cergy à Magny-en-Vexin, un service de porte-vélos à l'arrière des véhicules. Le service est accessible gratuitement avec le titre de transport habituel. La CACP souhaite être associée au bilan réalisée sur l'expérimentation et envisager le déploiement sur d'autres lignes si cela est concluant.



Nature de l'action

Suivi

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancée de l'expérimentation

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement et Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6. AXE 6 – Mieux partager la voirie urbaine en organisant et rationalisant l'usage de la voiture individuelle

Action 6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques

6.1.1 – Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux

Action 6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable

6.2.1 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le **Cœur d'agglomération**

6.2.2 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de **l'Hôpital de Pontoise**

6.2.3 - Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de **l'Île-de-Loisirs**

6.2.4 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des **gares**

6.2.5 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés

6.2.6 - Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel

Action 6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile

6.3.1 – Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU

6.3.2 – Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU

6.3.3 - Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces

6.3.4 - Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés

Action 6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

6.4.1 - Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et de livraison pour les véhicules de marchandises

6.4.2 - Mieux connaître l'offre d'aires et outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle

6.4.3 - Poursuivre la démarche de cyclologistique

Action 6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

6.5.1 – Installer des bornes de recharge électriques conformément à la LOM dans les parkings relais et les ERP intercommunaux

6.5.2 – Installer des bornes de recharge électriques conformément à la LOM dans les parkings et les ERP communaux

6.5.3 - Informer les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée

Action 6.6 - Inciter au partage de la voiture

6.6.1 – Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs

6.6.2 – Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

6.6.3 – Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage

Action 6.7 - Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain

6.7.1 – Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

6.7.2 – Mettre en place les actions pour les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques

6.7.3 - Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements

6.7.4 - Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée

Action 6.8 - Améliorer la sécurité routière

6.8.1 – Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements

Action 6.1 / Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques

CONSTATS ET ENJEUX

Le pouvoir de règlementer les lieux de stationnement relève du pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement qui est confié aux maires.

L'usage du stationnement sur l'espace public est peu connu et nécessiterait des études pour connaître la demande et l'offre pour chaque commune de manière harmonisée pour par la suite mettre en place des mesures.

Le stationnement en structure, qu'il soit de proximité ou parking-relais est géré par un exploitant et permet de connaître en détail l'usage qui est fait de ces espaces, la capacité par lieu et au global pour déterminer les profils qui les utilisent. La CACP gère 19 parkings de proximité et parc-relais en délégation de service public.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 9.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales dans une approche intercommunale

Mesures

6.1.1 – Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux

2026

2027

2028

2029

2030

Après 2030

Mesure 6.1.1

Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 1 sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.1.1 Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux

PDMIF

Cette mesure comprendra une première phase de diagnostic initial du stationnement et de définition des modalités concrètes du suivi :

- Dresser un inventaire de l'offre de stationnement public, sur voirie, en ouvrage et d'accès public hors voirie
- Evaluer les usages du stationnement d'accès public (sur voirie, hors voirie, en ouvrage) : taux d'utilisation des places et durée du stationnement
- Evaluer le respect de la réglementation du stationnement sur voirie
- Evaluer la cohérence entre l'offre et la réglementation du stationnement et les politiques de mobilité durable à l'échelle du territoire

Une seconde phase sera dédiée à la construction et la définition des modalités de mise à jour des préconisations d'évolution de l'offre et de la réglementation du stationnement pour chaque commune de l'EPCI. Cet exercice portera sur :

- L'évolution du nombre de places de stationnement sur voirie ;
- La définition des différentes zones à l'échelle du territoire en matière de stationnement public, en particulier les zones avec une forte tension et des conflits d'usage sur le stationnement sur voirie ;
- Les normes de stationnement pour les constructions neuves à décliner dans les PLU ;
- Les mesures à mettre en œuvre pour favoriser l'optimisation de l'usage des parkings en ouvrage et d'accès public hors voirie, et le cas échéant des parcs de stationnement privés, et ainsi réduire l'usage du stationnement sur voirie.

L'échelle du diagnostic pourra être l'EPCI dans son ensemble ou des zones prioritaires uniquement.

Zones prioritaires multipartenaires (pilotage CACP) :

- Le Grand Centre ;
- Les zones à effet de bord : CLH / Courdimanche ou Pontoise / Saint-Ouen-l'Aumône par exemple ;
- L'Île de Loisirs ;
- L'Hôpital de Pontoise ;
- Les abords des gares principales voire moyennes (pouvant inclure Liesse et Osny)

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Réalisation d'un volet stationnement dans l'observatoire mobilité
- Inventaire de l'offre de stationnement sur les zones prioritaires
- Evaluation de la fréquentation des parkings sous gestion CACP

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 6.2 / Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable

CONSTATS ET ENJEUX

Le stationnement est un levier efficace de régulation de l'usage de la voiture individuelle, il est essentiel d'adopter une approche globale, couvrant à la fois le stationnement sur voirie et dans les parcs d'accès public ainsi que le stationnement dans les espaces privés.

Les politiques de stationnement relèvent de la compétence des communes, qui déterminent l'offre et les règles de stationnement sur voirie, ainsi que les normes de réalisation de places de stationnement dans les constructions neuves dans les PLU.

Dans le cadre du PLM, il est prévu d'aborder les sujets de stationnement par secteur sous tension où une coordination est nécessaire entre plusieurs partenaires.

Cette action ne vise pas l'uniformisation des politiques de stationnement à l'échelle intercommunale, ces dernières devant être finement adaptées aux contextes communaux mais chercher à assurer une cohérence dans un contexte de continuité urbaine ou de desserte de plusieurs communes par une même ligne de transport ferré, au regard des enjeux suivants :

- Coordination de l'offre de stationnement public, pour éviter les effets de report d'une commune vers une autre
- Coordination de la mise en œuvre du stationnement payant et réglementé pour éviter les effets de report par opportunité

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Pas d'objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 9.1. Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales dans une approche intercommunale
- Action 9.2 Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable

Mesures

6.2.1 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le **Cœur d'agglomération**

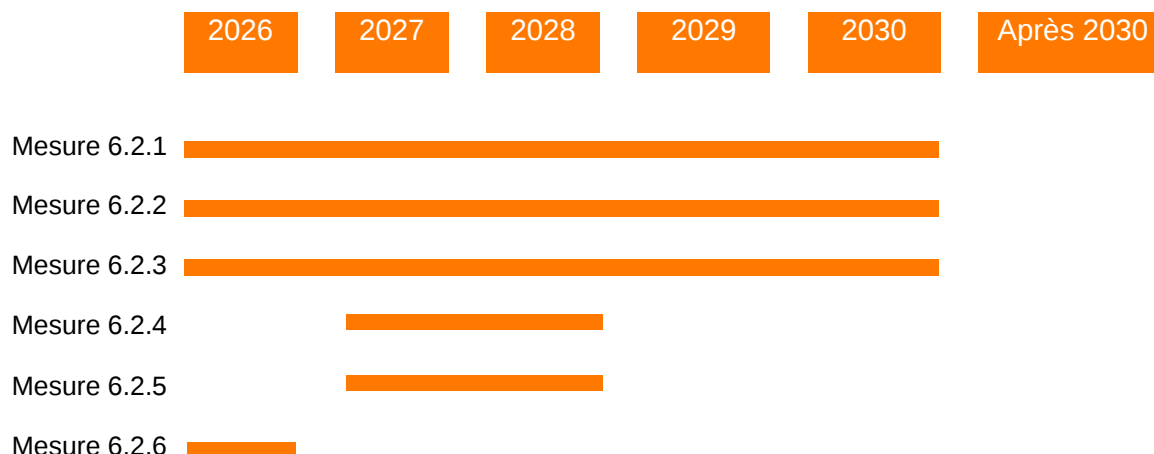
6.2.2 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'**Hôpital de Pontoise**

6.2.3 - Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'**Ile-de-Loisirs**

6.2.4 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des **gares**

6.2.5 – Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés

6.2.6 - Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 3 (ex-aequo avec l'action 6.4) sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.2.1 Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération

PDMIF

Une étude de stationnement sur le Grand Centre a été menée dans le cadre du PLM afin de déterminer l'offre et l'usage sur ce secteur.

Le secteur du Grand Centre présente de forte capacité de stationnement, organisé dans des parkings en structures, dans des espaces privés. Les parkings le plus proches des commodités/transports en commun sont les plus utilisés. Les fortes capacités de stationnement appellent à l'usage de la voiture le midi pour se rendre au centre-commercial, à la tarification avantageuse. L'offre sur voirie est minoritaire, souffre d'un non-respect de sa réglementation. Les sites universitaires ont de fortes capacités de stationnement et anticipent pour certains les besoins de demain. La proximité avec des parkings sous utilisés pourrait permettre de limiter de nouvelles constructions, améliorer le modèle économique de ces parkings.

La CACP devra restreindre cette étude au Cœur d'agglomération afin de définir des mesures adéquates. Elle déterminera la réglementation, la tarification, l'offre et son usage.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : CACP, Communes

Financeurs : CACP, Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.2.2 Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise

PDMIF

Il s'agit de proposer une évolution de la politique de stationnement sur le secteur de l'hôpital de Pontoise. C'est aujourd'hui un secteur très fortement congestionné avec un fort taux d'interdit. Le stationnement des parkings de l'hôpital crée un report sur le stationnement sur voirie. La politique mise en place doit permettre de résoudre les conflits d'usage autour de l'hôpital.

L'hôpital est le plus grand employeur du territoire avec plus de 5000 salariés générant à lui seul un flux de déplacement important. A cela s'ajoute la fonction de cet équipement en tant qu'hôpital d'attractivité régionale.

L'hôpital étant dans une dynamique de développement depuis la fusion au 1^{er} janvier 2023 des 3 établissements formant l'ex GHT Novo (le centre hospitalier René-Dubos de Pontoise, le Groupe hospitalier Carnelle Portes de l'Oise et le groupement hospitalier intercommunal du Vexin), il est fortement souhaitable que l'hôpital élabore un programme d'actions dans le cadre d'une politique d'accès et de stationnement cohérente au sein de son périmètre, visant à améliorer l'ensemble des accès et stationnements de toutes personnes fréquentant le site (salariés, patients hospitalisés, patients ambulatoires, consultants, étudiants, stagiaires, visiteurs, fournisseurs...). En effet, l'hôpital présente des nappes de stationnement importante au sein du site qu'il faut étudier et modifier pour rendre son usage plus optimal.

La mesure consiste à réaliser un diagnostic du stationnement prenant en compte son offre actuelle, ses usages, sa réglementation pour en déterminer des objectifs et des scénarii de mise en œuvre.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

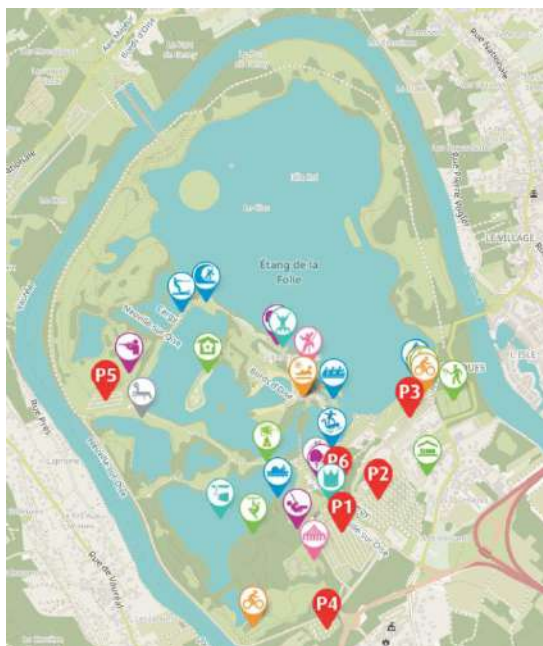
6.2.3 Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Ile-de-Loisirs

PDMIF

L'Ile-de-Loisirs de Cergy-Pontoise s'étend sur 250 hectares d'eau et de verdure. Elle est ouverte toute l'année et accueille environ un million de visiteurs. En saison, de nombreuses activités sont proposées pour tous les âges. C'est également un espace de balade, de pique-nique ou de barbecue. Son tour de cinq kilomètres en pleine nature et sa passerelle vers l'Axe Majeur attirent de nombreux promeneurs. L'accès y est libre et gratuit toute l'année, le parking et les activités sont payants en saison.

Cet équipement à un rayonnement régional. Sa fréquentation peut atteindre 15 000 à 20 000 personnes pour les week-ends les plus importants. Elle provient majoritairement du Val-d'Oise (50%), de la Seine Saint-Denis (30%) et 20% des départements des Yvelines et de l'Oise.

80% des usagers de l'Ile-de-Loisirs se rendent en voiture et ainsi s'acquittent du payant du parking. Ces recettes sont importantes pour l'Ile-de-Loisirs car elles permettent d'amortir l'accès à l'Ile de Loisirs gratuitement. Lors de la haute saison, le stationnement peut se répandre autour de l'Ile de Loisirs hors parking prévu à cet effet. C'est le cas du côté du Port de Cergy dans la rue Vogler. Le stationnement est donc un enjeu à prendre en compte.



L'Ile de Loisirs est en faveur d'amélioration de l'intermodalité, il y a donc un équilibre à trouver entre les parkings qui génèrent des recettes et encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture.

La mesure consiste donc à établir un diagnostic complet prenant en compte l'offre, l'usage, la tarification du stationnement au sein de l'équipement et à proximité immédiate du site pour déterminer les enjeux précis qui en découlent.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Région Île-de-France

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Région Île-de-France, Ile-de-Loisirs

Financeurs : Région Île-de-France, Ile-de-Loisirs

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.2.4 Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares

PDMIF

Les gares sont des équipements urbains structurants. Leur fonction ne se limite plus à permettre l'arrêt des trains, des voyageurs et des marchandises. Elles sont des ressorts de dynamisation et de requalification des territoires.

Les gares sont envisagées comme des pôles multimodaux favorisant l'intermodalité, devant être fortement connectée aux réseaux locaux de transport en commun. Le stationnement est un des moyens d'assurer l'intermodalité afin de rabattre les usagers vers les gares mais nécessite qu'il soit encadré. La politique de stationnement autour des gares doit prendre en compte la réglementation appliquée sur la voirie, la présence de parkings relais, l'offre et son usage autour des gares afin de limiter les dérives tels qu'un report de stationnement sur des espaces publics non prévus à cet effet.

A ce titre, le plan des mobilités d'Île-de-France recommande la mise en place de stationnement payant autour des gares de Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône.

La mesure consiste à réaliser un diagnostic du stationnement aux abords des gares prenant en compte l'optimisation de la capacité du réseau de parkings relais Île-de-France Mobilités et en organisant le stationnement automobile en lien avec les besoins de chaque pôle.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.2.5 Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés

PDMIF

La mise en place du stationnement réglementé ou payant dans un secteur peut entraîner des risques tel qu'un manque de cohérence entre des communes limitrophes (ex : les automobilistes peuvent se reporter sur la commune voisine n'ayant pas appliqué de stationnement).

La mesure consisterait à étudier l'impact des ses effets de bords d'une commune à l'autre. Plusieurs communes sont concernées par ses effets de bords :

- Pontoise / Saint-Ouen l'Aumône
- Cergy / Courdimanche

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

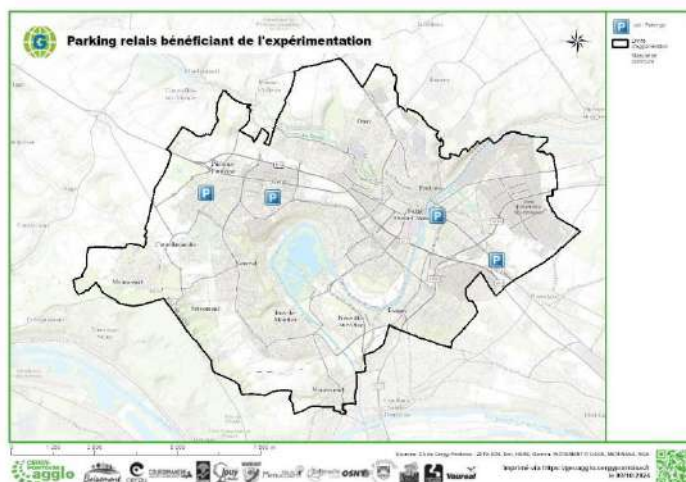
6.2.6 Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel

La CACP est gestionnaire de 8 parkings relais de l'agglomération (5 sur Cergy, 1 à Neuville, 2 à Saint-Ouen l'Aumône). Depuis la crise sanitaire, la façon de se déplacer a évolué. Le télétravail s'est installé dans les pratiques, une hausse de la fréquentation des aménagements cyclables...

Ces nouvelles pratiques de déplacement entraînent des conséquences sur la fréquentation des parkings relais, globalement à la baisse. Certaines P+R sont plus affectés.

La CACP va expérimenter la gratuité des parkings relais pour les détenteurs d'un abonnement Navigo annuel afin de favoriser le report modal sur ces parkings.

Les parkings concernés sont :



NOM DU PARKING	VILLE	FREQUENTATION MOYENNE
Centre gare	Saint-Ouen l'Aumône	20%
Genottes	Cergy	23%
Liesse Sud	Saint-Ouen l'Aumône	21%
Nautilus	Cergy	46%

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Evolution de la fréquentation

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

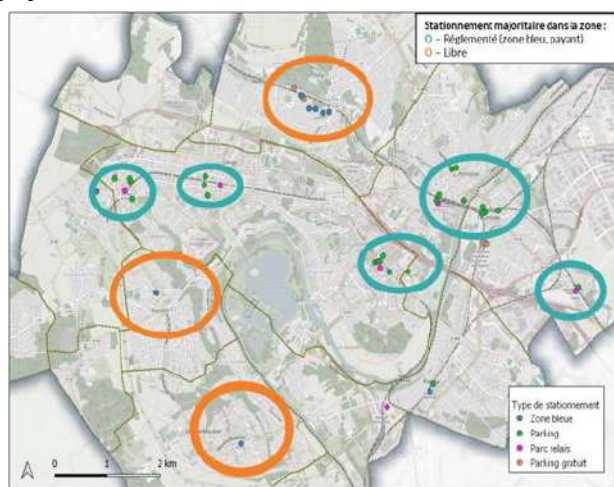
Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 6.3 / Réguler l'offre de stationnement automobile

CONSTATS ET ENJEUX

Le pouvoir de réglementer les lieux de stationnement relève du pouvoir de police spéciale de la circulation et du stationnement qui est confié aux maires.

Sur l'agglomération, l'offre de stationnement sur voirie est traitée de manière hétérogène entre communes. 4 communes ne réglementent pas le stationnement (Maurecourt, Boisement, Menucourt et Puiseux-Pontoise). Les autres communes le font, avec différents types de zonage et typologies associées : zone libre, bleue et orange, payant (tranches horaires plurielles) et de dépose minute. Le cœur d'agglomération a mis en place une offre réglementée, tandis que l'offre des communes périurbaines n'est ni réglementée ni payante.



Organisation du stationnement sur voirie. Source : PLU

Commune	Réglementé	Nombre de zonage	Typologie	Nombre de places
Maurecourt	Non			
Boisement	Non			
Cergy	Oui	5	Dépose minute, 10 min, 30min, 2h	
Courdimanche	Oui	3	Zone orange (1h30), Zone Bleue	
Éragny	Oui	2	Libre, Zone bleue	510
Jouy-le-Moutier	Oui	2	Libre, Zone bleue	1 820
Menucourt	Non			
Neuville-sur-Cisse	Oui	2	Libre, Zone bleue (3h)	
Osny	Oui	4	Libre, 4h, 1h30, Dépose minute 15min	602
Pontoise	Oui	5	1h, 2h, 5h, 8h30	1 483
Puiseux-Pontoise	Non			409
Saint-Ouen-l'Aumône	Oui	5	Zone bleue, Payant, Dépose minute, Libre	2 500
Vauréal	Oui	2	2h, Libre	1 313

Réglementation du stationnement par commune
Source : PLU des 13 communes

La structuration diverse du stationnement ne permet pas d'avoir des règles lisibles et homogènes entre chaque commune, que ce soit pour les zones gratuites et payantes. Les politiques mises en œuvre ne présentent pas de réflexion pour structurer les offres de stationnement en lisière de communes : chaque commune organise de son côté de la rue le stationnement selon ses choix. Ce manque de concertation et de travail entre communes pose la question du report de stationnement d'une commune vers une autre et donc de saturation potentielle des zones gratuites.

