

Développer la marche et le vélo à Cergy

PLAN D' ACTIONS
POUR LES MOBILITÉS
ACTIVES

www.cergy.fr



Sommaire

1. Les mobilités actives à Cergy : contexte 04

1.1 Pourquoi développer les mobilités actives ? 05

1.2 Quels sont les plans vélos et accompagnements existants ? 07

1.3 Quel est l'état des pratiques de mobilité active à Cergy ? 12

1.4 Comment le plan d'actions actuel s'est-il construit ? 14

2. Les actions à mettre en œuvre pour favoriser les mobilités actives à Cergy 17

VOLET 1 - Schéma directeur communal, 1^{ère} partie : circulation

AUGMENTER LE LINÉAIRE CYCLABLE COMMUNAL 18

VOLET 2 - Schéma directeur communal, 2^e partie : stationnement

AMÉLIORER QUALITATIVEMENT ET QUANTITATIVEMENT L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO 25

VOLET 3 - Services et commerces

RENFORCER LA PRÉSENCE DES SERVICES LIÉS AUX MOBILITÉS ACTIVES 28

VOLET 4 - Accélération du changement et communication

ACCOMPAGNER LES HABITANTS ET LES AGENTS DANS LEUR RECOURS AUX MOBILITÉS ACTIVES 30

VOLET 5 - Gouvernance

ENCADRER ET COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DE L'ENSEMBLE DES ACTIONS 34

SUIVI DU PLAN D' ACTIONS 36

50 ACTIONS

POUR LES MOBILITÉS ACTIVES À CERGY

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) a adopté en avril 2022 son nouveau **Schéma directeur cyclable d'agglomération**. Ce document projette pour l'horizon 2030 les formes attendues du développement de la pratique du vélo sur notre territoire.

Aujourd'hui la ville de Cergy présente sa déclinaison à l'échelon communal en vue du développement de la pratique du vélo et plus largement des mobilités actives.

Cette nouveauté mérite d'être soulignée : si l'agglomération est la bonne échelle pour la réalisation des axes cyclables structurants, pour l'installation des grands aménagements de stationnement, pour le déploiement de services répartis sur tout son territoire tels Vélo² ou prochainement le programme de cyclo-logistique ColisActiv, si enfin l'agglomération est la bonne échelle pour la coordination des différents acteurs et financeurs de la politique cyclable, elle doit aussi être relayée par **l'engagement des communes** pour la réalisation **d'un réseau cyclable plus fin en continuité du réseau structurant de la CACP**, pour l'aménagement de ses équipements, et en particulier ses écoles et ses gymnases, et surtout pour l'accompagnement au changement des pratiques de déplacements auprès des publics qu'elle a pour mission de servir en priorité : les écoliers et leurs familles, sa jeunesse et plus largement les usagers de ses maisons de quartier, les pratiquants d'activités sportives et associatives...

Aujourd'hui, plus que jamais, la part des mobilités actives doit augmenter. Et pour cela la première demande à

laquelle nous devons nous attacher est **l'aménagement de pistes sécurisées** permettant à toutes celles et ceux qui le souhaitent de se déplacer sereinement à vélo dans la ville.

Avec sa densité de services, d'emplois, de commerces et d'écoles, **Cergy a tous les atouts pour le développement du vélo utilitaire**. Avec ses parcs, ses bois, son île de loisirs, sa double branche de l'Avenue Verte Paris-Londres mais aussi notre projet de "Boucle d'Ariane", Cergy a aussi tout **le potentiel pour le développement du vélo de loisir et de tourisme**.

Pour ces raisons, la ville de Cergy a jugé prioritaire de soutenir le développement de la marche et du vélo et prévoit d'investir dans la mise en œuvre des 50 actions présentées dans ce plan. Cette initiative communale conjuguée aux actions intercommunales permettra d'accompagner l'évolution des pratiques qui doit être **l'affaire de tous**.



Jean-Paul JEANDON

Maire de Cergy
Président de la Communauté
d'agglomération de Cergy-Pontoise



David AGRECH

Adjoint au maire
à la transition écologique
et énergétique



1. Les mobilités actives à Cergy : contexte

Loin de l'image d'une ville faite pour la voiture, la ville nouvelle a dès l'origine prévu de faire la place aux mobilités actives.

Le plan d'actions d'aujourd'hui n'émerge donc pas sur un territoire vierge d'actions, de pratiques et de réflexions.

Voici un rapide état des lieux destiné à dresser la liste des atouts et des contraintes du territoire pour le développement de la marche et du vélo.

01.

• Pourquoi développer les mobilités actives ?

02.

• Quels plans vélo aux échelons territoriaux supérieurs ?

03.

• Quel est l'état des pratiques de mobilité active à Cergy ?

04.

• Comment le plan d'actions actuel s'est-il construit ?



1.1 Pourquoi développer les mobilités actives ?

Historiquement apparue au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle, la bicyclette a pu sembler n'être qu'une étape de l'évolution des modes de transports, supplantée par la suite par des véhicules plus performants. L'offre disponible à Cergy ne semble à première vue que confirmer cette lecture : les 3 gares du RER A permettent d'accéder rapidement à La Défense ou Paris. Notre réseau de bus est l'un des plus denses de la grande couronne. Surtout, la voiture reste reine avec une vitesse moyenne de déplacement de 30 à 35 km/h (largement supérieure donc à ce qu'on peut mesurer en petite couronne) et avec une offre de stationnement pléthorique et bien souvent gratuite ne pouvant qu'inciter à son usage. Enfin les nouveaux micro-engins de déplacement motorisés (trottinettes électriques et autres gyropodes) semblent achever de nous faire considérer la marche et le vélo comme des archaïsmes.

Pourtant...

Le RER A, l'une des lignes les plus chargées d'Europe, est au bord de la saturation. Un réseau de bus, aussi dense soit-il, comporte nécessairement des liaisons et des créneaux horaires moins favorables. La voiture reste un mode de déplacement coûteux à la fois pour son utilisateur et en infrastructures pour la collectivité. Par ailleurs, même lorsqu'elle est dite "propre", son impact environnemental n'est pas négligeable (les 2/3 de ses émissions de particules fines sont par exemple dues à l'abrasion des plaquettes de freins et des pneus sur les revêtements).

Ces exemples, qu'on pourrait multiplier, amènent à changer le regard porté sur la marche et le vélo. D'abord parce que comme nous le rappelle l'OMS, **une activité physique de 30 à 60 minutes par jour permet de réduire significativement le risque de survenue de nombreuses pathologies** (infarctus, AVC, diabète type 2, cancers...). Dans nos modes de vie sédentarisés, les déplacements quotidiens sont bien souvent la meilleure occasion de pratiquer cette activité.

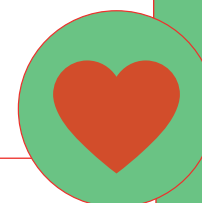
Surtout, dans le cadre de la crise climatique, et **dans un contexte où le secteur des transports est le premier poste d'émissions de GES, les mobilités actives offrent la solution la plus décarbonée ainsi que la moins émettrice en particules fines** qui sont responsables de 50 000 à 100 000 morts par an en France.

La crise énergétique récente nous a aussi fait prendre conscience de l'intérêt en particulier du vélo qui est de tous les moyens de déplacements celui qui offre le meilleur rendement en énergie consommée par rapport à la distance par personne transportée. Dans un contexte d'énergies et de matières premières dont le coût est en hausse tendancielle, **le vélo garantit une bonne autonomie de déplacement pour un prix très faible**. Ce constat peut aussi être fait à l'échelle de la collectivité puisque le budget qui lui est consacré est nettement plus faible que celui destiné aux transports publics ou au transport routier et le resterait quand bien même le budget vélo serait réhaussé à des niveaux constatés là où sa pratique est le plus accompagnée par les pouvoirs publics.



CO₂

3 RAISONS DE DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES



- l'activité quotidienne est le meilleur remède à la baisse de 25% en 40 ans des capacités cardiaques de nos enfants ;
- la marche et le vélo sont les modes de déplacement les plus sobres en énergie, en occupation de l'espace public et en émission de gaz à effet de serre ;
- ils sont aussi les meilleurs garants de la liberté et de l'autonomie de déplacement, quels que soient le coût et la disponibilité des énergies et des matières premières.

Mais au-delà encore de ses gains directs, il convient de considérer les bénéfices pour l'ensemble du territoire : l'augmentation de la part modale de la marche et du vélo influe en effet sur le cadre de vie et l'organisation de la ville en pacifiant les rues, en réduisant l'étalement urbain et **en revitalisant l'offre commerciale et de service de proximité**.

Ces constats sont désormais largement partagés, au-delà des spécialistes de l'urbanisme et de la mobilité. Le cadre réglementaire et les mécanismes de cofinancement sont ainsi de plus en plus favorables à un développement du vélo à l'échelle des communes.

LES PRINCIPALES ÉTAPES RÉGLEMENTAIRES :



LES AIDES À L'ÉQUIPEMENT:

NATIONALES

Les aides à l'achat d'un vélo		Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieure ou égale à 6 550 € ou une personne en situation de handicap et j'achète ...	Je suis un particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieure ou égale à 13 099 € et j'achète ...	Je suis une personne morale (association, collectivité, ...) et j'achète ...	Je suis un particulier ou une personne morale (entreprise, association, collectivité, ...) et j'achète un vélo électrique à assistance motorisée ou un vélo à moteur thermique et j'achète ...
VÉLO CLASSIQUE		AIDE DE 150 € MAXIMUM/VÉLO			
VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE		AIDE DE 400 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 300 € MAXIMUM/VÉLO		AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à moteur thermique) ou 3 000 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à assistance électrique)
VÉLO CARGO, VÉLO ALLONGÉ, VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (ÉLECTRIQUE)		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à moteur thermique) ou 3 000 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à assistance électrique)
VÉLO CARGO, VÉLO ALLONGÉ, VÉLO ADAPTÉ À UNE SITUATION DE HANDICAP, VÉLO PLIANT (NON ÉLECTRIQUE)		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/VÉLO	AIDE DE 1 500 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à moteur thermique) ou 3 000 € MAXIMUM/VÉLO (MAXI 1 000 € pour les vélos à assistance électrique)
REMORQUE ÉLECTRIQUE POUR VÉLO		AIDE DE 2 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	AIDE DE 1 000 € MAXIMUM/REMORQUE	

1. TOUTES LES AIDES SONT PLAFONNÉES À 40 % DU COÛT D'ACHAT.
2. SEULES LES VÉLOS NEUFS SONT CONCERNÉS PAR LE BONUS.
3. UNE PERSONNE NE PEUT BÉNÉFICIER D'UNE AIDE PLUS D'UNE FOIS.
4. POUR DEMANDER UNE AIDE : VOUS PRÉALABLEMENT À LA DÉCLARATION D'IMPÔT SUR LE REVENU.

RÉGIONALES : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

VÉLO CLASSIQUE À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

50% 

maximum du prix d'achat TTC du vélo et des accessoires, dans la limite de 500 €

VÉLO CARGO SANS ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

50% 

maximum du prix d'achat TTC du vélo et des accessoires, dans la limite de 500 €

VÉLO CARGO AVEC ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

50% 

maximum du prix d'achat TTC du vélo et des accessoires de sécurité, dans la limite de 600 €

VÉLO PLIANT, AVEC OU SANS ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

50% 

maximum du prix d'achat TTC du vélo et des accessoires, dans la limite de 500 €

VÉLO ADAPTÉ

50%

maximum du reste à charge TTC du prix d'achat du vélo et d'accessoires éventuels d'aide à la maniabilité, dans la limite de 1 200 €

1.2 Quels sont les plans vélo et accompagnements existants ?

L'ÉTAT, CO-AMÉNAGEUR DES TERRITOIRES

L'aménagement du territoire en faveur des mobilités actives relève, au vu de ce qui précède, d'un intérêt national. À ce titre, **la dotation de soutien de l'État à l'investissement public local** (DSIL) avec 500 millions d'euros sur 5 ans dans le cadre du Grand plan d'investissements doit être mobilisée. Cette dotation finance en effet les projets des collectivités pour "développer des services de transport de proximité durables", notamment les aménagements cyclables.

En complément, l'État a mis en place depuis 2020 les **Contrats de relance et de transition écologique** (CRTE). Ce mécanisme de contractualisation doit notamment permettre de bénéficier des crédits du plan de relance, dont il incarne la déclinaison territoriale. Dans les années à venir, les dispositifs gouvernementaux à destination des territoires s'inséreront au sein du CRTE.

Dès 2021, la ville de Cergy a fait figurer son plan d'action pour les mobilités actives dans les actions du CRTE présenté par la CACP.

LE VÉLO ET LES MOBILITÉS ACTIVES SOUTENUS À CHAQUE ÉCHELON

Le plan d'action pour les mobilités actives de Cergy s'inscrit par ailleurs au niveau local dans l'écosystème des plans vélo des différents échelons territoriaux. Il pourra à ce titre bénéficier des accompagnements et cofinancements qui leurs sont assortis.

