

Promotion de l'utilisation du cycle sur les grands axes et autour des pôles de centralité de la commune de Cergy



SOMMAIRE

Remerciements.....	p.4
Introduction.....	p.5
Partie 1 : Présentation historique et géographique de la commune.....	p.6
A- Présentation générale de la commune.....	p.6
1) Localisation géographique	
2) Le département du val d'Oise	
3) L'agglomération de Cergy Pontoise	
B- De la ville nouvelle a la commune de Cergy.....	p.8
1) Du village de Cergy	
2) ...à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise	
Partie 2 : L'émergence des pôles de Cergy.....	p.10
A- L'identité multiple.....	p.10
1) Une ville verte	
2) Des quartiers diversifiés faisant ressortir différents pôles	
B- L'organisation des déplacements	p.15
1) Rappel des grands objectifs du PDU d'Ile de France	
2) Données générales sur les déplacements	
3) Un réseau routier structuré	
4) Les transports en commun : un accès RER efficace	
5) Les circulations douces	
Partie 3 : Pouvoir utiliser le vélo à Cergy.....	p.24
A- Les réponses à une tendance générale.....	p.24
1) Objectifs et moyens du PDU	
2) Les actions à envisager à Cergy-Pontoise	
B- Propositions d'aménagement spécifiques à Cergy.....	p.26
1) Promotion du cycle autour du pôle du Grand Centre et du port	
2) Promotion du cycle autour du pôle de l'Axe Majeur	
3) Promotion du cycle autour du pôle récent des Hauts de Cergy	
4) Bilan et impact financier	
Conclusion.....	p.53
Glossaire.....	p.54
Liste des sigles.....	p.55
Bibliographie.....	p.56
Annexes	p.58

Remerciements

- **M.THOMAS Eric**, enseignant et tuteur de mon projet.
- **M.MARTINE Gaëtan**, du Service Transports et Déplacements de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.
- **M.TOULIN**, directeur de l'aménagement du territoire dans la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.
- **M.GASPARI**, directeur adjoint chez *Eurovia* à St Gratien
- **M.PRESSICAUD Nicolas**, du bureau d'études *Cyclomore*.
- L'association *Allez-y à Vélo*.
- **M.REGEREAU Samuel**, étudiant et cycliste.

Introduction

Cergy est aujourd'hui une ville de plus de 55 600 habitants, située au cœur d'une agglomération qui, au fil des années, s'est imposée comme un pôle de premier plan à l'ouest de Paris. Avec 230 hectares d'espaces verts aménagés, un port de plaisance, une base de loisirs, et une université, les Cergyssois disposent d'un cadre de vie et d'un environnement particulier.

Lors de la création de l'agglomération de Cergy-Pontoise, le Syndicat d'Agglomération Nouvelle n'avait pas prévu d'aménagement spécifique pour les vélos. Les cyclistes devaient circuler sur les espaces réservés aux piétons, ce qui a créé des conflits d'usage. L'objectif du Plan Local de Déplacements de Cergy-Pontoise en 2001 était de multiplier par 3 la part modale du vélo dans les déplacements d'ici 2010. Des études de la FUBicy (fédération française des usagers de la bicyclette) ont montré que le vélo était globalement le moyen de transport le moins coûteux et le plus rapide.

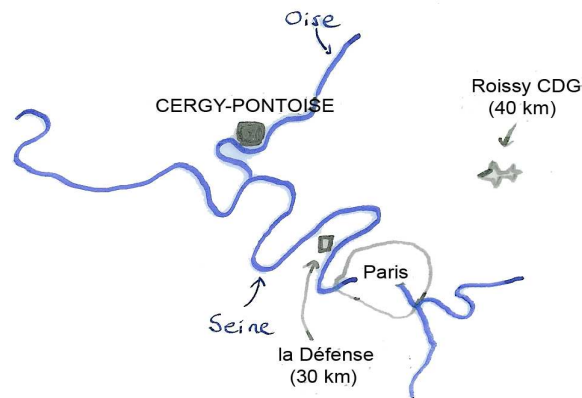
Comment la ville nouvelle a-t-elle intégrer les différents modes de transports dans sa planification urbaine parallèlement à l'émergence de différents pôles ? Pourquoi et comment est-il important de promouvoir le vélo comme mode de transport quotidien dans une agglomération jeune et intéressée par l'environnement et son cadre de vie ? Nous présenterons tout d'abord Cergy-Pontoise puis nous analyserons la configuration des différents pôles de Cergy ainsi que l'organisation des déplacements. Enfin, nous allons étudier les aménagements possibles pour constituer un réseau cyclable complet ainsi que les dispositions encourageant le vélo comme mode de transport.

Partie 1 Présentation historique et géographique de la commune de Cergy

A- Présentation générale de la commune

1) Localisation géographique

Cergy au sein de l'Ile de France



Réalisation inspirée du SDRIF 94

La ville de Cergy est intégrée au Vexin français. Les limites Est et Ouest sont matérialisées par l'Oise et la Seine. Sa localisation au cœur d'une boucle de l'Oise ainsi que le climat du Vexin ont permis le développement d'une nature verdoyante et abondante. La proximité d'autres pôles naturels d'envergure comme le parc naturel régional du Vexin français renforce la dimension verte de la commune.

2) Le département du Val d'Oise

Cergy est devenue la capitale administrative du département. En effet, elle concentre sur son territoire une grande partie des équipements structurants et des administrations : la Préfecture, l'Hôtel du département, la DDE, l'université, etc...

3) L'agglomération de Cergy-Pontoise

La ville nouvelle s'est constituée de manière administrative à travers le SAN (Syndicat d'Agglomération Nouvelle). Depuis le 1er janvier 2003, le transfert des compétences s'est fait au profit de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise. Cette dernière regroupe actuellement les 12 communes de la ville nouvelle.

Le cadre d'action de la Communauté d'agglomération reste large et ses compétences notamment en matière de développement économique, d'aménagement du territoire, et la politique de la ville contribuent au développement de la commune de Cergy. Aujourd'hui, l'agglomération regroupe plus de 178 000 habitants. En 30 ans, Cergy-Pontoise est devenu le premier pôle économique du Nord Ouest de la région parisienne, ses capacités de croissance sont encore importantes. Attachée à préserver ses espaces verts et naturels, la Communauté d'Agglomération a mis en place une politique visant à porter les initiatives concernant le développement touristique et culturel, le paysage et le sport.

Affiches promouvant la culture, l'environnement et le sport



Cergy-Pontoise,
ce sont vos rêves qui nous inspirent.



Cergy-Pontoise,
ce sont vos rêves qui nous inspirent.



Cergy-Pontoise,
ce sont vos rêves qui nous inspirent.



B- De la ville nouvelle à la commune de Cergy

1) Du village de Cergy

Le site initial



Source : Archives E.P.A

Cergy est d'abord un village situé au bord de l'Oise et profitant de la clémence du climat pour développer la culture. En effet, Cergy fut un véritable vignoble. Mais au début du XX^{ème} siècle, la vigne est progressivement remplacée par des cultures maraîchères dans la plaine et les arbres fruitiers sur les coteaux. En 1968, avant la création de la ville nouvelle, le village comptait 2895 habitants.

2) ... à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise

Dans les années 1960, pour faire face au développement rapide de l'agglomération parisienne, on décida de la maîtriser et de l'équilibrer en créant plusieurs villes nouvelles autour de Paris. Au nord de Paris, le choix se porta sur les environs de Pontoise dans une boucle de l'Oise.

Le site en 1996



Source : Archives E.P.A

Décidée dès 1965, l'implantation de la ville nouvelle se fera en plusieurs étapes:

<u>Chronologie institutionnelle</u>	<u>Chronologie morphologique</u>
1964 : Acte de naissance de la ville nouvelle, suite à l'élaboration du premier schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, sur la demande du Général de Gaulle, et sous la responsabilité de Paul Delouvrier, Délégué Général au district de la région parisienne.	
1968 : Constitution d'une Mission d'aménagement, dont le Directeur, Bernard HIRSCH, est nommé par le Premier Ministre Georges Pompidou.	1970 : Préfecture du Val d'Oise Centre Commercial Régional des 3 Fontaines.
16 avril 1969 : Création de l'Établissement public d'aménagement (EPA).	1971 : Installation de la première entreprise (SAGEM) Arrivée des premiers habitants
11 août 1972 : Création officielle de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, comptant quinze communes.	1977 : L'Autoroute A15 est inaugurée.
1971 : Création du Syndicat communautaire d'aménagement (SCA).	1979 : La ligne RER Paris/Cergy-Préfecture est mise en service.
1984 : Le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) remplace le SCA, quatre communes quittent la structure.	1983 : Quartier de Cergy Saint Christophe, gare RER mise en service.
	1989 : Port Cergy, en bord d'Oise, début des travaux.
	1991 : L'Université de Cergy-Pontoise est officiellement créée.
31 décembre 2002 : Fin de la mission et dissolution de l'EPA, suite à l'achèvement de la ville nouvelle.	1994 : Quartier de Cergy le haut, premiers habitants. Mise en service de la gare de Cergy le haut.
1er janvier 2004 : Transformation du SAN en communauté d'agglomération (nouvelle identification Cergy Pontoise Energies Ouest).	

Partie 2 : Les différents pôles de centralité de Cergy

L'objet de cette partie consiste à analyser, dans un premier temps, les différents pôles de Cergy et à s'intéresser plus spécifiquement, dans un deuxième temps, à l'organisation des transports. Le fil conducteur est le même : un problème au niveau de l'offre d'accessibilité en vélo.

A- L'identité multiple de la commune

1) Une ville verte

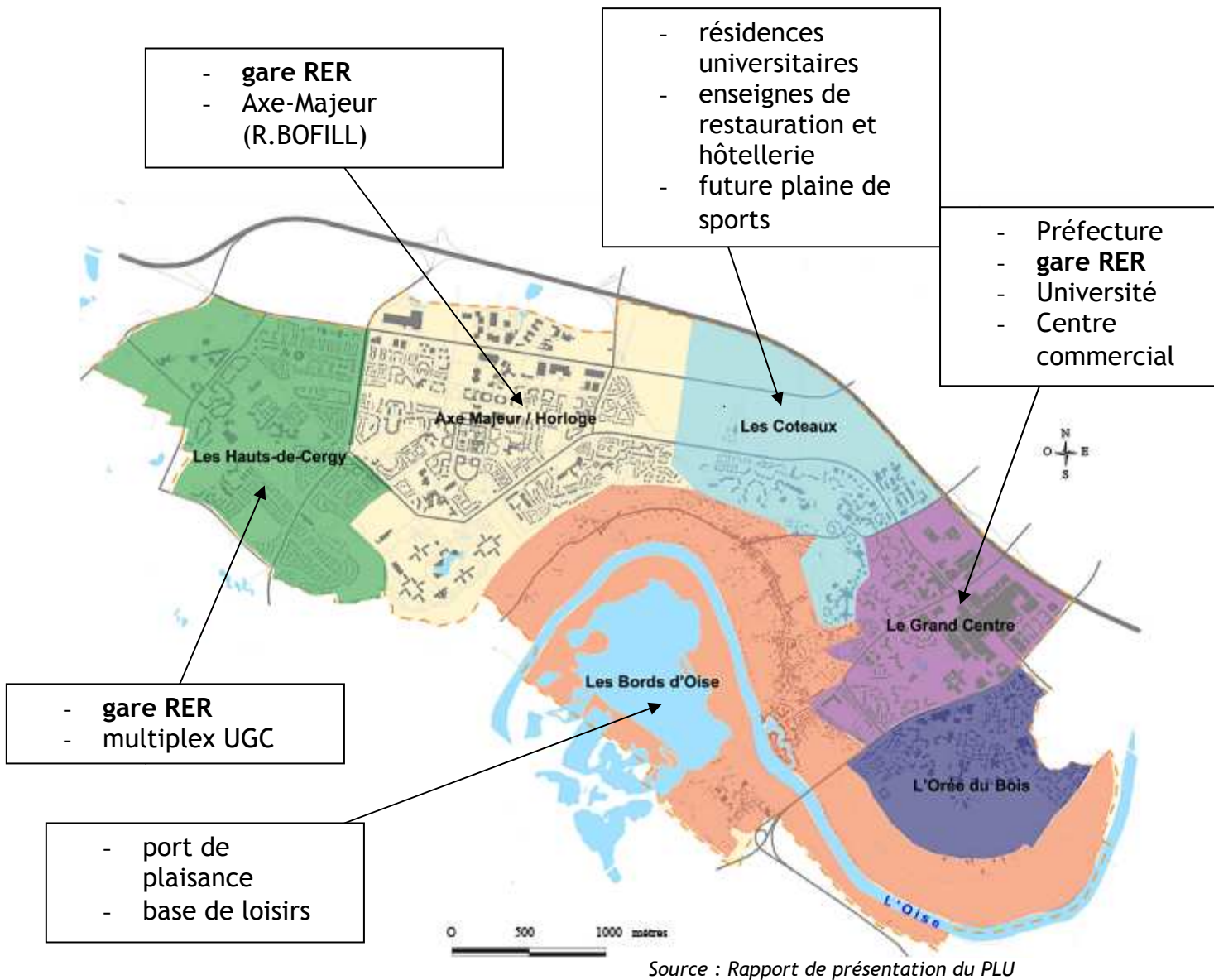
Urbanisation autour de la boucle de l'Oise



Source: E.P.A

Le village de Cergy s'est blotti dans une boucle de l'Oise. Au sud du village, dans la boucle Sud de l'Oise, les étangs de Cergy-Neuville constituent un plan d'eau non aménagé. Dans le cadre de la construction de la ville nouvelle, les étangs sont réaménagés en base de loisirs afin d'offrir aux habitants un lieu en pleine nature de promenade et de loisirs. Aujourd'hui l'Oise et la base de loisirs occupent une place importante dans la ville et forgent son identité de ville verte. Ce sont près de 40 hectares de la surface de la ville qui sont couverts par les cours d'eau.

2) Des quartiers diversifiés faisant ressortir différents pôles



Les différents quartiers et leurs particularités

2.1- Les quartiers Hauts de Cergy et Axe Majeur

Les Hauts de Cergy : c'est le quartier le plus récent de la ville constitué autour de la gare de Cergy le haut. Il contient une part importante de réserves foncières permettant à la ville et à l'agglomération d'envisager et de planifier le développement futur de l'urbanisation . La spécificité de ce pôle sur le domaine « culture-loisir » tient à la présence du Multiplex UGC.

L'Axe Majeur/Horloge : son nom vient de la réalisation par l'architecte Dani Karavan d'une grande œuvre architecturale : l'Axe Majeur, qui nous met en perspective avec la Défense. Ce quartier compte une zone d'activités importante (parc de l'Horloge). Il accueille également l'un des marchés les plus attractifs du Val d'Oise.

➔ 2 pôles organisés autour de **centres secondaires** d'agglomération.