L'offre de stationnement en ouvrage est conséquente : 6 512 places sont proposées sur 6 communes, dont 57% des places sont situées à Cergy, pourtant commune très centrale de la CACP.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé

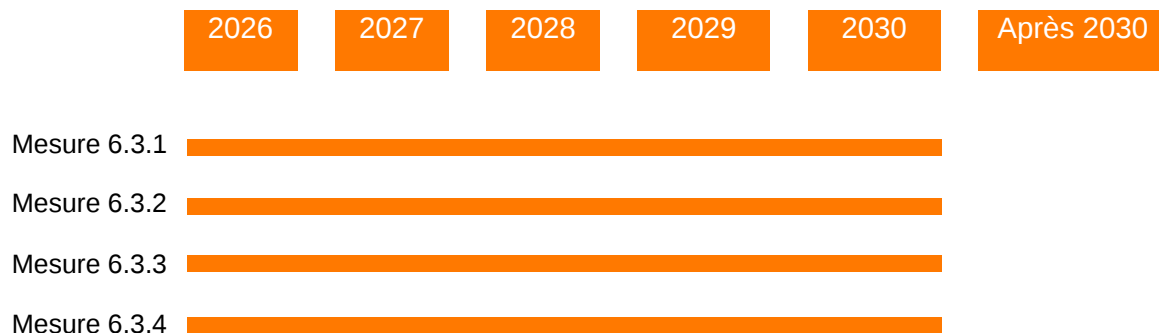
Mesures

6.3.1 – Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU

6.3.2 – Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU

6.3.3 - Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces

6.3.4 - Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 2 sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.3.1 Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU

PDMIF

L'objectif est de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Sont donc définies des normes plafond pour les voitures et deux roues motorisées dans les immeubles neufs de bureaux consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser. Ces normes plafond constituent des prescriptions du Plan des mobilités d'Île-de-France.

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les PLU diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient notamment compte de la proximité d'une desserte par les transports collectifs structurants.

PRESCRIPTIONS (Application de la MESURE 9.3.1) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les bureaux neufs

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 Paris	1 place max pour 300 m² de surface de plancher	
Zone 2 Communes limitrophes de Paris	1 place max pour 130 m² de surface de plancher	1 place max pour 100 m² de surface de plancher
Zone 3 Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place max pour 100 m² de surface de plancher	1 place max pour 70 m² de surface de plancher
Zone 4 Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place max pour 60 m² de surface de plancher	1 place max pour 50 m² de surface de plancher
Zone 5 Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 45 m² de surface de plancher	-
Zone 6 Petites villes et communes rurales	-	-



Zone 4 : Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône

Zone 5 : Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Puiseux-Pontoise et Vauréal

Zone 6 : Boisement et Menucourt

Cette mesure reprend les prescriptions du projet arrêté de Plan des mobilités en Île-de-France en phase de concertation réglementaire.

Nature de l'action

Réglementation

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Prescriptions en vigueur dans les PLU

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financiers : Communes

Nature du budget : Non renseigné

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.4.2 Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU

PDMIF

Concernant les constructions neuves à usage de logement, les PLU peuvent fixer un nombre minimal de places de stationnement à réaliser obligatoirement, dit « norme plancher » afin de permettre le stationnement de véhicules au domicile et de limiter ainsi l'encombrement de l'espace public.

Les constructeurs peuvent dépasser ces normes plancher en fonction des besoins. En revanche, ils ne peuvent pas construire moins de places de stationnement que ce qu'exige le PLU. L'objectif est d'éviter que ces normes plancher exigées par les PLU ne soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages et aux besoins de stationnement des résidents, ce qui conduirait à réaliser un nombre trop élevé de places.

La présente mesure vise à définir des limites (ou bornes) à ces normes plancher pour les constructions à usage de logement. Il s'agit de recommandations du Plan des mobilités d'Île-de-France qu'il est souhaitable de respecter dans les PLU.

La valeur des normes plancher à inscrire dans les PLU diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient notamment compte du taux de motorisation de la commune (taux de motorisation issu du dernier recensement disponible de l'INSEE pour la commune) et de la proximité d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants.

► RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.2) - Bornes aux normes plancher pour le stationnement automobile dans les logements neufs

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 : Paris	$TM^* \times 0,8$	
Zone 2 : Communes limitrophes de Paris	$TM^* \times 0,8$	$TM^* \times 0,9$
Zone 3 : Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place ou $TM^* \times 0,9$ si résultat < 1	$TM^* \times 1,0$
Zone 4 : Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place ou TM^* si $TM^* < 1$	$TM^* \times 1,0$
Zone 5 : Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place ou TM^* si $TM^* < 1$	$TM^* \times 1,1$
Zone 6 : Petites villes et communes rurales	TM^*	$TM^* \times 1,1$

* TM = taux de motorisation

Source : Adaptation du Plan des mobilités Île-de-France (PDMIF) - Recommandations des mobilités (18/09/2020)

Zone 4 : Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône

Zone 5 : Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Puiseux-Pontoise et Vauréal

Zone 6 : Boisemont et Menucourt

Cette mesure reprend les recommandations du projet arrêté de Plan des mobilités en Île-de-France en phase de concertation réglementaire.

Nature de l'action

Réglementation

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Recommandations inscrites dans les PLU

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : Communes

Nature du budget : Non renseigné

Budget prévisionnel : Non renseigné

Les zones commerciales et/ou centres commerciaux, les cinémas multiplexes et les zones de loisirs génèrent de nombreux déplacements, le plus souvent réalisés via des modes individuels motorisés, même en cas d'existence d'une offre de mobilité alternative, notamment parce qu'il est facile de s'y garer. Les surfaces de stationnement de ces sites, généralement réalisées en extérieur, contribuent par ailleurs à l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols.

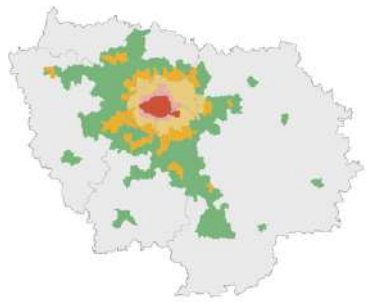
Il est donc défini des normes plafond pour les voitures et deux-roues motorisés dans les nouveaux centres ou zones de commerces, de cinéma et/ou de loisirs, consistant en un nombre maximal de places de stationnement automobile à réaliser, que les constructeurs immobiliers ne doivent pas dépasser.

Sont visés les bâtiments constituant un ensemble commercial (cf. article L. 752-3 du Code du commerce) ou de loisirs, en particulier accueillant un établissement de spectacles cinématographiques. Ces normes plafond constituent des recommandations du Plan des mobilités, qu'il est souhaitable de reprendre dans les PLU.

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les PLU(i) diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient notamment compte de la proximité d'une desserte par les transports collectifs structurants. Elle considère l'ensemble des véhicules individuels motorisés (y compris les deux roues motorisés).

RECOMMANDATIONS (Application de la MESURE 9.3.3) - Normes plafond pour le stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces et/ou de loisirs

Zones	À moins de 500m d'une gare ou station de transports collectifs	À plus de 500m d'une gare ou station de transports collectifs
Zone 1 : Paris	1 place max pour 250 m² de surface de plancher	
Zone 2 : Communes limitrophes de Paris	1 place max pour 105 m² de surface de plancher	1 place max pour 80 m² de surface de plancher
Zone 3 : Communes du cœur desservies par les lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express	1 place max pour 70 m² de surface de plancher	1 place max pour 55 m² de surface de plancher
Zone 4 : Autres communes du cœur et centralités de la couronne	1 place max pour 50 m² de surface de plancher	1 place max pour 40 m² de surface de plancher
Zone 5 : Autres communes de la couronne et centralités rurales	1 place max pour 35 m² de surface de plancher	-
Zone 6 : Petites villes et communes rurales	-	-



Document de travail - 18/01/2024 - 18/01/2024 - 18/01/2024 - 18/01/2024

Zone 4 : Cergy, Pontoise et Saint-Ouen l'Aumône

Zone 5 : Courdimanche, Eragny-sur-Oise, Jouy-le-Moutier, Maurecourt, Neuville-sur-Oise, Osny, Puiseux-Pontoise et Vauréal

Zone 6 : Boisemont et Menucourt

Cette mesure reprend les prescriptions du projet arrêté de Plan des mobilités en Île-de-France en phase de concertation réglementaire.

Nature de l'action

Réglementation

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Recommandations inscrites dans les PLU

Responsable de la mise en œuvre : Communes, Acteurs privés

Financeurs : Communes

Nature du budget : Non renseigné

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.3.4 Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés

PDMIF

Dans un souci d'économie de construction de parcs de stationnement supplémentaires, il est important que le règlement du PLU facilite et encourage la mutualisation, à la fois dans le cadre de la réalisation de nouveaux quartiers, mais également pour des opérations de plus petite taille.

Le règlement peut par exemple réduire ces obligations pour les véhicules motorisés quand les projets comportent plusieurs destinations ou sous-destinations permettant la mutualisation et le foisonnement de tout ou partie des aires de stationnement.

Par ailleurs, lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, le Code de l'urbanisme prévoit que cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

La mutualisation peut également passer par la réalisation d'un parc de stationnement commun pour tout ou partie de l'opération, par exemple lorsqu'au moins deux destinations ou sous-destinations générant des flux de personnes (bureaux, commerces et activités de services, équipements d'intérêt collectif et services publics, hôtels et autres hébergements touristiques...) sont programmées, et que leur surface de plancher représente une part minimale (à définir localement) de la surface de plancher totale de l'opération.

Les surfaces de stationnement peuvent être combinées à des services d'autopartage, du stationnement vélo sécurisé ou des bornes d'avitaillement au sein de bâtiments communs, de type « centrale de mobilité ».

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Suivi des mutualisations dans les nouvelles opérations

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : Communes

Nature du budget : Non renseigné

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 6.4 / Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

CONSTATS ET ENJEUX

A l'échelle régionale, la route est le 1er mode de transport pour les marchandises ; elle représente près de 90% des flux, soit environ 200 millions de tonnes de marchandises transportées par an. La majorité de ces flux sont des échanges internes à l'Île-de-France, intégrant notamment une grande partie de logistique urbaine.

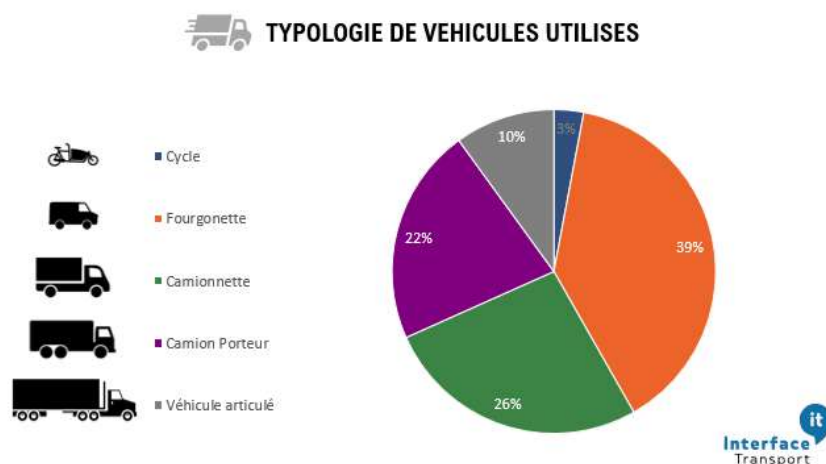
Le transport de marchandises en Île-de-France représente plus de 4 millions de mouvements par semaine, dont 2,8 millions de mouvements par semaine au sein de la Métropole du Grand Paris et plus de 110 000 mouvements B2B par semaine au sein de l'agglomération de Cergy-Pontoise. La structure des mouvements représente :

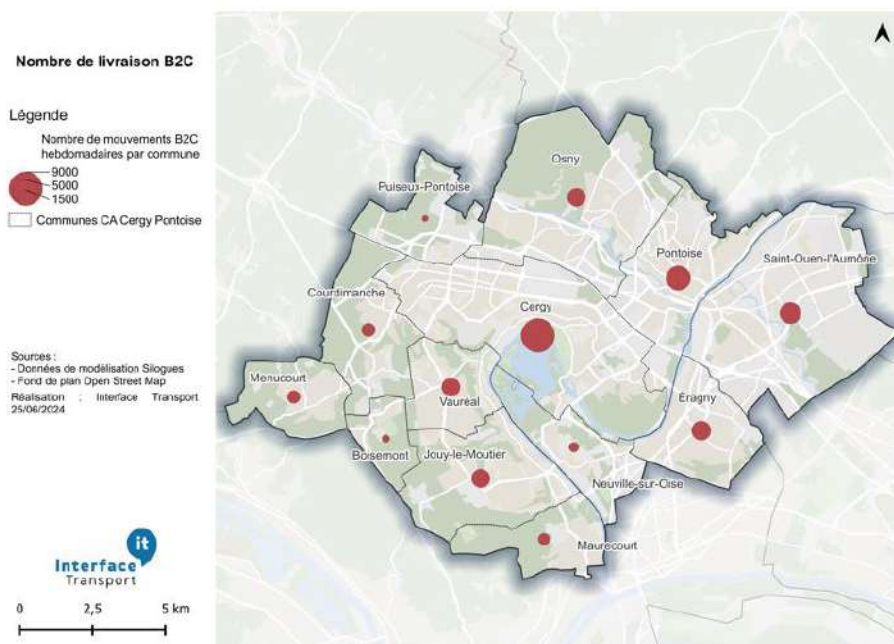
- 61% des mouvements concernent les activités d'artisanat/services (qui représentent plus d'1/4 des mouvements), de petit commerce et de tertiaire de bureau, qui sont des activités « destinatrices » des flux.
- 28% des flux concernant les activités d'entreposage et de transport et de commerce de gros, considérées comme des « activités logistiques support »

65% des mouvements B2B sont opérés par des véhicules utilitaires légers de moins de 3.5T de PTAC de type fourgonnettes et camionnettes.

Sur le territoire de la CACP, 28 646 mouvements de marchandises hebdomadaires sont liés aux achats en ligne des ménages (B2C). Le centre Gare de Cergy est le secteur recensant le plus de mouvement : 1825 mouvements hebdomadaires.

52% des livraisons s'effectuent hors domicile, il peut s'agir de livraison en relais commerçants, en consignes...





La mise en place progressive de la ZFE devrait à terme restructurer grandement les schémas logistiques, impliquant notamment davantage une relocalisation des sites logistiques en périphérie des zones concernées. Il est donc primordial d'anticiper ces futurs changements.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines

Mesures

6.4.1 - Rendre cohérentes les réglementations de circulation et de livraison pour les véhicules de marchandises

6.4.2 - Mieux connaître l'offre d'aires et outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle

6.4.3 - Poursuivre la démarche de cyclologistique

2026

2027

2028

2029

2030

Après 2030

Mesure 6.4.1

Mesure 6.4.2

Mesure 6.4.3

Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 3 (ex-aequo avec l'action 6.2) sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.4.1

Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises

PDMIF

Rendre cohérentes à l'échelle régionale les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises.

Il apparaît nécessaire de tenir une réflexion quant à :

- La coordination à l'échelle intercommunale des règles de circulation et de stationnement des véhicules de livraison,
- L'harmonisation des règles (gabarit des véhicules autorisés, horaires de livraisons), qui offre davantage de lisibilité pour les acteurs du transport de marchandises,
- La bonne diffusion et l'accessibilité simplifiée aux réglementations, notamment via des outils offrant des informations en temps réel pour organiser les tournées.

L'organisation d'un groupe technique incluant les communes, des représentants du département, de l'Etat et de la CACP avec pour objectif le recensement des réglementations en vigueur peut se tenir pour ainsi réfléchir collectivement à leur simplification et coordination. Il s'agit également d'intégrer à la démarche les possibilités offertes par l'outil DiaLog porté par le niveau national, qui permet la numérisation et la diffusion des arrêtés de circulation routière.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude
- Définition des règles

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Il convient de réaliser des diagnostics des aires de livraison et de leurs usages, puis d'analyser l'adéquation entre l'offre et la demande afin de déterminer les besoins de création d'aires de livraison.

Ces aires de livraison doivent idéalement avoir une longueur comprise entre 12 et 15m (l'équivalent de trois places de stationnement pour voiture) et une largeur comprise entre 2,20 et 2,50m. Il est préconisé d'implanter une aire de livraison pour 90 mouvements de marchandises (recommandations Cerema).

L'opportunité de développer des aires de livraison adaptées à la cyclologistique doit également être étudiée.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Réalisation du diagnostic
- Elaboration d'un plan d'actions

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.4.3 Poursuivre la démarche cyclologistique

Les livraisons de colis étant effectuées à plus de 99% par des véhicules motorisés, des nuisances fortes sont imposées aux territoires, d'autant plus lorsqu'ils sont denses. En zone urbaine, un livreur à vélo est plus performant qu'un livreur motorisé pour les courses et les livraisons en tournée, il développe également beaucoup moins de nuisance.

La CACP est engagée depuis 2021 dans la cyclo-logistique avec ColisActiv' pour une durée de 3 ans et prévoit la distribution d'un nombre de colis d'environ 800 000. L'objectif de ce partenariat est d'accompagner la CACP dans la démarche afin de développer le dispositif et pérenniser sa pratique.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de colis distribués

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : 165 000 €

Action 6.5 / Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules

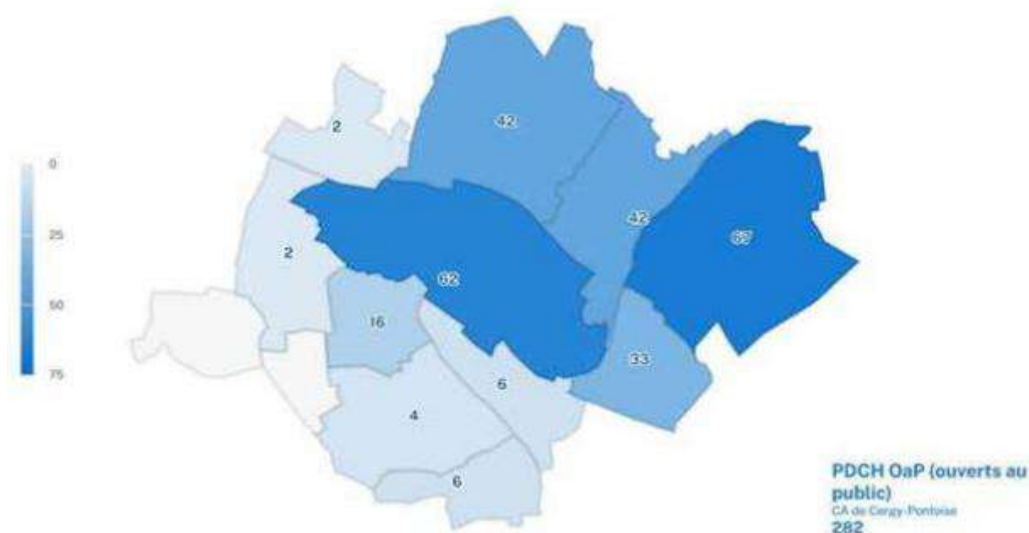
CONSTATS ET ENJEUX

Les progrès technologiques des véhicules ont contribué à la majeure partie de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques au cours de la décennie 2010.