LES DISPOSITIFS EN FAVEUR DU VÉLO ET DES MOBILITÉS ACTIVES POUVANT IMPACTER LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE CERGY

	ÉCHELON	DATE	MESURE PHARE
2^E PLAN VÉLO ET MOBILITÉS ACTIVES 2022-2027	NATIONAL	2022	250 MILLIONS D'EUROS POUR L'ANNÉE 2023
PLAN VÉLO RÉGIONAL	RÉGION	2017	COFINANCEMENT JUSQU'À 50%
* RER VÉLO	RÉGION	2020	COFINANCEMENT JUSQU'À 60% ; 8,8 KM CONCERNÉS À CERGY (LIGNES A1 ET C3)
* PLAN VÉLO	DÉPARTEMENT	2017	COFINANCEMENT JUSQU'À 25% ; 7 KM CONCERNÉS À CERGY (AXES 4 ET 7)
* SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE D'AGGLOMÉRATION	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION	2022	AMÉNAGEMENT DE 10 KM DE LINÉAIRE CYCLABLE SUPPLÉMENTAIRE
PLAN D'ACTION POUR LES MOBILITÉS ACTIVES DE CERGY	COMMUNE	2023	12 KM DE LINÉAIRE CYCLABLE EN 3 ANS

* : ville de Cergy associée à l'élaboration

LINÉAIRE CYCLABLE DES PLANS RÉGIONAUX ET DÉPARTEMENTAUX SUR CERGY

Cergy est traversé par 3 niveaux de linéaire cyclable relevant de schémas cyclables d'échelons territoriaux supra locaux : un axe départemental, une ligne du RER vélo régional et l'Avenue Verte Paris-Londres ont ainsi été identifiés par les plans vélos des différents échelons territoriaux :

Plan d'action des mobilités actives - Réseaux supra-locaux

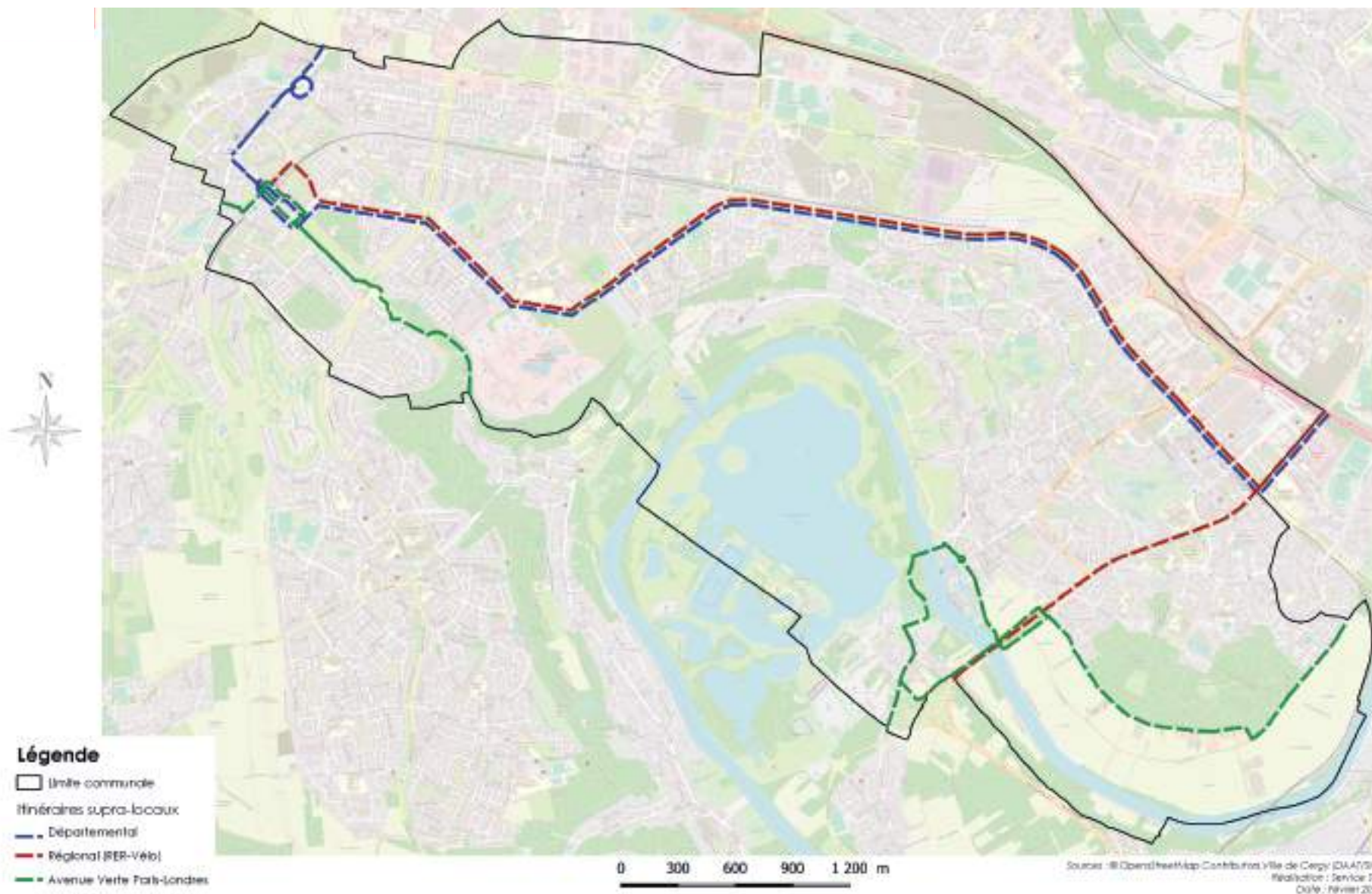
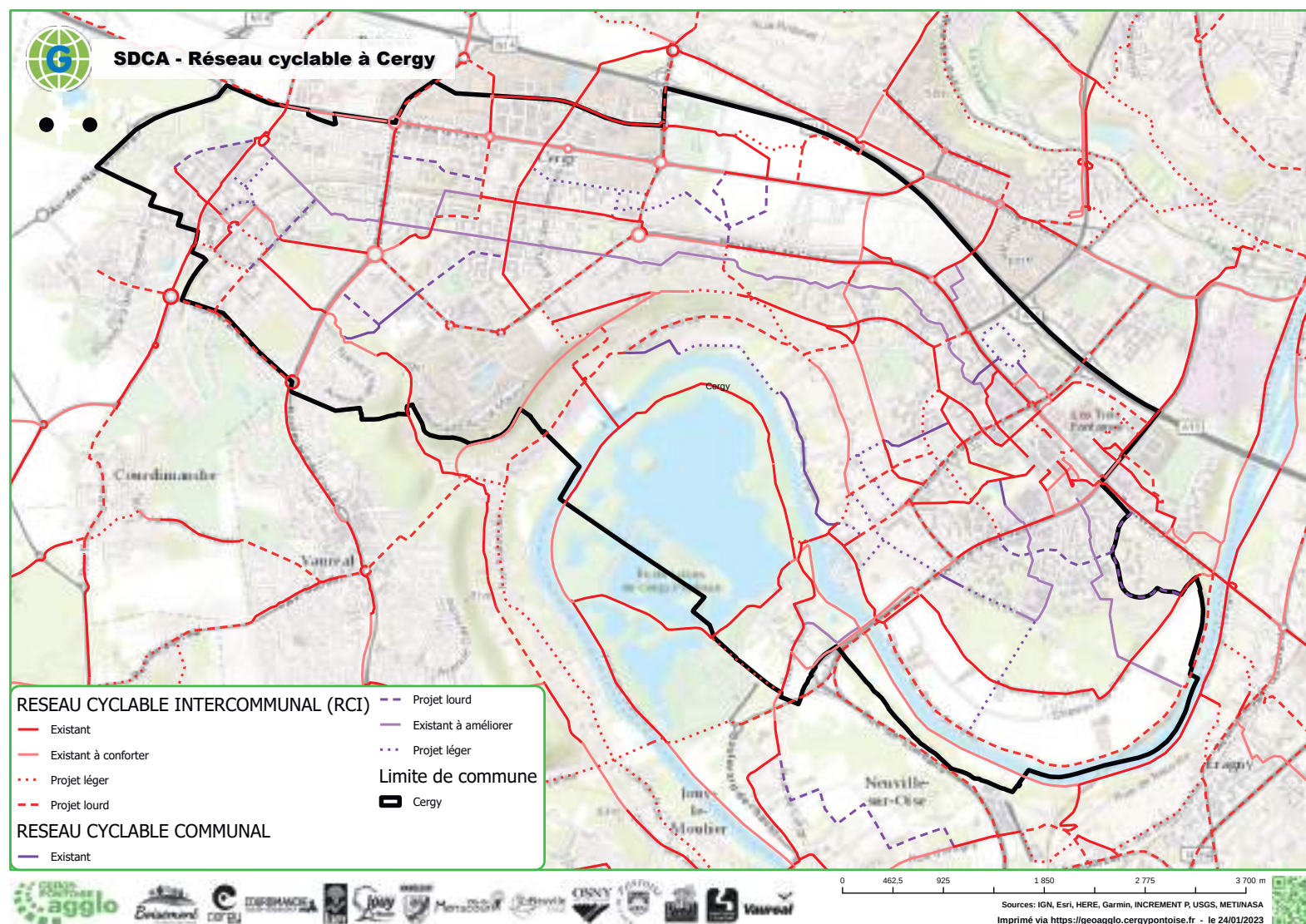


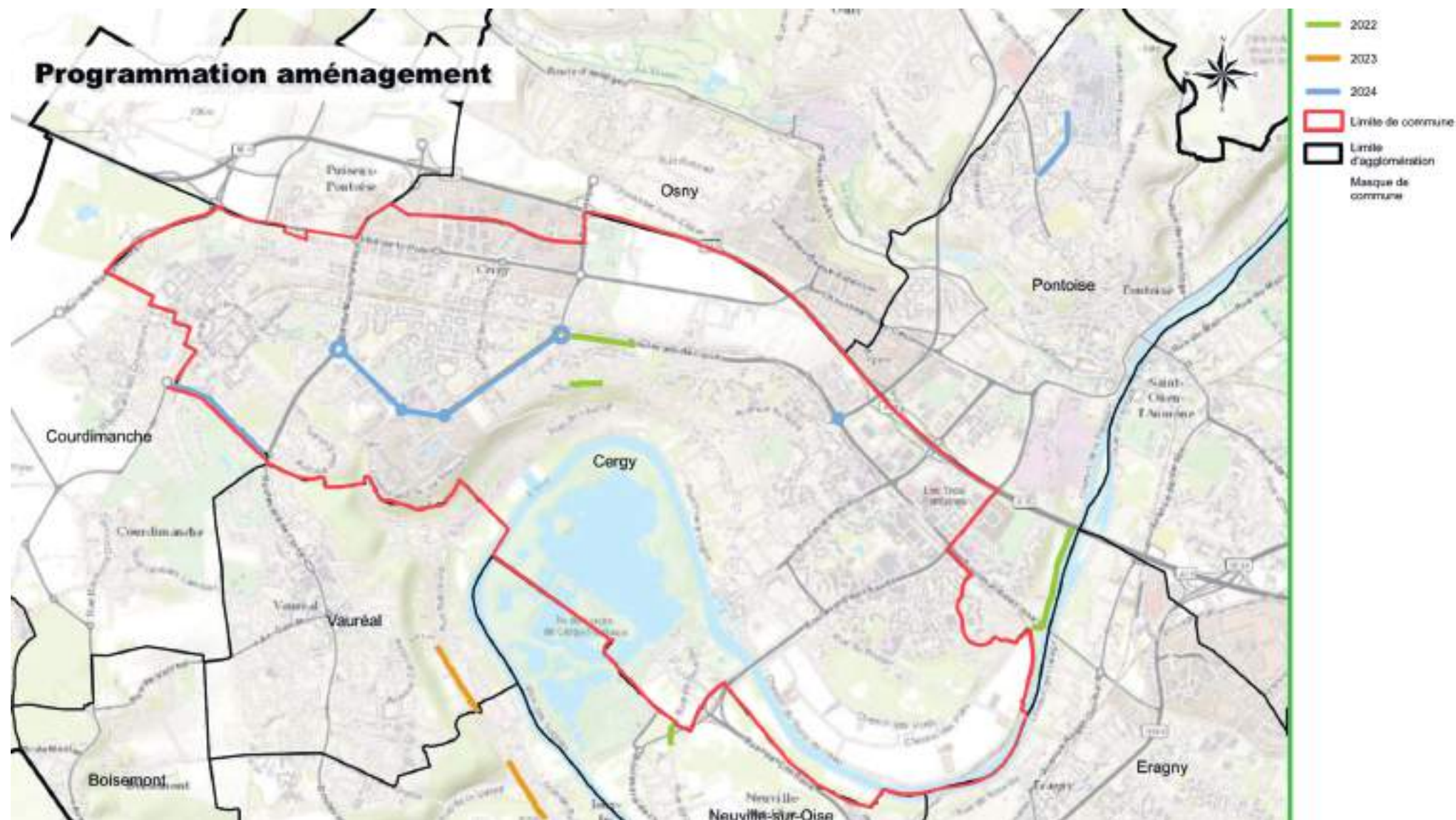
SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE D'AGGLOMÉRATION : LINÉAIRE INTERCOMMUNAL ET COMMUNAL

La ville de Cergy ayant pleinement été associée au travail préparatoire du SDCA, l'essentiel du linéaire qui sera de compétence communale apparaît (en violet) en complément du linéaire de compétence intercommunale (en rouge) :



PROGRAMMATION TRIENNALE DU LINÉAIRE INTERCOMMUNAL DU SDCA

Pour les deux prochaines années, la programmation du SDCA sur le territoire de Cergy prévoit ainsi l'aménagement du boulevard de l'Oise entre le rond-point du Chêne et le rond-point du Haut de Gency, le boulevard du Golf ainsi que le carrefour boulevard de la Viosne / boulevard de l'Oise.



