



Synthèse de l'avis consultatif de l'Assemblée Citoyenne sur le **Plan Local de Mobilité (PLM)**

Version finale – 12 juin 2024

Ce document est une synthèse de l'avis partagé et voté le 08 juin 2024 par le groupe de travail PLM avec l'ensemble des membres de l'Assemblée Citoyenne.

Les membres du groupe travail PLM :

Claudine Abdelwahab, Alexis Auvray, Odette Bilula-Matengo, Eric Benoit, Léa Cordier, Michel Dumas, Marwan Hasan, Didier Kuhn, Ludivine Marcouyau, Michaël Prum, Alexis Quérois, Laurence Saint-Michel et Louis Yoshida

Le 9 mars 2024, la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise a saisi l'Assemblée Citoyenne afin de solliciter son avis sur le plan local de mobilité (PLM) 2025 - 2030.

Ainsi, conformément à la charte de fonctionnement de l'Assemblée Citoyenne, un groupe s'est constitué pour travailler sur cette saisine. **13 membres ont rejoint le groupe PLM.** Les membres se sont réunis, lors de 4 réunions formelles de travail animées par les services communautaires et les consultants de Mensia & Systra, mandatés pour les accompagner sur le PLM. **Leurs propositions découlent donc d'un travail de 12h, en collectif, qui s'est tenu dans un délai de 3 mois entre mars et mai 2024 afin de respecter les contraintes du calendrier de décision de la communauté d'agglomération.**

L'agglomération a demandé à l'Assemblée citoyenne d'émettre des propositions sur les points suivants :

1. *“Comment favoriser l'accès par les modes alternatifs à la voiture individuelle aux lieux et équipements listés ci-dessous, à la fois en termes d'offre de mobilité (aménagement, services) et de mesures d'accompagnement (communication, sensibilisation, incitation, etc.), en lien avec les usages spécifiques de ces équipements ? Lieux et équipements, à choisir tout ou partie dans cet ordre :*
 - a. *Les 12 gares de Cergy-Pontoise (usage domicile-travail / loisirs);*
 - b. *Le Centre Hospitalier René Dubos (usage santé, domicile-travail);*
 - c. *Les zones d'activités BVGE (Béthunes, Vert-Galant, Epluches) de Saint Ouen l'Aumône (usage domicile-travail, logistique).*
2. *Préconisant dans un second temps les actions à privilégier dans le plan d'action, avec avis sur l'opportunité et le niveau de priorité de l'ensemble des actions.”*

Le temps de travail étant relativement court compte tenu du sujet exploré, le choix collectif s'est porté pour le 1er point uniquement sur les gares. Les autres “objets territoriaux” n'ont donc pas été explorés pour cette saisine. **Pour la même raison le point 2 s'est majoritairement focalisé sur les propositions de 3 axes du PLM, jugés les plus pertinents par le groupe de travail.** Les 5 autres axes ont bien été classés, mais chaque proposition n'a pu être étudiée par le groupe.

Cet avis de saisine comporte donc un avis partiel sur le PLM, ciblé sur certains axes de travail choisis par les services communautaires et le groupe PLM. **Les sessions se sont concentrées sur les expertises d'usages du groupe de travail afin de faire émerger des propositions. L'avis est donc essentiellement constitué de préconisations d'usages, issues d'expériences personnelles et collectives.** Toutefois, le groupe de travail a souhaité ouvrir la réflexion à d'autres propositions et questionnements stratégiques qui l'ont traversé durant ces séances dans ses conclusions.

Au cours des différentes sessions le groupe a fait émerger des attentes et des propositions fortes. Au fil des échanges, **l'expression de prérequis à une mobilité durable, fluide, fonctionnelle et rassurante est apparue.**

Le groupe de travail partage ci-après avec l'agglomération ce qui constitue pour lui, de manière globale, ces prérequis :

Sécuriser les équipements et infrastructures : une affaire de maintenance, d'hygiène et de mise en application de la loi

Parmi les éléments importants, qui ont fait largement consensus au sein du groupe de travail est ressorti le sujet de la sécurité.