Bien qu'elle ne doit pas se substituer aux efforts de réduction du trafic automobile qui seul permet une élimination des émissions de particules fines, accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules est ainsi une mesure efficace à brève échéance pour réduire l'empreinte carbone et la pollution atmosphérique locale liée aux déplacements.

Aujourd'hui, le déploiement des points de charge sur l'espace public en Île-de-France se fait de façon très locale. Le plan des mobilités d'Île-de-France soutient le développement des points de charge électrique sur le territoire dans l'objectif d'en atteindre 1500 à horizon 2030 pour le territoire de la CACP.

En février 2024, la CACP comptait 282 points de charge (infrastructures de recharge pour véhicule électrique) ouverts au public sur le territoire de la Communauté d'Agglomération.



Points de charge électrique ouverts au public. Source : Enedis, février 2024

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Orientation 3 :

9 - Soutenir les alternatives aux motorisations thermiques diesel et essence

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

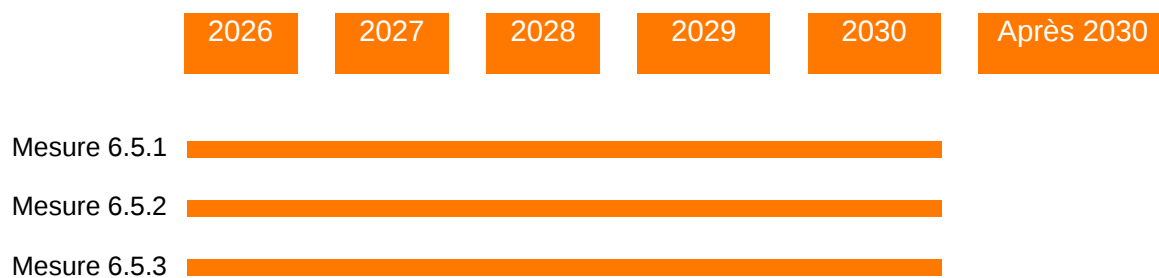
- Action 11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Mesures

6.5.1 – Installer des points de charge électriques conformément à la LOM dans les parkings relais et les ERP intercommunaux

6.5.2 – Installer des points de charge électriques conformément à la LOM dans les parkings et les ERP communaux

6.5.3 - Informer les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 4 sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.5.1 Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux

PDMIF

Le réseau d'IRVE devra être développé afin d'atteindre les objectifs du plan des mobilités d'Île-de-France fixé à 1500 points de recharge d'ici 2030.

La CACP s'engage à installer des bornes de recharge électrique dans l'ensemble de ces parkings de la DSP stationnement et intercommunaux pour répondre aux normes fixées par la Loi d'Orientations des Mobilités et la loi Climat et résilience. 195 points de recharge supplémentaires seront installés dans les parkings de la DSP stationnement.

Commune	Nom du parking	Nature du parking	Nombre de points de recharge à installer d'ici 2030
Cergy	3 GARES	Parc relais	32
Cergy	GENOTTES INTERIEUR	Parc relais	28
Cergy	LES ARTS	Parc relais	13
Cergy	NAUTILUS	Parc relais	18
Cergy	OISE	Parc relais	5
Neuville-sur-Oise	NEUVILLE	Parc relais	31
Saint-Ouen l'Aumône	CENTRE GARE	Parc relais	0
Saint-Ouen l'Aumône	LIESSE SUD	Parc relais	1
Cergy	HAZAY	Parking de proximité	3
Cergy	CONSTELLATION	Parking de proximité	12
Cergy	BASTIDE	Parking de proximité	6
Cergy	HALETTE	Parking de proximité	3
Cergy	MARCHE NEUF	Parking de proximité	1
Cergy	ARCADES	Parking de proximité	5
Cergy	GALERIES	Parking de proximité	14
Cergy	EVASION	Parking de proximité	7
Cergy	BRUMES LACTEES	Parking de proximité	7
Pontoise	MARADAS	Parking de proximité	3
Saint-Ouen l'Aumône	LIESSE NORD	Parking de proximité	6

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de points de charge installé

Responsable de la mise en œuvre : CACP

Financeurs : CACP

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.5.2 Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux

PDMIF

Le réseau d'IRVE devra être développé afin d'atteindre les objectifs du plan des mobilités d'Île-de-France fixé à 1500 points de recharge d'ici 2030.

Les communes, dans le cadre de leur compétence, s'engage à installer des bornes de recharge électrique dans leurs parkings communaux.

Certaines communes de l'agglomération ont adhéré aux Schéma Directeurs des IRVE (SDIRVE) du Syndicat d'Energie du Val-d'Oise (SDEVO) pour la mise en place d'IRVE. C'est le cas des communes de Boisemont, Courdimanche, Eragny-sur-Oise et Saint-Ouen l'Aumône.

Pour chacune de ces communes, il est prévu au SDIRVE du SDEVO un nombre d'installation de 2022 à 2026 :

- Boisemont : 2 points de charge (PDC)
- Courdimanche : 11 points de charge
- Eragny-sur-Oise : 5 points de charge
- Saint-Ouen l'Aumône : 60 points de charge

Communes	Engagement pour la mesure
Boisemont	Engagement avec le SDEVO pour le déploiement d'IRVE
Cergy	Réflexion engagée
Courdimanche	4 PDC porté par le SDEVO à venir ainsi que 2 projets d'ombrières photovoltaïques
Eragny-sur-Oise	Engagement avec le SDEVO pour le déploiement d'IRVE
Jouy-le-Moutier	Engagement souhaité avec le SDEVO
Maurecourt	Non renseigné
Menucourt	IRVE déjà installé sur les parkings communaux de plus de 20 places
Neuville-sur-Oise	Non renseigné
Osny	Engagement avec le SDEVO pour le déploiement d'IRVE
Pontoise	IRVE déjà installé dans certains parkings. La ville a programmé l'installation d'IRVE dans des nouveaux parkings
Puiseux-Pontoise	Non renseigné
Saint-Ouen l'Aumône	Engagement avec le SDEVO pour le déploiement d'IRVE
Vauréal	Engagement de la ville pour l'installation de bornes supplémentaires d'ici 2030

Dans le but de constituer un répertoire national des Infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE), ouvert et accessible à tous, les collectivités locales porteuses d'un projet d'installation d'IRVE doivent, au fur et à mesure de la mise en service des stations, publier sur la plateforme data.gouv.fr les données statiques relatives à la localisation et aux caractéristiques techniques de ces installations selon les modalités définies dans l'[arrêté du 4 mai 2021](#). Ces pourquoi des chiffres peuvent être différent entre la carte des PDC d'Enedis et l'implantation réelle des bornes de recharge.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de points de charge installé

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non communiqué

Des dispositifs d'accompagnement technique et financier à l'installation de la recharge électrique à domicile ou au sein des entreprises ont été développés par l'État (programme Advenir), par Enedis (guide technique et avancement du financement pour les copropriétés) ou encore par l'AVERE (guide technique).

En raison de la proximité avec les particuliers et les entreprises, les communes peuvent également se faire le relais des dispositifs nationaux par le biais d'actions de communication pour faciliter le parcours des usagers.

Il est par ailleurs rappelé les obligations réglementaires d'équipement dans les constructions neuves ou en rénovation :

- Dans les bâtiments non résidentiels neufs : lorsque le parc de stationnement comporte plus de dix places, au moins un emplacement de stationnement sur cinq doit être pré-équipé et 2 % de ces emplacements (et au minimum un emplacement), sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, au moins un emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de deux cents places de stationnement, au moins deux emplacements doivent être équipés, dont l'un est réservé aux personnes à mobilité réduite.
- Les obligations sont les mêmes pour les parcs de stationnement situés à l'intérieur ou jouxtant des bâtiments non résidentiels qui font l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.
- Dans les bâtiments résidentiels neufs : lorsque le parc de stationnement situé à l'intérieur ou jouxtant le bâtiment comprend plus de dix emplacements de stationnement, la totalité des emplacements doivent être prééquipés stationnement situés à l'intérieur ou jouxtant des bâtiments résidentiels qui font l'objet d'une rénovation importante incluant le parc de stationnement ou son installation électrique.

Une rénovation est qualifiée d'importante lorsque son montant représente au moins un quart de la valeur du bâtiment hors coût du terrain. Le parc de stationnement jouxte un bâtiment s'il est situé sur la même unité foncière que celui-ci et a avec lui une relation fonctionnelle.

Cette mesure vise à informer par des actions de communication les particuliers et les entreprises des dispositifs existants pour le développement de la recharge privée.

Communes	Engagement pour la mesure
Boisemont	Réserve
Cergy	Réserve
Courdimanche	Réserve
Eragny-sur-Oise	Engagement
Jouy-le-Moutier	Engagement
Maurecourt	Non renseigné
Menucourt	Engagement selon certaines modalités
Neuville-sur-Oise	Non renseigné
Osny	Engagement
Pontoise	Engagement selon certaines modalités
Puiseux-Pontoise	Non renseigné
Saint-Ouen l'Aumône	Engagement
Vauréal	Engagement

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Communes, CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de communications
- Nombre de visite sur page internet dédiée

Responsable de la mise en œuvre : Communes, CACP

Financeurs : Communes

Nature du budget : Fonctionnement

Budget prévisionnel : Non communiqué

Action 6.6 / Inciter au partage de la voiture

CONSTATS ET ENJEUX

La Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise compte deux aires de covoiturage sur son territoire, à Cergy (Décathlon) et à Eragny (parking du centre commercial d'Art de Vivre) dont la compétence est départementale. L'usage de ces aires n'est à ce jour pas connu.

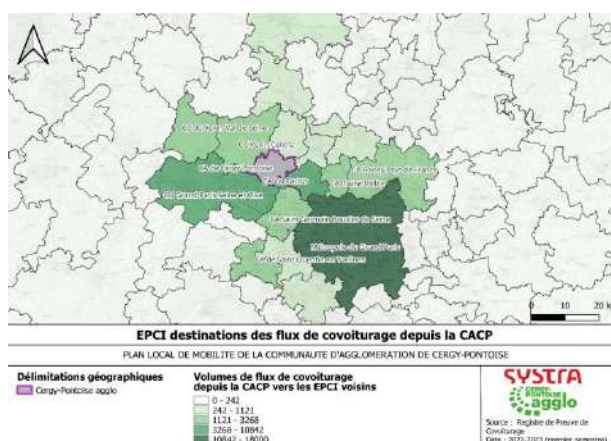
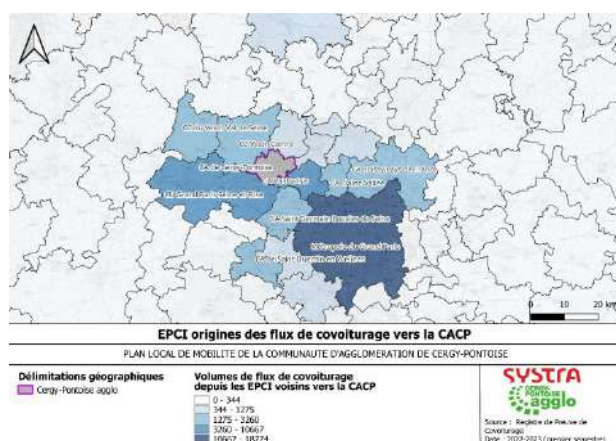
Sur la période de 2022-2023, 169 036 trajets en covoiturage ont été recensés depuis et vers la CACP mais aussi au sein de l'agglomération. La répartition des flux est la suivante :

- 35,4% de flux entrant
- 34,1% de flux sortant
- 30,5% de flux interne

La Métropole du Grand Paris est la principale destination/origine des flux de covoiturage (31%), suivi par la Communauté d'Agglomération du Val Parisis (18% origine et 19% destination) et de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (12% origine et 11% destination).

60% des flux d'origine sont desservis par des lignes de transports en commun dont structurantes : il se pose la question de la double desserte de ces espaces et de la concurrence proposée face aux réseaux de transports en commun de la région. Cette observation est également valable pour les flux se rendant sur la CACP.

Des flux interne à la CACP sont relevés, avec pour principal lieu d'origine et de destination Cergy (44%) : à nouveau se pose le sujet de la concurrence faite par le covoiturage aux transports en commun présents sur le territoire. Mais aussi à la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo et limiter les flux motorisés à l'échelle locale. Quelques flux intra communaux sont notés, toujours à l'échelle de Cergy et renforçant le besoin d'un report modal vers les transports en commun et les modes actifs.



OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

- Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

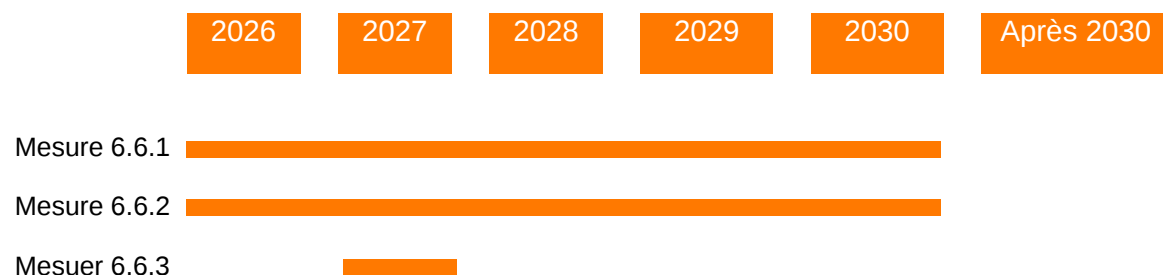
- 5.1 Faire du covoiturage une véritable alternative de mobilité durable en Île-de-France

Mesures

6.6.1 – Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs

6.6.2 – Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

6.6.3 – Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 5 sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.6.1 Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs

Plusieurs opérateurs de covoiturage sont présents en Île-de-France permettant d'obtenir une offre de covoiturage importante. La multitude de ces opérateurs peut également rendre difficile la compréhension et la recherche d'itinéraires.

Cette mesure consiste à développer un outil unique de mise en relation pour les covoitureurs afin de faciliter cette démarche.



Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'outil
- Mise en place de l'outil
- Nombre d'utilisateurs de l'outil

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.6.2 Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

En 2024, le covoiturage continue de se développer en Île-de-France. Île-de-France Mobilités prévoit la création de 12 itinéraires définis et réservables, à partager en voiture, pour rejoindre le réseau de transports en commun.

Le territoire de Cergy-Pontoise est concerné par ces lignes de covoiturage.

Les lignes prioritaires sur le territoire sont :

- Cergy – Magny-en-Vexin
- Cergy - L'Isle-Adam
- Cergy – Franconville



Les trois lignes envisagées sur le territoire de la CACP seront mises en œuvre sous réserve des conclusions des études. Elles pourront subir des modifications de tracé ou de points d'arrêts par rapport à la carte insérée.

Nature de l'action

Services

Pilote de l'action

Île-de-France Mobilités

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement des études
- Nombre de lignes et aires de covoiturages en service

Responsable de la mise en œuvre : Île-de-France Mobilités, Département, Communes

Financeurs : Île-de-France Mobilités

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.6.3 Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage

L'autopartage est la mise en commun d'une flotte de véhicules au profit d'un nombre d'usagers. Ce système permet de disposer d'une voiture le temps d'un déplacement occasionnel sans en être le propriétaire.

Cette mesure consiste à étudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage sur le territoire.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

Communauté
d'Agglomération de Cergy-
Pontoise

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement des études

Responsable de la mise en œuvre : Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

Financeurs : Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

Nature du budget : Investissement et fonctionnement

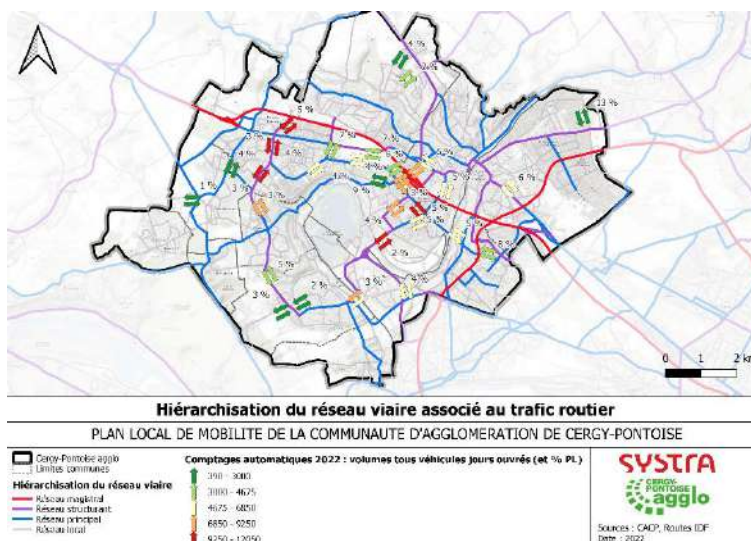
Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 6.7 / Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain

CONSTATS ET ENJEUX

Le réseau viaire de la CACP, hiérarchisé en quatre catégories, répond aux spécificités du territoire, avec son caractère multi-facette à la fois urbain et rural, porte d'entrée de l'Île-de-France :

- **Réseau magistral** : échelle régionale, support de trafics importants aux vitesses élevées, permet de traverser l'agglomération et connecter la CACP au reste du territoire de l'Île-de-France,
- **Réseau structurant** : support de distance moyenne, connecte les communes et grandes gares entre elles, assure la continuité des flux routiers,
- **Réseau principal** : échelle communale, support de trafic vers les zones d'activité et d'emploi, support des transports en commun, se connecte aux zones denses, échangeurs routiers et est aménagé de pistes cyclables,
- **Réseau local** : support des déplacements à une fine échelle de quartier.



Chaque réseau a une vocation spécifique liée à la configuration urbaine du secteur dans lequel il se situe. Il convient de faire perdurer et respecter les caractéristiques des réseaux et d'éviter des mésusages, en orientant les trafics vers les bons réseaux.

Les circulations de véhicules légers sont très importantes sur les axes structurants et principaux de la CACP notamment à Cergy et sur le boulevard de l'Oise (volumes compris entre 9 250 à 12 050 véhicules/jour). Les voiries plus périphériques présentent des volumes moins élevés.

La circulation des poids lourds est relativement faible sur le territoire sur la partie ouest et sud. Le nord et l'est de la CACP sont marqués par des volumes plus importants, en lien avec les zones d'activité et logistiques installées sur ces territoires. Le trafic des poids lourds est corrélé aux activités économiques du territoires : si les activités évoluent à la hausse, le trafic des poids lourds devrait également augmenter.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 8.1 – Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
- Action 8.2 – Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines

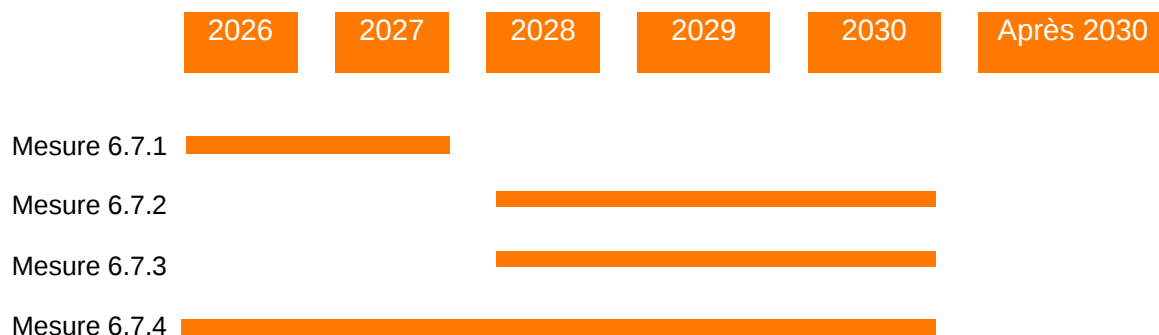
Mesures

6.7.1 – Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

6.7.2 – Mettre en place les actions pour les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques

6.7.3 - Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements

6.7.4 - Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée



Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 6 (ex-aequo avec l'action 6.8) sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.7.1 Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages

PDMIF

Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de l'ensemble des voiries de l'agglomération avec pour finalité de :

- Définir les niveaux de réseau et leurs rôles (transit, trafic local...), classification des voiries selon ces niveaux,
- Définir de principes de partage pour les différents niveaux (vitesse, aménagements...),
- Elaborer un plan d'actions

La mise en œuvre de ces principes nécessite de :

- Collecter les données d'utilisation de l'ensemble des voiries à l'instant T,
- Déterminer les principes et les partager aux partenaires,
- Etablir un document cadre et applicable



Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Avancement de l'étude

Responsable de la mise en œuvre : Région, Département, CACP, Communes

Financeurs : Région, Département, CACP, Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : 100 000 €

6.7.2 Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques

Le réseau magistral traversant la CACP génère des flux importants. Pour limiter cet impact sur les temps de trajets, les voiries annexes (structurant, principal et local) sont utilisées par les automobiles pour dévier les embouteillages. Ces voiries n'ayant ni la capacité, ni la fonction à recevoir des flux considérables, la mise en place d'actions pour faire respecter les itinéraires de transit actuels est nécessaire. Il peut s'agir d'information et de signalétique adaptée, d'itinéraires bis, travailler avec les applications de guidage type Waze et Maps ou des plans de circulations destinés à détourner la circulation de transit des voies de desserte locale.