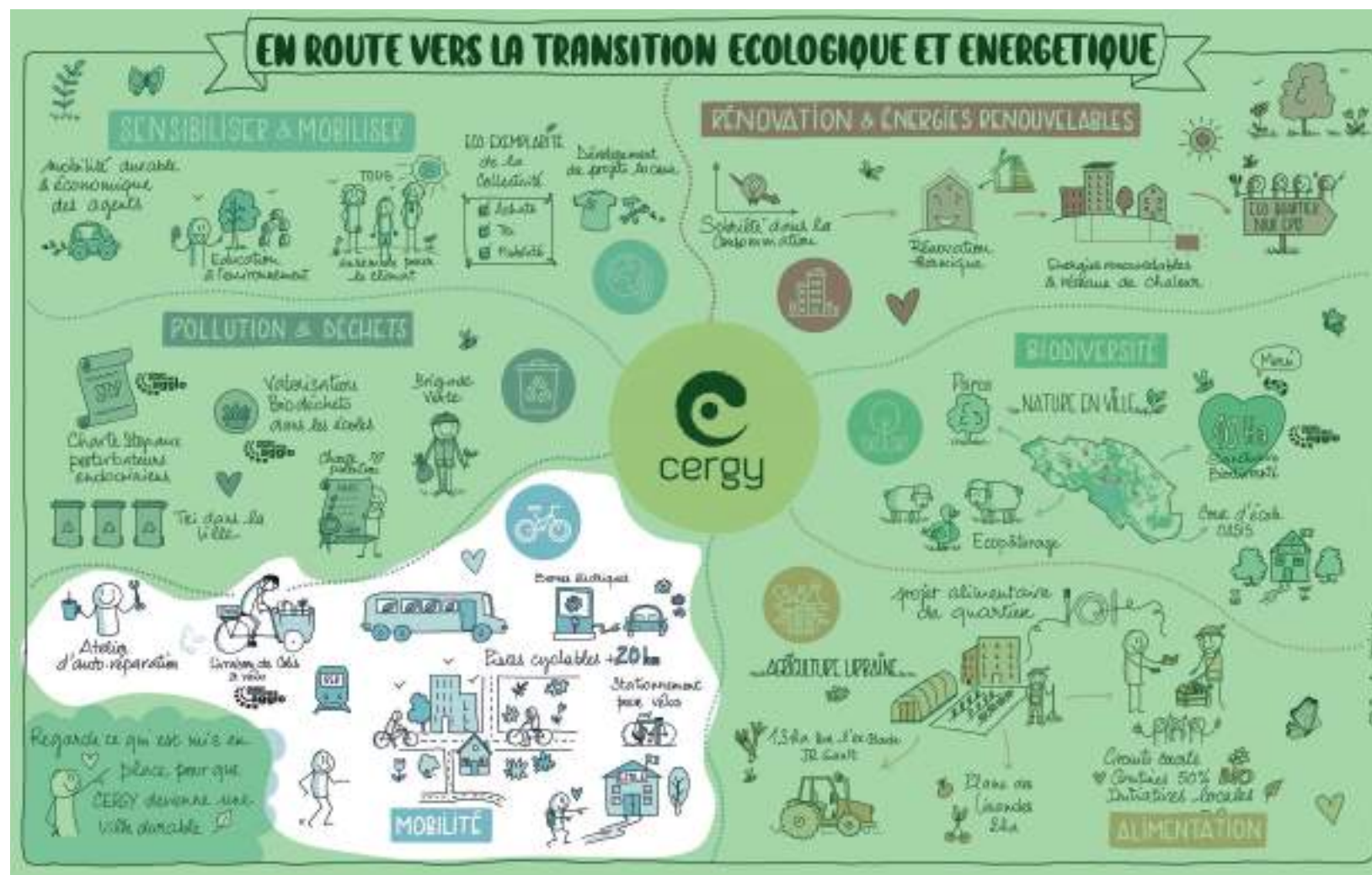
FEUILLE DE ROUTE DE MANDAT TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Au niveau communal, le plan d'action pour les mobilités actives s'inscrit dans la feuille de route transition écologique et énergétique du mandat.

Cinq actions du plan d'action sont ainsi des « priorités pour la transition écologique » :

**PRIORITÉ
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

- création de + de 20 km de pistes cyclables dont 12 km de linéaire ;
- augmentation de l'offre de stationnements vélo ;
- évolution des pratiques de mobilité des écoliers et de leurs familles ;
- ouverture d'un atelier d'auto-réparation ;
- développement de la cyclo-logistique du dernier km.



1.3 Quel est l'état des pratiques de mobilité active à Cergy ?

CERGY, UNE VILLE NOUVELLE FAITE POUR LA VOITURE ?

Lorsque la ville nouvelle de Cergy-Pontoise commence à être aménagée au début des années 1970, la voiture individuelle apparaît naturellement comme un mode de déplacement incontournable.

Les chocs pétroliers n'ont pas encore commencé à faire prendre conscience du coût engendré par la dépendance à une énergie dont les stocks sont limités, la mise en garde des scientifiques quant au risque majeur du réchauffement climatique engendré par les émissions de GES mettra encore des décennies avant de commencer à être audible et, surtout, l'équipement automobile des ménages est alors en pleine croissance, passant d'1/3 en 1962 à plus de la moitié (60%) en à peine 10 ans. La seule raison qu'il y aurait à vouloir en restreindre l'usage – la saturation croissante de la circulation dans les centres urbains et la dénaturation des villes – semble précisément ne pas concerner une ville nouvelle, construite à partir d'une table rase et où il sera dès lors possible d'adapter dès le départ la forme urbaine à ce mode de déplacement du XX^e siècle. Bernard Hirsch, directeur de la mission d'aménagement de la ville nouvelle au cours des dix premières années, plaidera ainsi pour le passage de deux autoroutes au cœur de la ville – il n'en obtiendra qu'une – et mettra en œuvre le principe de grandes artères structurantes (boulevard de l'Oise, boulevard de l'Hautil, boulevard du Port...) dont l'emprise est dimensionnée pour multiplier les files de circulation : 2x2, 2x3, voire davantage.

DEUX VILLES NOUVELLES EN UNE

Cette lecture de la ville nouvelle est toutefois un peu trop simplificatrice. Sa conception permet en réalité de laisser plus ouverte qu'il n'y paraît la question des formes de mobilité qu'on souhaite y développer. D'autres profils que celui de Bernard Hirsch, à la fois ancien élève et futur directeur de l'école des Ponts et Chaussées, se sont en effet penchés sur la conception de la ville nouvelle et en particulier des urbanistes qui avaient eu l'occasion de voir à la fois aux États-Unis les effets négatifs d'une voirie surdimensionnée (qui augmente les distances à parcourir et l'usage de la voiture) et dans les pays d'Europe du Nord d'autres formes d'urbanisme privilégiant le cadre de vie urbain. On doit à cette réflexion **le principe des îlots d'habitation à taille humaine (quelques centaines de foyers) offrant à portée de marche services, commerces, parcs et équipements sportifs**. C'était, avec quelques décennies d'avance, la préfiguration du concept de **ville des proximités** dont toutes les potentialités sont ainsi en germe à Cergy.

Schématiquement, **deux trames urbaines se superposent** donc : d'une part en périphérie d'îlots les boulevards, axes structurants dimensionnés pour des voies multiples, et d'autre part un réseau plus fin d'avenues (axes secondaires, souvent en périphérie ou en bord d'îlots) et de rues (voies le plus souvent résidentielles). À l'inverse des axes structurants, ces dernières sont souvent sinueuses voire en impasses afin de réduire les vitesses et limiter les circulations de transit. Il s'agit là du programme des premiers quartiers de la ville nouvelle dont l'application ne sera pas toujours systématique dans les trames ultérieures (quartiers Axe Majeur, Horloge et Hauts-de-Cergy). Ce qui demeure en revanche dans l'ensemble des quartiers construits depuis les années 1970, c'est une voirie dont l'emprise est proportionnée à son niveau de structuration : **les grands axes se prêtent donc ainsi à l'aménagement de circulation vélo et piétonnes séparées de la circulation automobile**, sans conflits d'usage, tandis que les voies de desserte locale, moins larges, sont aussi celles où le volume de circulation et les vitesses pratiquées sont aussi plus faibles. **Cette situation est donc finalement favorable à l'aménagement des circulations actives.**



- axes structurants
- axes secondaires
- voies résidentielles
- réseau viaire séparé du trafic

le principe de hiérarchisation de la voirie dans la ville nouvelle
crédit: fond IGN

L'îlot des Plants illustre cette organisation reproduite dans une bonne partie de la ville nouvelle : au nord-est et nord-ouest, en rouge, les boulevards à voies multiples, axes structurants linéaires qui traversent la ville. Avec 30 m. d'emprise en pied de passerelle, il est en théorie possible d'aménager une 2 x 4 voies.

À l'est, à l'ouest et au sud, en orange, les avenues, plus sinueuses et moins larges : avec environ 20 m. d'emprise disponible sous les passerelles, elles ont tout de même été dimensionnées pour accueillir jusqu'à 2 x 2 voies et peuvent à ce titre être considérées comme des éléments d'interruption pour la marche et le vélo.

À l'intérieur de l'îlot, en jaune, les rues ont une vocation de desserte résidentielle et ne permettent pas le transit, ce qui limite à la fois les flux et la vitesse.

Enfin, en vert, les voies pour piétons et vélos (initialement aussi prévues pour les cavaliers). Elles permettent de rejoindre le centre de l'îlot (l'école) mais aussi les autres quartiers de la ville (les commerces et équipements des Toulouses et les bords d'Oise au sud, les équipements et les réseaux de transport du grand centre au nord). Ces déplacements hors du quartier ne se font pas via les boulevards et les avenues, conçues comme essentiellement à destination des circulations motorisées mais en site propre via passerelles : c'est le principe de séparation des flux entre piétons et vélos d'une part et circulation automobile d'autre part. Ce principe est poussé à son extrême dans le quartier du centre gare préfecture avec l'aménagement sur dalle, circulation automobile et piétonne étant distribuées sur deux niveaux différents. L'une des conséquences est la relative imperméabilité entre ce réseau viaire piétonnier et les axes routiers séparés par une altimétrie induisant des connexions entre les 2 niveaux distincts, peu évidentes en termes de lisibilité et d'usage.

Dans les quartiers qui suivent les principes de la ville nouvelle, la typologie des recommandations minimales pour les infrastructures à destination des mobilités actives et en particulier du vélo est ainsi aisément identifiable :

- boulevards : pistes cyclables en site propre
- avenues : bandes cyclables, de préférence avec séparateur
- rues : partages de la route vélo / automobile (DSC systématiques pour les rues en sens unique)

Ces préconisations sont ensuite modulables en fonction des contraintes mais donnent les grandes orientations pour identifier les types d'aménagements à prévoir.

Le contre exemple se trouve dans les zones d'urbanisme plus ancien (le village et les bords d'Oise) où **un axe anciennement structurant puisqu'il s'agit de la route de la vallée, n'est pas dimensionné pour un flux de véhicule important** et a fortiori pour une séparation des modes de déplacements (rue Nationale et rue de Vauréal). Il s'agira alors dans ce cas d'intervenir différemment pour répondre au besoin de développer les mobilités actives par exemple en supprimant la circulation de transit.

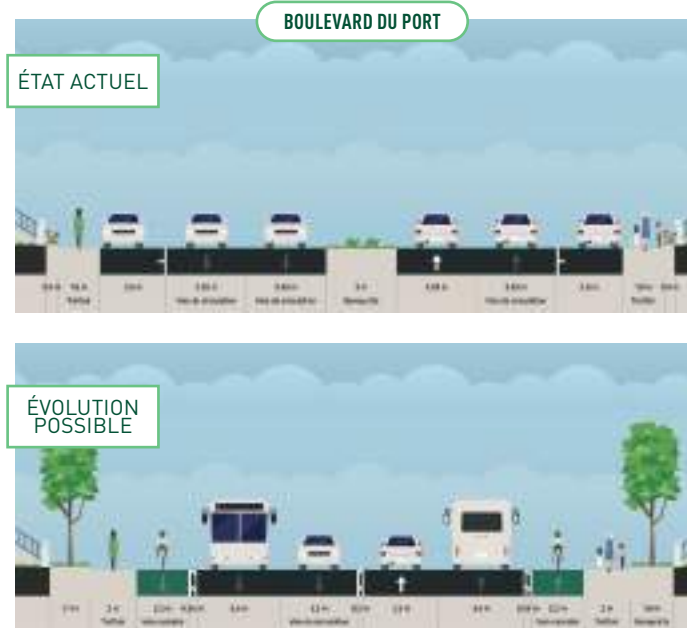
DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES : LES ATOUTS ET LES FREINS

Loin donc de la représentation figée d'une ville nouvelle "faite pour la voiture", le territoire offre un ensemble d'atouts préexistants et de freins à lever.

LES ATOUTS

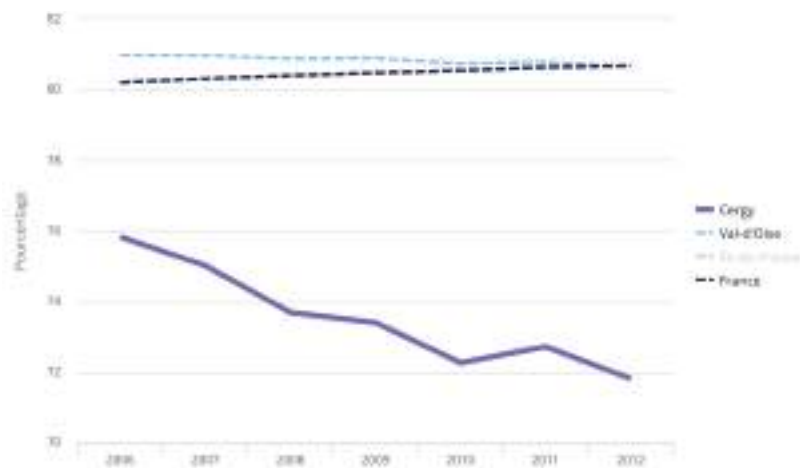
UNE HIÉRARCHISATION DE LA VOIRIE LISIBLE ET FACILEMENT AMÉNAGEABLE :

Contrairement aux villes anciennes où l'espace est contraint, les nombreux boulevards et les avenues laissent la place pour une emprise propre à chaque mode tandis que les îlots urbains se prêtent à l'aménagement de zones apaisées et au partage de la rue.



Sur les 26,5 m. d'emprise du Boulevard du Port, il est possible de passer d'une répartition fortement dominée par la place faite à la voiture (84% de l'emprise dévolue aux déplacements) à une répartition qui laisse leur place aux autres modes de déplacement (29% voiture, 32,7% bus, 20% vélo et 18% piétons).