2.2- Le quartier des Coteaux et des Bords d'Oise

Les Coteaux : coupé en 2 par le boulevard de l'Oise, ce quartier rassemble dans une grande proximité la plaine agricole des Linandes (futur espace verts de loisirs) au Nord et de l'habitat au Sud. Il est marqué par quelques grandes enseignes de restauration rapide et d'hôtellerie et la présence de résidences étudiantes. L'offre présente sur le boulevard de l'Oise peut être assimilée à un pôle. Il s'agit d'un linéaire commercial formant un écran vis-à-vis des tissus urbains situés à l'arrière. Les différents problèmes de stationnement et de circulation au sein du quartier peuvent nuire à son développement.

Les Bords d'Oise : quartier résidentiel dans lequel a été réalisé un port de plaisance. Il comporte un espace protégé et conservé qui rappelle aux habitants qu'à l'origine, Cergy était un village rural. Le pôle du port de Cergy se positionne sur un quartier très prisé par les Cergypontains et attractif tant en journée qu'en soirée. Sa position sur les bords de l'Oise et à proximité de la base de loisirs confère à ce secteur une dimension de loisirs et de détente.

➔ 2 pôles spécifiques : le port et le boulevard de l'Oise

2.3- Le quartier du Grand Centre

Le Grand Centre : secteur emblématique qui constitue le centre administratif de l'agglomération. Ce quartier s'organise autour d'une dalle de 18ha et de 6m de hauteur. Elle concentre sur un espace relativement large :

- le plus grand pôle commercial de l'agglomération : les 3 Fontaines.
- un pôle de bureaux.
- l'Université de Cergy-Pontoise (près de 22 000 étudiants).
- des équipements publics dont la préfecture du Val d'Oise.
- des équipements culturels dont la bibliothèque, le théâtre, etc...

La dalle est directement reliée à la gare RER A de Cergy-Préfecture ainsi qu'à l'Université de Cergy-Pontoise et au parc de la Préfecture. Ce quartier assure un rôle de centralité à l'échelle de la ville et de l'agglomération.

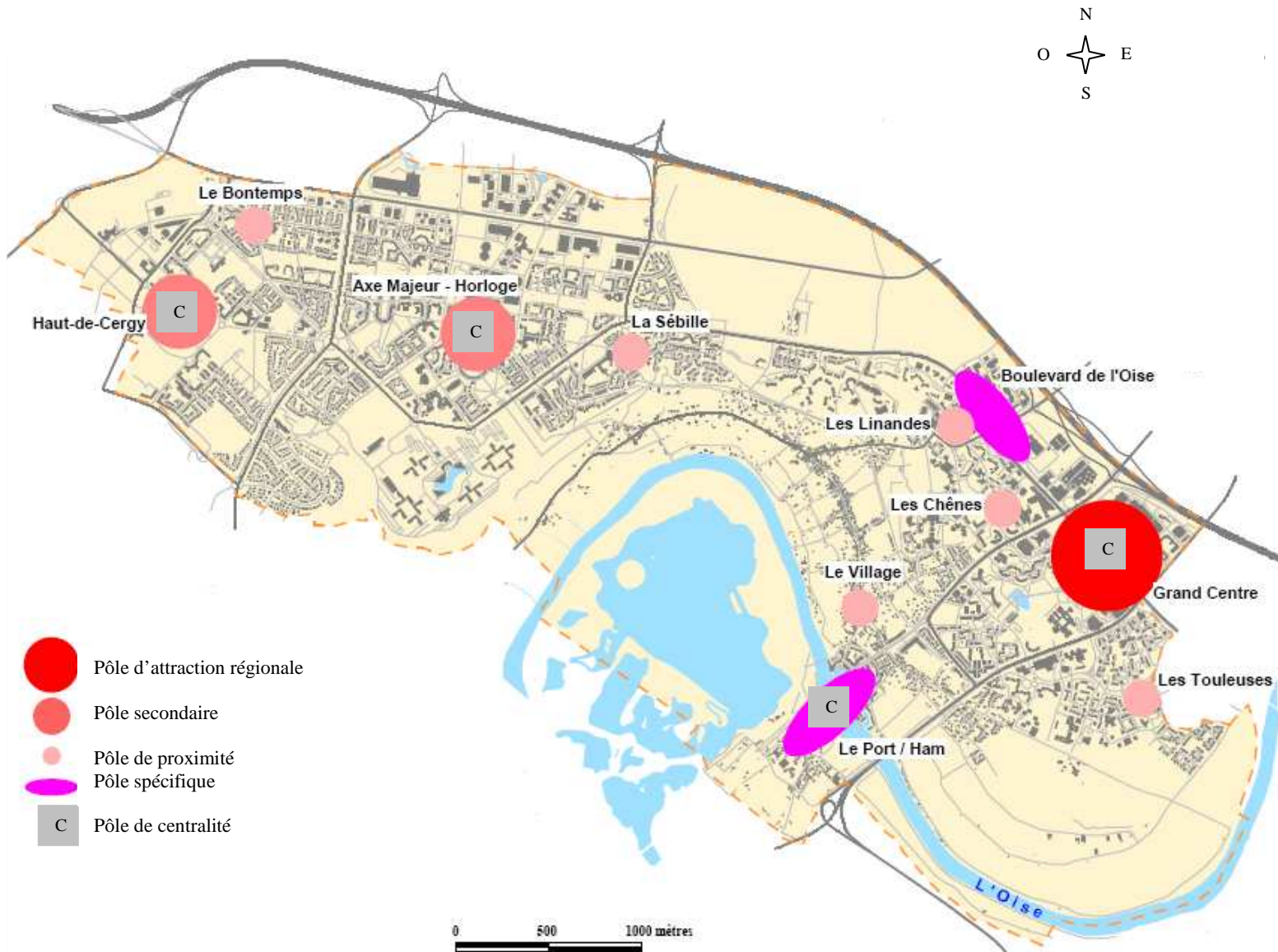
➔ un **pôle d'attraction régionale** : il s'agit d'un pôle inséré dans le tissu urbain qui bénéficie d'une bonne desserte routière (A15), en transports en commun (RER A) ainsi que pour les piétons. L'enjeu de l'accessibilité, non seulement pour le centre commercial Les 3 Fontaines mais également pour l'ensemble du centre de Cergy est un enjeu majeur pour ce site.

Perspectives et enjeux :

De nombreux pôles souffrent de difficulté d'accessibilité et nécessitent une amélioration de leur insertion urbaine et des traitements de leurs abords. Par ailleurs, la pérennité du développement commercial est intimement liée aux problématiques d'accessibilité et de stationnement. Il faudrait :

- renforcer l'accès au pôle spécifique du Port en lien avec la base de loisirs.
- assurer une meilleure accessibilité au pôle du Grand Centre.
- améliorer la connexion entre le boulevard de l'Oise et le pôle du Grand Centre.

Les pôles existants à Cergy



Source : Rapport de présentation PLU

B- L'organisation des déplacements de Cergy-Pontoise

1) Rappel des grands objectifs du PDU d'Ile de France

- intégrer un volet déplacement.
- mettre davantage en cohérence la localisation des projets d'aménagement (industriel, tertiaire, commercial, résidentiel) avec leur desserte.
- systématiser une procédure de type « étude d'impact » pour les grands projets publics.
- **élaborer un plan de gestion des déplacements avant toute implantation d'un pôle générateur de trafic.**
- identifier les circulations douces à favoriser et pouvant susciter éventuellement l'instauration d'emplacements réservés ou **justifier le réaménagement de voiries existantes.**

Ces objectifs sont intégrés soit lors de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, soit lors de la conception des projets d'aménagement.

Le PLU et en particulier le PADD doit prendre en compte les éléments suivants :

- garantir les déplacements et la mobilité des personnes et des marchandises.
- organiser le stationnement.
- réguler le trafic.

L'ambition du PDU est de mailler le territoire d'un réseau de pôles structurants. Trois pôles ont été identifiés sur Cergy : Grand Centre, Axe Majeur/Horloge et les Hauts de Cergy.

Le SAN a élaboré en 1999 un plan de déplacements urbains s'inscrivant dans le cadre du PDU régional. Ce document fixait un certain nombre d'objectifs à atteindre sur 5 ans visant notamment à réduire le trafic automobile et à favoriser l'utilisation des transports en communs, des vélos et de la marche à pied.

2) Donnée générale sur les déplacements

2.1- La voiture : une place prépondérante

La voiture occupe une place particulièrement importante dans les déplacements des Cergyssois. La présence de 3 gares RER sur le territoire communal, le réseau important de bus n'a pas empêché l'augmentation de son utilisation ces dernières années. Les données issues du diagnostic du PDU de l'agglomération de Cergy-Pontoise de 1999 traduisent ce phénomène :

- 640 000 déplacements par jour sur l'agglomération dont $\frac{3}{4}$ sont des déplacements motorisés et $\frac{1}{4}$ sont des déplacements à pied.
- une augmentation de 10% des déplacements motorisés entre 1991 et 1999.
- 65% des déplacements vers l'extérieur de l'agglomération sont motorisés.

Cette prépondérance des déplacements motorisés s'explique par :

- un réseau de voirie de bonne qualité et attractif :
 - o des boulevards surdimensionnés comme le boulevard de l'Oise
 - o un maillage secondaire important
 - o la présence sur le territoire de l'agglomération de 5 échangeurs complets et 3 diffuseurs sur l'A15
- de grandes facilités de stationnement notamment sur le lieu de travail.
- la faiblesse de l'offre de transports publics pour certaines dessertes et à certaines heures.

2.2- Modes de déplacement selon l'âge

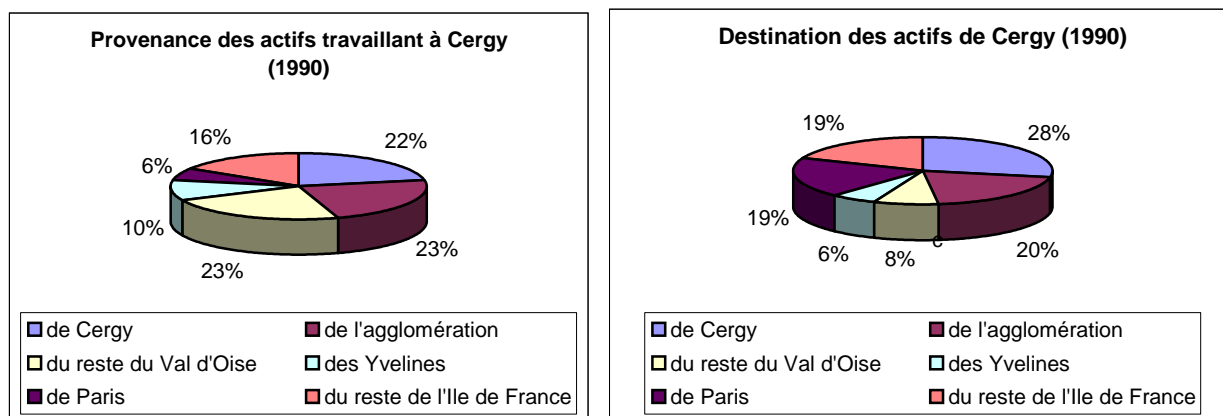
L'analyse des modes de déplacements par catégorie d'âge permet d'observer quelques grandes tendances sur l'agglomération :

- les 6 à 14 ans : à pied.
- les 15 à 24 ans : en transports en commun.
- les 25 à 59 ans : en voiture.
- les 60 ans et plus : reviennent à la marche et utilisent plus la voiture au détriment des transports en commun.

Les transport en commun sont utilisés principalement par la population jeune de l'agglomération, la population âgée ayant tendance à rester dans son quartier et s'y déplacer à pied, ou utiliser la voiture pour en sortir.

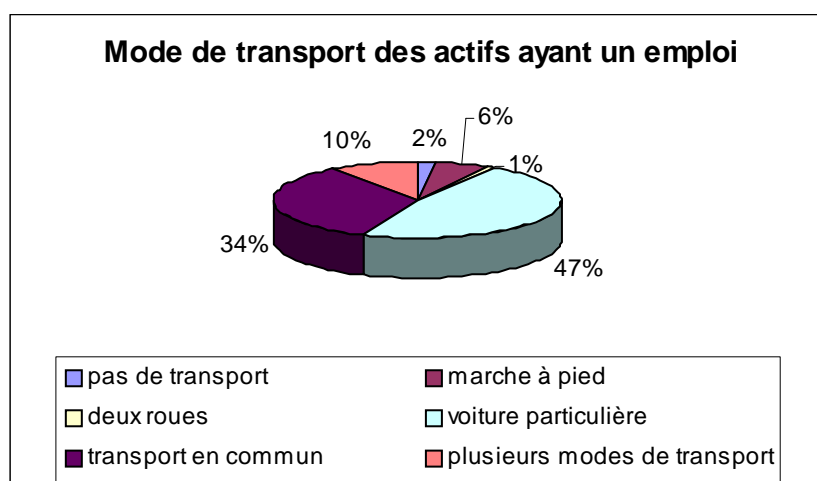
2.3- Une population active relativement mobile

En 1990, seuls 28% des actifs de Cergy travaillent à Cergy. Près de la moitié des actifs travaillent en dehors du département. Ces chiffres s'expliquent à la fois par le fait que de nombreux Cergyssois travaillent dans le bassin emploi, c'est-à-dire l'agglomération de Cergy-Pontoise et ses environs, mais aussi par le poids très important que continuent de représenter les pôles d'emplois de Paris et la Défense au niveau du quart nord-ouest de la région.