Ces actions seront à déterminer au lancement de la mission.

Nature de l'action	Pilote de l'action	Indicateurs de suivi et de performance
Etudes et mise en œuvre	CACP	• Définition d'un plan d'actions • Avancement de la mise en œuvre

Responsable de la mise en œuvre : Département, CACP

Financeurs : Département, CACP

Nature du budget : Investissement

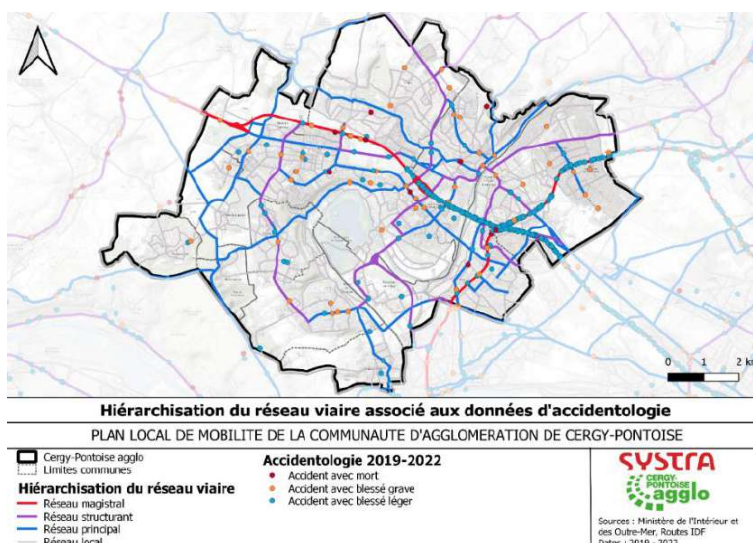
Budget prévisionnel : Non renseigné

6.7.3 Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements

Une harmonisation des vitesses permettrait de simplifier la signalisation, d'améliorer la sécurité routière et de favoriser une circulation plus fluide permettant de réduire les émissions de CO2.

Pour ce faire, il convient de :

- Identifier l'ensemble des vitesses autorisées sur le territoire,
- Procéder à des relevés des vitesses sur l'ensemble des voiries,
- Proposer une harmonisation à l'échelle du territoire,
- Concorder avec les communes et citoyens,
- Elaborer un plan de mise en œuvre.



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Km linéaire de voiries harmonisées

Responsable de la mise en œuvre : Etat, Département, CACP et communes

Financeurs : Etat, Département, CACP et communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

6.7.4 Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée

PDMIF

Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée permet un meilleur partage de la voirie entre tous les modes, garantit la sécurité de tous et redonne de la place aux modes actifs. Cela peut se caractériser par la mise en place de zone de rencontre, des zones 30, des aires piétonnes, des vélorues...

La pacification de la voirie repose en premier lieu sur la modération des vitesses des véhicules motorisés. Elle peut aussi s'appuyer sur une réflexion concernant les plans de circulation, visant à diminuer le volume de trafic routier sur les axes à vocation très locale en y évitant le trafic de transit par exemple.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

Communes

Indicateurs de suivi et de performance

- Recensement des zones apaisées
- Secteurs à apaiser

Responsable de la mise en œuvre : Communes

Financeurs : Communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Action 6.8 / Améliorer la sécurité routière

CONSTATS ET ENJEUX

Les données d'accidentologie de la période 2019 – 2022 mettent en exergue trois typologies d'accidents sur l'agglomération :

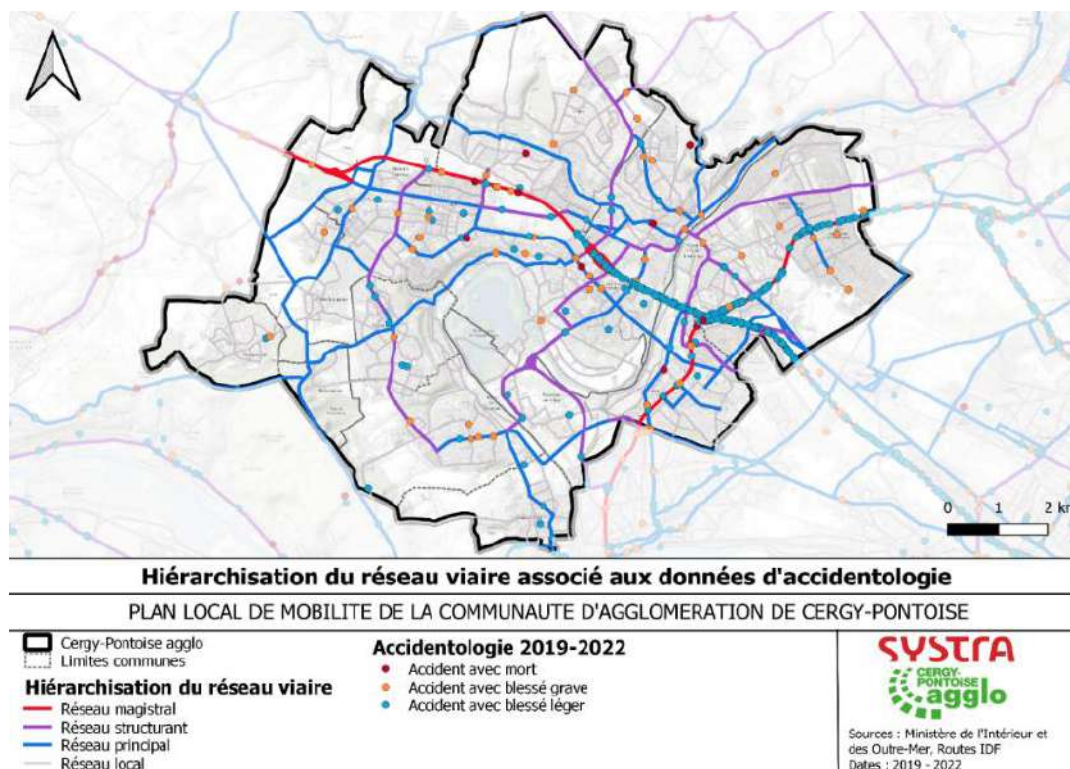
- Blessé léger,
- Blessé grave,
- Blessé avec décès.

Ces données restent à une échelle globale non pas communale : pour avoir plus de finesse dans les données, il conviendrait de mener localement des relevés.

390 accidents sont recensés entre 2019 et 2022 à Cergy-Pontoise, dont 34% en 2021 (année avec le plus grand nombre d'accidents).

La commune de Saint-Ouen-l'Aumône concentre la part la plus importante des accidents : 225 accidents ont eu lieu sur son territoire entre 2019 et 2022, soit 58% de l'accidentologie relevée.

L'accidentologie se concentre sur des axes très circulés et structurants dont l'A15 et la RN184 : il s'agit d'espace urbain. Il y a un enjeu fort à réduire en entrée d'agglomération le nombre d'accidents, sur des axes chargés.



OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

- Action 7.2 : améliorer la sécurité routière

Mesures

6.8.1 – Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements

2026

2027

2028

2029

2030

Après 2030

Mesure 6.8.1

Avis de l'Assemblée citoyenne

L'action a été classé numéro 6 (ex-aequo avec l'action 6.7) sur les 8 actions de cet axe.

DETAIL DES MESURES

6.8.1

Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements

PDMIF

Identifier les sites dangereux avérés sur l'agglomération, élaborer les mesures permettant de résorber les problématiques relevées et planifier les mesures d'aménagements à mettre en œuvre.

Les interventions concernent en priorité :

- Les opérations visant à sécuriser les zones d'accumulation d'accidents répertoriées, où se sont produit au moins cinq accidents corporels sur une section de moins de 850 m sur une période de cinq ans,
- Les opérations issues d'une étude globale de sécurité tous modes concernant des sites présentant des événements ou des incohérences pouvant influencer sur le comportement des usagers et entraîner des répercussions sur la sécurité routière,
- Le traitement des zones de transition en entrée d'agglomération concernées par une réduction des vitesses autorisées de 30 km/h au moins,
- L'atténuation de la gravité des accidents liés à la présence d'obstacles latéraux : les musoirs autoroutiers ou de voies rapides, les têtes de ponts, les arbres, les murets, les poteaux électriques et les coins de bâtiment, ainsi que la création d'écrans de protection basse pour les deux-roues motorisés,
- La sécurisation des carrefours à visibilité insuffisante en rase campagne.

Une attention particulière devra également être portée aux traversées de voies routières aux abords des établissements recevant du public, notamment pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Les aménagements réalisés devront faire l'objet d'une évaluation, décrivant les objectifs de l'opération (réduction de la vitesse, amélioration de la lisibilité de la route...) et un état zéro (vitesses pratiquées, volume de trafic, analyse des accidents dans le secteur...). L'évaluation complète, qui devra concerner l'ensemble des modes de déplacement, s'appuiera notamment sur une nouvelle campagne de mesures réalisée dans les deux ans après la mise en service de l'aménagement.

La CACP envisage de prendre 2 sources de données :

- Les données de l'observatoire nation interministériel de la sécurité routière recensant les accidents
- Les données d'accidentologie recensées grâce au partenariat engagé avec Waze

Ces données nous permettront d'identifier les typologies d'accidents pour en définir un plan d'actions d'aménagements.

Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

- Nombre de sites dangereux définies
- Nombre de sites aménagés
- Evolution du nombre d'accidents

Responsable de la mise en œuvre : Gestionnaires de voiries

Financeurs : Gestionnaires de voiries et subventions via le plan Route de demain (Région)

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

7. AXE 7 – Soutenir une activité logistique performante et durable

Action 7.1 – Améliorer la performance de l’armature logistique

7.1.1. Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux

7.1.2. Maintenir les sites d’accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

7.1.3. Faciliter l’accueil et la bonne intégration d’espaces logistiques en zone dense

Action 7.1 / Améliorer la performance de l'armature logistique

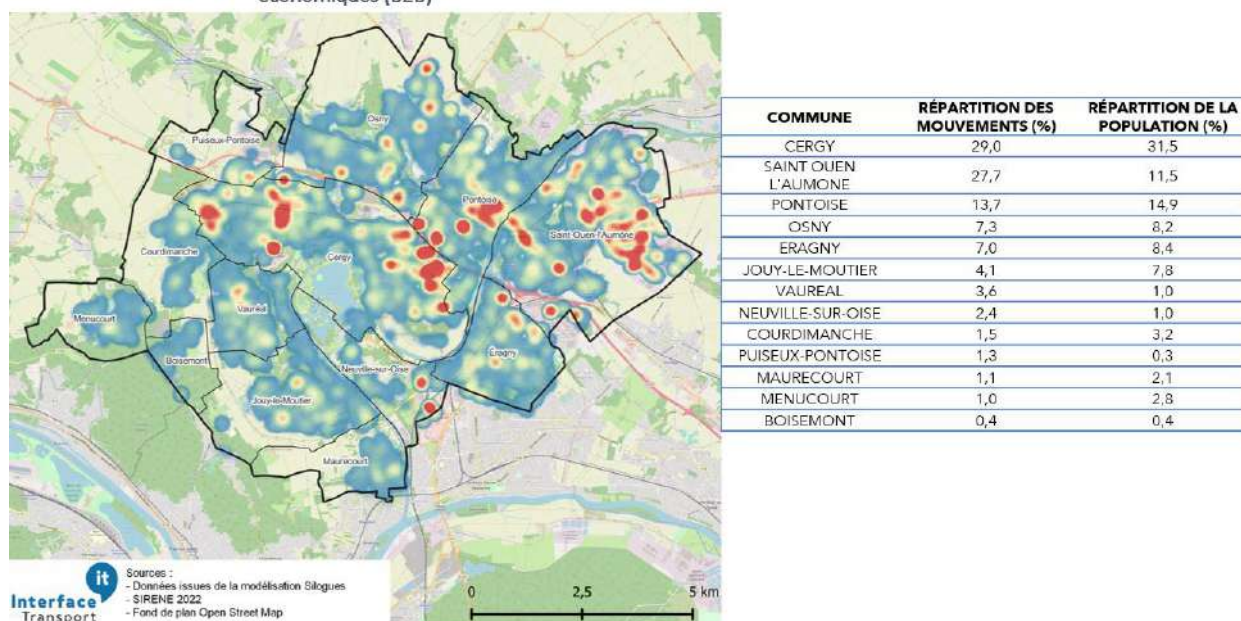
CONSTATS ET ENJEUX

L'agglomération de Cergy-Pontoise compte 113 184 mouvements de marchandises par semaine par des établissements économiques. Le territoire concentre une majorité de ces mouvements logistique sur 2 communes :

- La ville de Saint-Ouen-L'Aumône à l'est du territoire génère à elle-seule 29% des mouvements de marchandises, dont la grande majorité sur les zones industrielles du Vert galant et des Béthunes ;
- La ville de Cergy avec 27.7% des flux générés principalement sur les grandes zones urbaines et commerçantes, notamment autour des 3 gares RER de la ville de Cergy et le centre commercial les 3 fontaines.

Sur le reste du territoire, les flux sont principalement concentrés sur les communes de Pontoise, Eragny et Osny, qui comprennent quelques zones d'activité. Le sud-ouest de l'agglomération ne dispose pas de grande concentration d'établissements et ne génèrent ainsi que très peu de volumes de marchandises.

Spatialisation des mouvements de marchandises des établissements économiques (B2B)



Au-delà des transports de marchandises par le réseau routier, l'agglomération de Cergy-Pontoise est traversée par des réseaux fluviaux et ferroviaires :

- Fluvial : l'Oise traverse le territoire et deux ports existants : Port de Pontoise et le Port de Saint-Ouen l'Aumône
- Ferroviaire : l'agglomération est traversée par le réseau ferroviaire, principalement emprunté pour le transport de voyageurs.

Le volet logistique sera pris en compte lors de la révision du SCOT.

OBJECTIF VIA LE PROJET DE TERRITOIRE

Sans objet

CORRESPONDANCE PROJET PLAN DES MOBILITES D'ÎLE-DE-FRANCE

Action 10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique

Mesures

7.1.1. Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux

7.1.2. Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

7.1.3. Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense



Avis de l'Assemblée citoyenne

Action non abordée

DETAIL DES MESURES

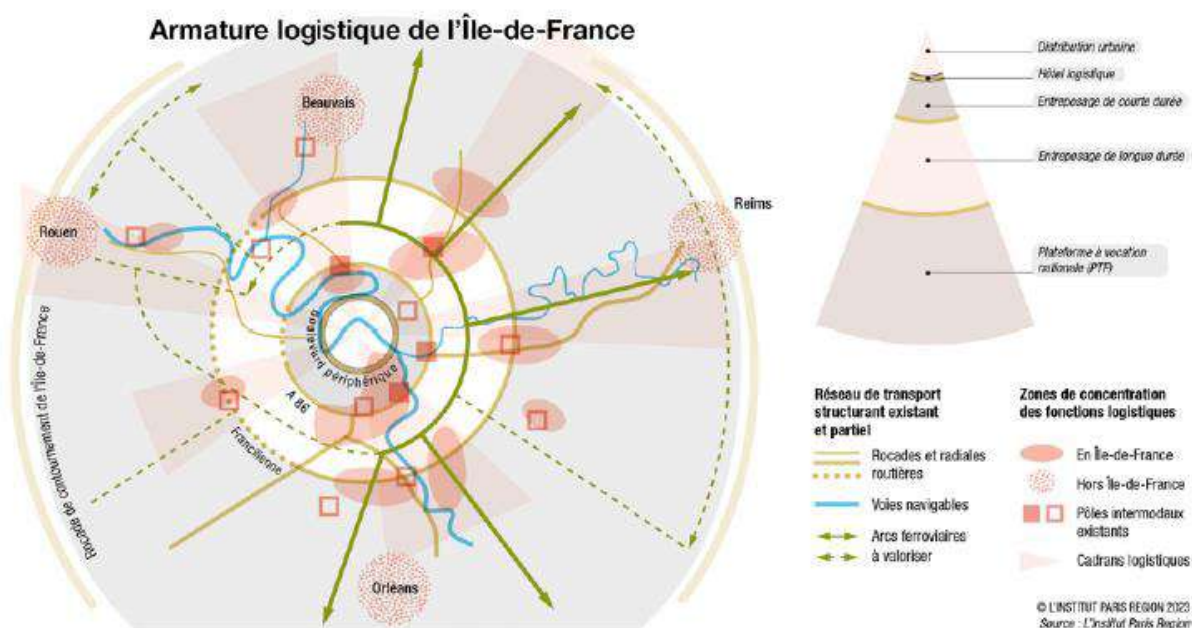
7.1.1

Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux

PDMIF

La mesure consiste à définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux sur/traversant le territoire de l'agglomération :

- Identifier les espaces dans lesquels les fonctions logistiques (entreposage, groupage/dégroupage) doivent être sanctuarisés, développés ou densifiés.
- Définir une vision à moyen/long terme d'évolution de l'usage des sites concernés.



Source : Version arrêtée du SDRIF-E au 12 juillet 2023

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement des études

Responsable de la mise en œuvre : Région, CACP, communes

Financeurs : Région, CACP, communes

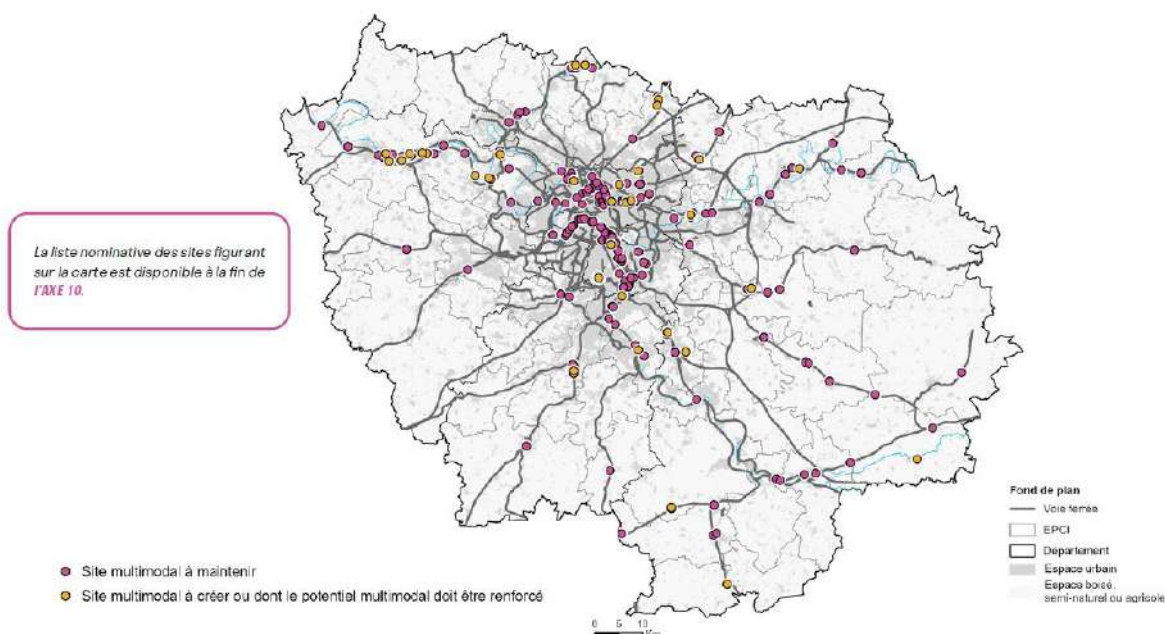
Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification :

- Evaluer les opportunités de développement ou de densification des activités logistiques au sein des sites multimodaux situés sur le territoire et dans les principales zones logistiques.
- Sites identifiés par Île-de-France Mobilités sur le territoire : **Port de Pontoise, Port de Saint-Ouen l'Aumône, PA d'Epluches (ex-site MGF), PA d'Epluches site CSS**. Les deux derniers sites relèvent d'un projet urbain de la ville, la CACP a formulé une demande pour sortir ces sites du projet du Plan des Mobilités en Île-de-France, par conséquent la CACP ne soutiendra pas le maintien de ces sites.