- le principe de séparation des flux qui a présidé à l'aménagement de la ville nouvelle permet de disposer d'**un réseau existant de circulation entièrement séparé du flux routier**. Les principaux quartiers bénéficient ainsi déjà des emprises pour un réseau cyclable local.
- le territoire présente à la fois une densité de population et une mixité des fonctions qui rendent de **nombreux déplacements compatibles avec la marche** (notamment en intermodalité avec un réseau de transport finement maillé) **et le vélo** : les déplacements liés au travail, aux études, aux achats ou aux loisirs peuvent ainsi s'effectuer dans un rayon compatible avec la marche ou le vélo.
- depuis 2009, **un Schéma directeur cyclable d'agglomération (SDCA) a déjà commencé à être déployé sur le territoire de Cergy** (soit 35 km). Ces aménagements concernent une bonne partie des boulevards et certaines avenues. Il est prévu de résorber les dernières ruptures cyclables (16 km) dans le cadre du nouveau SDCA de 2022 et du schéma directeur cyclable communal qui fait partie du présent plan d'action pour les mobilités actives (II, 1).
- Le **taux de ménages n'étant pas équipés d'une voiture est plus important à Cergy** que la moyenne des villes de grande banlieue.



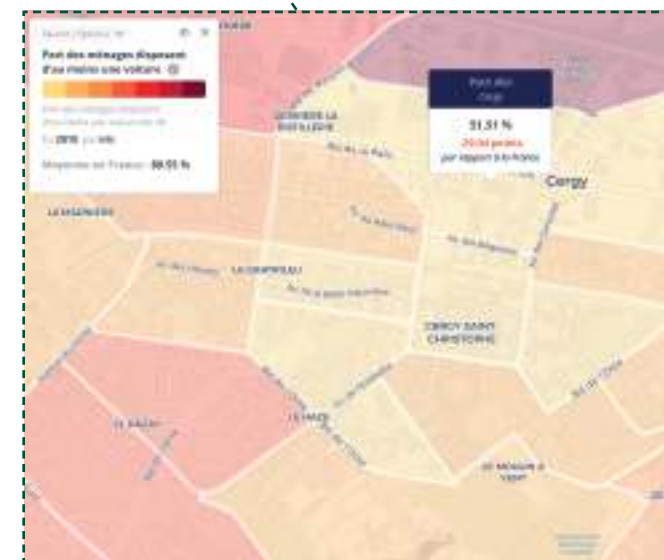
crédit: DataFrance.info

Au sein même de la ville, on observe une forte disparité entre les quartiers regroupant des foyers très équipés en automobiles et d'autres beaucoup moins.

On constate d'ailleurs **d'année en année une augmentation de la part modale vélo**. Les derniers comptages effectués par la CACP montrent que la tendance se poursuit avec une hausse de 36% entre 2021 et 2022 de la fréquentation des pistes cyclables de Cergy.



crédit: DataFrance.info



crédit: DataFrance.info

Ainsi, dans le quartier du Petit Albi, près de la moitié des foyers ne possèdent pas de voiture.

LES FREINS

1

Le premier des freins est l'**écosystème favorable dont bénéficie la voiture à Cergy** : la vitesse moyenne en voiture (entre 30 et 35 km/h) y est plus élevée que dans les autres centres urbains d'Île-de-France et l'offre de stationnement est à la fois abondante (plus de 5 000 places de stationnement publiques en parking et sur voirie dans un rayon de 500 mètres autour des 3 pôles gares) et gratuite sur la voirie publique, y compris aux abords des gares, ce qui est une situation exceptionnelle pour une ville-préfecture. Cet avantage concurrentiel de la voiture a des impacts sur les choix de déplacement (part modale vélo encore faible à Cergy) mais aussi sur la structure initiale de la ville : le projet de ville des proximités (cf PLU) et de commerces en cœur d'îlot n'ont plus lieu d'être si des grands axes routiers convergent vers des hypercentres commerciaux.

Le PAMA a pour objectif de réduire ces freins au travers d'une cinquantaine d'actions identifiées et qui seront prises en charge par l'ensemble des délégations municipales dans une vision globale de la mobilité active.

2

Un **réseau viaire séparé à mettre à niveau** : revêtement dégradé sur certains tronçons, ruptures cyclables (notamment chicanes), lisibilité du réseau difficile et insuffisance du jalonnement, nombreuses liaisons avec le réseau structurant à créer (réseau viaire et pistes cyclables des boulevards ne communiquent pas)...

3

Chaque mode de déplacement a sa propre lecture non superposable de la ville : on lit la ville en fonction de son mode de déplacement. En raison du principe de séparation des flux (l'urbanisme sur dalle en étant la forme extrême) à Cergy plus qu'ailleurs **changer de mode de déplacement implique de réapprendre son plan de ville**. Le corollaire étant qu'un certain nombre d'habitants ignorent en partie la forme de leur propre ville.

5

Les domaines d'intervention de l'agglomération ne lui permettent pas de toucher largement des pans entiers de population dans le cadre de la formation et de la sensibilisation (éducation, jeunesse, accompagnement à l'emploi, accueil des nouveaux arrivants, santé...), autant de domaines qui relèvent de la compétence communale.

4

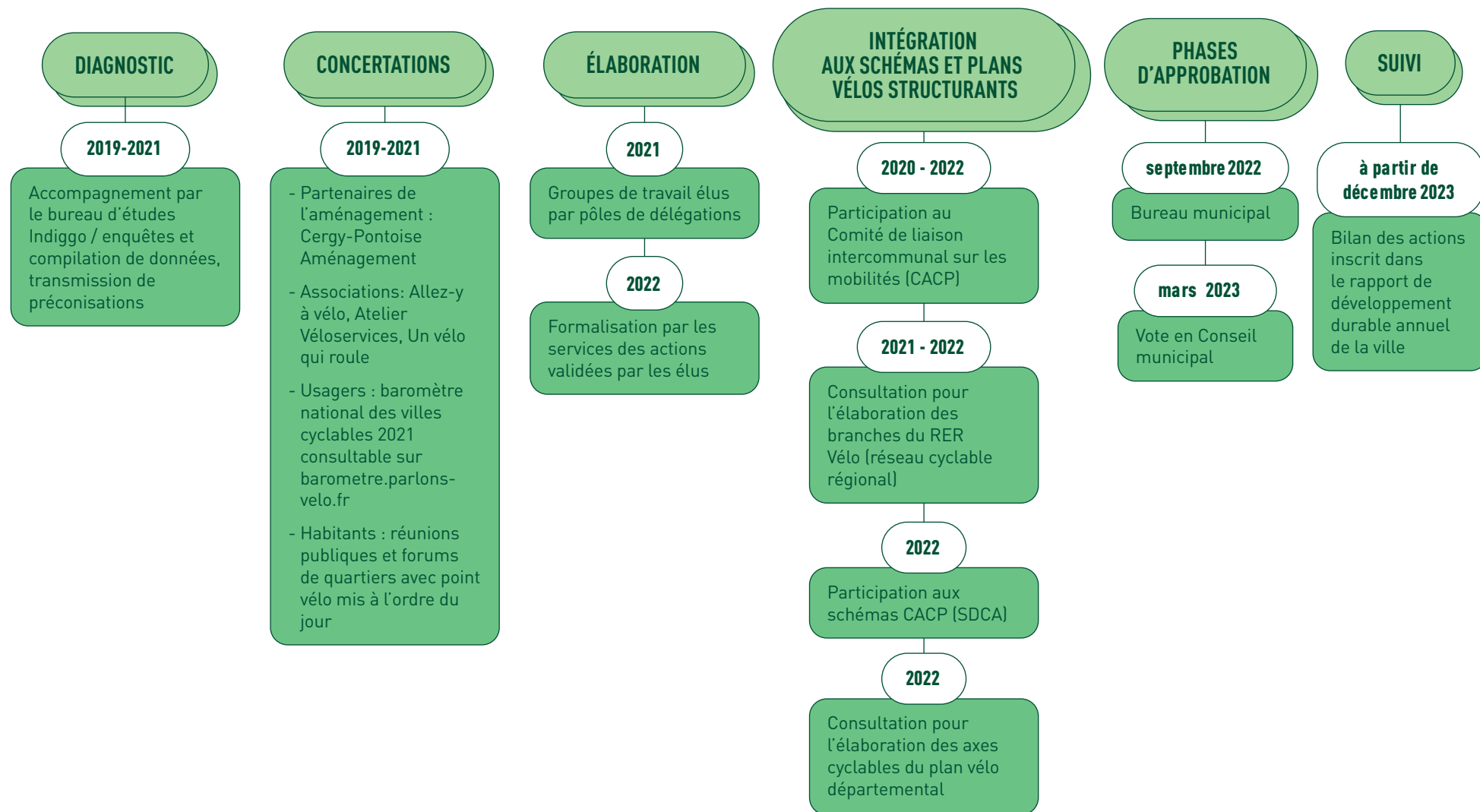
Les **dénivelés** : l'existence de quartiers hauts et bas de la ville peut constituer de prime abord un frein et nécessite par exemple d'être équipé d'un vélo dont le poids et la plage de développement des vitesses sont adaptés.

6

Un **réseau cyclable actuellement limité aux voies structurantes** : le réseau cyclable de desserte sur voirie de compétence communale reste en grande partie à créer. De même, actuellement, faible niveau d'équipement des établissements publics et privés en stationnements vélo de qualité.

1.4 Comment le plan d'actions actuel s'est-il construit ?

La plan d'action pour les mobilités actives s'est construit par étapes et en tenant compte des échanges avec les différentes parties prenantes.



2. Les actions à mettre en œuvre pour favoriser les mobilités actives à Cergy

Les constats et les demandes qui découlent de la première partie ont amené la ville à formaliser un plan de 50 actions qui se déclinent selon les 5 volets du Schéma directeur cyclable d'agglomération :

VOLET 1 - Schéma directeur communal, 1^{ère} partie : circulation
AUGMENTER LE LINÉAIRE CYCLABLE COMMUNAL

VOLET 2 - SCHÉMA DIRECTEUR COMMUNAL, 2^e partie : stationnement
AMÉLIORER QUALITATIVEMENT ET QUANTITATIVEMENT L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

VOLET 3 - Services et commerces
RENFORCER LA PRÉSENCE DES SERVICES LIÉS AUX MOBILITÉS ACTIVES

VOLET 4 - Accélération du changement et communication
ACCOMPAGNER LES HABITANTS ET LES AGENTS DANS LEUR RECOURS AUX MOBILITÉS ACTIVES

VOLET 5 - Gouvernance
ENCADRER ET COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DE L'ENSEMBLE DES ACTIONS



VOLET 1 - Schéma directeur communal, 1^{ère} partie : circulation AUGMENTER LE LINÉAIRE CYCLABLE COMMUNAL

Le Schéma directeur cyclable d'agglomération (SDCA) adopté en avril 2022 formalise le réseau cyclable existant et projeté à l'échelle de la ville. Le linéaire a été adopté dans le cadre d'échanges bilatéraux entre ville et agglomération ce qui a notamment permis d'intégrer dans le schéma directeur d'agglomération le linéaire cyclable relevant de la compétence communale. La carte ci-dessous regroupe les différents niveaux de linéaire cyclable projetés sur la ville. En additionnant le linéaire cyclable CACP et le linéaire cyclable ville, c'est **plus de 20 km de création de linéaire cyclable qui est prévu en 6 ans**.

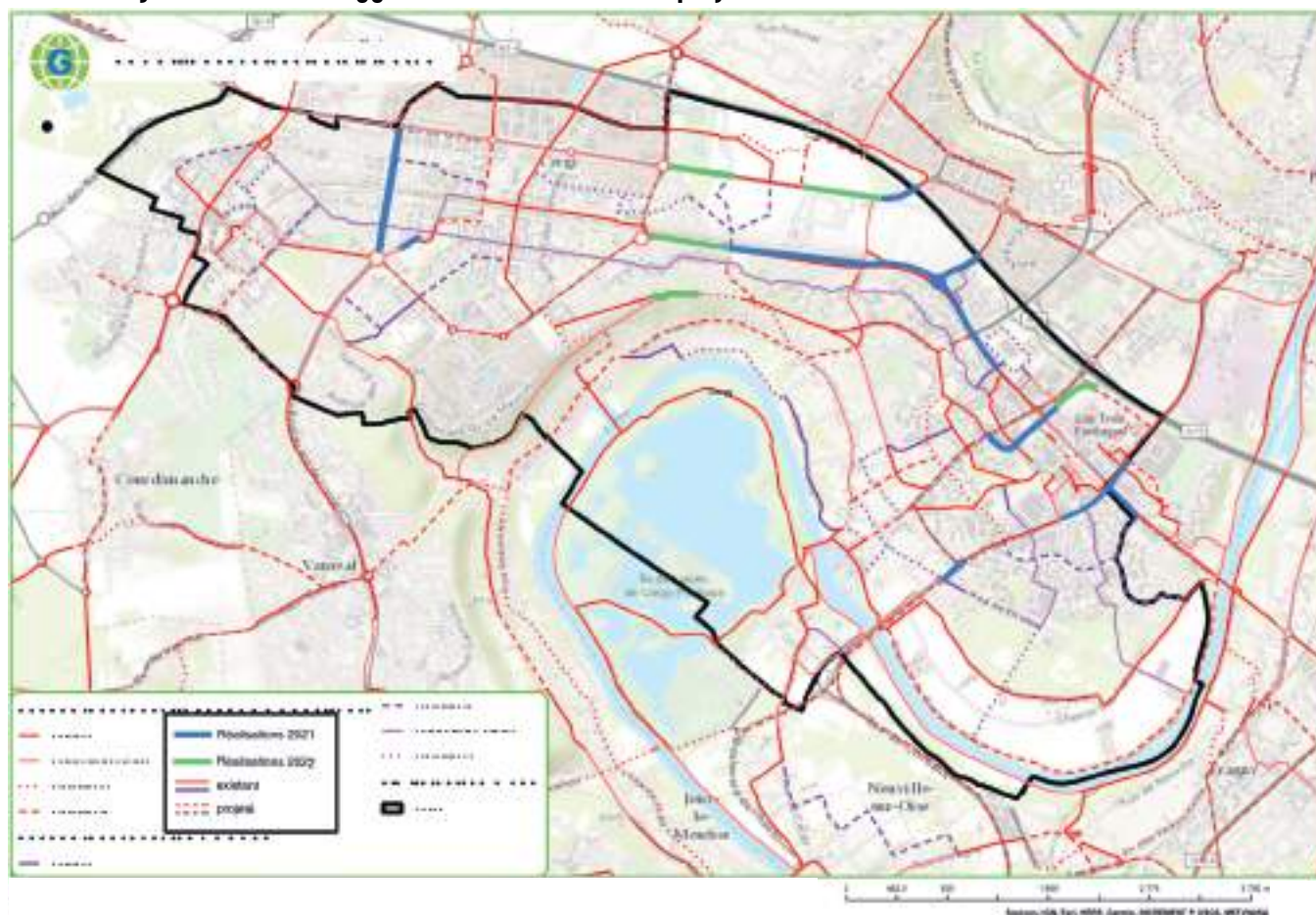
ÉTENDRE LE LINÉAIRE CYCLABLE

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
1	Création de 12 km de linéaire cyclables sur le réseau communal	non démarré	sur 5 ans	700 000€ (reste à charge ville)	Région / Département	m. linéaire réalisés



Pour la première fois, la ville programme la réalisation de son propre linéaire cyclable sur la voirie qui est de sa compétence. L'objectif est de compléter le réseau structurant d'agglomération (en rouge) par un réseau plus fin de desserte (en violet).