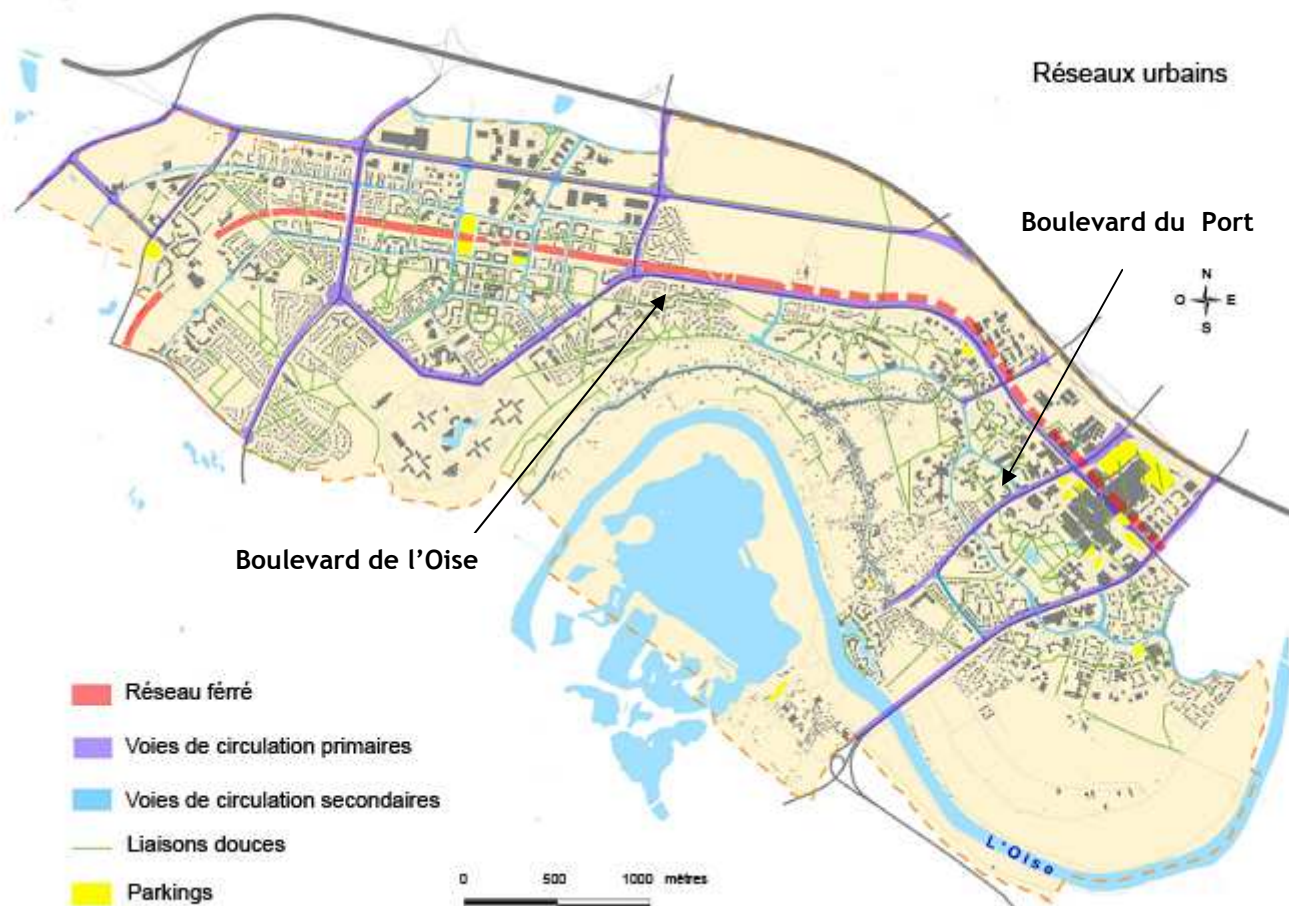


A l'inverse, les actifs travaillant à Cergy sont très majoritairement originaires de l'agglomération ou du reste du Val d'Oise.

Données : de plus on observe qu'en 1999 la majorité des habitants de Cergy (47%) se déplacent en voiture particulière pour aller à leur travail.



Source : Rapport de présentation PLU



Source : Rapport de présentation PLU

3) Un réseau routier structuré

Le réseau routier à l'intérieur de la commune s'organise autour de boulevards structurants :

- boulevard de l'Oise : il traverse l'ensemble de la commune et relie tous les quartiers d'Est en Ouest.
- boulevard du Port : il dessert aujourd'hui le centre depuis la A15 et se termine au niveau du Port.

4) Les transports en commun : un accès RER efficace

- Le réseau RER : la commune de Cergy est bien desservie par les grandes infrastructures de transport en commun. Elle dispose de 3 gares du RER A sur son territoire. Chaque jour, 47000 voyageurs transitent sur le réseau de l'agglomération (34000 sur le RER A dont la moitié à partir de la gare de Cergy-Préfecture). Les voyageurs proviennent à 70% de l'agglomération nouvelle et à 30% de communes extérieures. 60% des déplacements concernent des déplacements domicile-travail.
- le réseau bus : 54000 trajets par le biais du réseau de la STIVO, dont 38000 déplacements purement internes à l'agglomération.

5) Les circulations douces

5.1- Le vélo : un mode de transport délaissé en Ile-de-France...

Les données suivantes sont extraites du rapport du PDUIF :

- 4 % seulement des Franciliens déclarent se servir du vélo pour leur déplacements et pourtant près d'un déplacement sur deux porte sur une distance courte, inférieure à 3 km.
- 14 % des automobilistes sont des cyclistes refoulés. Un automobiliste sur cinq accepterait, s'il le pouvait, de laisser sa voiture pour utiliser plus souvent le vélo.
- en 15 ans, le nombre de déplacements en vélo en Île-de-France a baissé de 50 %. Cette baisse peut s'expliquer par un manque, voire une perte de continuité des pistes cyclables, des contraintes grandissantes pour la pratique du vélo en ville.

Cependant depuis 1995, la tendance semble changer favorablement. Sur les quatre dernières années, le vélo, en part modale (c'est-à-dire hors piéton) est passé de 1,3 à 1,7 % sur la Région Île-de France. Toutes les gares de RER et une grande partie des gares SNCF sont aujourd'hui équipées en places de stationnement pour les vélos. Plus de neuf Français sur dix souhaitent la création d'aménagements cyclables.

Le frein principal à la pratique du vélo est la sécurité : 25 % des Français avouent avoir peur de se faire renverser, 23 % déplorent l'absence de pistes cyclables, 30 % des personnes redoutent la cohabitation avec les voitures. Un petit nombre cite, comme difficulté, la peur de se faire voler le vélo.

5.2- Le vélo dans l'agglomération de Cergy-Pontoise

Au sein de l'agglomération, près de 76 km d'itinéraires cyclables sont proposés :

- un très petit nombre de pistes cyclables : 7,3 km (voie réservée aux vélos hors chaussée)
- 21 km de bandes cyclables partielles le long des axes importants (boulevard de l'Oise...).
- un nombre relativement important de cheminements mixtes vélo/piéton : 38,6 km.

Un projet de schéma directeur vélo a été étudié en 2002. On constate que la ville possède un faible réseau permettant la circulation des cyclistes. Pourtant, le taux de possession de bicyclettes est élevé : 1,7 par ménage. La pratique est faible alors que ce mode de déplacement paraît adapté aux déplacements dans les différentes villes de l'agglomération. Il manque une lisibilité et une cohérence dans les aménagements ce qui peut en partie expliquer que le vélo ne représente que 0,8% des déplacements (d'après le rapport de présentation du PLU). Cependant, le taux est 2 fois plus important pour les élèves des établissements scolaires mais de grandes disparités selon les établissements.

Il n'y a pas de rejet systématique mais plutôt des conditions à remplir pour qu'il soit utilisé ce qui constitue une problématique importante.

5.2.1- L'avis d'un expert de *Cyclomore*

Basé à Cergy-Pontoise, M.PRESSICAUD Nicolas, du bureau d'études *Cyclomore*, a eu l'occasion d'étudier le réseau cyclable de cette agglomération. Son constat est clair : l'ensemble est très hétérogène et souvent de qualité médiocre. La majeure partie des bandes cyclables réalisées n'apporte pas le niveau de sécurité nécessaire. Voici son témoignage :

L'objet de son étude :

« J'ai participé à une étude d'expertise du réseau cyclable existant : il s'agissait de pointer ce qui méritait une intervention. Quelques mois après, j'ai réalisé une étude "d'inspection" du jalonnement cyclable de Cergy-Pontoise en vue de pointer les erreurs directionnelles, manques... Dans les 2 cas, le commanditaire était le SAN de Cergy-Pontoise - service voirie. Ces 2 prestations datent de 1999 - 2000.

Malgré des contacts épisodiques et des suggestions de prestations, je n'ai jamais eu l'occasion de travailler de nouveau sur le territoire de Cergy-Pontoise : il m'a semblé qu'il y avait un manque manifeste de volonté politique d'agir pour développer l'usage du vélo. »

Le niveau de sécurité et le réseau cyclable :

« Le principe d'une ville cyclable est que la personne à vélo se sente en sécurité partout où elle circule, ceci étant notamment valable pour les

cyclistes auxquels on pense le plus en matière de sécurité : les 8 - 12 ans. A Cergy-Pontoise ce n'est donc pas tant que le niveau de sécurité du réseau cyclable soit insuffisant, c'est plutôt que le réseau cyclable est insuffisant. Par ailleurs, en France, en matière d'aménagements cyclables le problème est qu'on a un peu d'expérience. On ne maîtrise pas la psychologie du cycliste tant qu'on n'est pas soi-même cycliste habituel ou qu'on n'a pas vu à quoi ressemble une ville cyclable, qu'elle soit néerlandaise, belge, allemande ou suisse.

On en est encore aujourd'hui à avoir, en France, presque tous les bureaux d'études et les agences d'architectes-urbanistes qui ne savent pas prendre en compte correctement le vélo dans la voirie et conçoivent des solutions inadaptées, faute des compétences que je viens d'évoquer. Un signe : la solution favorite des prestataires qui n'y connaissent rien est la "piste cyclable bidirectionnelle" sur un côté de la chaussée. Ils ignorent que le vélo est un véhicule et que sa place logique est de circuler de chaque côté de la voie, entre les véhicules motorisés et les piétons. »

Des exemples à suivre :

« Pour Cergy-Pontoise, il y aurait énormément à reprendre dans l'existant et plus encore à compléter. Pour vous en convaincre : faire un saut, pour visiter à vélo, des villes cyclables à moins de 2 h 30 de Paris, par exemple Courtrai ou Gand (à 35 km de Lille). On peut aussi regarder la situation des Pays-Bas : toute voie connaissant un trafic d'au moins 3500 véhicules / jour est appelé à recevoir des aménagements cyclables. En 1992, on y recense, 5 500 km de pistes cyclables pour 1 306 km de bandes cyclables, soit respectivement 81 et 19 % du réseau. »

Piste ou bande cyclable?

« Le problème est qu'en France on assimile presque toujours "bande cyclable" à "délimitation à la résine sur la chaussée". Dans ce cas, c'est effectivement sans doute 100 fois moins cher que des pistes cyclables. Or, de "vraies" bandes cyclables correspondent à des revêtements spécifiques sur la chaussée, généralement en enrobé ou pavés de couleur rouge, d'après ce qu'on voit à l'étranger. Le marquage ne vient qu'en supplément. Certaines communes françaises ont toutefois la bêtise de traiter des "pistes" cyclables de la même manière que des bandes cyclables : par des traits de peinture blanche sur des trottoirs larges. Ce n'est pas sérieux... mais très économique ! »

M.PRESSICAUD

5.2.2- L'avis d'une association

Depuis 1989, l'association Allez-y à vélo défend le vélo comme moyen de transport dans l'agglomération nouvelle de Cergy-Pontoise. Voici son témoignage :

Le réseau cyclable aujourd'hui

« Depuis 1994, le SAN et la communauté d'agglomération ne manquent pas une occasion de communiquer dans la presse institutionnelle et dans les médias sur les 64 km de pistes cyclables et sur l'étude d'un schéma directeur concernant les déplacements doux. Ce kilométrage est ridicule pour une ville de la taille de Cergy-Pontoise! Ces dites pistes sont de simples bandes vertes marquées sur la chaussée des boulevards à grande circulation (comme le boulevard de l'Oise) et les grands ronds-points. Evidemment leur coût est très modique, mais la sécurité des cyclistes est à l'avenant. »

Les actions

« Les ronds-points ont fleuri dans toute l'agglomération. Des routes, des rues ainsi que des parkings auto ont été aménagés pour la circulation automobile. Tout cela coûte très cher, comparé à la création d'une piste cyclable ou d'un parking à vélos.

Par ailleurs, la loi sur l'Air n'est pas respectée dans l'agglomération car elle oblige l'aménagement d'itinéraires cyclables lors des réalisations ou des rénovations des voies urbaines. »

Leur participation

« Les élus en charge des transports n'invitent les associations que pour leur faire part de leurs décisions. Ils ne les associent pas à la programmation des travaux de voirie ni à la réflexion en amont. Qui plus est, ils ne répondent pas aux cyclistes qui déplorent le vol de leur bicyclette et ne prennent pas la peine de faire enlever les épaves de vélos, pourtant signalées par des membres de notre association et par des utilisateurs.

Le vélo ne deviendra un vrai moyen de transport que s'il y a une volonté politique de transformer la ville pour rendre les déplacements et les stationnements des vélos sûrs. »

5.2.3- L'avis d'un cycliste

Voici le témoignage de Samuel, étudiant et cycliste à Cergy :

Le réseau cyclable de Cergy-Pontoise

« Il est médiocre ! Il y a beaucoup de trafic et très peu de pistes cyclables donc circuler entre bus et voitures devient dangereux. Une partie du boulevard de l'Oise est correctement aménagée (du côté du de l'Axe Majeur-Horloge). Pour atteindre le Grand Centre, je préfère emprunter le trottoir, c'est dommage. On a l'impression que l'ensemble a été aménagé par rapport aux automobilistes uniquement. Chose qu'il ne faut pas oublier : le vol. Je me suis fait volé déjà une fois. Sinon, c'est agréable de faire du vélo dans la base de loisirs. »

Le sentiment d'insécurité

« Les gens conduisent n'importe comment en région parisienne ! Les automobilistes n'ont pas conscience des cyclistes. Peut être qu'à Cergy, des pistes assez larges seraient adaptées. »

Et ailleurs...

« Je viens de Bretagne, j'ai fait une partie de mes études à Rennes. Là-bas, c'est totalement différent. Il y a beaucoup plus de pistes et beaucoup plus d'usagers. Je ne sais pas lequel est la cause de l'autre mais c'est plus agréable de se déplacer à Rennes en vélo car les infrastructures sont beaucoup plus nombreuses. »

Perspectives et enjeux :

Les réseaux de transports sont abondants et multimodaux : RER, réseau routier, cheminements piétons. Cependant, il faudrait :

- poursuivre le maillage de la commune en matière de pistes cyclables.
- favoriser l'utilisation du vélo, notamment pour les scolaires, les actifs et les étudiants.
- réguler le trafic automobile sur les grands boulevards (tel que le boulevard de l'Oise).

Partie 3 : Propositions d'aménagements

L'évolution des modes de déplacements observée au travers des enquêtes successives sur la mobilité dans les agglomérations françaises indique une diminution de la part des modes doux, c'est-à-dire de la marche et du vélo. Parmi les facteurs explicatifs de cette "désaffection" pour les modes doux figurent l'absence de réseaux cyclables solide. Or, de nombreuses études et enquêtes montrent que les aspirations des citoyens sont très différentes des pratiques de la ville d'aujourd'hui.

A- Les réponses à une tendance générale

1) Objectifs et moyens du PDU

Les objectifs du PDU d'Île-de-France sont de multiplier par 2 le nombre de déplacements à vélo. Les moyens recommandés par le PDU sont :

- les aménagements cyclables sur la voirie.
- l'aménagement du stationnement pour les vélos.
- mettre en place un maillage continu d'itinéraires vélos composé d'une part d'un réseau principal.
- assurer une sécurité et un confort satisfaisants des déplacements à bicyclette.
- l'information et la communication : imposer petit à petit une culture vélo en Île-de- France.