Sites logistiques multimodaux à préserver en Île-de-France (existants et potentiels)



Nature de l'action

Etudes et mise en œuvre

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement des études

Mise en œuvre

Responsable de la mise en œuvre : Région, CACP, communes

Financiers : Région, CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense : repérage d'emprises, facilitation des démarches :

- Définir une vision hiérarchisée des besoins d'espaces logistiques adaptée à la typologie du territoire.

Il convient à la CACP et aux communes :

- D'identifier des espaces pouvant accueillir des activités logistiques dans un contexte de faible disponibilité de foncier
- D'organiser des appels à manifestation d'intérêt (AMI) ou appels à projets pour la réalisation d'espaces logistiques exemplaires en termes d'impact environnemental et d'insertion urbaine.

Nature de l'action

Etudes

Pilote de l'action

CACP

Indicateurs de suivi et de performance

Avancement des études

Responsable de la mise en œuvre : CACP, communes

Financeurs : CACP, communes

Nature du budget : Investissement

Budget prévisionnel : Non renseigné

C. INITIATIVES TERRITORIALES PRIORITAIRES ET TRANSVERSALES

Nouveauté intégrée au Plan Local des Mobilités, les initiatives territoriales permettent de répondre à trois enjeux identifiés par les partenaires lors de l'évaluation du précédent Plan Local des Déplacements :

- Une **déclinaison opérationnelle et locale** de la planification stratégique à préciser.
- Des **coopérations** à réaffirmer sur le territoire, et des moyens collectifs à identifier pour porter les projets.
- Des actions dont l'**ancrage dans le territoire et ses usages** doit être renforcé, notamment dans les problématiques d'intermodalité, de remaillage et d'accessibilité.

Les initiatives territoriales permettent :

- De réunir les partenaires sur une initiative spécifique, renforçant les coopérations grâce à un mode projet éprouvé.
- D'incarner et décliner localement la planification territoriale, en réunissant dans une initiative transversale les différents axes stratégiques du PLM.
- De disposer d'échantillons locaux de l'évolution des pratiques.

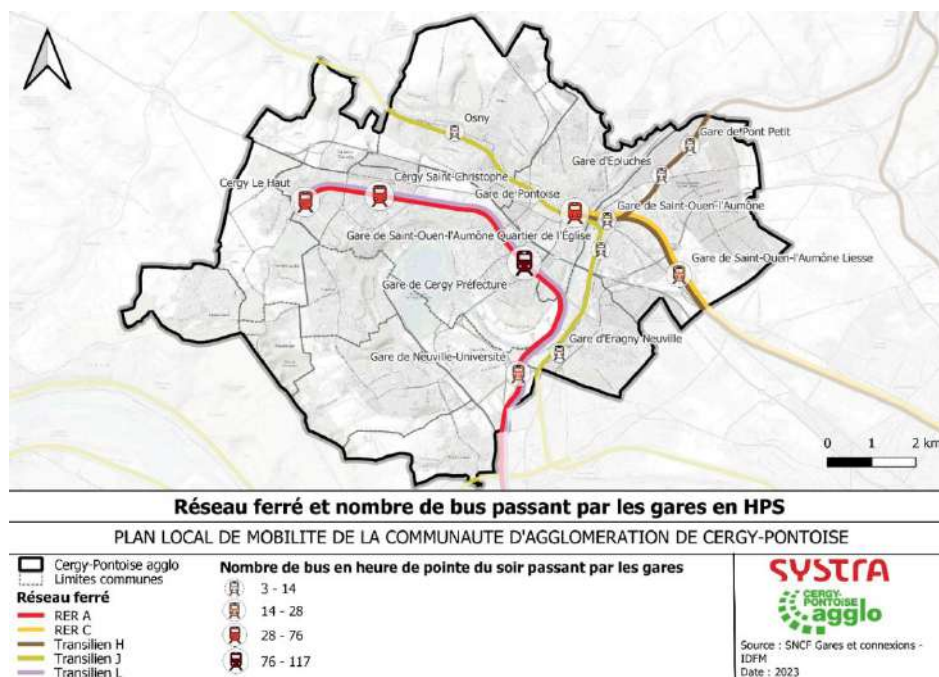
Cinq initiatives territoriales ont été identifiées, pour leur rayonnement à l'échelle du territoire et les usages spécifiques qu'ils génèrent :

1. **Les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie**
2. **Le Cœur d'Agglomération**
3. **L'Hôpital de Pontoise**
4. **Les Parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône**
5. **Le bassin de l'Hautil**

1. Les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie

SITUATION TERRITORIALE

Les gares du réseau ferré du territoire cergypontois sont au nombre de douze, réparties principalement sur le Centre et l'Est de l'agglomération. Eléments clés de la mobilité régionale tant pour les habitants que les visiteurs de la CACP, elles accueillent 13 millions de voyageurs en 2022. L'intermodalité entre l'offre ferrée et les offres bus et cyclables complémentaires est aujourd'hui riche, mais inégalement aboutie et aménagée, générant des parcours usagers hétérogènes d'une commune à l'autre du territoire.



PROFIL DE L'OBJET TERRITORIAL

Vocation	Espaces multimodaux accessibles, sécurisés présentant un cadre de vie agréable
Intégration urbaine	L'évolution des aménagements des espaces publics adjacents aux bâtiments gares est prioritaire afin d'en faire des espaces de transit efficaces, sécurisés et confortables
Enjeux accessibilité	Aménagements des périmètres de gare pour affirmer et sécuriser l'intermodalité (stationnement cyclables, parking relais, dépose minute). Adaptation des desserte bus pour garantir des liaisons efficaces entre les pôles de vie et les gares. Apporter des services complémentaires aux gares pour rendre le lieu multifonctionnel
État	Le pôle gare de Cergy Préfecture est en cours de travaux dans le cadre du Projet Grand Centre Cœur d'Agglomération

TYPE DE DÉMARCHES PRINCIPALES

Plans de pôles d'échanges

Adaptation des offres intermodales (bus, cyclable)

ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les enjeux suivants ont été identifiés pour les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie, avec les partenaires du PLM :

- Certains secteurs aux densités moyennes de population sont insuffisamment dotés en offre de mobilité pour rejoindre les gares du territoire de manière efficace et sécurisée (bus, vélos).
- Un manque de lisibilité et de sécurité des circulations sont relevés dans certains quartiers des gares du territoire.
- L'offre insuffisante sur certains pôles gares en services et infrastructures dédiées à l'intermodalité : stationnement vélo sécurisé, parkings relais, continuités cyclables et piétonnes, lisibilité des correspondances bus.
- La sécurisation des équipements et les infrastructures (maintenance des infrastructures, équipements et mobiliers ; l'hygiène dans les équipements et espaces publics ; respect des usages ; assurer un environnement sécurisant).
- Une efficacité du réseau de transports en commun et des infrastructures.
- Une accessibilité et une inclusivité pour une mobilité pour toutes et tous.

Des orientations en ont été déduites :

- **Améliorer l'offre et les services de mobilité permettant un rattachement aux gares (bus, vélos, voitures).**
- **Améliorer les environnements des gares : sécurité des déplacements, lisibilité et offre de services et infrastructures dédiées aux liaisons intermodales.**
- **Garantir l'accessibilité des gares pour tous les usagers.**

ACTIONS

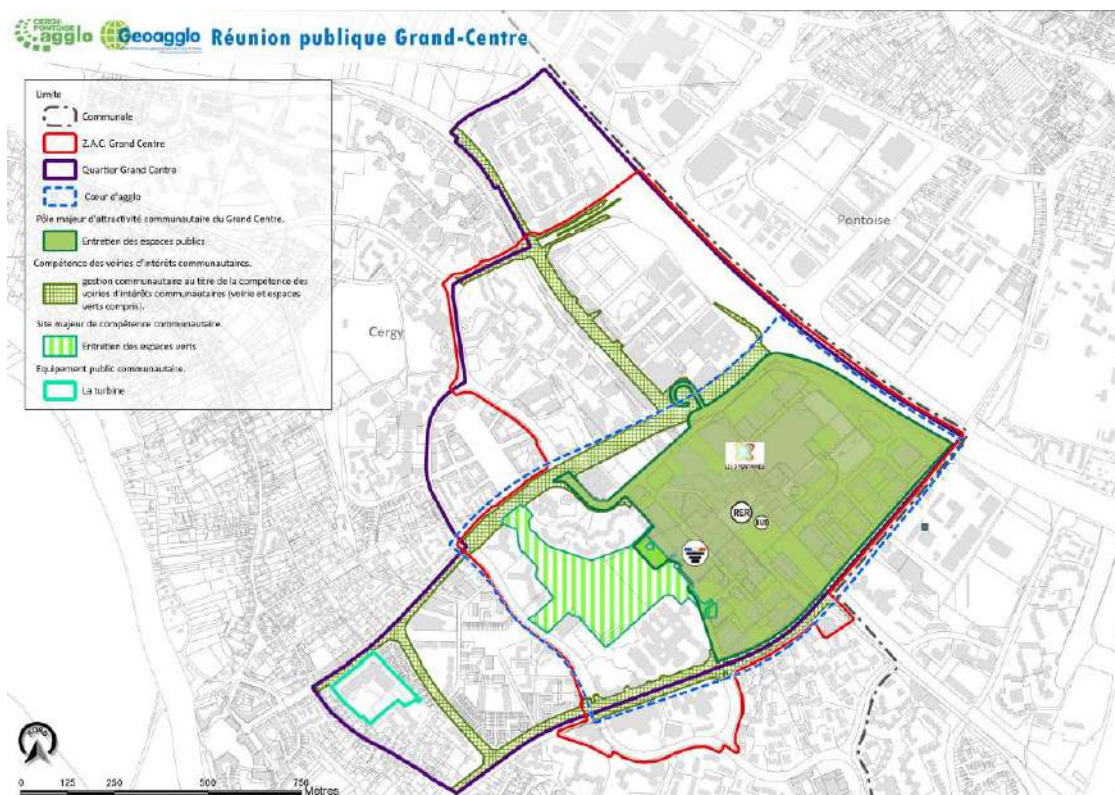
- Élaborer des plans de quartiers orientés autour des 5 gares principales de l'agglomération (Cergy Le Haut, Cergy Saint Christophe, Cergy Préfecture / Grand Centre, Neuville et Pontoise)
- Élaborer des plans de desserte intermodale autour des gares de rattachement des zones à faible densité de population (Ouest de l'agglomération) : réseau de bus, continuités cyclables, aires de covoiturage.
- Améliorer les environnements intermodaux des gares :
 - Réaliser des diagnostics puis plans d'actions pour améliorer l'accessibilité aux alentours des pôles gares (liaisons hautes-basses, trottoirs, signalétique, franchissement)
 - Développer les services et équipements liés pour l'intermodalité active aux abords des gares (stationnements vélos, box vélos, continuités cyclables, offre Vélo2).
 - Réaliser des diagnostics puis plans d'actions pour améliorer les espaces de liaisons ferré-bus (cheminements, arrêts, signalétique).
 - Définir une politique communautaire de stationnement automobile aux abords des gares (espaces, tarification, parkings relais).
- Améliorer la sécurisation en gare (propreté, respect des règles, cadre de vie confortable...)
- Développer le stationnement vélo dans les gares en application du décret n°2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare

2. Le Cœur d'agglomération

SITUATION TERRITORIALE

Le Cœur d'agglomération s'étend sur environ 120 hectares et comptera à horizon 2030 11 000 habitants, 13 000 emplois et 16 hectares d'espaces verts. Ce secteur est limité par le Boulevard du Port, le boulevard du Parc, le boulevard de l'Hautil et l'A15. Il fait partie intégrante du quartier et ZAC Grand Centre en cours de renouvellement.

Le projet de rénovation de ce quartier, sur la période 2015-2030 vise à doter l'agglomération d'un vrai cœur moderne, dynamique et ouvert, pour garantir l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération et améliorer les conditions de vie, de travail et de déplacements de celles et ceux qui résident et/ou travaillent à Cergy-Pontoise et dans son bassin de vie.



PROFIL DE L'OBJET TERRITORIAL		TYPE DE DÉMARCHES PRINCIPALES
Vocation	Quartier à vocation mixte : pôle gare, bureaux, habitat, éducation, commerces, équipements sportifs	Actualisation et amélioration continue du projet Grand Centre Cœur d'Agglomération
Intégration urbaine	Objectif de conforter le quartier comme pôle d'attractivité territorial	
Enjeux accessibilité	Améliorer les liaisons, la lisibilité et la sécurité des déplacements dans le quartier	
État	Projet « Grand Centre Cœur d'Agglo » en cours, à horizon 2030. De nombreuses opérations sont déjà finalisées.	

VALEURS ET AMBITIONS DU GRAND CENTRE EN LIEN AVEC LA MOBILITE

- Régénérer la ville nouvelle : partir du déjà-là pour construire une ville désirable. Repenser le quartier sur lui-même, s'inscrire dans une démarche exemplaire, durable, responsable et bas-carbone.
- Révéler un quartier habitant et attractif : activer, intensifier et diversifier le quartier par de nouvelles aménités et qualités d'usages pour les résidents et usagers actuels et futurs. Programmer des usages sur et sous la dalle en valorisant la spécificité urbanistique et géographique du quartier.
- Imaginer une approche résiliente et spécifique : adapter les espaces publics et la dalle de façon inclusive.

ENJEUX ET ORIENTATIONS

Objectifs du Plan Guide du Grand Centre :

- Un quartier de plus en plus habité, une tendance à l'équilibre habitant/emploi : 11 000 habitants et 13 000 emplois à l'horizon 2030
- Une ambition forte d'adaptation au dérèglement climatique, avec un objectif clair fixé à -4°C qui passe aussi par la réduction de la place de la voiture sur le quartier
- L'activation du sous-dalle par son investissement en y définissant une programmation urbaine telle que de la logistique urbaine du dernier kilomètre
- Décarboner notamment la mobilité (Objectif de réduction de la place de la voiture : -50% du stationnement qui passe notamment par le foisonnement, +50% de covoiturage, +2kms d'aménagements cyclables)

Les enjeux suivants ont été identifiés pour le Cœur d'agglomération, avec les partenaires du PLM :

- La lisibilité de l'offre de mobilités sur le Cœur d'agglomération.
- Les déplacements entre les différents pôles d'échanges centraux à l'agglomération (Cergy et Pontoise, aux arrêts des RER A et C et des Transilien J, H et L).
- Des liaisons à adapter aux usages entre les équipements de loisirs centraux vers les communes de l'agglomération.
- Un confort d'usages lors des déplacements tous modes dans le secteur Cœur d'agglomération.

Des orientations en ont été déduites :

- **Améliorer et fluidifier l'accessibilité pour mieux s'orienter dans le Cœur d'agglomération**
- **Améliorer la lisibilité du secteur pour conforter ses atouts et identifier les usages**

ACTIONS

- Diagnostic de la mobilité tous modes sur le Cœur d'agglomération : état des lieux de l'offre et des usages, état des lieux de la signalétique,
- Définition d'un plan d'actions pour répondre aux enjeux

- Des axes de renouvellement identifiés dans le cadre de la ZAC Grand Centre présents sur le secteur du Cœur d'agglomération :
 - Avenue des 3 Fontaines
 - Boulevard de l'Oise
 - Avenue de la Poste
 - Rue de la Préfecture

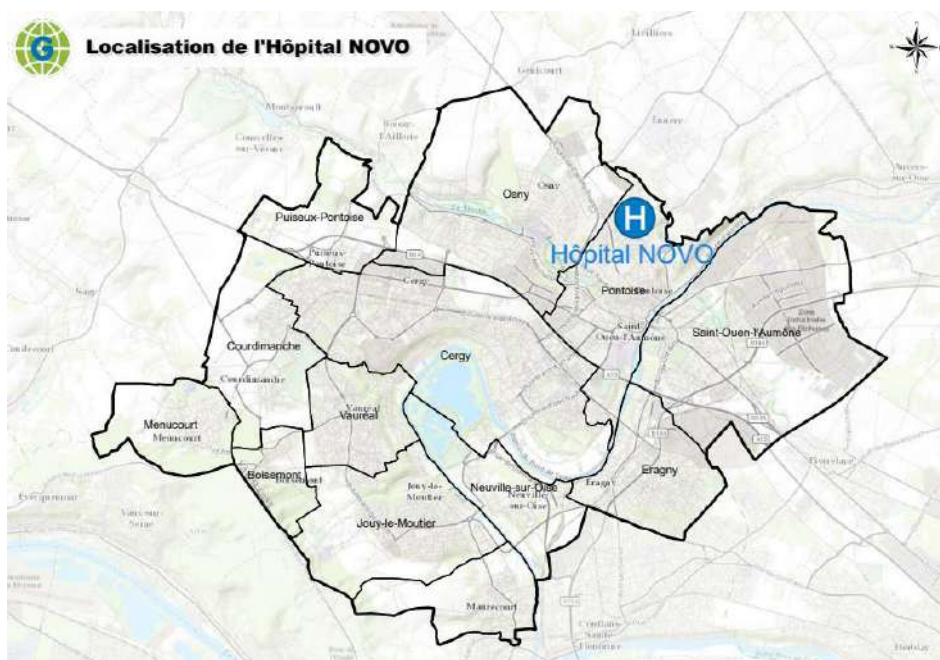
3. L'Hôpital NOVO, le site de Pontoise

SITUATION TERRITORIALE

L'Hôpital NOVO (Nord-Ouest Val-d'Oise) de rayonnement régional est situé à Pontoise, aux portes de l'agglomération de Cergy-Pontoise dans le département du Val-d'Oise. Cet hôpital est un nouvel établissement issu de la fusion au 1^{er} janvier 2023 des 3 établissements formant l'ancien GHT NOVO : le Centre Hospitalier René-Dubos de Pontoise, le Groupe Hospitalier Carnelle Portes de l'Oise et le Groupement Hospitalier Intercommunal du Vexin.

L'Hôpital NOVO propose une prise en charge sur 6 sites couvrant une zone d'attractivité de 520 000 habitants. Les effectifs de l'Hôpital NOVO s'élèvent à plus de 5000 salariés. Il est le plus grand employeur du territoire.

Un projet de reconfiguration des différents sites de l'hôpital et de leur accessibilité a été entériné en 2023 par ses gestionnaires.