Réseaux cyclables ville et agglomération existants et projetés et réalisations 2021 - 2022



PROGRAMME TRIENNAL COMMUNAL

Au moment de la présentation de ce plan d'actions, voici l'état de la programmation envisagée pour la réalisation des aménagements cyclables.

Cette programmation triennale pourra faire l'objet de révisions ultérieures qui seront validées le cas échéant dans le cadre d'avenants présentés en Conseil municipal.

Au-delà des trois prochaines années, une première liste indicative identifie les voiries qui présentent un enjeu d'aménagement cyclable, notamment dans le cadre des linéaires inscrits au SDCA.



2023 :

- Avenue du Parc
- Traversée Est-Ouest éco quartier*
- Doux-Epis Nord Sud*
- Avenue de l'Embellie*
- Rue de la Terminale
- Ring Marjorbert*
- Parvis de l'Innovation

2024 :

- Avenue des 3 Epis*
- Rue Francis Combes / des Mérites*
- Rue de la Ferme*
- Avenue du Hazay 1 Évasion à rue de la Destinée*
- Avenue du Hazay 2 Espérance à Evasion*
- Avenue du Haut Pavé*

2025 :

- Avenue du Sud 2 (Palette à Anglais)*
- Avenue de la Palette*
- Avenue des Anglais*
- Avenue de la Belle Haumièr
- Avenue du Centaure*
- Avenue des Genottes - 1 Centaure à Paix
- Cour des Merveilles - Place du Nautilus**
- Traversée Belle Épine*
- Rue des Fressonnes*

2026-2028 :

- Avenue de Mondétour*
- Avenue du Sud 1 (Hautil à Palette)*
- Avenue du Hazay - Av. du Bontemps à Av. Terroir*
- Avenue des Closbilles*
- Rue des Brumes Lactées*
- Boulevard des Explorateurs*
- Avenue du Jour
- Avenue de la Belle Heaumièr
- Rue du Chemin de Fer
- Avenue des Béguignes
- Avenue de la Constellation (entre Mondétour et rue du Chemin de Fer
- Avenue du Bontemps

* Linéaire communal inscrit au SDCA

** SDCA / CACP

PROGRAMMATION DES DOUBLE SENS CYCLABLES

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
2	Aménagement des rues éligibles aux Double sens cyclables (DSC)	non démarré	sur 3 ans en 3 phases	35 000 € cofinancements	CACP pour le linéaire SDCA et de compétence intercommunal	25 rues de linéaire communal à aménager

Dans la réglementation (décret n° 2008-754 du 30/07/2008), les rues à sens unique dont la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h sont en double sens cyclable. Il convient de signaler cette disposition dans les rues éligibles.

Dans le cadre du programme triennal, la ville prévoit de mettre en place la signalisation sur les rues à sens unique qui relèvent de sa compétence.

D'autres voies à sens unique relèvent de compétences supra-communales. La ville transmettra les demandes de mise en signalisation aux aménageurs concernés.

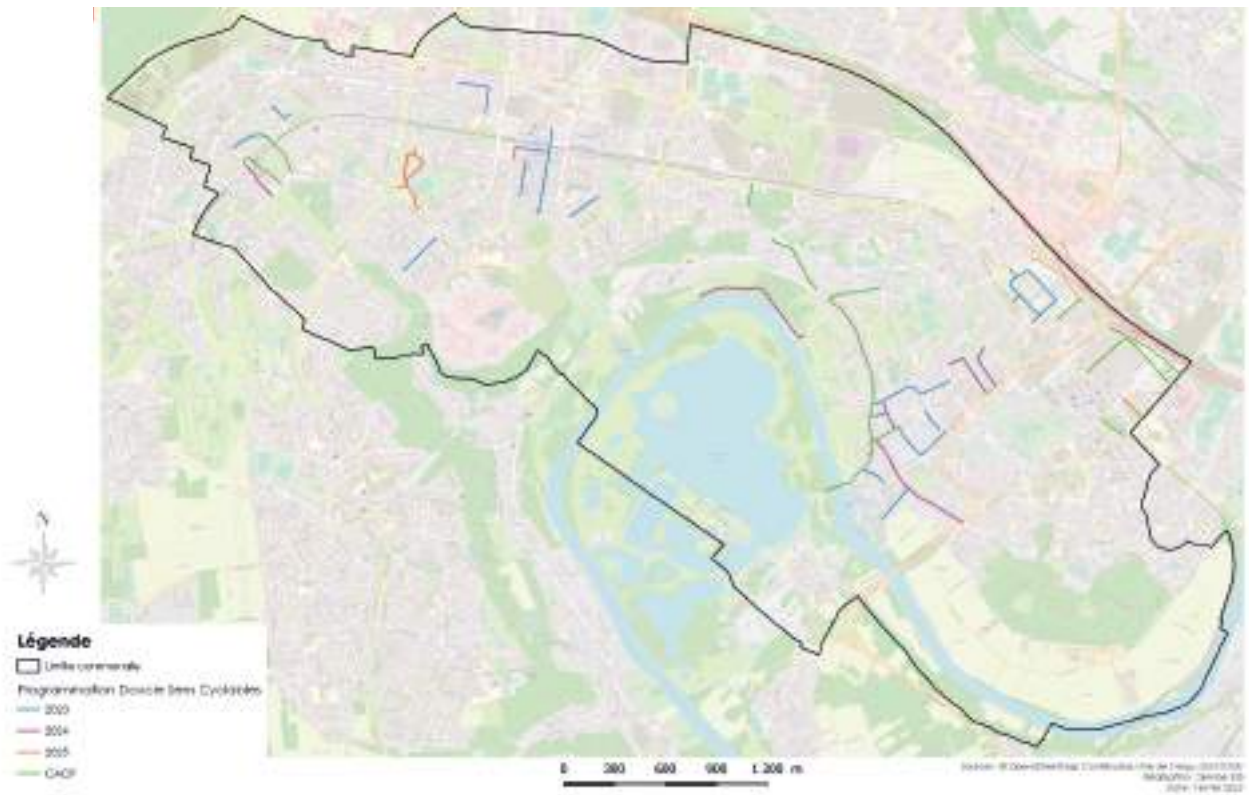
2023 : Passage de l'Éveil - Rue des Gauchères - Rue la Pérouse* - Rue Pierre Sheringa* - Rue des Paradis* - Passage Monsçavoir - Rue du Tertre* - Rue de l'Aven - Rue des Maçons de Lumière - Rue des Deux Marchés - Rue de l'Éclipse - Rue des Pas Perdus - Boulevard de l'Évasion** - Rue du Futier - Rue des Hélices - Anneau Marjorbert*

2024 : Rue du Clos Geoffroy* - Rue de la Pierre Miclare - Rue des Herans / rue des Heulines - Rue du Brûloir* - Chemin de la Voirie* - Rue de la Destinée - Rue Nationale

2025 : Rue de la Parabole - Rue de la Bastide - Rue des Bourgognes

* linéaire communal inscrit au SDCA

** commune / CACP / RER v



VOIRIE	DOMANIALITÉ ET COMPÉTENCE
Avenue des 3 Fontaines	SDCA
Rue de Pontoise	Compétence CACP
Rue de la Croix des Maheux	SDCA
Rue Nationale	Amélioration et harmonisation de l'existant
Rue de Neuville	Compétence CACP
Rue de Saint-Martin	Compétence CACP
Rue de Puiseux	Compétence CACP
Rue de l'Espérance	SDCA + Axe départemental + Avenue verte Paris - Londres
Boulevard de l'Évasion	Entre avenue du Hazay et rue du Lendemain
Rue des Chauffours	Entre passage de la Chaux et Boulevard de l'Oise
Avenue du Nord	Entre Boulevard de l'Oise et Fil d'Ariane
Rue de la Gare	Entre la rue de la Préfecture et la Dalle
Rue de la Boucle	DSC ou aménagement cyclable dans le sens voiture

AMÉNAGER UNE "BOUCLE D'ARIANE"

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
3	Réhabilitation et jalonnement de la Boucle d'Ariane	non démarré	sur 4 ans en 4 phases	140 000 € (cofinancements non déduits)	région et département	17 km continus réhabilités et jalonnés

Le Fil d'Ariane est l'une des intentions urbanistiques structurantes de la ville nouvelle. Il formalise le principe de séparation des flux de circulation en proposant une traversée complète de la ville, des bois de Cergy aux Hauts-de-Cergy, en étant quasi intégralement séparé de la circulation automobile sur 7 km de linéaire. Il est l'occasion de **découvrir l'envers de la ville**, notamment son patrimoine naturel et l'identité architecturale des différents quartiers et des différentes époques qu'il traverse. On peut à ce titre le qualifier d'"**Axe Majeur**" des **mobilités actives**.

Cet axe de circulation chemine dans son intégralité sur le territoire de la ville de Cergy et il est donc important que la ville s'attache à sa revalorisation. L'intérêt est double puisque le Fil d'Ariane présente à la fois une fonction de **liaison intra et inter quartiers**, notamment pour les usagers qui souhaitent cheminer à l'écart de la circulation automobile, et une possible fonction de loisir par la découverte de la ville qu'il propose.

À noter la difficulté de l'exercice au regard des dérives d'usage notamment la circulation des 2 roues motorisées et autres rodéos induisant une insécurité pour les piétons et cyclistes.

Les enjeux identifiés sont :

- résorber les entraves à la bonne circulation des vélos et des PMR : chicanes, ressaut, nids de poule, etc. ;
- rendre plus lisible l'itinéraire du Fil d'Ariane ;
- améliorer la connaissance de l'existence du Fil d'Ariane par les habitants ;
- prolonger le Fil d'Ariane afin d'obtenir une boucle à même d'en faire un itinéraire cyclable de loisir qui inclut l'Axe Majeur, l'île de loisirs et les bords d'Oise.

Après une phase d'étude et de chiffrage en 2022, l'aménagement du Fil puis de la Boucle d'Ariane suivra une programmation sur 4 ans.



APAIER LA CIRCULATION AU SEIN DES QUARTIERS

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	INDICATEUR DE SUIVI
5	Aménagements d'îlots de quartier en zone de circulation apaisées	non démarré	nombre d'îlots aménagés

En complément de l'aménagement de linéaires cyclables, la création de **zones de circulation apaisées** permet de prendre en compte à la fois les spécificités du centre ancien où il n'y a pas de voirie préexistante largement dimensionnée et aux îlots de la ville nouvelle conçus pour être des unités résidentielles sans flux de transit (voir I, 3).

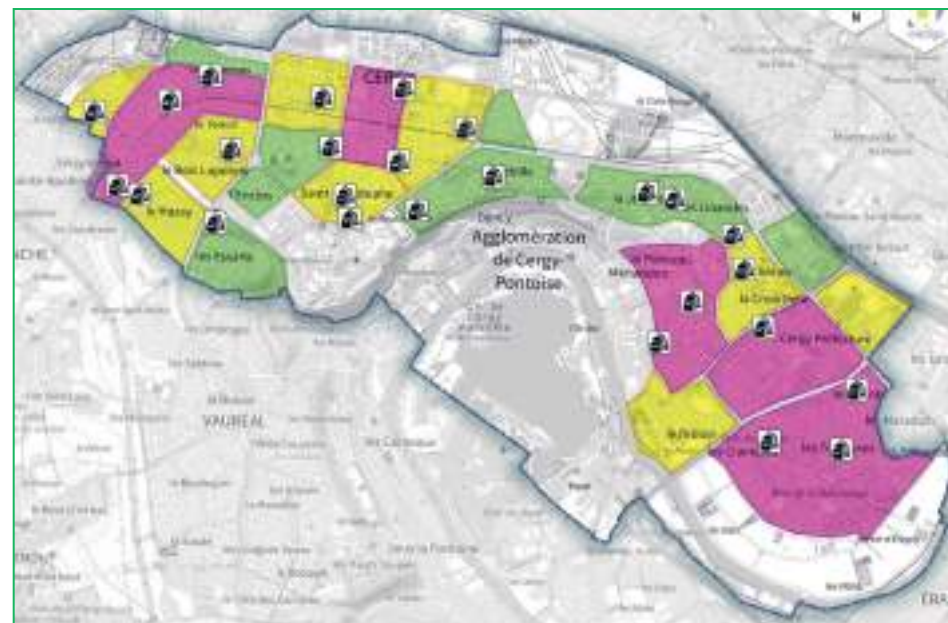
Le bureau d'études Inddigo (voir carte ci-contre) a proposé une telle approche sur la base des îlots clairement identifiables dans la trame urbaine de Cergy. L'objectif est de réserver **les fonctions de transit à la voirie adaptée**, boulevards et avenues structurants, et de réduire les possibilités de transit dans les rues pour lesquelles cette fonction de transit n'est pas indispensable.