2) Les actions à envisager à Cergy-Pontoise

2.1- Information

- prévoir des opérations de promotion pour soutenir le développement de l'utilisation du réseau principal vélos et le respect des deux roues (actions d'information auprès des lieux d'emploi, d'habitat, des parcs de rabattement voiture particulière).
- mettre en oeuvre des actions de sensibilisation: diagnostic sécurité routière aux abords des établissements scolaires.
- créer un centre local de ressources d'informations et de documentation sur les aménagements cyclables et la sécurité des piétons utilisateurs de deux-roues.

2.2- Autour des gares

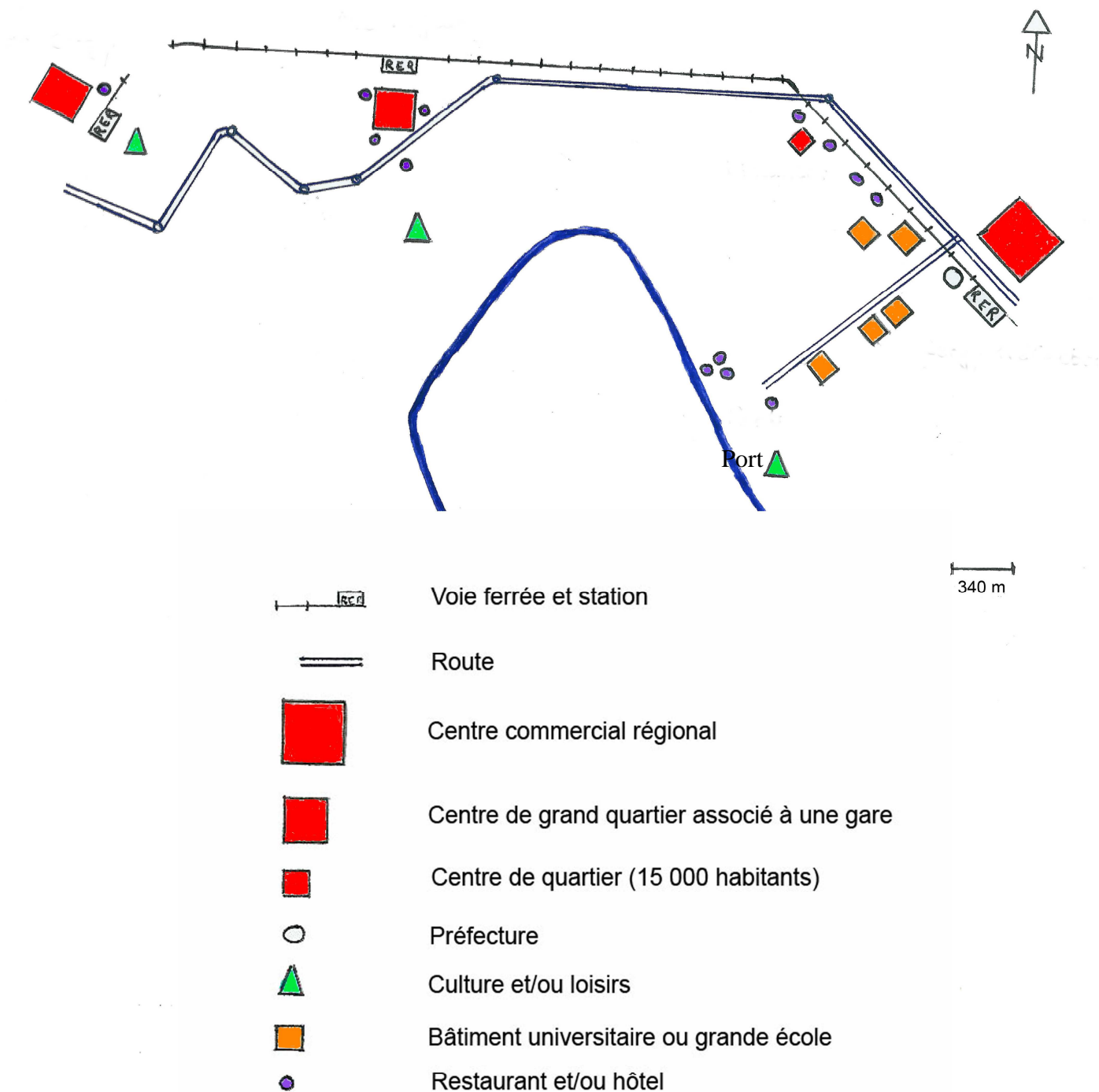
- renforcer l'information dans et autour des gares (jalonnement des itinéraires vélos vers les arrêts de transport public...).
- mettre en place, dans un rayon de trois kilomètres autour des gares SNCF ou RER, un réseau cyclable convergeant vers celles-ci.
- mettre à disposition des cyclistes des stationnements nombreux et sécurisés dans les pôles d'échanges, pour faciliter le passage du vélo au bus, au RER ou au train.
- développer les services aux cyclistes pour la protection contre le vol (gardiennage location de vélos, petit entretien...).
- proposer des tarifications adaptées (billet combiné bus/parc vélo gardé comme à Strasbourg, tarif réduit de location de vélo sur présentation d'un billet de train comme à Montpellier).
- donner la possibilité d'embarquer son vélo à bord des transports.

2.3- Opérations diverses

- concevoir des rabattements cyclables sur les collèges depuis la commune d'implantation de l'établissement.
- prévoir un local vélo systématiquement dans les nouveaux locaux d'habitation ou d'activité.
- munir un local vélo dans tous les logements collectifs qui n'en ont pas.

B- Propositions d'aménagement spécifiques à Cergy

Un itinéraire reliant les différents pôles de centralité



Comme dans d'autres villes, le vélo peut devenir un vrai mode de déplacement au sein de Cergy-Pontoise. Pour cela, le PDU veut développer le réseau cyclable, avec des itinéraires aménagés pour assurer la sécurité des cyclistes.

La définition des réseaux peut se faire **itinéraire par itinéraire** : définir préalablement la vocation de l'itinéraire, **relier les pôles générateurs** de déplacements, les points remarquables.

À compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

Le partage de l'espace public peut de plusieurs manières selon le contexte l'environnement. Ainsi plusieurs types d'aménagement existent :

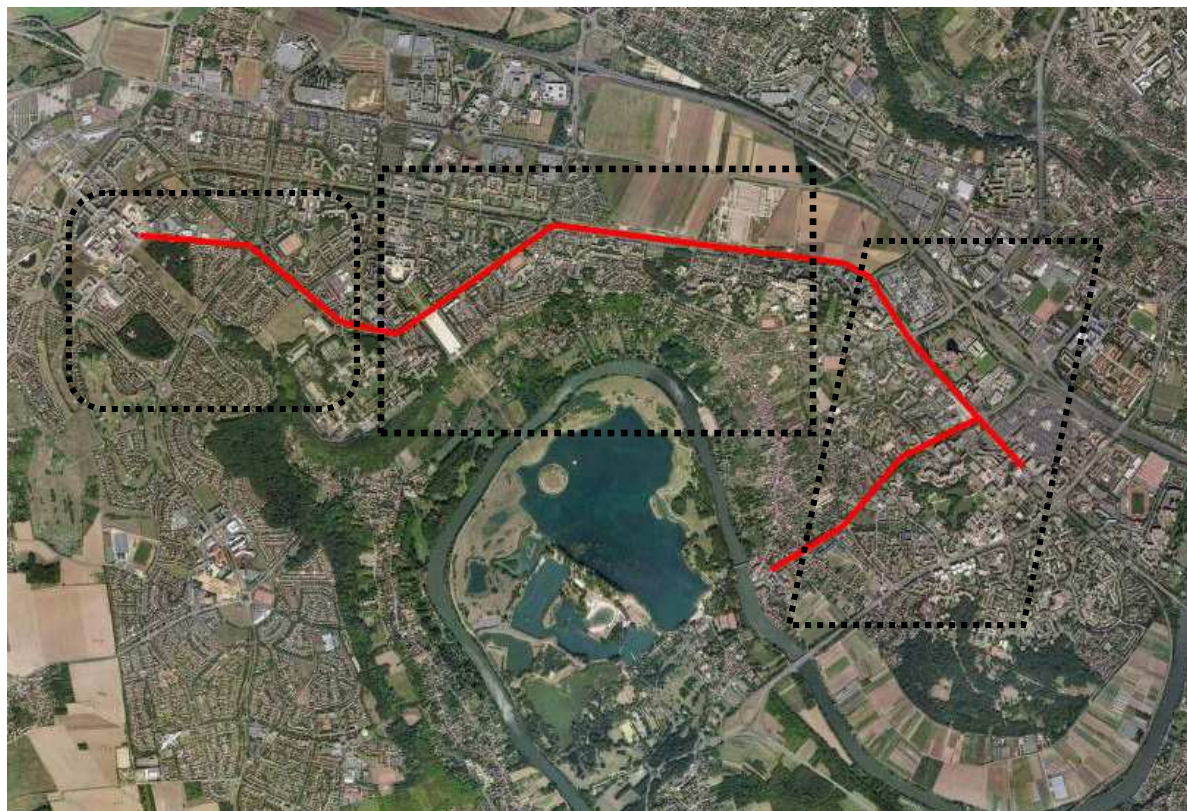
- la cohabitation vélos/bus.
- la piste cyclable sandwich (piste cyclable séparée du trafic par des zébras ou par les voitures en stationnement).
- la piste sur trottoir.
- la bande cyclable.
- la piste cyclable en site propre.

Les différents types d'aménagements cyclables

	Voie verte et véloroute	Piste cyclable	Bande cyclable
Largeur	5 mètres	piste unidirectionnelle peu fréquentée : 1,50 mètres bidirectionnelle : 3 mètres	1,50 mètres
Direction	bidirectionnelle	bi ou unidirectionnelle	unidirectionnelle
Séparation de la chaussée		physiquement séparée de la circulation motorisée	séparée par une ligne blanche (dis)continue
Type d'usager	tourisme, loisir, quotidien, familial	publique scolaire, jeune, familial	adulte expérimenté
Vitesse de circulation		voies où 85 % des usagers roulent à 70 km/h	voies où 85 % des usagers roulent à moins de 50 km/h
densité du trafic		trafic dense	trafic faible

L'objet de cette partie, une fois que l'itinéraire a été déterminé, est de le diviser en différentes sections afin de réaliser des aménagements cyclables convenables.

Les différentes sections de l'itinéraire



Section n° 3 :
De l'Axe Majeur
aux Hauts de
Cergy (RER)

Section n° 2 :
Des Linandes à
l'Axe Majeur

Section n° 1 :
- De la gare RER à
l'Université
- De l'Université au Port
- De l'Université aux
Linandes

1) Promotion du cycle autour du pôle du Grand Centre et du port

Section n° 1 : une zone de forte densité



forte densité

Cergy Grand Centre RER (1) / Université (2) / Port Cergy (3) / Linandes (4)

La gare RER Grand Centre



L'Université



Le port de Cergy



Source : Personnelle

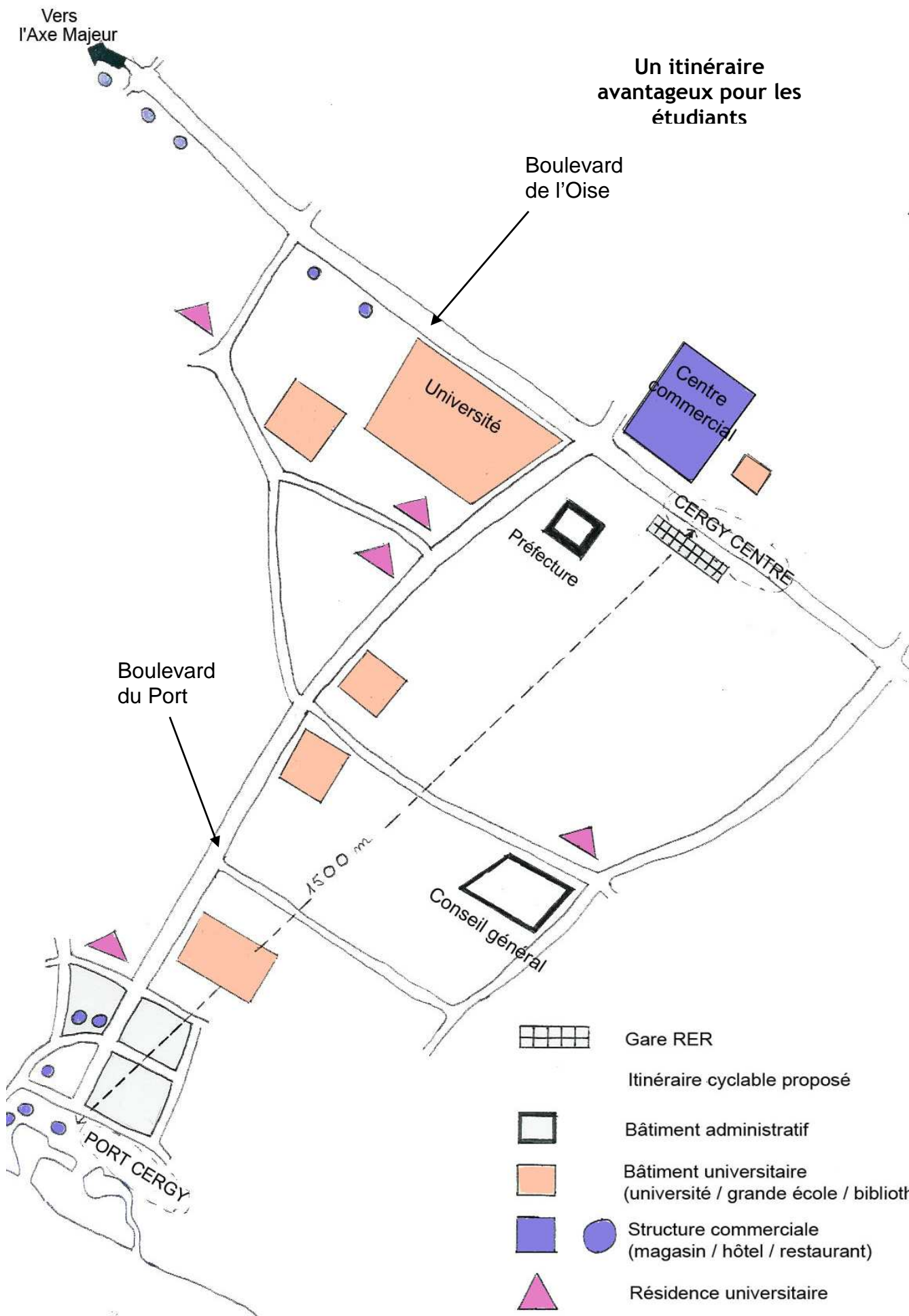
Vers
l'Axe Majeur

Un itinéraire avantageux pour les étudiants

Boulevard
de l'Oise

↑
N

Boulevard
du Port



Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Point A : Gare RER Cergy Grand Centre

D'après le rapport de présentation du PLU, 34000 voyageurs transitent chaque jour sur le réseau RER dont la moitié à la gare de Cergy Centre. Les voyageurs proviennent à 70% de l'agglomération nouvelle. 60% des déplacements concernent des déplacements domicile-travail.