PROFIL DE L'OBJET TERRITORIAL

Vocation	Spécifique : ERP santé à la fréquentation quotidienne et toute heure par des salariés et des visiteurs.
Intégration urbaine	• Entrée d'agglomération. • Plusieurs sites répartis sur la commune de Pontoise. • Circulation interne indépendante de la trame urbaine.
Enjeux accessibilité	Adaptation aux différents usages, besoins et contraintes (salariés et visiteurs).
État	Projet de reconfiguration en cours des différents sites et de l'accessibilité interne.

TYPE DE DÉMARCHES PRINCIPALES

Plan de Mobilité Employeur.

Plan d'accessibilité de l'hôpital à l'échelle territoriale.

ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les enjeux suivants ont été identifiés pour l'hôpital, avec les partenaires du PLM :

- Une coordination entre les parties prenantes à l'organisation de l'accès à l'hôpital à mettre en place
- Une accessibilité tous modes (bus, vélo, voiture) contrainte par des dessertes externes et internes inadaptées aux contraintes spécifiques à un ERP de santé (horaires et fréquences des transports en commun, discontinuités cyclables, stationnements insuffisants).

Des orientations en ont été déduites :

- **Anticiper l'évolution de l'hôpital avec son territoire et ses publics** : disposer d'une gouvernance publique de projet claire
- **Améliorer la mobilité interne pour tous les publics de l'hôpital**
- **Améliorer l'accessibilité externe pour tous les publics de l'hôpital**

ACTIONS

- Création d'un groupe de travail partenarial pour le diagnostic et l'aboutissement du PMIE et du Plan d'accessibilité de l'hôpital à l'échelle territoriale.
- Diagnostic des mobilités et de l'accessibilité de l'hôpital : actualisation de l'état des lieux des usages actuels (concertation, enquête usagers), état des lieux de l'offre (TC, marche, vélo, voiture, taxis), état des lieux des besoins spécifiques employés et usagers.
- Feuilles de route du Plan de Mobilité Employeur et du Plan d'accessibilité de l'hôpital.

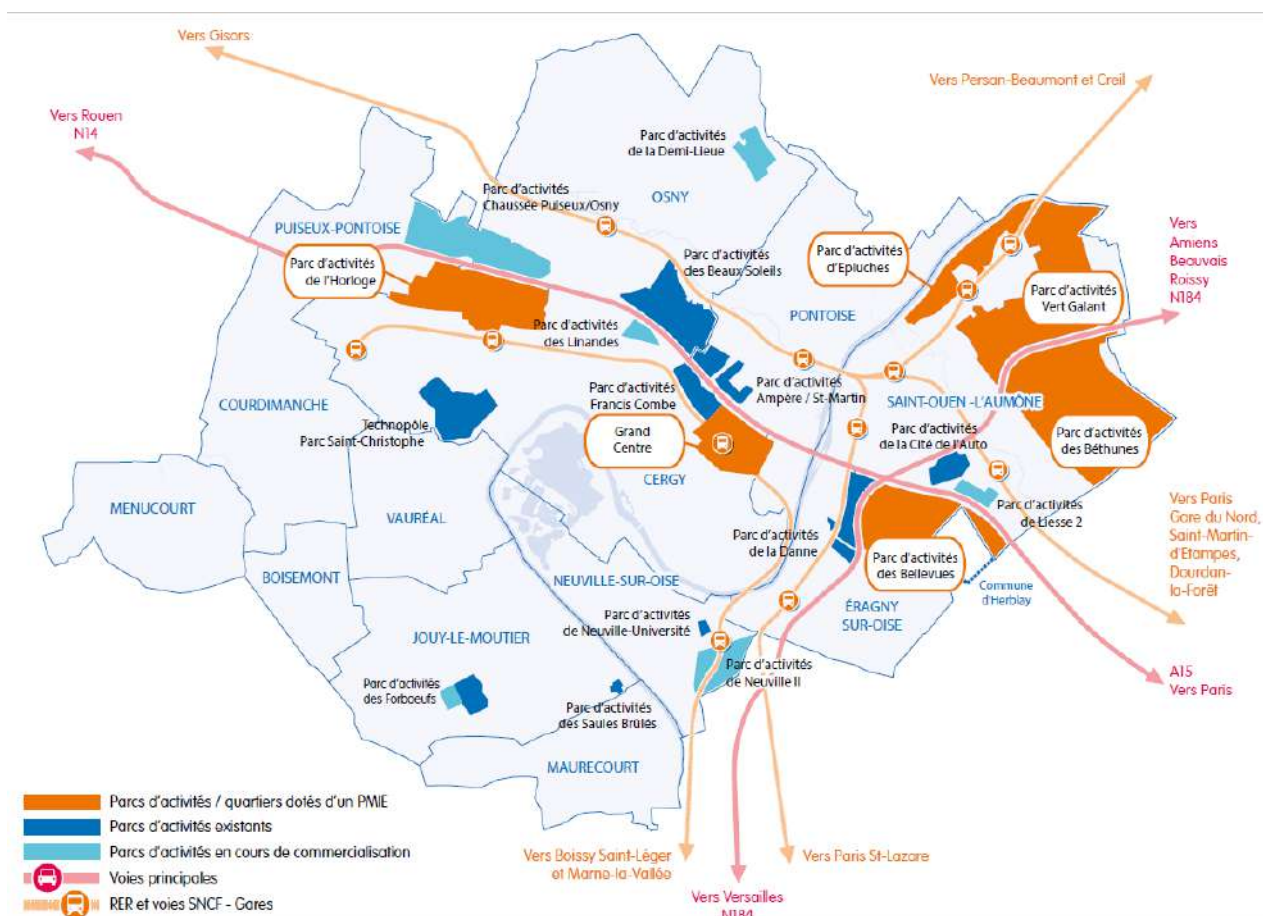
4. Les Parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône

SITUATION TERRITORIALE

Situés sur la commune de Saint-Ouen-L'Aumône, la troisième plus peuplée de l'agglomération, les parcs d'activité sont réunis sur les ZAC du Vert Galant, la ZAC des Béthunes, et le parc d'activité d'Epluches, au cœur du Val-d'Oise. Regroupant plus de 500 entreprises et 10 000 salariés, ces deux secteurs génèrent des flux de personnes et de marchandises, impliquant des problématiques de mobilité urbaine comme de logistique, aux échelles intercommunales, départementales et régionales.

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise accompagne depuis 2014 les employeurs du territoire dans la mise en place de Plans de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE), dont le PMIE BVGE (Béthunes - Vert Galant - Epluches) élaboré entre 2018 et 2020, avec 15 établissements concernés regroupant 3 200 salariés.

L'ambition de la CACP pour les mobilités vers et sur ces trois périmètres d'activités situé sur le territoire communal de Saint-Ouen-L'Aumône implique la révision de ce PMIE avec une feuille de route plus globale des mobilités sur ces secteurs.



PROFIL DE L'OBJET TERRITORIAL

Vocation	Spécifique : périmètre d'accueil d'entreprises, à la fréquentation quotidienne en semaine,
Intégration urbaine	Aux franges de l'agglomération et sans connexion directe aux grands axes de transport ferrés
Enjeux accessibilité	Des liaisons TC à l'efficacité insuffisante pour être attractives. Un manque d'aménagements pour des solutions alternatives à la voiture (covoiturage, vélos).
État	Réflexion en cours pour un PMIE.

TYPE DE DÉMARCHES PRINCIPALES

Plan de Mobilité Inter Employeurs

Feuille de route des mobilités des parcs d'activités.

Les enjeux suivants ont été identifiés pour les Parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône, avec les partenaires du PLM :

- Un manque de liaisons entre secteurs d'activités, et avec les secteurs d'intérêt métropolitain
- Des fréquences et dessertes de transports en commun inadaptées aux besoins et aux contraintes
- Des parcours cyclables insuffisamment sécurisés
- Une approche du transport de marchandises insuffisamment mutualisé.

Des orientations en ont été déduites :

- **Rationaliser et améliorer l'offre d'accessibilité aux ZAE**
- **Connecter les ZAE au territoire**

ACTIONS

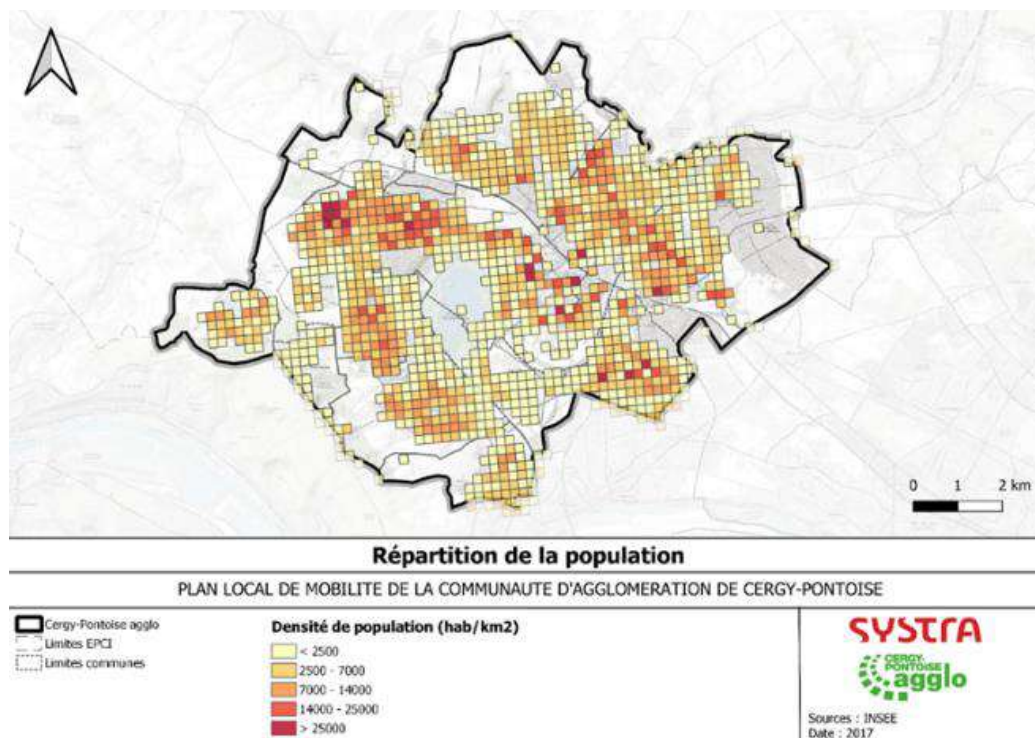
1. Diagnostic des mobilités vers et sur les parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône : état des lieux de la gouvernance (implication des entreprises, concertation des employés), état des lieux usages actuels (concertation, enquête usagers), état des lieux de l'offre (TC, marche, vélo, voiture).
2. Groupe de travail dédié aux déplacements des poids lourd et du fret, depuis et vers les parcs.
3. Feuille de route commune pour les déplacements de personnes et de marchandises depuis, vers et sur les parcs d'activités de Saint-Ouen-l'Aumône.

5. Le bassin de l'Hautil

SITUATION TERRITORIALE

Les communes du bassin de l'Hautil, situées à l'Ouest de l'agglomération et à la frontière du Val-d'Oise avec les Yvelines, sont parmi les communes les moins denses de l'agglomération.

Marquées par une topographie particulière et des tissus pavillonnaires, elles se distinguent des villes de l'Est de l'agglomération par des besoins et pratiques de mobilité différents, appelant à une approche dédiée pour adapter l'offre de mobilité.



PROFIL DE L'OBJET TERRITORIAL		TYPE DE DÉMARCHES PRINCIPALES
Vocation	Résidentielle	Amélioration des desserte TC et des continuités cyclables.
Intégration urbaine	Les cinq communes du bassin de l'Hautil présentent pour la plupart des profils peu denses et pavillonnaires. Relier les centres-villes efficacement aux gares des réseaux ferrées davantage concentrées sur l'Est de l'agglomération.	
Enjeux accessibilité	Améliorer l'accessibilité des centres-villes aux pôles d'activité et d'emploi (Cergy centre, Saint-Ouen-l'Aumône). Améliorer les continuités cyclables et adapter l'offre en services de mobilités douces.	
État	Travaux de voirie en cours sur quelques périmètres ciblés.	

ENJEUX ET ORIENTATIONS

Les enjeux suivants ont été identifiés pour le bassin de l'Hautil, avec les partenaires du PLM :

- Des liaisons vers les gares ferrées et les grandes centralités à améliorer (discontinuités cyclables, fréquence bus limitée)
- Un raccordement aux centralités de l'agglomération à développer (desserte de transports à haut niveau de service à créer)
- Des continuités cyclables et une offre de vélos en libre-service à adapter

Des orientations en ont été déduites :

- **Rattacher l'Hautil aux centralités pour améliorer les déplacements tous motifs**
- **Améliorer l'accessibilité et adapter l'offre aux spécificités du bassin (topographie, trame péri-urbaine)**

ACTIONS

- Diagnostic des mobilités sur le bassin de l'Hautil : état des lieux usages actuels comprenant une concertation et une enquête usagers, et état des lieux offre (TC, marche, vélo...).
- Feuilles de route d'adaptation de l'offre de mobilité tous modes.

IV. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS ET ATTENDUS

A. PAR PILOTE DE L'ACTION

1. Par la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement	
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale
1.1.4	Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information
1.1.5	Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones
1.1.6	Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires
1.2.3	Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs	
1.3.1	Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs
1.3.2	Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire
1.3.3	Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire	
2.1.1	Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergypontains
2.1.2	Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures impact le territoire de la CACP
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération
3.1.3	Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire	
3.2.1	Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP)
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales	
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	
4.3.1	Poursuivre la mise en oeuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles
4.3.3	Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès d'équipements (hors gares)
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant

4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.2	Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire
4.4.6	Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos écoles
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques
4.4.8	Améliorer la signalétique cyclable
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour
5.3 - Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cergyponains	
5.3.1	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes
5.3.2	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus	
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques	
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares
6.2.5	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés
6.2.6	Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile	
6.3.4	Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle
6.4.3	Poursuivre la démarche de cyclologistique
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
6.5.1	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.3	Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage
6.7 - Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
6.7.2	Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements
6.8 - Améliorer la sécurité routière	
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements
AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE	
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique	
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense

2. Par les communes

N° mesures	Nom des mesures
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire	
3.2.2	Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales	
4.1.5	Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.2	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile	
6.3.1	Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU
6.3.2	Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU
6.3.3	Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
6.5.2	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux
6.7 - Définir et mettre en oeuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.4	Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée

3. Par la CACP et les communes

N° mesures	Nom des mesures
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
6.5.3	Informar les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée

4. Par la Région Île-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.4	Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Île-de-Loisirs

5. Par Île-de-France Mobilités

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement	
1.1.1	Améliorer l'application Ile-de-France Mobilités
1.1.2	Communiquer sur et rendre plus visible l'application Ile-de-France Mobilités
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.1	Développer du conseil multimodal à destination du grand public
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales	
2.2.1	Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy
2.2.2	Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A
2.2.3	Réaliser les études de la phase 3 du tramway T13
2.2.4	Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP
2.3 - Développer le réseau de bus Express	
2.3.1	Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Lignes Express
2.3.2	Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines	
2.4.2	Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin
2.4.3	Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines
2.5 - Développer une billétique adaptée et attractive	
2.5.1	Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs
2.5.2	Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération	
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.1	Créer la maison du vélo et les services associés
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.1 - Développer l'offre locale dans le cadre de la DSP	
5.1.1	Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération
5.1.2	Etudier la desserte du cimetière intercommunal
5.1.3	Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut
5.1.4	Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237
5.1.5	Etudier la restructuration de la ligne 1238
5.1.6	Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain
5.1.7	Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus	
5.4.2	Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbaines
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.1	Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

6. Par le Département du Val-d'Oise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.1	Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise

7. Autres partenaires

a) Direction des routes d'Île-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération	
2.6.1	Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards
2.6.2	Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César

b) Office de Tourisme de Cergy-Pontoise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.4	Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés

c) CY Campus

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.5	Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus

d) Lacroix Savac

N° mesures	Nom des mesures
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.1	Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau

e) SNCF

N° mesures	Nom des mesures
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise

f) Région Hauts-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines	
2.4.1	Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure

B. PAR RESPONSABLE DE MISE EN ŒUVRE

1. Par la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement	
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale
1.1.4	Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information
1.1.5	Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones
1.1.6	Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs	
1.3.1	Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs
1.3.2	Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire
1.3.3	Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire	
3.2.1	Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD'AP)
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales	
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable

4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	
4.3.1	Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles
4.3.3	Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès d'équipements (hors gares)
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.2	Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire
4.4.6	Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos écoles
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques
4.4.8	Améliorer la signalétique cyclable
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour
5.3 - Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cergyponains	
5.3.1	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes
5.3.2	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus	
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités

AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques	
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares
6.2.6	Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle
6.4.3	Poursuivre la démarche de cyclologistique
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
6.5.1	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux
6.5.3	Informers les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.3	Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage
6.7 - Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
6.7.2	Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements
6.8 - Améliorer la sécurité routière	
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements
AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE	
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique	
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense

2. Par les communes

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement	
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs	
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération
3.1.3	Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire	
3.2.2	Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales	
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.1.5	Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération

4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo	
4.3.1	Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus	
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques	
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération
6.2.2	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares
6.2.5	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile	
6.3.1	Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU
6.3.2	Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU
6.3.3	Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces
6.3.4	Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines	
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	
6.5.2	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux
6.5.3	Informier les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

6.7 - Définir et mettre en oeuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements
6.7.4	Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée
6.8 - Améliorer la sécurité routière	
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements
AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE	
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique	
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense

3. Par la Région Île-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.4	Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Île-de-Loisirs
6.7 - Définir et mettre en oeuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages
AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE	
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique	
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification

4. Par Île-de-France Mobilités

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement	
1.1.1	Améliorer l'application Ile-de-France Mobilités
1.1.2	Communiquer sur et rendre plus visible l'application Ile-de-France Mobilités
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.1	Développer du conseil multimodal à destination du grand public
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales	
2.2.1	Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy
2.2.2	Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A
2.2.3	Réaliser les études de la phase 3 du tramway T13
2.2.4	Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP
2.3 - Développer le réseau de bus Express	
2.3.1	Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Lignes Express
2.3.2	Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines	
2.4.2	Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin
2.4.3	Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines
2.5 - Développer une billétique adaptée et attractive	
2.5.1	Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs
2.5.2	Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération	
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés	
4.4.1	Créer la maison du vélo et les services associés
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques

AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.1 - Développer l'offre locale dans le cadre de la DSP	
5.1.1	Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération
5.1.2	Etudier la desserte du cimetière intercommunal
5.1.3	Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut
5.1.4	Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237
5.1.5	Etudier la restructuration de la ligne 1238
5.1.6	Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain
5.1.7	Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus	
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités
5.4.2	Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbaines
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.1	Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage

5. Par le Département du Val-d'Oise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby
1.2.3	Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne	
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales	
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.1	Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.6 - Inciter au partage de la voiture	
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage
6.8 - Améliorer la sécurité routière	
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements

6. Par les autres partenaires

a) Direction des routes d'Île-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération	
2.6.1	Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards
2.6.2	Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.7 - Définir et mettre en oeuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain	
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements

b) Office de tourisme de Cergy-Pontoise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public	
1.4.4	Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés

c) CY Campus

N° mesures	Nom des mesures
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT	
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire	
1.2.5	Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus

d) Opérateurs de bus

N° mesures	Nom des mesures
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE	
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus	
5.2.1	Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption

e) SNCF

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire	
2.1.1	Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE	
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire	
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO	
4.2 - Résorber les coupures urbaines	
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise

f) Région Hauts-de-France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines	
2.4.1	Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure

g) Voies navigables de France

N° mesures	Nom des mesures
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°	
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire	
2.1.2	Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures impact le territoire de la CACP

h) Ile de Loisirs de Cergy-Pontoise

N° mesures	Nom des mesures
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE	
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable	
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Ile-de-Loisirs