L'apaisement des îlots, au-delà d'une classique mise en zone 30, consiste aussi à identifier les axes qui ont une réelle fonction de transit, notamment en raison de leur emprise, et de traiter ensuite les autres axes comme des axes de desserte à l'intérieur des îlots. Il s'agit donc d'intervenir sur le plan de circulation : toutes les rues restent accessibles aux automobilistes mais les possibilités de transit à l'intérieur de l'îlot sont quant à elles limitées.

Enfin, **intervenir sur le stationnement automobile**, notamment par la mise en place du stationnement payant, peut permettre de rationaliser l'usage de la voiture au sein des îlots concernés.

Cet apaisement peut aussi être obtenu par **l'interruption de la circulation motorisée notamment au niveau des coulées vertes**.

Par exemple, une concertation est actuellement en cours en ce qui concerne l'îlot Prieuré : la rue du Prieuré sert de voie de report pour la liaison entre l'avenue des Grouettes et la partie haute du boulevard du Port ce qui est peu en rapport avec son caractère résidentiel. La mise en place de deux tronçons en impasse par le rétablissement de la continuité de l'allée verte permet en intervenant de façon limitée d'apaiser la circulation tout en améliorant le cadre de vie et les conditions de circulation piétonnes et cyclistes.



REVALORISER LA TRAME VIAIRE SÉPARÉE

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
6	Réhabilitation de la trame viaire séparée correspondant aux Réseaux Cyclables de Quartiers	non démarré				km continus réhabilités et jalonnés
7	Créer des liaisons entre le réseau structurant (de l'agglomération) et le réseau viaire séparé (communal)	non démarré		à chiffrer	CACP	nombre de points de liaisons créés
8	Installation d'un jalonement complémentaire à celui de la communauté d'agglomération	non démarré		à chiffrer		nombre de jalonement installés

En lien avec zones de circulations apaisées, la ville nouvelle et Cergy en particulier dispose d'un réseau identifié comme piétonnier mais qui à l'origine concernait bien l'ensemble des circulations non motorisées. Le Fil et la Boucle d'Ariane en sont d'ailleurs une composante. Ce réseau que nous nommerons **réseau viaire séparé** peut servir de base en en reprenant les principaux tronçons à des réseaux cyclables de quartier (RCQ), l'une pour la partie Hauts-de-Cergy / Axe Majeur - Horloge, l'autre pour la partie Linandes et le troisième pour la partie Grand Centre.

Au vu de la densité de ces réseaux, surtout si on les relie aux réseaux cyclables communal et intercommunal, et au vu aussi de l'enjeu des déplacements de proximité pour toute une série de fonctions quotidienne [école, commerces...] il y a un enjeu à communiquer, par exemple dans le cadre des Maisons de quartier ou du Savoir Rouler à Vélo à l'école, sur ces Réseaux cyclables de quartier, par exemple à partir d'une cartographie papier ou numérique.

L'enjeu est donc triple :

- améliorer la cyclabilité des principaux tronçons de ce réseau séparé sur le modèle des interventions programmées sur la Boucle d'Ariane (action 5)
- relier pleinement ce réseau séparé et le réseau cyclable structurant là où la doctrine de séparation des flux crée des discontinuités (action 6)
- améliorer la lisibilité de ce réseau à la fois par du jalonnement, de la communication et l'édition d'une cartographie à l'échelle des trois quartiers mentionnés (action 7)



LES AUTRES ACTIONS EN LIEN AVEC LE LINÉAIRE CYCLABLE :

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
9	Intégrer les aménagements cyclables à l'entretien des voiries	mis en œuvre			CACP	bilan annuel des actions réalisées
10	Aménagements des circulations piétonnes constatées et dégradées (voir annexe)	non démarré		400 000 €		linéaire aménagé
11	Inventaire et programmation de l'aménagement des micro points noirs	en cours				nombre de points noirs supprimés

LES ACTIONS EN LIEN AVEC LE PARTAGE DE LA RUE

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
12	Apposer la signalétique "partage de la route" sur les voiries identifiées comme problématiques (flux, vitesse, absence d'aménagement cyclable)	à démarrer			CACP / usagers	nombre de signalétiques apposées
13	Diagnostic et programmation des feux piétons (déclenchement et durée) pour limiter le temps d'attente, notamment aux abords des groupes scolaires	à démarrer				nombre d'axes traités
14	Cadencement des feux sur les grands axes adaptés à la vitesse de 30 km/h maxi	à démarrer			CACP	nombre d'axes traités

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
15	Améliorer l'éclairage sur les portions urbaines (hors trame noire et espaces végétalisés et hors périodes d'extinction) des cheminements piétons et vélos pas ou mal éclairés	en cours			CACP dans le cadre du nouveau SDAL	nombre de tronçons traités
16	Mise en application des dispositions réglementaires récentes en faveur des mobilités actives	en cours			CACP	inventaire et nombre de points traités

Les éléments de voirie que constituent la signalisation, les feux de croisements et l'éclairage public participent de la sécurisation de la circulation et du bon partage de la rue. Ils jouent à ce titre un rôle en faveur des mobilités actives dont la collectivité doit tenir compte.

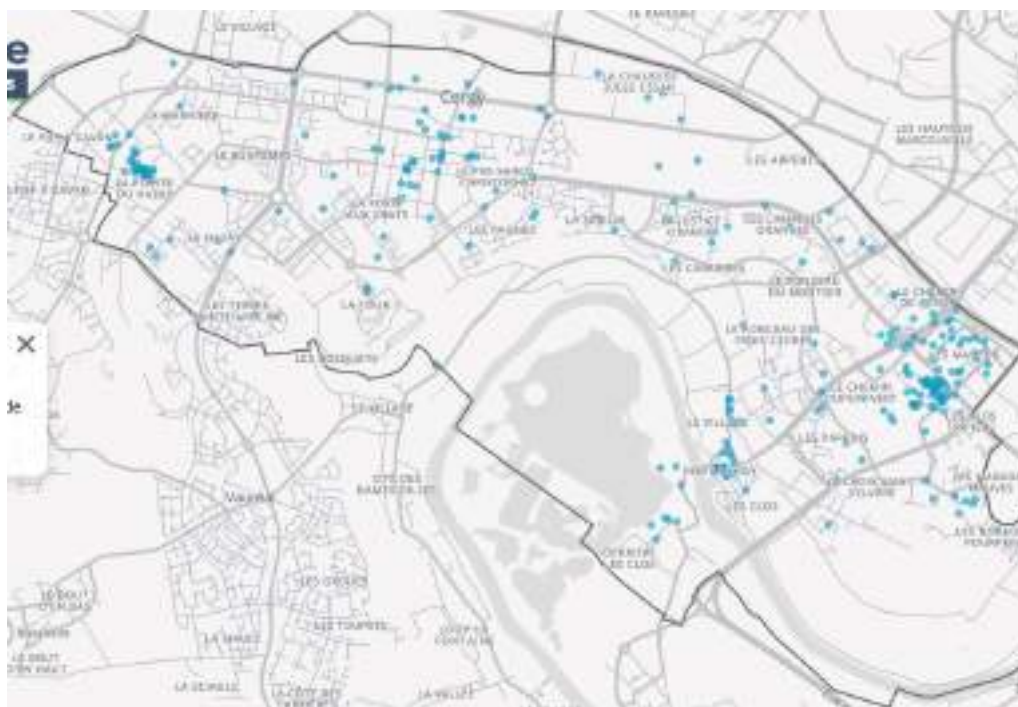
L'évolution réglementaire récente a par ailleurs introduit de **nouveaux dispositifs de voirie** allant dans ce sens et qui ne sont pas encore complètement déployés sur le territoire de la ville. Il s'agira notamment d'étendre la mise en place du sas vélo et du CLPCF (cédez le passage cycliste au feu) ainsi que de **l'interdiction du stationnement 5 m en amont des passages piétons** : ces aménagements en faveur de la sécurité des piétons seront obligatoires d'ici 2026 et doivent dès à présent être mis en œuvre dans le cadre des aménagements nouveaux.

VOLET 2 - SCHÉMA DIRECTEUR COMMUNAL, 2^e partie : stationnement AMÉLIORER QUALITATIVEMENT ET QUANTITATIVEMENT L'OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO

Le stationnement vélo est apparu central lors des échanges préparatoires.

Dans un certain nombre de cas, il relève aussi d'obligations règlementaires avec des dispositions inscrites dans le code de la construction et de l'habitation mais aussi dans le PLU de la ville. L'enjeu pour la ville est donc d'accompagner l'amélioration à la fois quantitativement et qualitativement en matière d'offre de stationnement vélo. Le contexte budgétaire s'y prête avec le renouvellement du programme CEE Alveole Plus

Avec un ratio de 15 places pour 1 000 habitants, Cergy dispose déjà d'une offre sur son territoire. Inddigo propose que cette offre soit plus que doublée pour atteindre **42 places pour 1 000 habitants**. Le baromètre national vélo donne un premier aperçu de localisation des nouvelles implantations à partir des réponses des contributeurs.



crédit: © OpenStreetMaps contributors / FUB

Les réponses au Baromètre des villes cyclables permettent de comparer le ressenti des cyclistes à Cergy par rapport aux villes de même strate : les cyclistes y trouvent en moyenne plus de facilité pour louer un vélo et s'y sentent plus vulnérables face au vol de vélo.

SERVICES / STATIONNEMENT



Comme le SDCA l'a identifié, différents types de stationnement doivent donc être proposés en fonction des besoins allant du stationnement de courte durée au stationnement résidentiel en passant par le stationnement à la journée notamment aux abords des pôles gares ou pôles d'emploi. À ce titre, l'offre de stationnement sécurisé reste encore à étoffer sur Cergy.

Sur le territoire de la ville, il conviendra donc de développer ou d'accompagner le développement des équipements suivants :

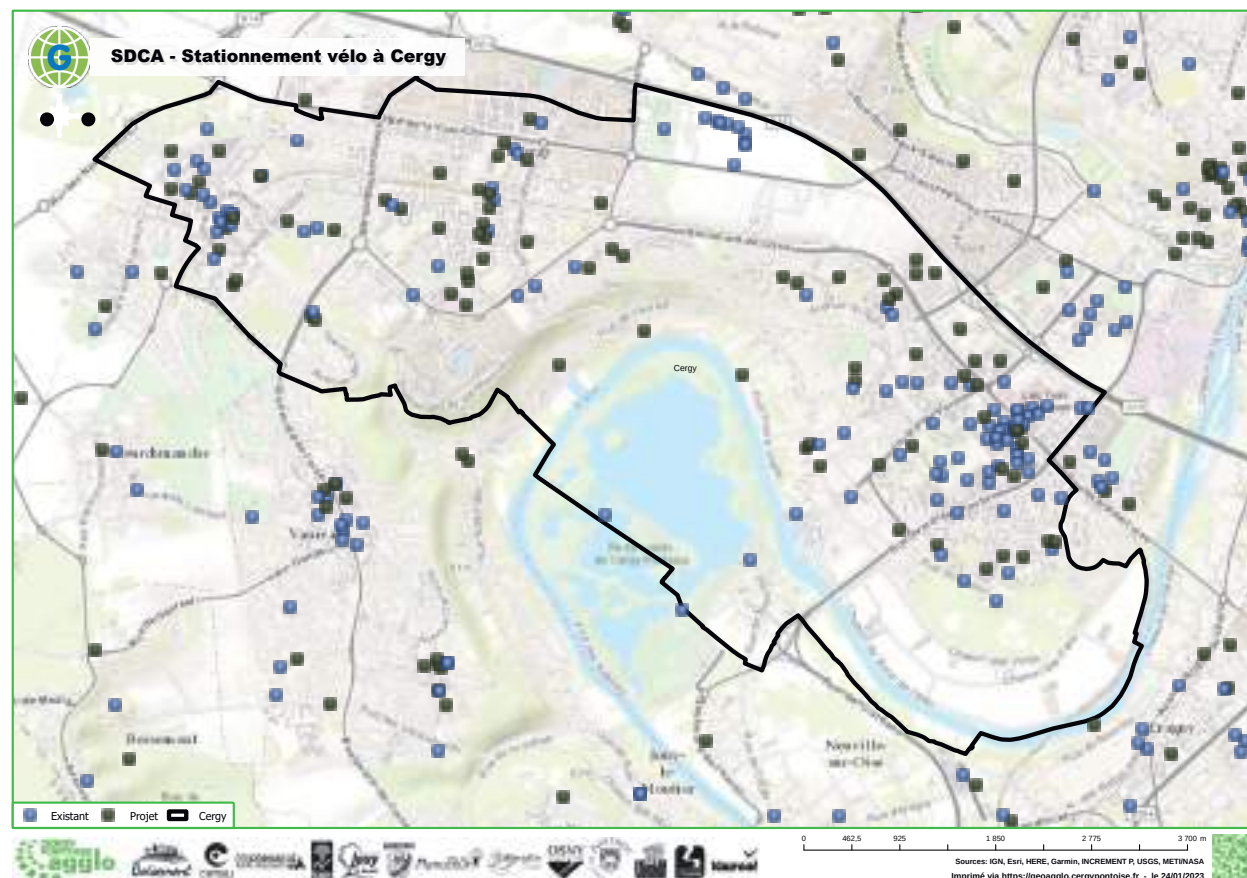
- **consignes sécurisées** dans les pôles gares et centralités (notamment avec IDFM pour la gare de Cergy le Haut dans le cadre de l'application du décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 concernant l'offre de stationnement sécurisé dans les gares) ;
- **vélobox 5/6 places** en pied d'immeuble / bureau / commerces ;
- **arceaux vélos** sur l'espace public de type Ø ;
- **arceaux dans l'enceinte des établissements** recevant du public ;
- **locaux vélos dans les logements** et les entreprises.