Enjeu : L'objectif est de favoriser la combinaison vélo et transport en commun en proposant aux usagers un ensemble de services pratiques notamment pour les actifs et les étudiants.

Hypothèse 1 : mettre en place un service de gardiennage

Il convient pour les personnes qui veulent utiliser leur vélo personnel (1,7 vélo/ménage à Cergy en 2003). La communauté d'agglomération a déjà travaillé sur ce service sur son territoire en 2003 dans les gares RER des Hauts de Cergy et de Cergy Grand Centre. Neuf mois plus tard, faute de rentabilité, elle ont été fermées (accueil en moyenne de 45 à 60 bicyclettes par semaine). L'échec de cette initiative est surtout due au manque de lisibilité et de cohérence dans les aménagements cyclables, qu'il convient de traiter en priorité (ce qui peut en partie expliquer que le vélo ne représente que 0,8% des déplacements).

Passer de l'échec à la réussite pour le service gardiennage



Hypothèse 2 : mettre en place un point de location de vélos

La mise en location de vélos plus particulièrement dans les centres-ville et près des axes principaux peut inciter des automobilistes à laisser leurs voitures au profit de leurs vélos. En effet, mettre à disposition des vélos pour la journée, la semaine ou le mois, le rend plus facile d'accès. Depuis la fin des années 1990 et début des années 2000, plusieurs villes ont mis à disposition de leurs habitants des vélos en location ou en prêt.

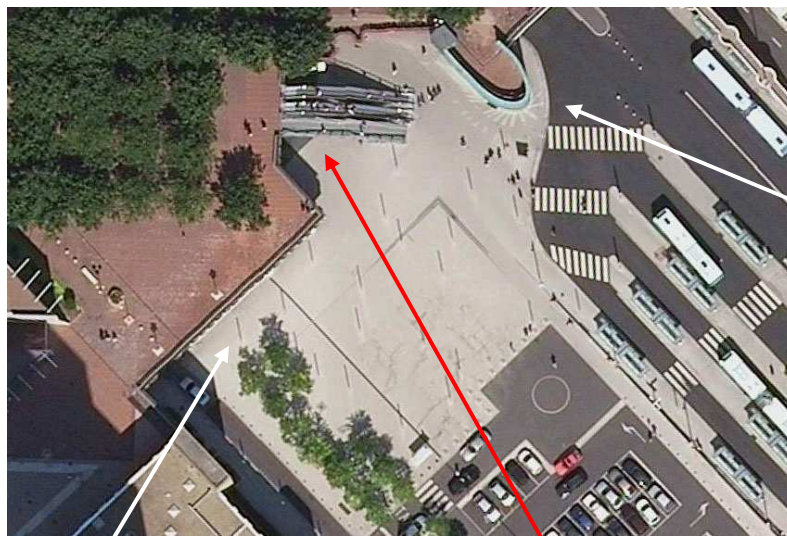
L'idée serait de répartir des points de location sur le territoire communal, dont un est situé au pôle d'échange de la gare proposant au départ 50 vélos de ville.

→ Conclusion : service combiné gardiennage/vélo qui comprend 3 offres:

- la location de longue durée qui fidélise l'utilisateur et génère par conséquent un impact environnemental (pour les étudiants).
- le gardiennage de vélos (pour les actifs)
- la location de courte durée concernant surtout les trajets utilitaires (clientèle de loisir).

Pour cela, on peut imaginer le point de location vélo situé sur le parvis de la gare RER.

L'ensemble des services proposés à la gare RER



Point accueil,
vente et
information

Service gardiennage
déjà présent

Point location

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Point A : Gare RER Cergy Grand Centre

L'emplacement possible pour les vélos de location



Pour retirer un vélo de location, il faudra passer par un point d'accueil, qui sera aussi le centre d'information et d'adhésion au service de location longue durée.

Tarification possible pour la location inspirée du modèle de villes telle que Metz, Grenoble ou Amiens : (recettes de fonctionnement)

1h	→ 1,50 €
½ journée	→ 3,50 €
1 journée	→ 6 €
1 semaine	→ 15 €
1 mois (- 50% étudiants, chômeurs)	→ 25 €
1 an (-50% étudiants, chômeurs)	→ 100 €

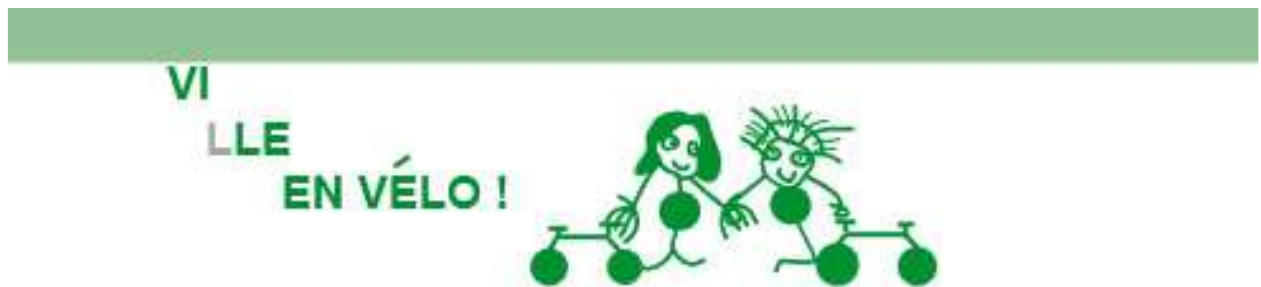
Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Point A : Gare RER Cergy Grand Centre

Un emplacement idéal pour l'information et l'adhésion aux différents services



Des affiches de campagne de publicité à prévoir !



Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Etape A : de la gare à l'Université

Un exemple de partage de la voirie



Il y a toujours débat concernant les rétrécissement de la chaussée au détriment d'une bande lorsque on parle de sécurité. Trop souvent, ce type d'aménagement ne tient pas compte des besoins des usagers à vélo. Dans cette zone à trafic dense, la piste serait mieux adaptée.

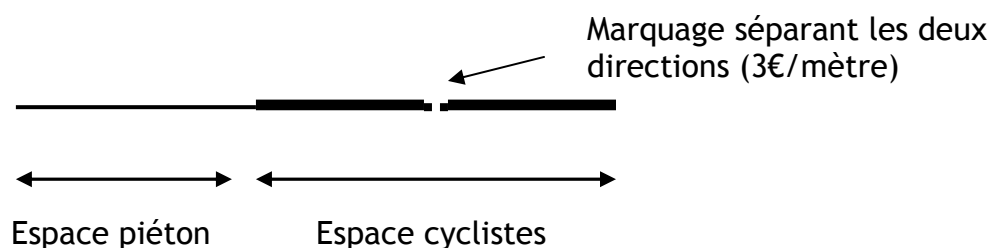
L'aménagement : sur cette voie, on pourrait prévoir une **piste bidirectionnelle** au niveau du trottoir qui est relativement large situé sur le côté gauche de la photo. Par ailleurs, cet emplacement est plus adapté en raison de la densité et des nombreux équipements présents de ce côté de la voirie. La piste cyclable a pour principal avantage d'être matériellement isolée des voies de circulation des véhicules. Au niveau des intersections, ces pistes cyclables auront un comportement calqué sur celui des piétons. L'idéal pour la piste cyclable est une largeur de 1,5 m avec marquage, pour intégrer la topographie.

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

La séparation de l'espace réservé aux **cyclistes** et celui réservé aux **piétons** :

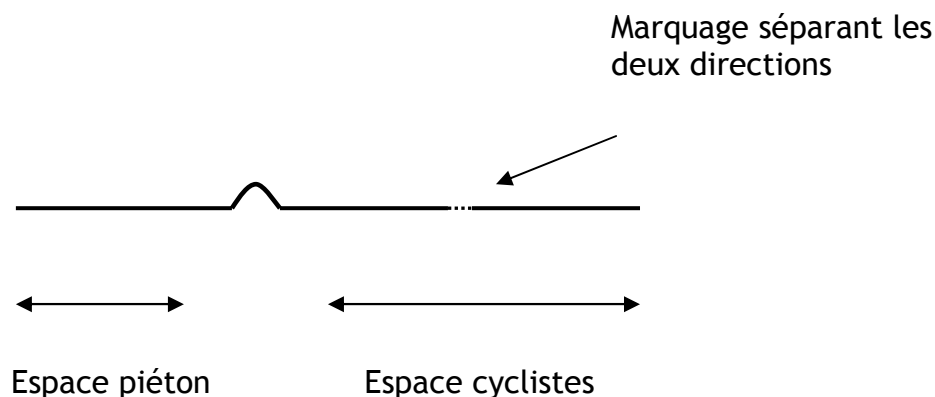
Hypothèse 1 :

La séparation peut se faire par un trottoir surélevé (4 cm).



Hypothèse 2 :

Elle peut être limitée à une bordure surélevée s'opposant aux franchissements volontaires. Cette dernière solution semble plus difficile à adopter car elle peut représenter une contrainte pour les poussettes ou les fauteuils roulants.



Les informations techniques et financières ont été fournies par M.GASPARI, directeur adjoint au sein de l'agence Eurovia (travaux publics) située à Saint Gratien (Val d'Oise). Les coûts incluent la prestation de la pose du matériel.

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Le type d'enrobage :

Enjeu : assurer une homogénéité avec les pistes cyclables déjà existantes au sein de l'agglomération.

Hypothèse 1 :

Béton bitumineux noir (13€/m² avec une épaisseur moyenne de 4 cm)

Piste cyclable à Vauréal (agglomération)



Hypothèse 2 :

Béton bitumineux rouge (20€/m² avec une épaisseur moyenne de 4 cm)

Nouvelle piste cyclable à Eragny-sur-Oise (agglomération)



→ Cette dernière solution semble plus convenable pour être dans la continuité des pistes nouvellement créées.

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Etape A : de la gare à l'Université

Aspect de la voirie à réaménager



Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Etape B : de l'Université au Port



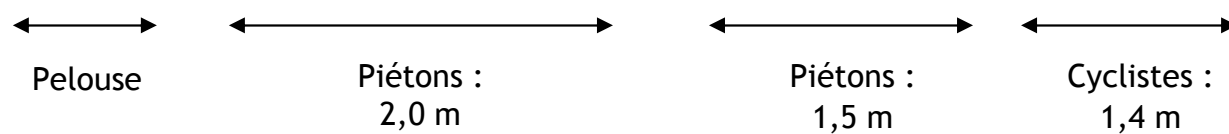
Un partage de voirie symétrique

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Etape B : de l'Université au Port

Projet d'aménagement : piste unidirectionnelle de chaque côté de la voie

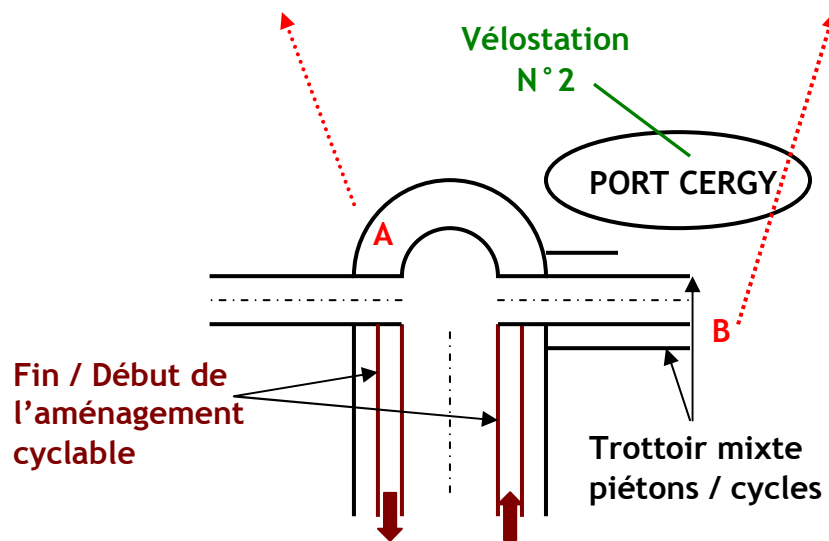
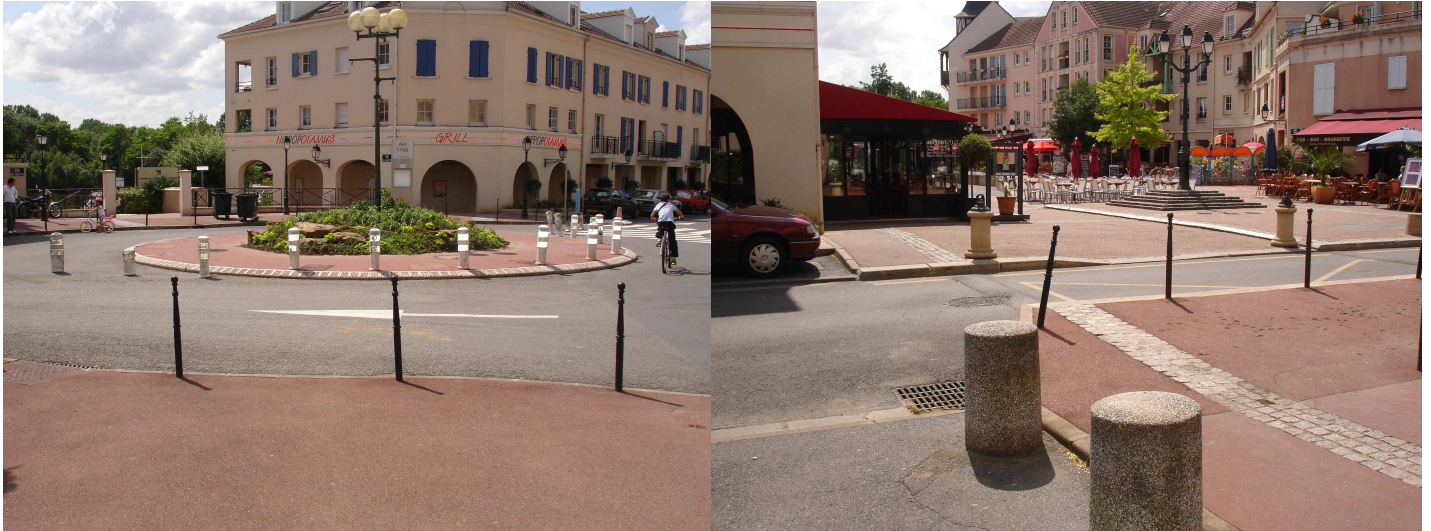
Aspect de la voirie avant et après aménagement



Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Point B : le Port

L'arrivée au Port Cergy

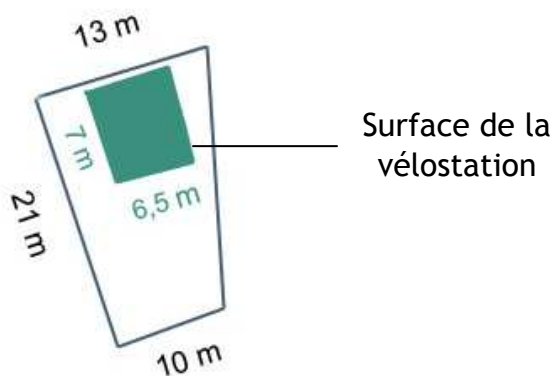


Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Point B : le Port

Projet : aménagement d'un deuxième point de location avec 30 vélos tout terrain destinés aux promenades le long de l'Oise ou bien sur la base de loisirs.