C. PAR TYPOLOGIE DE MESURES

AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement		
1.1.1	Améliorer l'application Ile-de-France Mobilités	Services
1.1.2	Communiquer sur et rendre plus visible l'application Ile-de-France Mobilités	Services
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale	Services
1.1.4	Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information	Services
1.1.5	Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones	Services
1.1.6	Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire	Services
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire		
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby	Etudes et mise en oeuvre
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires	Etudes et mise en oeuvre
1.2.3	Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires	Services
1.2.4	Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires	Services
1.2.5	Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus	Etudes et mise en oeuvre
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs		
1.3.1	Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs	Etudes et mise en oeuvre
1.3.2	Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire	Services
1.3.3	Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche	Services
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public		
1.4.1	Développer du conseil multimodal à destination du grand public	Services
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire	Services
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville	Services
1.4.4	Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés	Services

AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire		
2.1.1	Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains	Suivi
2.1.2	Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures impact le territoire de la CACP	Suivi
2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales		
2.2.1	Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy	Etudes et mise en œuvre
2.2.2	Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A	Etudes et mise en œuvre
2.2.3	Réaliser les études de la phase 3 du tramway T13	Etudes
2.2.4	Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP	Etudes
2.3 - Développer le réseau de bus Express		
2.3.1	Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Lignes Express	Etudes et mise en œuvre
2.3.2	Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy	Etudes et mise en œuvre
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines		
2.4.1	Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure	Etudes
2.4.2	Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin	Etudes
2.4.3	Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines	Etudes
2.5 - Développer une billétique adaptée et attractive		
2.5.1	Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs	Services
2.5.2	Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF	Services
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération		
2.6.1	Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards	Etudes et mise en œuvre
2.6.2	Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise	Etudes et mise en œuvre

AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne		
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne	Etudes et mise en œuvre
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération	Etudes et mise en œuvre
3.1.3	Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule	Etudes et mise en œuvre
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire		
3.2.1	Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD/AP)	Etudes et mise en œuvre
3.2.2	Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares	Etudes et mise en œuvre

AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales		
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations	Etudes et mise en œuvre
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations	Etudes et mise en œuvre
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers	Etudes et mise en œuvre
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes et mise en œuvre
4.1.5	Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030	Etudes et mise en œuvre
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable	Process et mise en œuvre
4.2 - Résorber les coupures urbaines		
4.2.1	Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise	Etudes et mise en œuvre
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César	Etudes
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités	Etudes
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise	Etudes
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes

AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo		
4.3.1	Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes et mise en œuvre
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles	Etudes et mise en œuvre
4.3.3	Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès d'équipements (hors gares)	Etudes et mise en œuvre
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant	Réglementation
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés		
4.4.1	Créer la maison du vélo et les services associés	Services
4.4.2	Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP	Services
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes	Services
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles	Services
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire	Services
4.4.6	Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos écoles	Services
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques	Services
4.4.8	Améliorer la signalétique cyclable	Etudes et mise en œuvre

AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
5.1 - Développer l'offre locale dans le cadre de la DSP		
5.1.1	Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération	Etudes
5.1.2	Etudier la desserte du cimetière intercommunal	Etudes
5.1.3	Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut	Etudes
5.1.4	Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237	Etudes
5.1.5	Etudier la restructuration de la ligne 1238	Etudes
5.1.6	Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain	Etudes
5.1.7	Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM	Etudes
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus		
5.2.1	Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau	Services
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus	Services
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption	Etudes et mise en œuvre
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour	Process et mise en œuvre
5.3 - Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cergyponains		
5.3.1	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes	Etudes
5.3.2	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les séniors	Etudes
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus		
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités	Etudes et mise en œuvre
5.4.2	Expérimenter l'emport des vélos sur les lignes de bus interurbaines	Suivi

AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques		
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux	Etudes
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable		
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération	Etudes
6.2.2	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise	Etudes
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Ile-de-Loisirs	Etudes
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares	Etudes
6.2.5	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés	Etudes
6.2.6	Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel	Services
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile		
6.3.1	Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU	Réglementation
6.3.2	Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU	Réglementation
6.3.3	Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces	Réglementation
6.3.4	Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés	Services
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines		
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises	Etudes
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle	Etudes
6.4.3	Poursuivre la démarche de cyclologistique	Services

AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules		
6.5.1	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux	Etudes et mise en œuvre
6.5.2	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux	Etudes et mise en œuvre
6.5.3	Informier les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée	Services
6.6 - Inciter au partage de la voiture		
6.6.1	Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs	Services
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage	Services
6.6.3	Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage	Etudes
6.7 - Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain		
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages	Etudes
6.7.2	Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques	Etudes et mise en œuvre
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements	Etudes et mise en œuvre
6.7.4	Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée	Etudes et mise en œuvre
6.8 - Améliorer la sécurité routière		
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements	Etudes et mise en œuvre

AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE		
N° mesures	Nom des mesures	Typologie de mesures
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique		
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux	Etudes
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification	Etudes et mise en œuvre
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense	Etudes

V. CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
1.1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement						
1.1.1	Anéliorer l'application Ile-de-France Mobilités	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.1.2	Communiquer sur et rendre plus visible l'application Ile-de-France Mobilités	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.1.4	Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.1.5	Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.1.6	Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire						
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre		
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires		Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
1.2.3	Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.2.4	Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.2.5	Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs						
1.3.1	Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
1.3.2	Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.3.3	Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public						
1.4.1	Développer du conseil multimodal à destination du grand public	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
1.4.4	Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau

AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire						
2.1.1	Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
2.1.2	Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures impact le territoire de la CACP	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales						
2.2.1	Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
2.2.2	Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
2.2.3	Réaliser les études de la phase 3 du tramway T13	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
2.2.4	Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
2.3 - Développer le réseau de bus Express						
2.3.1	Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Lignes Express	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
2.3.2	Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines						
2.4.1	Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure	Etudes	Etudes	Etudes		
2.4.2	Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin	Etudes	Etudes			
2.4.3	Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines	Etudes	Etudes			
2.5 - Développer une billetterie adaptée et attractive						
2.5.1	Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
2.5.2	Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération						
2.6.1	Créer des connexions de transit pour requilifier les boulevards	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
2.6.2	Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre

AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne						
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne	Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération	Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.1.3	Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule	Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire						
3.2.1	Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD/AP)	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.2.2	Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre

AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales						
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.1.5	Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable	Etudes	Etudes	Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
4.2 - Résorber les coupures urbaines						
4.2.1	Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise	Mise en œuvre	Mise en œuvre			
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes

AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo						
4.3.1	Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles	Etudes	Mise en œuvre	Mise en œuvre		
4.3.3	Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès d'équipements (hors gares)	Etudes	Mise en œuvre	Mise en œuvre		
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés						
4.4.1	Créer la maison du vélo et les services associés	Mise en œuvre				
4.4.2	Développer et moderniser le service de Vélo2 de la CACP	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.6	Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos écoles	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
4.4.8	Améliorer la signalétique cyclable		Etudes	Etudes	Mise en œuvre	Mise en œuvre

AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
5.1 - Développer l'offre locale dans le cadre de la DSP						
5.1.1	Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération	Etudes	Etudes			
5.1.2	Etudier la desserte du cimetière intercommunal	Mise en œuvre				
5.1.3	Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut	Etudes	Etudes			
5.1.4	Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Conflans Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237	Etudes	Etudes			
5.1.5	Etudier la restructuration de la ligne 1238	Etudes	Etudes			
5.1.6	Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain	Etudes	Etudes			
5.1.7	Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM	Etudes	Etudes			
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus						
5.2.1	Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption	Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour	Process	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
5.3 - Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cergypontains						
5.3.1	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
5.3.2	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les séniors	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus						
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
5.4.2	Expérimenter l'import des vélos sur les lignes de bus interurbaines	Au fil de l'eau				

AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques						
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable						
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
6.2.2	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Île-de-Loisirs	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes	Etudes
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares		Etudes	Etudes		
6.2.5	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés		Etudes	Etudes		
6.2.6	Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel	Etudes				
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile						
6.3.1	Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.3.2	Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.3.3	Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.3.4	Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines						
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises			Etudes	Etudes	Mise en œuvre
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle		Etudes			
6.4.3	Poursuivre la démarche de cyclologistique	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau

AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules						
6.5.1	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux	Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
6.5.2	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre
6.5.3	Informier les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.6 - Inciter au partage de la voiture						
6.6.1	Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.6.3	Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage		Etudes			
6.7 - Définir et mettre en œuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain						
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages	Etudes	Etudes			
6.7.2	Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques			Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaires pour sécuriser les déplacements			Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
6.7.4	Apaiser les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
6.8 - Améliorer la sécurité routière						
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements		Etudes	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre	Etudes et mise en œuvre

AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE						
N° mesures	Nom des mesures	Échéance à 1 an : 2026	Échéance à 2 ans : 2027	Échéance à 3 ans : 2028	Échéance à 4 ans : 2029	Échéance à 5 ans : 2030
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique						
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau	Au fil de l'eau

VI. ANIMATION DU PLM

A. UN OUTIL DE PILOTAGE : L'OBSERVATOIRE DES MOBILITES DE CERGY-PONTOISE

L'observatoire mobilités est un dispositif conçu pour collecter, analyser et diffuser des données sur les déplacements et les comportements liés aux mobilités dans un territoire donné. Leur objectif est de fournir une vision claire et détaillée des dynamiques de mobilité pour aider à la prise de décision et à la planification.

Objectifs principaux d'un observatoire mobilités :

Comprendre les déplacements :

- Identifier les flux de personnes (à pied, en vélo, en voiture, en transports en commun, etc.).
- Analyser les comportements de mobilité : trajets domicile-travail, loisirs, éducation, etc.

Évaluer les infrastructures et les services existants :

- Mesurer l'utilisation des réseaux de transport.
- Identifier les points faibles ou les zones mal desservies.

Aider à la planification :

- Prévoir les évolutions des besoins en matière de transport.
- Contrôler l'évolution de nos actions.
- Orienter les investissements publics et privés dans les infrastructures.

Promouvoir des mobilités durables :

- Suivre l'impact des politiques publiques sur la transition écologique (réduction des émissions, développement des mobilités actives, etc.).
- Encourager les changements de comportements en fournissant des données et des analyses.

Suivre les tendances et innover :

- Surveiller l'impact de nouvelles technologies (comme les véhicules autonomes ou les applications de mobilité partagée).
- Évaluer l'effet des crises (comme le télétravail post-pandémie).

Un observatoire mobilités repose sur des données issues de plusieurs sources, comme :

- Les enquêtes de mobilité (sur le terrain ou en ligne).
- Les données des opérateurs de transport (billettique, comptages).
- Les informations issues de capteurs (vidéosurveillance, capteurs de trafic).
- Les données collaboratives (applications mobiles, réseaux sociaux).

Les tableaux de bords est la résultante de ces données. Il consiste à condenser les données essentielles en présentant des indicateurs et des cartographies préalablement définis de manière dynamique et évolutif. Ces tableaux de bord permettent d'obtenir un portrait global et partagé par tous, d'avoir un accès simple aux données clés au moment approprié et croiser plusieurs informations d'une manière automatisée.

En résumé, un observatoire mobilités est un outil stratégique pour une meilleure gestion des déplacements, en vue de répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux liés à la mobilité.



1. Le tableau de bord de suivi des actions

Le tableau de bord de suivi des actions sera l'outil de gestion permettant de suivre, mesurer et piloter l'avancement des actions ou projets en cours dans le cadre du Plan Local des Mobilités de la CACP. Il fournira une vue synthétique et structurée des informations clés pour évaluer l'état des actions et faciliter la prise de décision.

Objectifs d'un tableau de bord de suivi des actions :

Suivre l'avancement des actions :

- Indiquer le statut des actions (en cours, terminées, retardées, etc.).
- Identifier les éventuels écarts par rapport aux objectifs ou aux échéances.

Faciliter la coordination :

- Donner une vision partagée de l'état des projets à toutes les parties prenantes.
- Identifier les responsabilités pour chaque action.

Piloter la performance :

- Évaluer l'impact des actions sur les objectifs stratégiques.

Aider à la prise de décision :

- Mettre en évidence les priorités et les points bloquants.
- Orienter les ressources et ajuster les plans d'action en conséquence.

Le tableau de bord de suivi prendra la forme d'un tableur et des graphiques synthétisant les résultats incluant les éléments suivants :

- Liste des actions : Description des tâches ou projets spécifiques à suivre.
- Responsables : Personnes ou équipes en charge de chaque action.
- Échéances : Dates prévues pour l'exécution ou l'achèvement des actions.
- Statut : Indication de l'état d'avancement (ex. : non démarrée, en cours, terminée, retardée).
- Indicateurs de suivi : Mesures quantitatives ou qualitatives pour évaluer l'avancement
- Budget : Dépenses réalisées et prévisionnelles
- Commentaires ou points bloquants : Notes pour expliquer les retards, les défis rencontrés ou les ajustements nécessaires.

En résumé, le tableau de bord de suivi des actions sera un des outils essentiels pour assurer le bon déroulement du PLM. Il garantira un alignement avec les objectifs stratégiques.

2. Les tableaux de bord des mobilités

La création de cet observatoire mobilité permettra la production de tableaux de bord des mobilités relatifs à l'ensemble des thématiques de la mobilité du territoire pour évaluer les actions de politique publique.

Ses objectifs :

- Être une ressource clé pour alimenter les diagnostic et études de la collectivité.
- Apporter un contenu objectif pour adapter les politiques publiques aux réalités des besoins de la population.
- Être dans une démarche d'amélioration continue, il est difficile d'améliorer ce qu'on ne mesure pas.
- Permettre le contrôle de l'évolution de nos actions.

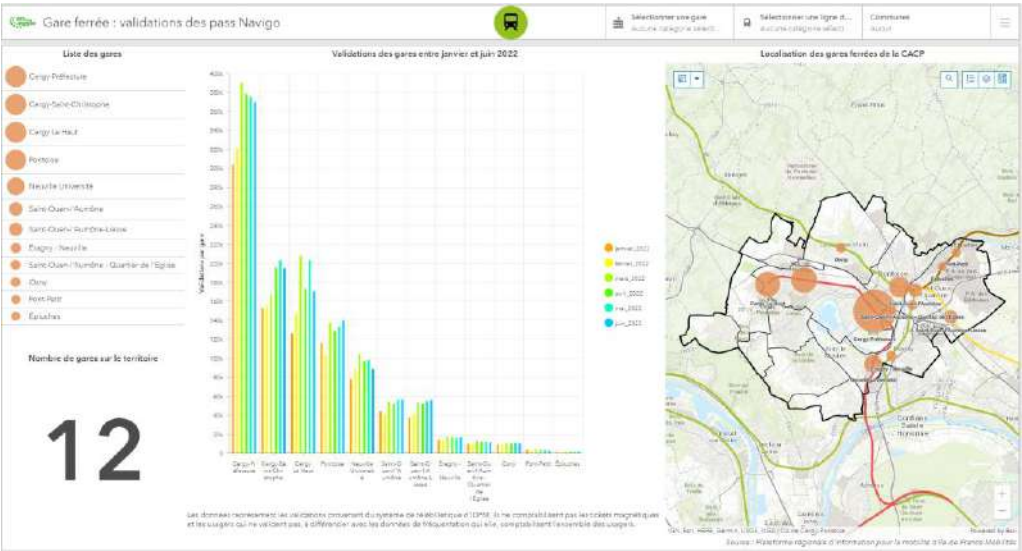
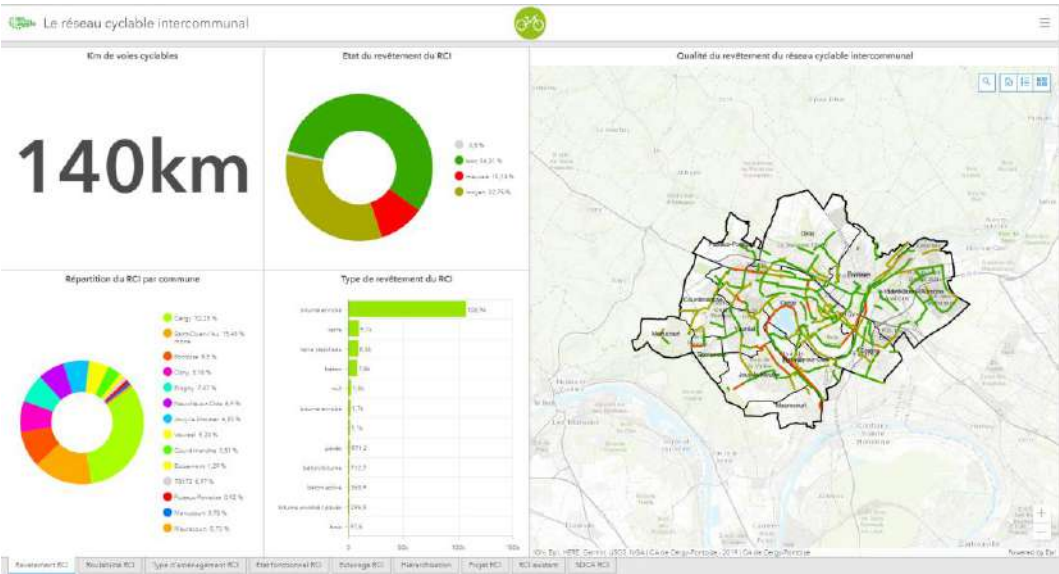
Les thématiques présentées porteront sur :

- Les grands chiffres de la mobilité sur le territoire (part modale, flux de déplacement...)
- Les analyses par thématique :
 - L'écomobilité
 - La marchabilité et l'accessibilité
 - Le cyclable
 - Les transports collectifs
 - Le stationnement
 - Le partage de la voiture
 - La logistique et le transport de marchandises
- Des zooms sur les initiatives territoriales :
 - Les gares, leurs intermodalités et leurs cadres de vie
 - L'Hôpital Novo, site de Pontoise
 - Les Parcs d'activités de Saint-Ouen l'Aumône
 - Le Cœur d'agglomération
 - Le bassin de l'Hautil

Des tableaux de bord sont déjà existants, la CACP poursuivra son travail pour produire ceux-ci sur l'ensemble des thématiques afin d'avoir une vision complète de la mobilité au sein de l'agglomération et des liens qui s'opèrent avec les territoires voisins.

Une mise à jour régulière des données permettra d'évaluer efficacement nos actions. Ces tableaux de bords seront accessibles à l'ensemble des partenaires.

Exemple de tableau de bord existants



B. ANIMATION ET SUIVI DU PLM

Une fois le PLM définitivement approuvé, il convient d'évaluer la mise en œuvre de celui-ci et l'atteinte de ses objectifs. Plutôt que d'adopter une évaluation sous forme de bilan à la fin du PLM, les partenaires ont opté pour un suivi et une évaluation régulière et en continu.

Cette approche permet de créer les conditions d'une veille active visant à alerter sur les éventuelles difficultés rencontrées dans la mise en œuvre, sans attendre la révision du PLM. De plus, l'évaluation en continu avec un point d'avancement régulier est un outil essentiel d'animation de la démarche partenariale initiée pendant l'élaboration du PLM. Les différents responsables de la mise en œuvre pourront se réunir et débattre tout au long des 5 prochaines années de l'avancée des actions.