LE STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ESPACE PUBLIC

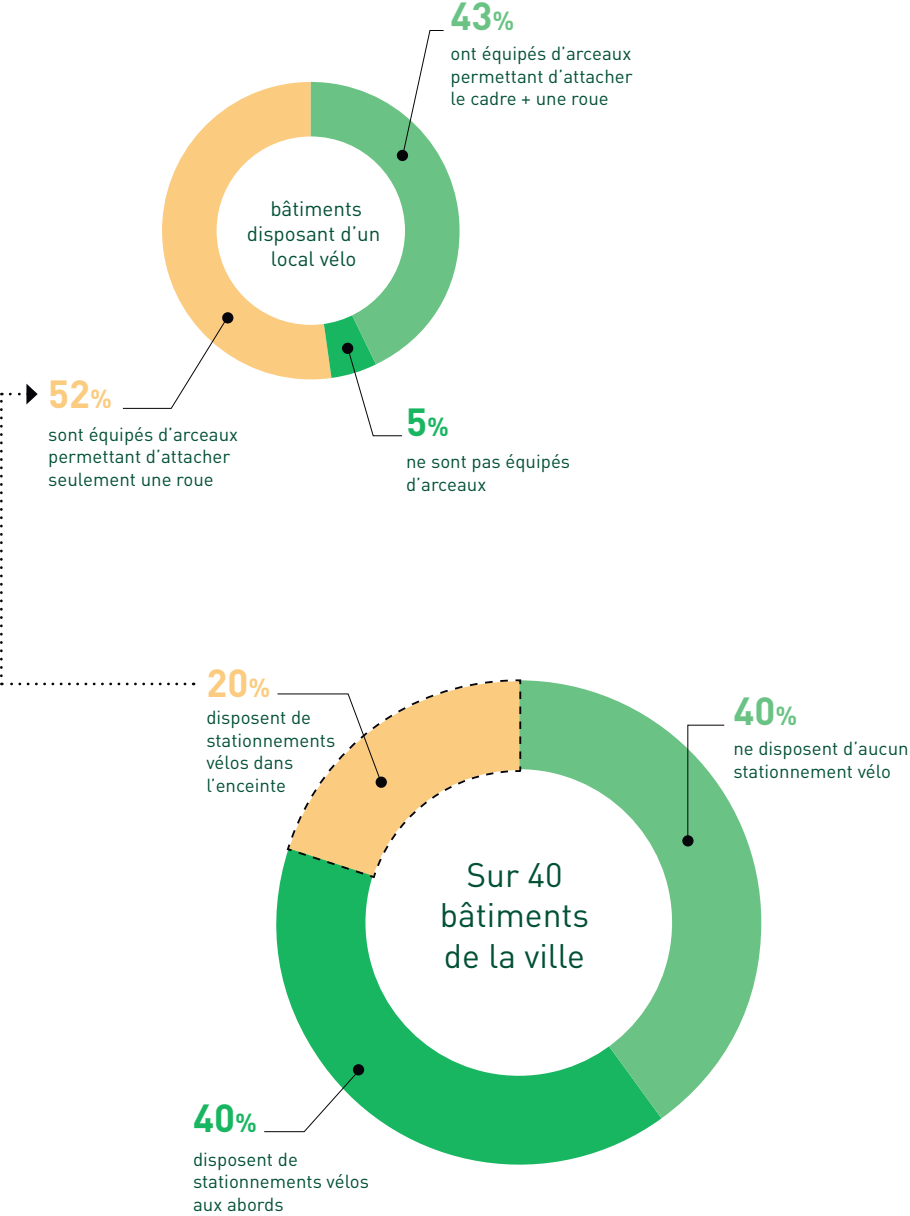
N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
17	Accompagner le déploiement du stationnement vélo dans ou aux abords des établissements recevant du public	à démarrer	CACP / IDFM / commerces	nombre d'emplacements créés
18	Création de consignes vélos dans les centralités de la ville	à démarrer	CACP / Alveole plus	nombre de consignes créées
19	Implanter des vélobox 5/6 places aux abords des bâtiments, notamment résidentiels, où le besoin de stationnement a été identifié	à démarrer	CACP / Alveole plus	nombre de vélobox créées
20	Effectuer l'inventaire de l'offre de stationnement vélo sur la ville	en cours	CACP	produire l'inventaire et la progression annuelle

Concernant les besoins sur l'espace public, la CACP a établi une carte des stationnements existants et projetés à partir des demandes remontées par la ville.

Cet inventaire servira de base pour les prochains déploiements de stationnements



INVENTAIRE DU STATIONNEMENT VÉLO
DANS LES BÂTIMENTS COMMUNAUX



Un inventaire a été réalisé pour identifier l'état de l'équipement en stationnement vélo des bâtiments municipaux. À partir de cet inventaire, il apparaît que seuls 20% des bâtiments de la ville disposent actuellement de stationnements vélos dans leur enceinte et que seuls 43% d'entre eux (soit 4 bâtiments sur 40) sont équipés d'arceaux réglementaires permettant d'attacher le cadre et au moins une roue.

Ce constat doit amener la ville à la fois à équiper d'arceaux les abords de ses bâtiments, notamment en lien avec la CACP, ainsi que de locaux vélo l'intérieur de leur enceinte, en bénéficiant si possible de cofinancements CEE et régionaux.



LE STATIONNEMENT VÉLO DANS LES BÂTIMENTS

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN OEUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
21	Audit et déploiement du stationnement vélo dans tous les bâtiments communaux	en cours	2023-2024	22 000 €	CACP / région / Alveole plus	nombre d'emplacements créés

En complément des stationnements vélo sur voie publique, la ville a entrepris d'achever d'équiper ses bâtiments communaux, en particulier ses écoles. Un audit a été réalisé qui a permis d'identifier à la fois le niveau d'équipements existants et les bâtiments nécessitant de nouvelles installations.

AUTRE ACTION PAMA EN LIEN AVEC LE STATIONNEMENT VÉLO :

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN OEUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
22	Accompagner les ASL et copropriétés notamment pour la création / l'aménagement de locaux vélos adaptés	à démarrer			ASL et copropriétés	nombre de locaux aménagés ; part du fonds d'aide consacré aux mobilités actives

VOLET 3 - Services et commerces

RENFORCER LA PRÉSENCE DES SERVICES LIÉS AUX MOBILITÉS ACTIVES

Trop souvent les plans en faveur des mobilités actives se limitent au linéaire cyclable et, au mieux, lui adjoignent un volet stationnement. Si l'aménagement de l'espace public est une condition effectivement nécessaire au développement des mobilités actives, ce n'est pas une condition suffisantes et les deux volets qui suivent – l'offre de service et l'accompagnement au changement des pratiques – sont des leviers indispensables pour assurer le succès des objectifs d'augmentation de la part vélo.

En raison du coût, de l'échelle de territoire et de l'ingénierie nécessaire au développement de services, les actions de ce volet concernent davantage l'échelon intercommunal. C'est par exemple de cas du système de vélo en libre service (VLS), **vélo2**, déployé sur différentes communes de l'agglomération.

À son niveau, la ville peut néanmoins accompagner voire relayer aux services intercommunaux.

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
23	Participation de la ville au programme inter-communal ColisActiv	en cours	2023: fin de la phase d'étude 2024-2026: accompagnement du lancement	100 000 €	CACP / programme CEE	nombre de colis livrés / an

La ville a sollicité la CACP, dont le niveau territorial était plus adapté, pour le déploiement du programme de cyclo-logistique du dernier km **ColisActiv** porté par Sofub dans le cadre d'un programme financé par des CEE.

La ville apportera son soutien au déploiement sur son territoire de ce programme qui vise à accompagner l'implantation de services de livraison à vélo.



1

Les colis sont acheminés vers des centres de tri en dehors des villes puis, pour la livraison active, dans des hubs logistiques urbains.



1

Pour chaque colis livré à vélo ou à pied, une prime est reversée à l'opérateur de livraison.



2

L'opérateur de livraison peut donc proposer des tarifs compétitifs à ses clients.



3

Plus la livraison active est économiquement intéressante et plus elle va être utilisée, augmentant ainsi les volumes de colis confiés et la densité des tournées de livraison et donc sa



4

La livraison active se développe au détriment de la livraison thermique et a de moins en moins besoin d'être aidée. Le niveau de prime diminue donc au fur et à mesure du programme.

Crédit : <https://colisactiv.city>

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
24	Favoriser l'auto-réparation: ouverture d'un atelier d'auto-réparation sur le territoire de la ville	non démarré		mise à disposition d'un local		ouverture d'un service d'auto-réparation

Certaines petites réparations aussi bien que des tâches d'entretien courantes (changement des patins de frein, nettoyage et réglage de la transmission, réparation d'une crevaison...) peuvent constituer un frein à l'usage du vélo : si l'on ne maîtrise pas soi-même ces interventions, l'utilisation du vélo reste aléatoire et il ne peut dès lors constituer un moyen de transport fiable.

À l'inverse, l'un des atouts du vélo est qu'il s'agit d'une machine relativement simple dont il est aisé de maîtriser pour tout un chacun les diagnostics et entretiens de base de manière à le faire durer des années voire des décennies d'usage quotidien, sans dépendre des délais, des coûts et des contraintes d'une réparation par un tiers.

Pour profiter de cette autonomie, il est nécessaire d'acquérir quelques techniques de bases et de disposer de quelques outils. Un atelier d'auto-réparation permet de répondre à ces besoins. Il s'agit donc d'un maillon essentiel dans la constitution d'une culture vélo qui permettra à celles et ceux qui le souhaitent de tirer tout le profit de ce mode de déplacement.

La ville souhaite donc accompagner **l'installation d'un atelier d'auto-réparation** qui réponde à ce besoin.



VOLET 4 - Accélération du changement & communication

ACCOMPAGNER LES HABITANTS ET LES AGENTS DANS LEUR RECOURS AUX MOBILITÉS ACTIVES

De façon novatrice, l'agglomération a intégré dans son nouveau SDCA un volet "accélération du changement". Ce choix acte le fait que le développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement doit aussi être accompagné et que la collectivité a sa part dans cet accompagnement. En effet, pour beaucoup d'habitants, au-delà de l'avoir (avoir un vélo, une piste cyclable, un local de stationnement...) se pose la question du savoir faire : parfois tout simplement faire du vélo, mais aussi savoir par où passer, savoir comment rouler au milieu de la circulation, savoir comment s'habiller, savoir comment équiper son vélo, savoir comment transporter ses courses, etc... Bref, ce sont les bases d'une culture vélo qu'il s'agit de poser.

En l'occurrence, les compétences et les domaines d'intervention de la ville se prêtent particulièrement à ce volet d'accompagnement : elle est en première ligne dans les échanges et des interactions avec les habitants de son territoire, notamment par le biais de ses maisons de quartier et des échanges avec son tissu associatif et sportif. Elle accompagne aussi de façon privilégiée les écoles et les élèves de son territoire. Enfin, elle est décisionnaire en matière d'urbanisme et peut à ce titre infléchir les règles de l'aménagement de son territoire.

LES ACTIONS DE LA VILLE EMPLOYEUR ET DONNEUSE D'ORDRE

C'est d'abord en tant qu'employeur et donneuse d'ordre que la ville peut jouer un rôle non négligeable sur l'évolution des pratiques sur son territoire.

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
25	Mise en place du Forfait mobilités durables (FMD) pour les agents communaux	mis en œuvre	mis en œuvre depuis janvier 2022	30 000 € / an		27 demandes en 2022
26	Mise en place d'un plan de mobilité employeur (PDME)	en cours			CACP / préfecture	signature du PDME

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
27	Augmenter le nombre, la qualité et l'usage des vélos et vélo-cargo dans la flotte de la ville	en cours		16 165 € en 2022	Région / État	Élaboration d'un cahier des charges ; inventaire flotte et part des utilisations vélo / voiture
28	Adoption d'une « charte des déplacements de la ville »	à démarrer		0 €		Signature de la charte

Depuis le 1^{er} janvier 2022, **les agents qui se rendent sur leur lieu de travail à vélo ou en covoiturage peuvent bénéficier d'un forfait mobilités durables (FMD)** de 200 € / an selon une disposition inscrite dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. La demande intervenant en fin d'année, il sera possible d'établir un premier bilan du nombre de demandes à partir du 1^{er} trimestre 2023. Les années suivantes, le nombre de bénéficiaires permettra de connaître l'évolution des pratiques de mobilité des agents de la ville. Il conviendra aussi de mettre en œuvre l'évolution réglementaire récente sur le forfait mobilités durables qui prévoit désormais 3 niveaux d'indemnisation, de 100 à 300 € (cf les arrêtés et décrets du 13 décembre 2022).

Cette mesure incitative est une première étape avant de formaliser un plan d'ensemble de la mobilité des agents. Si la ville intègre déjà un Plan de Mobilité Interentreprises (PMIE) dont le pilotage a été assuré par la CACP, il convient de franchir l'étape supérieure en développant un plan de mobilité qui lui soit propre, à savoir un Plan de Mobilité Employeur (PDME) comme le préconisent à la fois le code des transports (art. L. 1214-8-2) et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île de France pour ce qui concerne les personnes morales de droit public (action TRA1). À ce titre, il reviendra aux services de la préfecture d'accompagner la ville dans l'élaboration de son PDME).