Emplacement possible pour le point de location



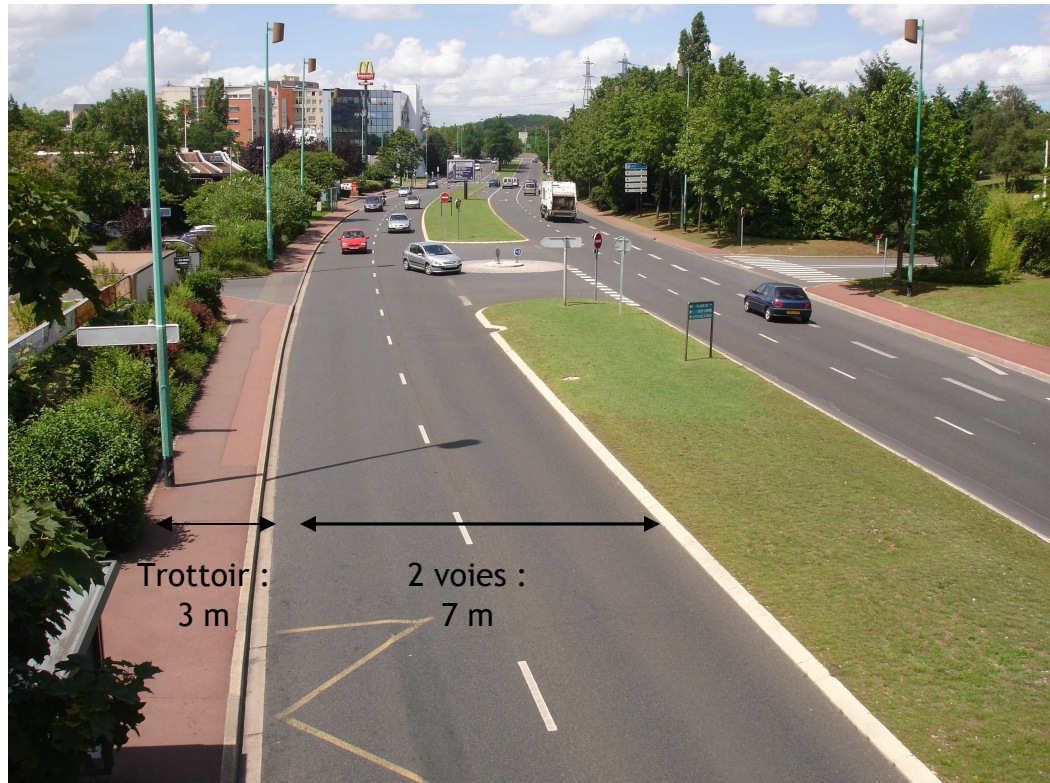
Surface de 45 m² envisageable sur un total de 241 m²

Le port de Cergy est endroit très prisé par les Cergyponains surtout l'été. Le pari d'y placer un point de location peut être donc risqué. On pourrait cependant imaginer pour commencer ce point ouvert aux Cergyssois à partir du mois de mars jusqu'au mois de septembre.

Section 1 : Cergy Grand Centre RER / Université / Port Cergy / Linandes

Etape C : de l'Université aux Linandes

Projet : piste bidirectionnelle (1,5 m + 1,5 m marquage inclus)



Aspect de la voirie avant et après l'aménagement

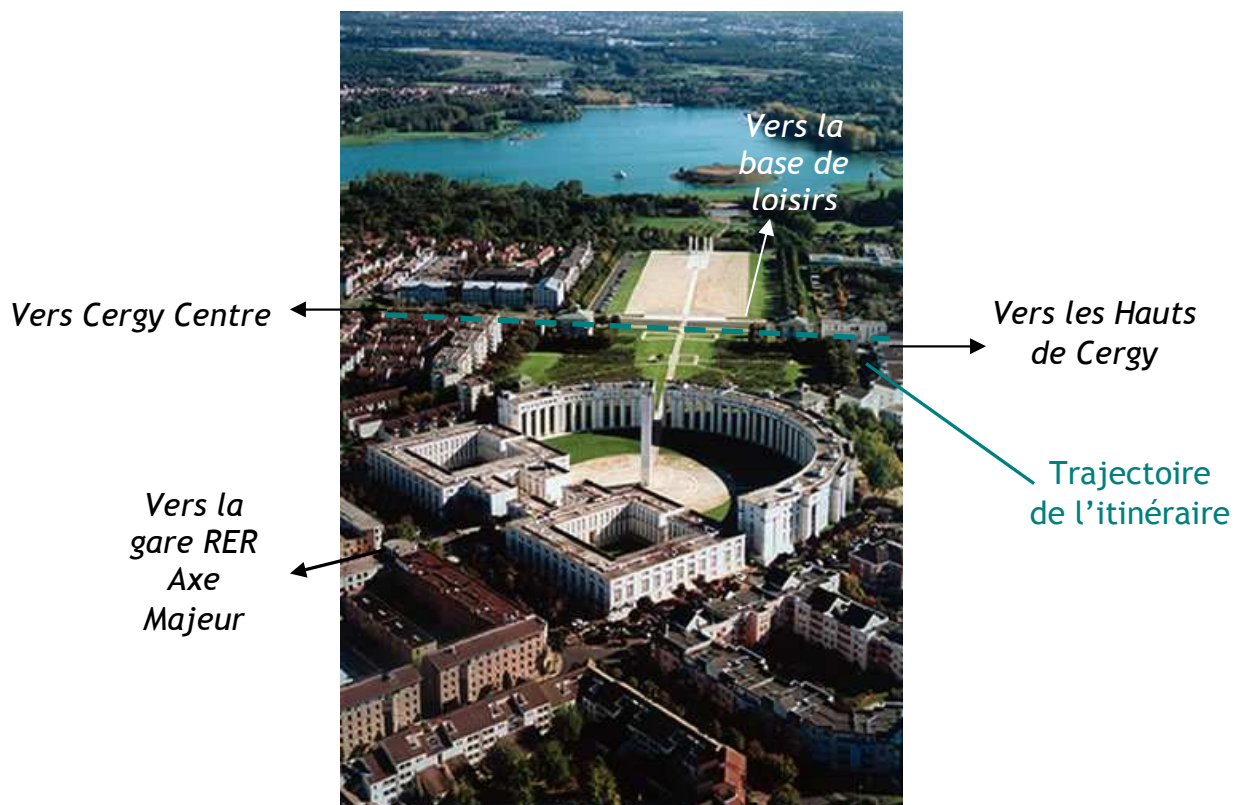
2) Promotion du cycle autour du pôle de l'Axe Majeur

Section n° 2 : une densité concentrée autour de l'Axe Majeur

Plaine agricole des Linandes (1) / Axe Majeur (2)



Le site de l'Axe Majeur

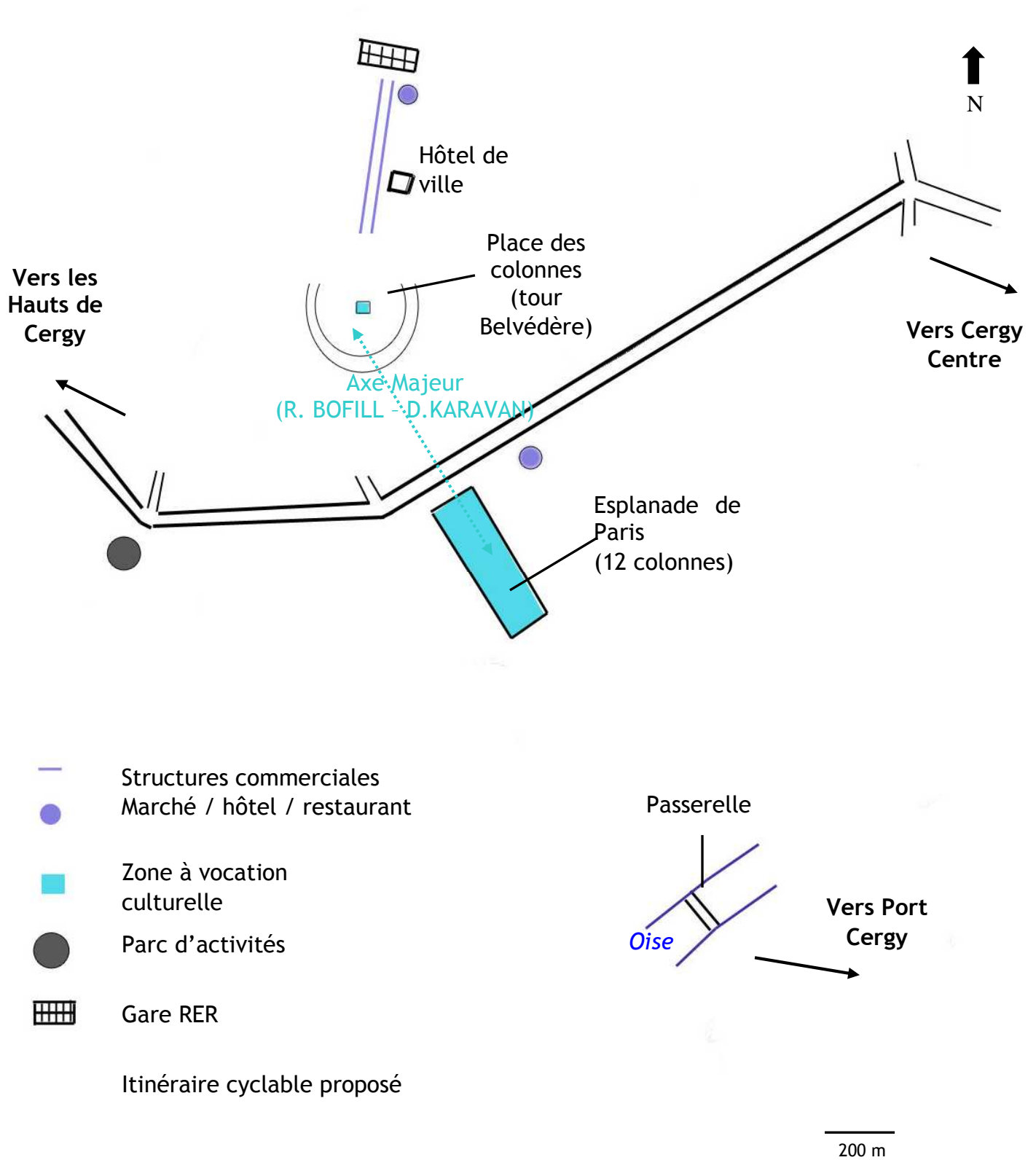


Section 2 : des Linandes à l'Axe Majeur

Des bandes cyclables (marquage au sol) existent déjà sur cette portion de l'itinéraire. Cependant, les itinéraires vélos définis doivent être continus et faire l'objet de traitements spécifiques de façon à assurer une sécurité et un confort satisfaisants des déplacements à bicyclette. Or, l'absence de séparation physique entre les différents types d'usagers favorise les empiètements des véhicules à quatre roues sur la bande cyclable (notamment dans les courbes).

Projet : passer de la piste bidirectionnelle à unidirectionnelle
(cf calque version papier)

Un itinéraire au cœur d'un espace de loisirs et de culture



Section 2 : l'Axe Majeur

Hypothèse : troisième point de location vélos

Le nom de ce quartier vient de la réalisation par l'architecte Ricardo Bofill et Dani Karavan d'une œuvre architecturale. Une colonne symbolise le point de départ de cet axe au centre du quartier sur la place des colonnes et continue vers la base de loisirs. Cet axe croise 12 colonnes sur l'esplanade de Paris qui les met en perspective avec la Défense. Cet axe marque l'identité du quartier mais également de la ville. Ce point de l'itinéraire a donc une vocation de loisirs. Les cyclistes peuvent emprunter la passerelle pour accéder à la base de loisirs.

Ce quartier connaît actuellement une mutation importante : quartiers pour cadre lors de sa conception, il est devenu petit à petit un quartier de logements sociaux. Cependant, le vieillissement du bâti et la volonté d'un espace privatif plus important a imposé aux différents acteurs de la ville la mise en place de processus de rénovation et de résidentialisation.

→ Cette hypothèse peut être envisagée à long terme en fonction des résultats du lancement du système de location. L'enjeu de placer un point de location ne serait pas avantageux, il serait préférable de le placer au niveau du quartier des Hauts de Cergy, se situant à 4 km environ.