1. Définition du suivi du PLM

Process pour le démarrage des actions du PLM

- Une réunion de lancement avec le pilote de chaque mesure :
 - Rappel des mesures et des attendus
 - Définition d'une méthodologie de travail pour la mise en œuvre de la mesure
 - Explication du fonctionnement du tableau de bord de suivi

Un suivi régulier avec les référents pilotes des mesures

- Une réunion de suivi tous les ans à minima avec chaque pilote, plus fréquente pour les pilotes ayant le plus de mesures
- Un reporting à mi-année sur sollicitation du chef(fe) de projet PLM via le tableau de bord de suivi
- Une disponibilité du chef de projet PLM pour répondre aux sollicitations

Un comité technique et un comité de pilotage élargi annuel (en accord avec la convention partenariale IDFM)

- Bilan des actions mises en œuvre par axe
- Présentation des actions programmées par axe
- Les actions non programmées
- Etat d'avancement de la mise en œuvre

Un bilan annuel sera présenté :

- Au Comité de Liaison Intercommunale des Mobilités
- Aux instances citoyennes de la CACP

2. Evaluation via les indicateurs de suivi

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
AXE 1 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT		
1.1 - Renforcer la diffusion d'information multimodale et les services d'accompagnement		
1.1.1	Améliorer l'application Ile-de-France Mobilités	Evolution des fonctionnalités
1.1.2	Communiquer sur et rendre plus visible l'application Ile-de-France Mobilités	Nombre de communication Nombre d'utilisateurs
1.1.3	Communiquer sur l'ensemble de l'information multimodale	Nombre de communes partageant des informations multimodales Nombre de visiteurs sur les sites internet
1.1.4	Former des relais au conseil en mobilité pour mieux diffuser l'information	Nombre de personnes ayant reçu la formation Nombre de conseil réalisé suite à la formation
1.1.5	Créer des plans multimodaux autour d'équipements ou zones	Nombre de plan réalisé Nombre de diffusions
1.1.6	Actualiser et diffuser le kit mobilité auprès des relais du territoire	Nombre de kit diffusé
1.2 - Accompagner les établissements scolaires à l'aide de plans de mobilité scolaire		
1.2.1	Mettre en oeuvre le plan d'actions des 13 écoles du programme Moby	Avancement de réalisation des plans d'actions
1.2.2	Accompagner d'autres écoles dans des plans de mobilités scolaires	Nombre d'école engagé dans la démarche Nombre d'élèves concernés
1.2.3	Poursuivre l'accompagnement des collèges par des plans de mobilités scolaires	Nombre de collège engagé dans la démarche Part modal des élèves et parents
1.2.4	Mettre en place un dispositif d'accompagnement des lycées par des plans de mobilités scolaires	Avancement de la définition du dispositif et sa mise en œuvre
1.2.5	Poursuivre le développement du plan de mobilité de CY Campus	Nombre d'actions mises en place Part modale des étudiants et personnel de l'enseignement supérieur

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
1.3 - Accompagner les salariés, les entreprises et les administrations à l'aide de la démarche des Plans de Mobilités Inter-Employeurs		
1.3.1	Animer des démarches de Plans de Mobilités Inter-Employeurs	Nombre d'entreprises / administrations accompagnées Nombre de salariés concernés
1.3.2	Organiser un challenge mobilité pour les employeurs du territoire	Réalisation d'un challenge par an Nombre d'entreprises / collectivité participantes Nombre de salariés participants Nombre de CO2 évités
1.3.3	Réaliser 2 à 3 interventions par an dans les entreprises ou dans les établissements d'enseignement supérieurs et de recherche	Nombre d'intervention par an Nombre de conseil réalisé
1.4 - Mettre en oeuvre des actions de sensibilisation à destination du grand public		
1.4.1	Développer du conseil multimodal à destination du grand public	Nombre de conseil multimodal
1.4.2	Mobiliser les communautés génératrices de déplacement par l'intermédiaire des associations du territoire	Nombre d'associations partenaires
1.4.3	Réaliser une intervention par an dans un quartier politique de la ville	Nombre d'intervention par an Nombre de conseil réalisé
1.4.4	Développer les découvertes d'itinéraires avec tous les acteurs du tourisme à destination des familles et salariés	Nombre d'itinéraires proposés Nombre de participants aux balades

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
AXE 2 - UNE AGGLOMERATION AU CŒUR DES MOBILITES REGIONALES : CONNECTEE ET ACCESSIBLE A 360°		
2.1 - Suivre les projets de fret et fluvial impactant le territoire		
2.1.1	Veiller à garantir une continuité de la performance du service voyageurs sur la ligne J avec le développement du fret Serqueux-Gisors et à en limiter les nuisances pour les cergyponains	Suivi de la qualité de service de la ligne J Suivi du taux de nuisances (bruit)
2.1.2	Suivre l'évolution du projet fluvial MAGEO et les mesures impact le territoire de la CACP	Suivi de l'étude d'impact Nombre de rencontre entre la CACP et la VNF
2.2 - Faire advenir les offres ferrées structurantes départementales et régionales		
2.2.1	Etudier le renfort de l'offre du RER A sur la branche de Cergy	Nombre de courses supplémentaires Niveau de régularité
2.2.2	Organiser l'offre de substitution pour les interruptions pour cause de travaux nocturnes sur le faisceau RER A	Offre mise en place Niveau de régularité Satisfaction voyageurs
2.2.3	Réaliser les études de la phase 3 du tramway T13	Lancement de l'étude Avancement de l'étude
2.2.4	Assurer la bonne interconnexion de la future ligne 19 du métro avec les lignes desservant la CACP	Lancement de l'étude Avancement de l'étude
2.3 - Développer le réseau de bus Express		
2.3.1	Mettre en oeuvre le Schéma Directeur des Lignes Express	Suivi de mise en circulation des 4 nouvelles lignes et du renfort Fréquentation de ces lignes
2.3.2	Améliorer l'efficacité de la liaison à Roissy	Taux de régularité Vitesse commerciale Fréquentation des lignes desservant Roissy

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
2.4 - Renforcer les liaisons interurbaines		
2.4.1	Etudier le renforcement des lignes de bus interurbaines vers l'Oise et l'Eure	Avancement de l'étude
2.4.2	Etudier la cohérence entre l'offre de transport, la densité de population et les besoins de déplacements depuis et vers le Vexin	Avancement de l'étude
2.4.3	Etudier la levée des interdictions de trafic locales (ITL) pour les lignes interurbaines	Avancement de l'étude
2.5 - Développer une billétique adaptée et attractive		
2.5.1	Proposer aux usagers occasionnels une carte d'accès aux transports collectifs	Avancement de l'étude
2.5.2	Proposer une offre d'abonnements combinée en IDF et hors IDF	Avancement de l'étude
2.6 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération		
2.6.1	Créer des connexions de transit pour requalifier les boulevards	Finalisation de l'étude Niveau de trafic
2.6.2	Pacifier la coupure de la N184 pour les flux piéton et cycle à Eragny-sur-Oise	Avancement des études

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
AXE 3 - PLACER LE PIETON AU CŒUR DES POLITIQUES DE MOBILITE		
3.1 - Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne		
3.1.1	Etablir un diagnostic de la mobilité piétonne	Linéaire diagnostiqué
3.1.2	Déployer de la signalétique piétonne autour des 5 principales gares de l'agglomération	Avancement de réalisation du diagnostic Pourcentage de déploiement de panneaux signalétiques par gare
3.1.3	Sécuriser les passages piétons en améliorant la co-visibilité piéton / véhicule	Nombre de passages piétons étudiés Nombre de places de stationnement supprimé et/ou transformé
3.2 - Planifier l'amélioration de l'accessibilité du territoire		
3.2.1	Achever la mise en accessibilité des arrêts concernant les lignes de bus inscrites au Schéma directeur d'accessibilité programmée (SD/AP)	Nombre d'arrêts rendus accessibles
3.2.2	Mettre à jour ou élaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et les mettre en œuvre	Nombre de PAVE élaborés
3.2.3	Améliorer les liaisons hautes-basses, notamment aux alentours des pôles gares	Réalisation du diagnostic d'identification des liaisons hautes-basses Taux de fonctionnement des ascenseurs et escalators Plan d'accessibilité PMR

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
AXE 4 - CONFORTER LA DYNAMIQUE EN FAVEUR DE L'USAGE DU VELO		
4.1 - Développer les infrastructures cyclables locales		
4.1.1	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°1 (principale) du réseau cyclable intercommunal inscrites aux prochaines programmations	Pourcentage de réalisation de la programmation triennale (en km)
4.1.2	Réaliser les aménagements cyclables du niveau de hiérarchisation n°2 (structurant) du réseau cyclable intercommunal voire niveau 3 (complémentaire) inscrites aux prochaines programmations	Pourcentage de réalisation de la programmation 2025-2028 (en km pour les travaux prévisionnels ou en Nombre de sections à l'étude)
4.1.3	Faciliter la traversée des intersections par des dispositifs légers	Nombre d'intersections traitées
4.1.4	Traiter les petits points noirs identifiés au Schéma directeur cyclable d'agglomération	Nombre de petits points noirs traités
4.1.5	Définir un plan d'actions visant à faciliter la circulation des cyclistes à horizon 2030	Avancement des travaux
4.1.6	Définir un process d'entretien des aménagements et de la signalétique cyclable	Avancement de définition du process Mise en œuvre du process
4.2 - Résorber les coupures urbaines		
4.2.1	Création du franchissement du Pont de l'Oise en mode actif entre Saint-Ouen l'Aumône et Pontoise	Avancement de l'étude et des travaux
4.2.2	Etude pour la création du franchissement de la N184 à Saint-Ouen l'Aumône pour relier les quartiers d'habitats et dans la continuité de la chaussée Jules César	Avancement de l'étude
4.2.3	Etude pour la création d'un franchissement de la voie ferrée à Saint-Ouen l'Aumône sur l'itinéraire projet entre le centre-ville et le parc d'activités	Avancement de l'étude
4.2.4	Etude pour la création du franchissement de la gare ferrée à Neuville-sur-Oise	Avancement de l'étude et des travaux
4.2.5	Etudier la possibilité de résorber les points durs du Schéma directeur cyclable d'agglomération	Avancement de la révision des études Nombre de points durs résorbé

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
4.3 - Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo		
4.3.1	Poursuivre la mise en œuvre d'implantation des arceaux vélos sur l'espace public définis dans le Schéma directeur cyclable d'agglomération	Pourcentage d'équipements équipés Pourcentage du nombre de stationnement vélo par commune
4.3.2	Définir un schéma d'implantation et installer des box vélo dans les zones résidentielles	Avancement du schéma d'implantation Nombre de box installé
4.3.3	Définir un schéma d'implantation et installer des consignes vélo visiteur auprès d'équipements (hors gares)	Avancement du schéma d'implantation Nombre de consigne vélos visiteur installé
4.3.4	Intégrer dans les PLU des normes minimales de stationnement vélos dans les constructions neuves et dans les projets de modification du bâti existant	Nombre de PLU intégrant les normes
4.4 - Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés		
4.4.1	Créer la maison du vélo et les services associés	Avancement des travaux Mise en œuvre des services associés
4.4.2	Développer et moderniser le service Vélo2 de la CACP	Suivi des indicateurs de développement (fréquentation, qualité...)
4.4.3	Développer les services vélos améliorant le confort des cyclistes	Nouveau service mis en place
4.4.4	Développer le savoir rouler à vélo par des formations dans les écoles	Pourcentage d'écoles ayant mis en place le programme
4.4.5	Soutenir le développement des ateliers de réparation et autoréparation sur le territoire	Attribution d'une subvention chaque année
4.4.6	Soutenir les démarches de remise en selle et des vélos écoles	Nombre de balades de remises en selle organisé Nombre de séance en véloécole organisé Nombre de participants aux balades de remises en selle et vélosécoles
4.4.7	Favoriser une bonne orientation des cyclistes via l'amélioration des outils numériques	Mise à jour des données Promotion d'un outil numérique
4.4.8	Améliorer la signalétique cyclable	Ajout de jalonnement supplémentaire Ajout de temps parcours si pertinent

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
AXE 5 - POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE BUS ET SON INTERMODALITE		
5.1 - Développer l'offre locale dans le cadre de la DSP		
5.1.1	Etudier la mise en valeur des lignes structurantes de l'agglomération	Avancement des études Mise en œuvre des services associés
5.1.2	Etudier la desserte du cimetière intercommunal	Etude lancée Avancement de l'étude Desserte du cimetière Fréquentation de l'arrêt Cimetière
5.1.3	Etudier la prolongation de la ligne 1201 jusqu'à Cergy-le-Haut	Etude lancée Avancement de l'étude Evolution de fréquentation de la ligne Evolution de la répartition des montées à Cergy/leHaut selon les différentes lignes
5.1.4	Etudier la prolongation de la ligne 1203 vers Confians Ste Honorine en lieu et place de la ligne 1237	Etude lancée Avancement de l'étude Evolution de fréquentation des lignes 1203 et 1237
5.1.5	Etudier la restructuration de la ligne 1238	Avancement de l'étude Evolution de fréquentation de la ligne
5.1.6	Etudier la desserte de l'hôpital aujourd'hui et demain	Avancement de l'étude Evolution de fréquentation des arrêts de bus aux abords de l'Hôpital
5.1.7	Etudier le développement d'offre selon le diagnostic PLM	Avancement des études Evolution de fréquentation des lignes modifiées
5.2 - Améliorer la qualité et la performance des bus		
5.2.1	Conduire des campagnes incitant à la validation des titres sur le réseau	Nombre de campagne de validations Augmentation du nombre de validations
5.2.2	Garantir un bon fonctionnement des bornes d'informations voyageurs aux arrêts de bus	Process suivi Pourcentage des BIV opérationnelles
5.2.3	Recenser les points durs de circulation des bus et définir un programme de résorption	Nombre de points durs résorbés selon le programme définis Evaluation de la régularité des lignes
5.2.4	Définir un process de fonctionnement pour les aménagements sur voiries empruntées par plus de 300 bus par jour	Mise en place du process Suivi du process tous les ans

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
5.3 - Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les cerгыpontains		
5.3.1	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les jeunes	Avancement de l'étude
5.3.2	Etudier la faisabilité d'une prise en charge des frais de transports en commun pour les seniors	Avancement de l'étude
5.4 - Favoriser l'intermodalité bus		
5.4.1	Faire des arrêts de bus majeurs du territoire des hubs d'intermodalités	Nombre d'arrêts aménagés
5.4.2	Expérimenter l'import des vélos sur les lignes de bus interurbaines	Avancée de l'expérimentation
AXE 6 - MIEUX PARTAGER LA VOIRIE URBAINE EN ORGANISANT ET RATIONALISANT L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE		
6.1 - Suivre l'offre et l'usage de stationnement pour mieux coordonner les pratiques		
6.1.1	Suivre l'offre et l'usage du stationnement aux échelles régionale et intercommunale pour mieux les adapter aux enjeux locaux	- Réalisation d'un volet stationnement dans l'observatoire mobilité - Inventaire de l'offre de stationnement sur les zones prioritaires - Evaluation de la fréquentation des parkings sous gestion CACP
6.2 - Coordonner les politiques de stationnement public à l'échelle intercommunale pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable		
6.2.1	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc sur le Cœur d'agglomération	Avancement de l'étude
6.2.2	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'Hôpital de Pontoise	Avancement de l'étude
6.2.3	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc autour de l'île-de-Loisirs	Avancement de l'étude
6.2.4	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc aux abords des gares	Avancement de l'étude
6.2.5	Coordonner à l'échelle intercommunale les politiques de stationnement et définir les mesures ad hoc où des effets de bord ont été identifiés	Avancement de l'étude
6.2.6	Expérimenter la gratuité de certains parkings relais pour les détenteurs de l'abonnement Navigo annuel	Evolution de la fréquentation

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
6.3 - Réguler l'offre de stationnement automobile		
6.3.1	Limiter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles neufs de bureaux par les PLU	Prescriptions en vigueur dans les PLU
6.3.2	Adapter l'offre de stationnement automobile dans les immeubles de logements neufs aux besoins des habitants par les PLU	Recommandations inscrites dans les PLU
6.3.3	Réguler et faire évoluer l'offre de stationnement automobile dans les nouveaux centres ou zones de commerces	Recommandations inscrites dans les PLU
6.3.4	Faciliter et encourager la mutualisation du stationnement et l'offre de services partagés	Suivi des mutualisations dans les nouvelles opérations
6.4 - Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines		
6.4.1	Rendre cohérentes les réglementations de circulation et livraison pour les véhicules de marchandises	Avancement de l'étude Définition des règles
6.4.2	Mieux connaître l'offre d'aires et d'autres outils de livraison et l'adapter aux besoins de la logistique actuelle	Réalisation du diagnostic Elaboration d'un plan d'actions
6.4.3	Poursuivre la démarche de cyclologistique	Nombre de colis distribués
6.5 - Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules		
6.5.1	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings relais et les ERP intercommunaux	Nombre de points de charge installé
6.5.2	Installer des bornes de recharge électrique dans les parkings communaux	Nombre de points de charge installé
6.5.3	Informier les particuliers et les entreprises pour le développement de la recharge privée	Nombre de communications Nombre de visite sur page internet dédiée
6.6 - Inciter au partage de la voiture		
6.6.1	Développer un outil unique de mise en relation des covoitureurs	Avancement de l'outil Mise en place de l'outil Nombre d'utilisateurs de l'outil
6.6.2	Accompagner localement le développement des lignes de covoiturage	Avancement des études Nombre de lignes et aires de covoiturages en service
6.6.3	Etudier l'opportunité de mettre en œuvre de l'autopartage	Avancement de l'étude

N° mesures	Nom des mesures	Indicateurs de suivi
6.7 - Définir et mettre en oeuvre les principes de partage de la voirie en milieu urbain		
6.7.1	Actualiser et finaliser le schéma de hiérarchisation de la voirie pour l'aménager selon sa fonction et ses usages	Avancement de l'étude
6.7.2	Mettre en place des actions pour conserver les itinéraires de transit sur certains axes et zones stratégiques	☒ Définition d'un plan d'actions ☒ Avancement de la mise en œuvre
6.7.3	Harmoniser les vitesses autorisées selon les typologies viaries pour sécuriser les déplacements	Km linéaire de voiries harmonisées
6.7.4	Apaier les vitesses de circulation sur les voiries urbaines locales via des aménagements et une réglementation adaptée	☒ Recensement des zones apaisées ☒ Secteurs à apaiser
6.8 - Améliorer la sécurité routière		
6.8.1	Etudier les sites dangereux avérés et planifier des aménagements pour sécuriser les déplacements	Nombre de sites dangereux définies Nombre de sites aménagés Evolution du nombre d'accidents
AXE 7 - SOUTENIR UNE ACTIVITE LOGISTIQUE PERFORMANTE ET DURABLE		
7.1 - Améliorer la performance de l'armature logistique		
7.1.1	Définir une armature logistique régionale cible pour permettre une organisation rationnelle des flux de marchandises inter-régionaux	Avancement des études
7.1.2	Maintenir les sites d'accès multimodal et les entrepôts existants et faciliter leur réhabilitation logistique et leur densification	Avancement des études Mise en œuvre
7.1.3	Faciliter l'accueil et la bonne intégration d'espaces logistiques en zone dense	Avancement des études

VII. GLOSSAIRE DES SIGLES

BIV : Borne d'information voyageur

CACP : Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise

CD : Conseil départemental

CPCF : Cédez le Passage Cycliste au Feu

COTECH : Comité technique

DIRIF : Direction des routes d'Île-de-France

DSP : Délégation de service public

ERP : Etablissement recevant du public

HC : Heure creuse

HP : Heure de pointe

IDF : Île-de-France

IDFM : Île-de-France Mobilités

ITL : Interdiction de trafic locale

MAGEO : Mise au gabarit européen de l'Oise

PA : Parc d'activité

PAVE : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces public

PDMIF : Plan des mobilités en Île-de-France

PLM : Plan Local des Mobilités

PLU : Plan local d'urbanisme

PMIE : Plan de mobilité inter-employeurs

PMR : Personne à mobilité réduite

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SD'AP : Schéma directeur d'accessibilité programmée

SDRIF-e : Schéma directeur de la Région Île-de-France - Environnemental

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

RER : Réseau express régional

RN : Route nationale

VIF : Vélo Île-de-France

VNF : Voies navigables de France