Est entendu comme conditions de sécurité à la mobilité le fait de penser la sécurité de manière globale, du point de vue des usages et pas seulement sur les aspects techniques. Se sentir en sécurité passe par un ensemble de conditions qui doivent être réunies pour que l'on se sente rassuré. Parmi celles-ci :

- **L'entretien technique & esthétique des infrastructures, équipements et mobiliers, tout au long de leur vie.** Se sentir en sécurité c'est avoir des équipements fonctionnels, confortables. Très souvent, un arbitrage économique est fait en faveur de l'installation de nouvelles infrastructures et équipements associés au détriment de la maintenance et l'entretien de l'existant, qui compte tout autant. Le groupe de travail est bien entendu favorable à tout ce qui pourrait permettre de faciliter et fluidifier le réseau de transports en commun, y compris de nouvelles lignes, mais pas si cela favorise la dégradation de l'existant ;
- **L'hygiène dans les équipements et espaces publics.** Cela passe, par un nettoyage régulier des bus, trains, gares, mais aussi, nous l'avons déjà évoqué, par l'accès à des toilettes, elles aussi propres, tout au long des parcours de mobilité ;
- **L'application de la loi et/ou des règles d'usages.** Cela nécessitera la présence de davantage de contrôles, soit par les forces de l'ordre ou les personnels de sécurité des transports en communs. L'exemple peut s'appliquer tant au respect du code de la route (ex : limitation de vitesse, utilisation des trottoirs par les vélos...) qu'au respect de règles d'usages dans les transports publics (ex : verbalisation pour non-respect du mobilier ou de validation du titre de transport) ;

- **Assurer un environnement sécurisant :**
 - **Assurer la présence des forces de l'ordre, dans et autour des gares.** Il ressort de nos échanges que certaines gares très fréquentées rencontrent des problèmes de sécurité (ex: agressions, squats). Le groupe de travail invite l'agglomération à enquêter pour mieux comprendre et agir sur les causes de ces problèmes afin qu'ils ne soient pas juste déportés en d'autres lieux (déplacements de quartiers). Elle l'invite également mettre en œuvre une meilleure présence et coordination avec les différents acteurs de la sécurité (sécurité ferroviaire, police nationale et municipale) en parallèle de celle-ci. En effet, il n'est pas toujours aisé de s'y retrouver pour les citoyens. Suivant le jour, lieu et heure, l'interlocuteur concerné sera différent ;
 - **Veiller à maintenir l'éclairage public lors des déplacements nocturnes.** Se sentir en sécurité c'est aussi voir ce qu'il y a devant et autour de nous. Le groupe de travail alerte sur les dispositifs mis en œuvre dans un souci d'économie d'énergie. Si l'éclairage (y compris automatique) dysfonctionne, ou qu'il est défaillant, les conditions de sécurité ne sont plus réunies pour faire ses déplacements ;
 - **Végétaliser et prévoir des zones d'attentes adaptées en cas de forte chaleur, de pluie dense ou de grand froid.** Le groupe a souligné que trop souvent, particulièrement pour les fortes chaleurs, les conditions d'attentes sont dangereuses car il n'y ni point d'ombre, ni îlot de fraîcheur avec présence d'eau, voire souvent même pas de banc pour s'asseoir. Rester 20 minutes sous soleil plombant n'est pas acceptable. Par ailleurs, les abris bus couverts attirent souvent la chaleur par leur structure métallique et le verre qui offre un effet "loupe". Le groupe s'étonne que les effets du réchauffement climatique ne soient pas davantage intégrés aux réflexions sur les aménagements.

Efficienc e du réseau de transports en commun et des infrastructures

Les différentes sessions de travail ont permis au groupe d'identifier 2 conditions d'efficienc e des réseaux de transports, qu'ils soient ceux des mobilités actives, des véhicules motorisés ou les transports en commun :

- La capacité et les moyens techniques pour assurer l'installation et la maintenance des équipements et infrastructures. ;
- La capacité et les moyens humains, sans qui une grande partie des services ne pourraient exister.

Le groupe de travail a exprimé dans son travail sur les gares un fort souhait de revoir une présence humaine dans les espaces de mobilité et pas uniquement aux heures et dans les lieux les plus fréquentés. La présence technique ayant largement pris la place de l'humain au fil des années, la réflexion des moyens à mettre en œuvre ne doit pas exclusivement se faire sur cet aspect technique. Le groupe de travail invite l'agglomération et l'ensemble des acteurs de la mobilité à ne pas invisibiliser les bénéfices d'une présence humaine, ni les contre-effets des équipements techniques, quand ils ont pour objectif de remplacer celle-ci (ex : infobésité, multiplications des outils numériques, augmentation des coûts de maintenance/réparations...etc.).

L'efficacité des réseaux passe par un ensemble de moyens techniques et humains qui doivent fonctionner de pairs pour permettre aux usagers d'accéder à des équipements et infrastructures sécurisées et sécurisantes.