3) Promotion du cycle autour du pôle récent des Hauts de Cergy

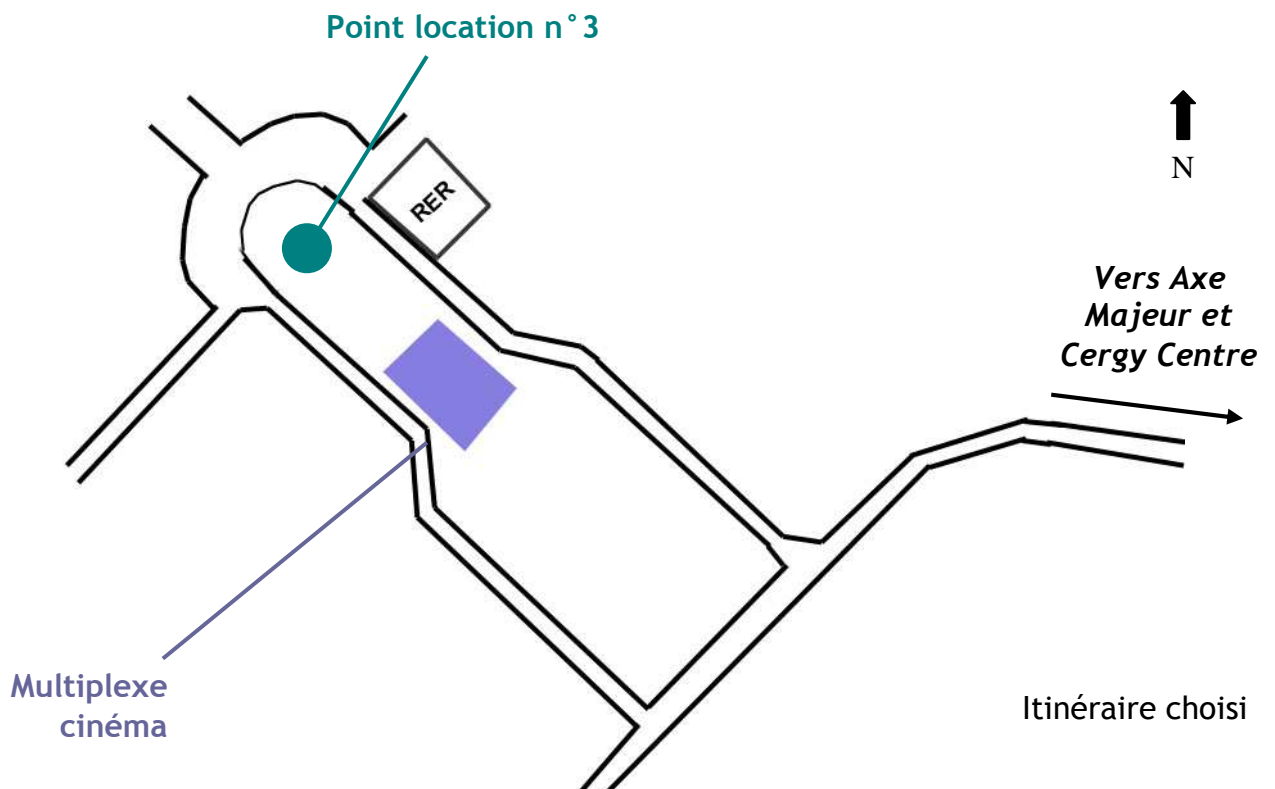
Section 3 : de l'Axe Majeur aux Hauts de Cergy

Les Hauts de Cergy constituent le quartier le plus récent de la ville. Constitué autour de la gare RER, il compte essentiellement des logements collectifs de standing. La part importante de réserves foncières permet à la ville et à l'agglomération d'envisager et de planifier le développement futur de l'urbanisation.

Cinéma multiplexe
Gare RER



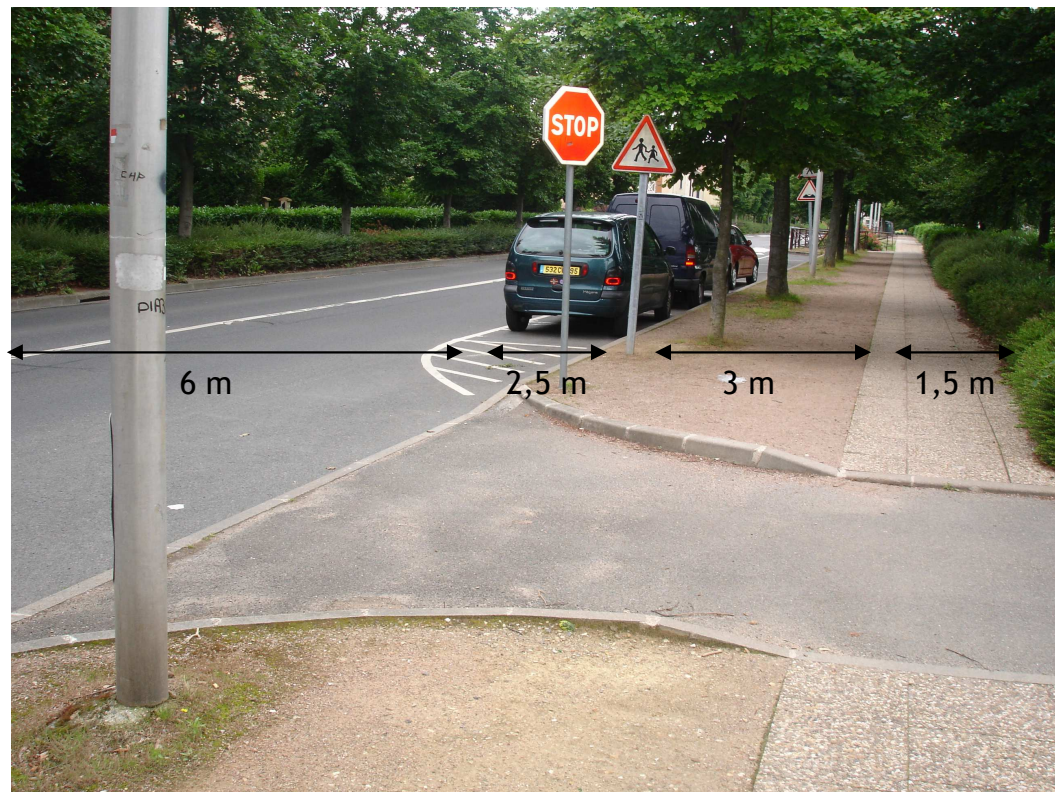
Un itinéraire englobant le multiplexe



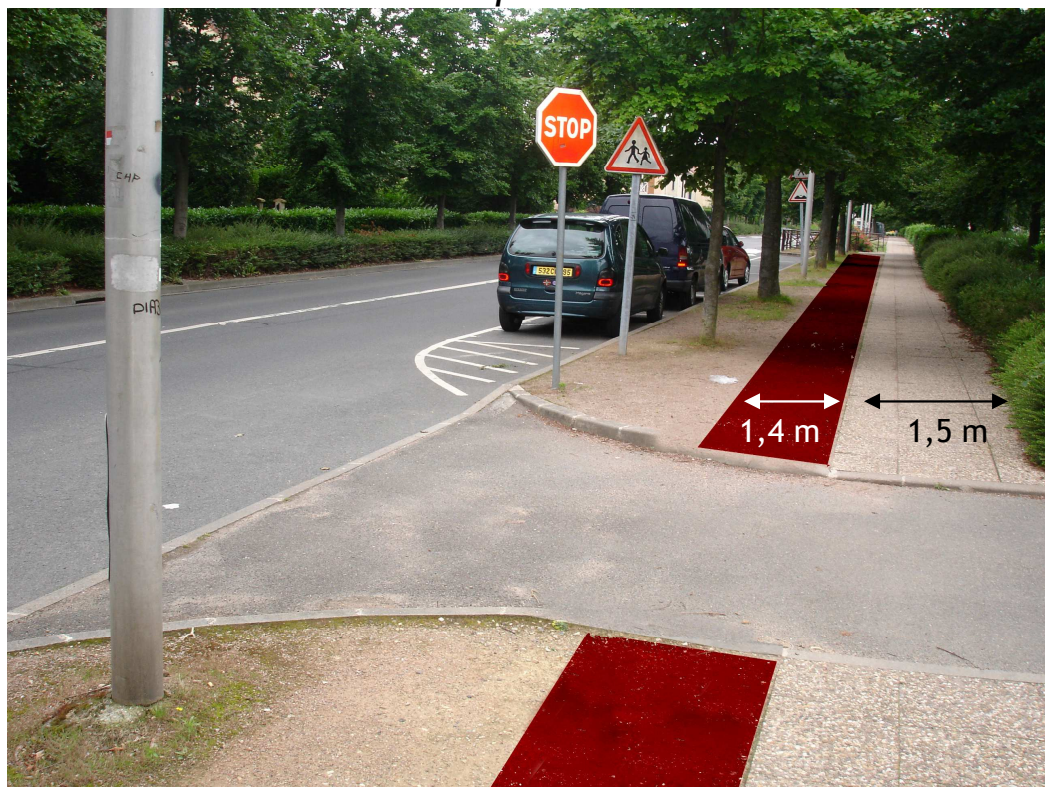
Section 3 : de l'Axe Majeur aux Hauts de Cergy

Un exemple du partage de la voirie

Avant...



Après...



Section 3 : de l'Axe Majeur aux Hauts de Cergy

Projet : aménagement d'un troisième point de location vélos (30 vélos)

La spécificité de ce pôle sur le domaine culture/loisirs tient à la présence du multiplexe cinéma. L'itinéraire favorisera là encore la multimodalité avec la présence de la gare RER des Hauts de Cergy. Il serait donc avantageux de placer un troisième point de location vélos.

La gare RER et le cinéma ouvrant sur le futur point de location



4) Bilan et impact financier

Bilan :

- longueur des pistes cyclables

Cergy Centre RER aux Linandes :	2560 m
Université au port :	2880 m
Linandes à l'axe majeur :	5440 m
Axe Majeur aux Hauts de Cergy :	3200 m
Total :	14,08 km

Au final, le réseau cyclable passera de 76 km à 90 km.

- 2 points de location permanents (Cergy Centre et Hauts de Cergy)
- 1 point de location temporaire (Port)
- 1 point de consigne (gardiennage à Cergy Centre)

Impact financier :

Rémunération exploitant :	1 250 000 €
<i>Compte tenu des subventions attendues</i>	<i>375 000 €</i>
Mise à disposition locaux :	20 000 €
80 vélos de ville / 30 vélos tout terrain :	12 000 €
40 arceaux de stationnement :	10 000 €
<i>Compte tenu des subventions attendues</i>	<i>5 000 €</i>
Communication :	<u>5 000 €</u>
Total (approximatif) :	422 000 €

Les itinéraires peuvent ensuite être maillés, reliés entre eux, en prenant en compte les différentes pratiques : rabattement sur les gares RER pour les déplacements longue distance (notamment pour les actifs), réseau permettant d'assurer les liaisons à travers l'agglomération, réseau de déplacements de proximité à l'échelle des quartiers.

Récapitulatif des aides financières accordées par la région Île-de-France

		Participation régionale en % du coût hors taxes.	Plafond de la dépense subventionnable.
Etudes pré-opérationnelles de faisabilité et de programmation.	Etudes pilotées par une commune.	40%	55 000 € hors taxes
	Etudes pilotées par une structure intercommunale ou un Conseil Général.	50%	150 000 € hors taxes
Les réseaux verts, opérations d'intérêt local.	Projet communal.	30%	80 € HT / mètre de bande cyclable. 320 € HT / mètre de piste cyclable 640 € HT / mètre de voie à dominante piétonne ou dans une zone 30
	Projet de conception ou de réalisation intercommunale.	40%	
Les itinéraires cyclables d'intérêt régional.	Maîtrise d'ouvrage : commune, structure intercommunale, Conseil Général ou Etablissement Public d'Aménagement.	50%	40 € HT / mètre de voie jalonnée 80 € HT / mètre de bande cyclable 310 € HT / mètre de piste cyclable 480 € HT / mètre de voie verte ou zone 30
Le stationnement des vélos.	Maîtrise d'ouvrage : commune, structure intercommunale, Conseil Général ou Etablissement Public d'Aménagement.	50%	2 300 € HT par place de stationnement aménagée

Source : Mode d'emploi du dispositif régional d'aide aux projets « circulations douces » Île-de-France.

Conclusion

L'aménagement d'itinéraires cyclables (pistes, bandes, véloroutes...), le développement du stationnement sécurisé, la mise en libre-service de vélos incitent davantage de personnes à se déplacer en bicyclette. Pourtant, à Cergy-Pontoise, la culture du vélo comme mode de déplacement n'est pas toujours acquise par les aménageurs. Bien que les villes françaises, et notamment la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise soient en retard par rapport à d'autres communes européennes, les aménagements cyclables se développent de plus en plus, notamment dans les grandes villes comme Nantes, Bordeaux ou Strasbourg, la ville la plus cyclable de France avec 150 000 déplacements en vélo par jour. Il est certain qu'il reste beaucoup à faire dans Cergy-Pontoise pour que le vélo soit utilisé dans 8 % des déplacements urbains quotidiens (comme à Strasbourg ou aux Pays-Bas).

L'agglomération reste tout de même plutôt en avance en comparaison avec d'autres communes françaises de la même taille puisqu'elle a une importante volonté de développer son réseau cyclable de par l'existence de pôles de centralité qu'il convient de relier entre eux. Cependant, n'y a-t-il pas un risque à privilégier les bandes cyclables en ville sous prétexte qu'elles sont moins chères que les pistes et que le réseau se développera beaucoup plus vite ? Il est alors à craindre que les villes, en obéissant à cette orientation, se contentent de « faire de la peinture verte » alors que la sécurité du cycliste aurait exigé de requalifier la voie et de créer des pistes cyclables. La constitution d'un réseau cyclable dense, facile d'accès et d'utilisation, notamment grâce aux nouveaux projets, va peut être initier de nouveaux cyclistes à Cergy-Pontoise. Mais peut-on imaginer que le vélo trouve une place aussi importante qu'il n'en a déjà aux Pays-Bas ou au Danemark ?

Glossaire

Bande cyclable : Depuis le décret du 14 septembre 1998 modifiant le Code de la Route en faveur des cycles, l'article R1 précise que « le terme bande cyclable désigne sur une chaussée à plusieurs voies de circulation, dont une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

Intermodalité : Mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport différents.

Piste cyclable : Selon l'article R 110-2 du Code de la Route, une piste cyclable est « une chaussée exclusivement réservée aux cycles ».

Véloroute : Itinéraires pour cyclistes à moyenne et longue distance. Elles sont d'intérêt départemental, régional, national ou européen.

Vélostation : Places de stationnement vélo offertes au public en parcs gardés ou fermés ou en consigne.

Voie verte : Aménagements en site propre réservés aux déplacements non motorisés. Les voies vertes sont destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite.

Listes des sigles

CERTU	<i>Centre d'Études sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme.</i>
FUBicy	<i>Fédération Française des Usagers de la Bicyclette.</i>
PDU	<i>Plan de Déplacements Urbains.</i>
PLD	<i>Plan Local de Déplacements.</i>
PLU	<i>Plan Local d'Urbanisme.</i>
RER	<i>Réseau Express Régional.</i>
SAN	<i>Syndicat d'Agglomération Nouvelle</i>
SCOT	<i>Schéma de Cohérence Territoriale.</i>
SDCD	<i>Schéma Directeur des Circulations Douces.</i>
SDRIF	<i>Schéma Directeur de la Région Île-de-France.</i>
SNCF	<i>Société Nationale des Chemins de Fer.</i>

Bibliographie

Ouvrages et revues :

- Bernard HIRSCH, L'invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise, 1965-1975 : récit d'un témoin, 2e édition corrigée Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées, 2000, 309pages.
- Bertrand WARNIER, Cergy-Pontoise : du projet à la réalité : atlas commenté, Mardaga, 2004, 143 pages.
- Fiche Ville&Vélo, Les bandes cyclables, Club des Villes Cyclables, n°2 janvier/février/mars 2002, 2pages.
- Fiche Ville&Vélo, Les pistes cyclables, Club des Villes Cyclables, n°10 janvier/février/mars 2004, 2pages.
- Fiche Ville&Vélo, Piste ou bande ?, Club des Villes Cyclables, n°10 avril/mai/juin 2004, 2pages.
- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Diagnostic complet 2005, février 2006, 100 pages.
- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Plan de déplacements urbains de Cergy-Pontoise, 2001 - 2005.