Parmi les leviers identifiés par le groupe de travail :

- **Augmenter la fréquence et de l'amplitude horaire des trains** afin d'assurer un meilleur service aux usagers. L'offre de trains ne doit pas seulement être favorisée pour les usagers qui circulent aux horaires de pointes pour se rendre à leur lieu de travail ;
- **Mieux travailler les intermodalités** : stationnement en gare (voiture ou vélo/trottinette), améliorations des correspondances avec les bus, renforcement des équipements pour favoriser l'usage des mobilités actives (espaces cyclistes dans les trains et bus, aménagements sécurisés pour les piétons), les intermodalités doivent se penser pour favoriser les mobilités actives, tout en veillant à garder une offre de transport en commun accessibles à tous les publics. Les publics provenant de l'extérieur du territoire doivent davantage être intégrés à l'offre proposée sur le territoire ;
- **Alléger, clarifier ou renforcer la communication** : l'information sur les différents types de mobilités doit être centralisée, allégée à certains endroits et renforcée à d'autres. Les canaux numériques sont des points d'entrées mais attention à ne pas négliger les autres types de communication (affichage, signalétique au sol, événementiel). Un point d'alerte a été souligné sur l'infobésité et les canaux numériques : pas accessible à tous et information présente en trop grand nombre ;
- **Adapter une offre de mobilité qui favorise le changement vers les mobilités actives et l'accessibilité**. Le travail sur les intermodalités ne peut s'envisager sans une offre adaptée. Qu'il s'agisse des abonnements préférentiels pour les jeunes enfants, les seniors ou les personnes à mobilité réduite, ou encore de renforcer l'offre Vélo 2; les offres doivent se penser ensemble, et non séparément, en fonction des usages et des publics concernés. **A ce titre, le groupe PLM a proposé une offre de transport singulière, locale, réservée aux déplacements intra agglomération intégrant l'ensemble des 12 gares et bus associés.**

L'efficacité passe évidemment aussi par la mise en place d'un certain nombre de services qui permettent une culture de la mobilité, qui ne peut intervenir sans compétences humaines. C'est notamment le cas de la mise en place d'une culture du

vélo qui passe par la mise en place d'ateliers pour apprendre à faire du vélo ou le réparer.

Le groupe de travail souhaite que toutes les composantes à une mobilité durable soient bien étudiées dans la prise de décision et les propositions d'actions du PLM et que la présence humaine soit mieux valorisée et présente dans les mobilités futures.

L'accessibilité et l'inclusivité : penser des mobilités pour toutes et tous

Parmi les éléments forts qui ressortent des sessions de travail, l'accessibilité et l'inclusivité. Très souvent le groupe a fait remarquer les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite ou tout simplement de parents avec poussettes pour accéder aux réseaux de transports en commun.

Quelques situations rapportées :

- Le long détour qu'une personne en fauteuil a dû faire, à la gare de cergy - préfecture, à la suite de la panne d'un ascenseur ;
- Les trottoirs occupés par des stationnements de véhicules, obligeant les personnes à mobilité réduite ou les parents à emprunter la route. Ceci rend les conditions de déplacements non sécurisées ;
- Les rampes d'accès ou signalements non présents pour les personnes à mobilité réduite dans certaines gares. L'exemple d'Osny a été cité ;
- L'absence d'informations audios sur les arrêts de bus ou quai des trains pour les personnes mal ou non voyantes. Certains arrêts en sont équipés mais de nombreux autres non ;
- L'arrêt de fonctionnement des escalators en l'absence de personnel en gare qui rend l'accès au quai des trains de la gare impossible ;
- Le coût important que peut représenter l'utilisation du réseau PAM 95 pour certains publics, souvent mode de transport incontournable pour les personnes à mobilité réduite.

Toutes ces situations mettent en lumière que les mobilités accessibles ne sont pas optimales sur le territoire. Le groupe de travail invite l'agglomération à renforcer l'accessibilité des mobilités, pour que chacun de ces publics puisse se déplacer en autonomie et ne plus vivre de situations inégalitaires.