Sites web :

- www.certu.fr
- www.cncv.org
- www.equipement.gouv.fr
- www.fubicy.org
- www.iaurif.org
- www.pduif.org
- www.transports.equipement.gouv.fr
- www.urbanisme.equipement.gouv.fr
- www.villes-cyclables.org
- www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr

Annexe 1

LES GRANDES DATES

En France	En Île de France	Dans les Départements
<p><u>1982</u> : Loi d’Orientation des Transports Intérieurs.</p> <p><u>1994</u> : Mise en place du Comité National de Suivi Vélo.</p> <p><u>1996</u> : Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Énergie.</p> <p><u>1998</u> : Lancement par le comité interministériel d’aménagement et de développement du territoire (CIADT) du schéma du réseau d’itinéraires cyclables d’intérêt national (véloroutes et voies vertes).</p> <p><u>2000</u> : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain.</p> <p><u>2002</u> : Décret du 31 juillet qui introduit une série de panneaux de jalonnement pour cyclistes.</p> <p><u>2003</u> : Congrès Velocity à Paris.</p>	<p><u>1978</u> : Premier schéma directeur des deux roues de l’Île de France.</p> <p><u>1995</u> : Premier recensement régional des voies cyclables par l’institut d’aménagement et d’urbanisme de la région Île de France (IAURIF).</p> <p><u>1996</u> : Plan régional des circulations douces.</p> <p><u>1996</u> : Politique en faveur du vélo engagée par la RATP et la SNCF.</p> <p><u>1998-2000</u> : Préparation du plan de déplacements urbain de l’Île de France (PDUIF).</p> <p><u>1999</u> : Deuxième recensement des voies cyclables par l’IAURIF.</p> <p><u>1999</u> : Projet de réseau structurant la région établie dans le cadre du PDUIF.</p> <p><u>2000</u> : Adoption en décembre su PDUIF.</p> <p><u>2002</u> : Charte des circulations douces.</p> <p><u>2002</u> : Adoption de volet régional su schéma national des véloroutes et des voies vertes.</p> <p><u>2002</u> : Troisième mise à jour des aménagements cyclables (IAURIF).</p> <p><u>2004</u> : Candidature au Jeux Olympiques 2012, volet mobilité.</p> <p><u>2005</u> : Première cartographie « grand public » des aménagements cyclables en Île de France.</p> <p><u>2005-2006</u> : Révision du schéma directeur de la région Île de France (SDRIF).</p>	<p><u>1996-1997</u> : Premier plan vélo à Paris.</p> <p><u>2000</u> : Schéma directeur des circulations douces des Hauts de Seine.</p> <p><u>2001</u> : Plan local de déplacement du Val d’Oise.</p> <p><u>2002</u> : Schéma directeur des circulations douces de la Seine Saint Denis.</p> <p><u>2002</u> : Schéma directeur des circulations douces du Val de Marne.</p> <p><u>2002</u> : Schéma directeur vélo à Paris.</p> <p><u>2003</u> : Schéma directeur des circulations douces de l’Essonne.</p> <p><u>2005</u> : Lancement du Plan de Déplacement de Paris.</p>

Annexe 2

Département de la stratégie territoriale,
des études urbaines et de la programmation.

BUREAU DU 9 MARS 2007

Objet : Déplacements - Schéma Directeur Cyclable d'agglomération

1. Enjeux

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur cyclable, le diagnostic et les orientations ont été présentés en bureau communautaire du 27/01/06 et du 19/05/06.

Le bureau s'est prononcé sur :

- les principes de continuités cyclables et leur vocation avec priorité donnée aux déplacements des étudiants/lycéens et déplacements de loisirs, ([cartes annexe 1 et 2](#))
- l'identification d'un réseau de niveau intercommunal et de réseaux communaux,
- la poursuite du travail pour préparer un programme d'actions triennal.

Sur la base des principes définis en bureau, les communes ont été rencontrées au cours du 2^{ème} semestre 2006 pour affiner et « caler » ces principes d'itinéraires et de stationnement.

Par ailleurs, une étude est actuellement conduite afin de déterminer plusieurs scénarios pour la mise en œuvre d'un **service vélos** adapté à la configuration du territoire, sur la base notamment des expériences conduites dans plusieurs territoires comparables à celui de Cergy-Pontoise.

Il s'agit à présent de présenter au bureau communautaire une nouvelle étape de l'élaboration du schéma directeur cyclable consistant à valider le réseau d'agglomération (réseau principal) et son volet stationnement, et les principes de compétences et de maîtrise d'ouvrage.

Sur cette base, les services de la CACP, en concertation avec les communes, finaliseront les itinéraires du réseau principal, élaboreront le programme pluriannuel de travaux, de façon à présenter le schéma directeur cyclable à un prochain conseil communautaire.

Pour mémoire, la Région conditionne ses subventions pour les aménagements cyclables, lorsqu'ils ne sont pas d'intérêt national ou régional, à la détermination d'un programme sur 3 ans qui s'inscrit dans un schéma directeur cyclable approuvé.

2. Présentation générale

Le schéma directeur cyclable est le document de planification qui définit les principes des aménagements cyclables : la hiérarchie du réseau (réseau principal et réseaux communaux), les aires de stationnement vélos et le jalonnement.

Le réseau cyclable d'agglomération (réseau principal) proposé :

L'agglomération bénéficie déjà d'environ 75 km de voies mixtes vélo/piéton, de bandes et pistes cyclables. Depuis plusieurs années, la Communauté d'Agglomération a cherché à

améliorer et développer ce réseau par la prise en compte des vélos dans les aménagements routiers dont elle avait la maîtrise d'ouvrage. Mais ce réseau est inégalement réparti sur le territoire, comporte des tronçons dont la roulabilité est peu satisfaisante, manque de lisibilité et souffre de tronçons manquants sur plusieurs itinéraires.

Le réseau principal proposé (en rouge sur la carte annexe 3) reprend les itinéraires d'intérêt national, régional et départemental, complétés de maillages à l'échelle de l'agglomération.

Ce réseau est destiné à assurer des continuités pour traverser l'agglomération et relier les pôles majeurs entre eux (université, gares, grands équipements, etc.), en tenant compte en premier lieu des déplacements des étudiants et des déplacements liés aux loisirs.

Ce réseau représente environ 150 km d'itinéraires cyclables (dont 1/3 d'existant).

Le réseau principal est complété par **les réseaux communaux** (en orange sur la carte pour les réseaux qui ont été identifiés). Les réseaux communaux concernent des dessertes plus fines à l'intérieur des communes.

Volet stationnement proposé :

Le diagnostic a permis de recenser **80 aires de stationnement existantes** représentant 650 arceaux. On peut classer ces sites en 2 typologies :

- les sites à rayonnement d'agglomération : sites universitaires, équipements sportifs d'agglomération, bâtiments administratifs de l'agglomération, lycées, grands centres commerciaux, mairies, collèges
- les sites à rayonnement communal : petits commerces, maisons de quartier, ...

203 sites supplémentaires ont été identifiés comme devant être équipés d'aires de stationnement (cf. [annexe 4](#)). Parmi ceux-ci, 145 aires de stationnement peuvent être considérés comme à rayonnement d'agglomération et 58 à rayonnement communal.

De plus, certaines aires de stationnement existantes doivent être confortées (15 aires pour la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise). En effet, on constate par exemple que, si les gares sont toutes équipées d'arceaux ou de parcs de stationnement de capacité généralement satisfaisante, leur emplacement n'est pas toujours le plus pertinent, ce qui conduit à des stationnements « sauvages ».

Au total, pour ce qui concerne les sites à rayonnement d'agglomération, on identifie donc 160 aires de stationnement à installer (15 à conforter et 145 nouvelles), ce qui représente environ 560 arceaux (soit 1 120 places de stationnement supplémentaires).

Afin d'identifier les aires de stationnement, il est proposé qu'un mât supportant le panneau officiel « parking vélos » soit installé sur chacune des aires. Celui-ci pourrait être accompagné d'un panneau avec le logo de la CACP.

3. Opportunité de la décision / objectifs

Afin de permettre la poursuite du travail en vue de l'adoption du schéma directeur cyclable d'agglomération lors d'un prochain conseil communautaire, il est proposé de valider :

- **le réseau cyclable d'agglomération proposé,**
- **le volet stationnement proposé,**
- **le principe des maîtrises d'ouvrage et compétences.**

Il s'agira par la suite sur ces bases, de dégager une programmation triennale (2008-2010) pour la réalisation des travaux relatifs au réseau d'agglomération, ainsi qu'une

programmation pour l'installation des aires de stationnement et valider le schéma directeur cyclable.

Chaque aménagement (réalisation de tronçons cyclables et installation d'arceaux) fera l'objet, préalablement à sa réalisation, d'une concertation avec la commune concernée afin de définir l'emplacement précis et le nombre d'arceaux pour le stationnement, et le type d'aménagement pour les tronçons cyclables (même méthodologie que celle employée pour le programme de résorption des points durs bus).

La première phase de programmation triennale consisterait à permettre des continuités cyclables suffisamment étendues pour donner une lisibilité cyclable à l'agglomération.

Plusieurs critères peuvent être retenus pour choisir les tronçons à réaliser en priorité :

- la faisabilité technique (déterminée en partie par l'existence d'un projet plus global affectant la voirie concernée par le tronçon cyclable),
- le coût à la charge de la CACP (déduction faite de subventions),
- l'intérêt au regard de l'usage actuel.

Cette première programmation sera établie avec les communes concernées et présentée au bureau et conseil communautaire.

➤ Maîtrise d'ouvrage/compétences :

L'adoption du schéma directeur, puis sa mise en œuvre, posent la question des compétences.

Les travaux préparatoires à l'élaboration du schéma directeur cyclable menés en 2002, ont montré l'impossibilité de lier la compétence des aménagements cyclables à la domanialité des voiries supports. En effet, cela conduit à la multiplication des maîtrises d'ouvrage différentes pour chaque itinéraire, et à une grande difficulté pour assurer les continuités cyclables et la cohérence des aménagements et pour mettre en œuvre un programme d'aménagement cyclable selon des calendriers coordonnés.

Plusieurs agglomérations ont opté pour différencier la compétence sur le réseau principal de la domanialité de la voirie (ex Chambéry).

Il est proposé que la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise soit compétente pour :

- l'élaboration du schéma directeur cyclable d'agglomération,
- la création, l'aménagement et l'entretien des liaisons cyclables constitutives du réseau cyclable d'intérêt communautaire (réseau principal) et des équipements liés à ce réseau (aires de stationnement à rayonnement d'agglomération et mâts de jalonnement),
- la mise en place et la gestion d'un « service vélos » d'intérêt communautaire.

Il est demandé au bureau de se prononcer sur le principe de la modification de la compétence statutaire de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise conformément à la proposition ci-dessus.

Cette modification statutaire sera proposée à un prochain conseil communautaire, avec l'adoption du schéma directeur.

S'agissant d'une nouvelle compétence faisant l'objet d'un transfert de compétence des communes vers l'EPCI, la procédure requiert la délibération concordante par les communes et la CACP.

4. Fondement juridique

L'élaboration et la mise en œuvre d'un premier volet du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération est en cohérence avec l'application de la « loi sur l'Air, de la loi relative à une utilisation rationnelle de l'énergie » et s'inscrit dans la continuité du Plan de Déplacement Urbain de Cergy-Pontoise.

5. Impact financier

La mise en œuvre d'aménagements cyclables fait l'objet de subventions dont les taux peuvent être importants :

Stationnement :

L'acquisition et l'installation d'aires de stationnement sont **financées par la Région à hauteur de 50% du coût HT**, indépendamment de l'adoption du schéma directeur cyclable.

Aménagements cyclables :

Les itinéraires d'intérêt national et régional sont **financés par la Région à hauteur de 50%**, quel que soit le maître d'ouvrage des travaux.

Les itinéraires d'intérêt départemental (le schéma directeur départemental est en cours d'élaboration) et les itinéraires sur voirie départementale sont financés par le Conseil Général à hauteur de 50%. Lorsqu'ils sont d'intérêt départemental mais pas situés sur des voiries départementales, le Conseil Général finance les travaux à hauteur de 40%.

Ainsi, certains itinéraires peuvent être financés jusqu'à 100% (région+CG95).

Les itinéraires de niveau intercommunal qui permettent de faciliter les déplacements à vélo pour les loisirs et les déplacements urbains dans l'agglomération en maillant le réseau d'intérêt national, régional et départemental, sont financés par la Région à hauteur de 40%, quelle que soit la maîtrise d'ouvrage.

Jalonnement :

Le jalonnement des itinéraires est financé à 100% par le Département pour les itinéraires d'intérêt départemental (comprenant des itinéraires d'intérêt national et régional) et à 50% par la Région pour les itinéraires d'intérêt strictement régional.

1^{ère} approche en terme de coûts :

➤ Investissement :

- **Pour le volet stationnement**, sur la base d'un coût moyen estimé à 250 euros HT par arceau (fourniture et pose), le coût de l'installation de 560 arceaux (soit 145 aires de stationnement nouvelles et 15 aires à conforter) pour les équipements à rayonnement d'agglomération est de 140 000 euros HT.
Compte tenu des subventions attendues, le solde à la charge de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise serait de **70 000 euros HT**.
- **Pour le volet des aménagements cyclables**, sur la **1^{ère} phase triennale 2008-2010** qui pourrait consister à réaliser 55 km de liaisons cyclables (dont la véloroute et le confortement de tronçons existants), le coût s'élèverait approximativement à 5 millions d'euros HT, subventionnés à hauteur de 70%, soit un solde à la charge de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise de **1,5 millions d'euros**. Cette première phase représente 1/3 du réseau principal à terme.

➤ Fonctionnement :

- Le coût lié à la gestion du réseau principal, du jalonnement et du stationnement de rayonnement d'agglomération est évalué en 1^{ère} approche à **40 000 euros HT par an**.

6. Dispositif de la décision

Il est demandé au bureau de se prononcer sur :

- le réseau cyclable d'agglomération proposé et le volet stationnement consistant à équiper 160 aires de stationnement à proximité des équipements à rayonnement d'agglomération,
- le principe de la création de la compétence de la CACP en matière de schéma directeur cyclable, de création, d'aménagement et d'entretien des liaisons cyclables d'intérêt communautaire telles que définies dans le schéma directeur cyclable et des équipements liés au réseau d'agglomération.

la poursuite du travail conduisant à déterminer un programme d'actions sur 3 ans pour la réalisation des aménagements cyclables, en vue de l'adoption du schéma directeur cyclable de l'agglomération à un prochain conseil communautaire.