Conscient de ces prérequis, le groupe de travail s'est exprimé sur les propositions des axes du PLM. 3 axes ont été retenus :

- L'axe 1 : "poursuivre le développement des transports collectifs"
- L'axe 5 : "mieux partager la voirie urbaine"
- L'axe 2 : "renforcer l'intermodalité et la multimodalité"

De manière générale le groupe de travail s'est prononcé favorablement pour la plupart des propositions des services communautaires certaines rejoignant des propositions déjà formulées lors des 3 premières sessions de travail. Il a fait quelques propositions complémentaires qui sont détaillées dans le corps de cette étude. Parmi les principales :

- L'amélioration du plan de crise en cas de dysfonctionnement des lignes J et le RER A ;
- La création d'un badge occasionnel de transport à faible coût ;
- La création de nouvelles lignes, ou points d'arrêts stratégiques pour les lignes express ;
- La régulation de la vitesse des véhicules motorisés ;
- La création/renforcement de nouveaux aménagements cyclables.

Il est important de noter qu'au cours des échanges, certaines propositions n'ont pas fait l'objet d'un consensus du groupe de travail. Un désaccord a été exprimé sur le partage de la route et la régulation de vitesse. Ces désaccords sont documentés de manière détaillée dans le présent avis. **Ils sont à l'image de désaccords que d'autres usagers pourraient avoir au sein du territoire. Le groupe a donc tenu à les rendre visibles.**

Lors d'une dernière étape, le groupe de travail a opéré un classement des 5 autres axes et des actions du PLM. L'axe 3 : "place le piéton au centre des politiques de mobilité" n'ayant recueilli aucun vote dans l'application Klaxoon, ce dernier n'a pas été intégré au classement global. Par ce vote, le groupe de travail se positionne clairement vers une évolution de la mobilité pour tous les modes de déplacements et amène à repenser la place des piétons dans une globalité de l'aménagement de l'agglomération, dans le cadre de la "ville du ¼ d'heure", dans la notion de 'quartiers' semi-autonomes qui existaient à l'origine de la ville nouvelle.

Le classement final de ces 5 derniers axes vous est présenté dans la partie 2 (p. 40) du présent document.

En conclusion, le groupe de travail remercie l'agglomération de Cergy-Pontoise de l'avoir associé au travail du plan local de mobilité (PLM) à ce stade d'avancement du projet. Il a été très heureux de contribuer à alimenter, par ses propositions, les propositions d'actions des services dans cette phase amont du travail de formalisation du PLM.

L'avis de saisine est majoritairement constitué de propositions d'usages visant à améliorer les mobilités. Le groupe de travail souhaite cependant partager 4 préconisations plus générales issues de ses observations :

- Les enjeux d'électrification du parc automobile ont été très peu abordés dans le plan local de l'habitat (PLM). **Le groupe de travail préconise de bien intégrer dans le PLM un volet d'accompagnement au changement d'usages du véhicule thermique à l'électrique/hybride auprès de publics ciblés (particuliers, entreprises, communes).**
- Le diagnostic prospectif du PLM tient compte uniquement de l'augmentation de la démographie. **Le flux des personnes provenant de l'extérieur du territoire n'est pas pris en compte.** Soucieux de ne pas voir son cadre de vie dégradé par la présence d'un flux extérieur trop important, le groupe de travail s'interroge sur la non prise en compte de ces éléments par l'agglomération. **Le groupe de travail préconise à l'agglomération d'étudier comment l'évolution de ce flux des usagers hors agglomération pourrait advenir et les impacts qu'il pourrait occasionner ;**
- **Le PLM est établi pour une durée de 5 ans, soit une politique de temps court.** La politique de mobilité est une politique qui engage des infrastructures, et des dépendances associées, pour des temps beaucoup plus long. **Le groupe de travail invite l'agglomération à bien prendre en compte l'ensemble de ces enjeux dans sa politique de mobilité et à poursuivre un travail de sensibilisation auprès des différents acteurs avec qui il est en relation pour en faire la pédagogie.** Réfléchir dès aujourd'hui à la mobilité de 2040 et 2050 dans une approche prospective multi publics pourrait participer à nourrir les réflexions actuelles et à venir ;
- **Le sujet de la mobilité est un sujet en lien avec diverses politiques publiques qui dépasse les frontières administratives du territoire. Le groupe de travail invite l'agglomération à davantage réfléchir à sa/ses politique(s) de mobilité, au-delà de son périmètre administratif, en coopération avec ces territoires.** Comme pour dans son avis du PLH, il préconise également de mieux expliciter les relations entre les différentes politiques publiques afin qu'elles soient bien comprises par les habitants.

Ces préconisations sont présentées de manière plus détaillée dans la partie conclusive de l'avis. Le groupe de travail invite les lecteurs à s'y référer.

Fort de ses conclusions, le groupe de travail se propose de rester mobilisée sur le sujet du PLM.