L'une des actions de la ville employeur sera d'intégrer cette évolution souhaitée des pratiques en œuvrant à **l'évolution de sa flotte de véhicules en faveur de vélos, vélos électriques et vélos-cargos pouvant se substituer à la voiture pour certains usages**. Pour assurer leur usage effectif il conviendra dans le cadre **d'un cahier des charges** de s'assurer que les modèles choisis répondent à l'usage utilitaire efficace auquel ils sont destinés et garantissent une bonne longévité : présence d'un éclairage autonome, de garde-boue, d'un système pour porter un bagage, d'un bon dispositif antivol, d'un service d'entretien, d'un poids contenu pour les vélos standards (12 ou 13 kg maximum), d'une bonne pérennité du système de batterie et d'une puissance de moteur suffisante pour les vélos électriques...

Au-delà de son rôle d'employeur, la ville, au titre de ses relations avec ses différents partenaires, doit aussi avoir pour rôle d'accompagner l'évolution des pratiques de mobilité.

L'objectif est donc de formaliser dans le cadre **d'une charte à la fois les principales bonnes pratiques de la ville employeur contenues dans le PDME et les actions par lesquelles elle promeut ces actions auprès de ses partenaires**. Cette charte pourra notamment contenir des préconisations en matière de clauses des marchés, ainsi qu'à l'égard de ses prestataires, des bénéficiaires de ses fonds d'aide et subventions et de ses partenaires associatifs. Limiter les distances, recourir au télétravail, équiper ses locaux en stationnement vélo, mettre en place un FMD, appliquer le droit du travail en n'exigeant pas de façon systématique le permis B ou la possession d'un véhicule (art. L1221-6), inciter ses usagers à réduire leur recours à la voiture individuelle font partie des actions qui pourront être valorisées.

Aux différents échelons, et en particulier dans l'encadrement périscolaire et des jeunes, les agents devront être formés pour transmettre les différentes compétences aux publics dont ils ont la charge. Des compétences spécifiques devront aussi être acquises dans les services stratégiques pour les mobilités actives, en particulier ceux en lien avec les aménagements de voirie.

Dans le cadre en particulier des actions relevant de l'ESS que la ville a vocation à soutenir, en lien notamment avec le programme zéro chômeur de longue durée, une attention particulière sera portée aux services intégrant les mobilités actives, par exemple utilisation d'un vélo cargo dans le cadre d'une activité d'artisan, déménagements de proximité...

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
29	Actions de contrôle spécifiques concernant le respect du code de la route afin de garantir la sécurité des mobilités actives	en cours			préfecture	bilan annuel des interventions par type d'infraction

Des actions spécifiques seront aussi menées dans le cadre des pouvoirs de police municipaux. En 2021, 2 944 morts ont été recensés sur les routes de France métropolitaine, parmi lesquels 414 morts pour les piétons (autant que les automobilistes), 227 morts pour les cyclistes et 24 pour les usagers de trottinettes électroniques et autres EDP selon l'ONISR. Dans la grande majorité des cas, ces accidents ont impliqué un véhicule motorisé. Il y a donc un réel enjeu à faire respecter la loi et les règles de sécurité pour tous les usagers de la route, en particulier au bénéfice des usagers les plus vulnérables.

Parmi les actions de prévention et de contrôle, y compris au moyen de la vidéo tranquillité et de la vidéo verbalisation, seront ainsi plus particulièrement concernés : les stationnements gênants et très gênants sur les aménagements pour piétons et pour cyclistes qui relèvent selon les cas des contraventions de 2^e ou 4^e classe et qui, en l'absence ou en cas de refus d'obtempérer du propriétaire, peuvent conduire à l'immobilisation et à la mise en fourrière du véhicule ; le respect des vitesses de circulation et des distances de dépassement.

En complément, et plus particulièrement dans le cadre du déploiement du programme intercommunal ColisActiv, il s'agira de faire respecter la réglementation de la livraison, notamment l'inscription au registre des transporteurs (décret 99-752 du 30/08/1999).

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
30	Plan de communication sur les supports de la ville	en cours			CACP	bilan annuel
31	Intégrer les mobilités actives aux messages de prévention de la ville en matière de santé	à démarrer				nombre de messages / support incluant des préconisations
32	Intégrer les mobilités actives dans les projets sociaux des maisons de quartier	à démarrer				nombre de projets sociaux mis à jour
33	Actions de promotion des mobilités actives auprès des publics précaires	à démarrer			bailleurs et financement TFPB des QPV / programmes CEE	nombre d'actions / nombre de public précaire accompagné

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
34	Identifier et lever les freins à l'égalité femmes/hommes en matière d'accès aux mobilités actives	à démarrer				évolution de la répartition F/H lors des comptages

Le choix du mode de déplacement dépend en partie des représentations qui lui sont associées ainsi que de la connaissance des différentes offres existantes. Le levier de la communication est donc incontournable pour faire évoluer les pratiques. À titre indicatif, pour la France, en 2021, les dépenses publicitaires dans le secteur de l'automobile se sont élevées à 2,5 milliards d'euros.

Les mobilités actives apportant des bénéfices à la collectivité, il y a donc un enjeu réel à communiquer à leur profit. La ville mettra en œuvre un plan de communication mobilisant ses différents supports (journal, affichage, réseaux sociaux...) en faveur de la marche et du vélo à la fois pour faire connaître leurs bénéfices (aspects santé, financier, environnement, cadre de vie...), pour sensibiliser à la mise en place de nouveaux dispositifs (par exemple les DSC) ainsi que relayer des actualités concernant le territoire (baromètre national vélo).

Le plan de communication et les actions de prévention en matière de santé seront aussi l'occasion d'intégrer le recours aux mobilités actives parmi les bons gestes notamment en matière de prévention des maladies cardio-vasculaires, des cancers, du surpoids...

Cet engagement de la ville sera par ailleurs formalisé à l'occasion du renouvellement du projet social de ses maisons de quartier, à commencer par celui de l'Axe Majeur Horloge en 2023. De la même manière, elle favorisera les actions de promotion des mobilités actives en quartiers politique de la ville (QPV) financées via l'abattement TFPB et les programmes CEE à destination des publics précaires et très précaires comme « Mon vélo de A à Z », « Justin'movE » et « Territoires Inclusion Mobilité Sobriété ».

Enfin, en ce qui concerne cette dimension de sensibilisation, une attention devra être portée à l'égalité femmes/hommes en matière de pratique de la marche et du vélo dans l'espace public tant il est vrai que les choix de mobilité ainsi que les lieux et les horaires où ils interviennent peuvent être particulièrement genrés. Une première phase d'objectivation devra être mise en place notamment en relançant les marches exploratoires. Dans un second temps devront pouvoir être organisées des animations et événements à destination prioritairement d'un public féminin (par exemple des ateliers de réparation et de remise en selle).

MISE EN PLACE D'INCITATIONS FINANCIÈRES

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
35	Opération « cyclistes, brillez »	à démarrer		4 000 €/an		nombre d'équipements financés

Les aides financières destinées à l'acquisition de vélo et d'équipement sont un des leviers pour développer l'usage du vélo. Pour les Cergyssois, il existe en 2022 deux niveaux d'aide à l'acquisition d'un vélo : national et régional.

Les aides à l'achat nationales concernent aussi bien les vélos standards (sous conditions de ressources ou pour les personnes en situation de handicap) qu'à assistance électrique.

Les aides à l'achat régionales concernent certains vélos standards (pliants) ainsi qu'à assistance électrique.

Ces aides permettent de répondre à un certain nombre de situations mais ne s'appliquent pas au réemploi.

Dans le même temps, un certain nombre de vélos en circulation ne disposent pas d'éclairages réglementaires, en partie en raison du fait que les vélos sont vendus équipés d'éclairages de faible qualité, amovibles et non autonomes.

L'objectif de la ville est donc, en complémentarité avec les aides existantes, de **proposer une opération « cyclistes, brillez ! »** visant à favoriser l'usage de équipés d'un bon système d'éclairage.

PRIME À L'ÉQUIPEMENT

40%

du prix d'achat des composants plafonné à 150 €

PRIME POUR L'ÉQUIPEMENT D'UN SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE DE VÉLO COMPORTANT PHARE AVANT ET FEU ARRIÈRE ALIMENTÉS PAR DYNAMO

50%

du tarif de main d'œuvre plafonné à 40 €

MAIN D'ŒUVRE POUR L'INSTALLATION COMPLÈTE D'UN ÉCLAIRAGE AVANT ET ARRIÈRE ALIMENTÉ PAR UNE DYNAMO

PRIME À L'ACHAT EN SECONDE MAIN

40%

du prix d'achat plafonné à 100 €

PRIME POUR L'ACHAT D'UN VÉLO D'OCCASION VENDU PAR UN VÉLOCISTE OU UN ATELIER VÉLO, AVEC PASSEPORT VÉLO BICYCODE, ÉQUIPÉ D'UN ÉCLAIRAGE AVANT ET ARRIÈRE ALIMENTÉ PAR UNE DYNAMO



LES ACTIONS SPÉCIFIQUES AUPRÈS DU JEUNE PUBLIC

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
36	Déploiement du savoir-rouler à vélo dans les écoles	en cours		2500 € en 2023	programme CEE Génération vélo	nombre d'écoles / classes concernées
37	Réaliser des challenges mobilités scolaires	à démarrer			CACP	nombre de challenges organisés
38	Mise en œuvre des Plans de déplacement d'établissement scolaires	à démarrer			CACP / programme CEE type Moby	nombre de PDES mis en œuvre
39	Expérimentation d'une Rue Scolaire	à démarrer				création d'une rue scolaire
40	Intégrer une part vélo dans les aides à la mobilité auprès des jeunes	à démarrer			La Boussole (CACP)	part des mobilités actives dans les aides à la mobilité auprès des jeunes

L'Éducation Nationale a inscrit le Savoir Rouler à Vélo dans les compétences à acquérir pour l'entrée au collège. Il s'inscrit dans le processus amenant l'élève à l'Attestation de Première Education à la Route (APER) dont l'enfant piéton est par ailleurs l'une des 3 compétences. Enfin ces enseignements relèvent à la fois du temps scolaire et du temps périscolaire de responsabilité communale.

Dans le cadre du nouveau programme CEE Génération Vélo, la ville va **financer et accompagner le déploiement du savoir-rouler à vélo dans les classes de cours moyen**. Ce programme pourra être amplifié et complété dans le cadre du programme éco-école porté par la ville ainsi que du dispositif "plus de sport à l'école".

En prolongement de ces programmes et afin de favoriser notamment la marche pour les trajets domicile / école, l'objectif est d'une part de faire participer les groupes scolaires aux Challenges mobilités de l'agglomération et d'autre part de mettre en œuvre des Plans de déplacement d'établissement scolaires, si possible dans le cadre d'accompagnements de programmes CEE de type Moby.

La ville devra aussi accompagner ces démarches en expérimentant aux abords d'au moins un groupe scolaire une rue scolaire. Ce dispositif consiste à fermer ou limiter l'accès d'une rue d'école aux heures d'entrée et sortie de classe.

Enfin, au-delà de sa politique périscolaire, dans le cadre de sa politique jeunesse, la ville intégrera une part vélo dans l'enveloppe des aides à la mobilité qu'elle propose à destination des jeunes. Ces aides interviendront dans le cadre d'un **parcours diagnostic en matière de besoin de mobilité** effectué par les animateurs de la ville formés par l'agence intercommunale La Boussole.

L'ACTION MUNICIPALE EN MATIÈRE D'URBANISME

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
41	Favoriser le développement des mobilités actives dans le cadre de la révision du PLU	en cours				articles du PLU

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est le document communal qui fixe le cadre de l'urbanisation sur le territoire de la ville. Il est en particulier le document réglementaire pour l'octroi du permis de construire des bâtiments neufs ou des rénovations importantes. Les orientations qu'il fixe ont donc un impact sur l'évolution des modes de déplacement.

Ce document est actuellement en phase de révision et la nouvelle version devrait être soumise à la délibération du Conseil Municipal fin 2023. Il est important qu'il intègre des préconisations en faveur des mobilités actives et qu'il participe à ce titre à l'évolution des pratiques et des modes de déplacement.

VOLET 5 - Gouvernance

ENCADRER ET COORDONNER LA MISE EN ŒUVRE DE L'ENSEMBLE DES ACTIONS

Les actions contenues dans ce plan d'actions concernent les différents champs d'intervention municipaux : la voirie bien sûr mais aussi les bâtiments, la communication, la politique jeunesse et éducative, les ressources humaines...

Sa bonne mise en œuvre nécessitera un suivi permettant donc de coordonner à la fois ces politiques municipales mais aussi de se coordonner avec les différents partenaires.

LE PILOTAGE DES ACTIONS

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
42	Désignation d'un référent en charge du suivi de la mise en œuvre du PAMA	à démarrer	2023	32 000 € / an	ADEME / CACP	recrute-ment (par exemple chargé de mission vélo mutu-alisé)
43	Obtenir des cofinancements pour la mise en œuvre du PAMA	en cours			CACP	nombre d'AAP / pro-grammes sollicités ; mont-ants des cofinance-ments obtenus
44	Produire un bilan annuel d'avancée du PAMA	à démarrer				synthèse dans le rapport DD annuel

L'une des demandes prioritaires de la ville dans le cadre de l'élaboration du SDCA a été de pouvoir bénéficier de l'expertise historiquement rattachée à l'échelon intercommunal par l'intermédiaire d'un poste de chargé de mission vélo mutualisé entre l'agglomération et les communes.

La **création d'un poste pour assurer l'ingénierie de la mise en œuvre du PAMA** a été inscrite dans le contrat d'objectif territorial (COT) co-financé par l'Ademe et qui a permis à la CACP d'obtenir 350 000 € sur 4 ans incluant des dépenses de fonctionnement. Le fléchage de ce poste COT pour la mise en œuvre du PAMA a été rappelé dans la fiche "développement du vélo" remontée par la ville et présentée par la CACP dans la formalisation de son Contrat de Relance et de Transition Écologique (CRTE) en 2021.

Ce référent de mise en œuvre du PAMA aura notamment pour mission de coordonner tous les intervenants et d'assurer la concertation nécessaire en fonction des actions.

Les mobilités actives en général et le vélo en particulier font partie à ce jour des actions des collectivités les mieux cofinancées : le département, la région, l'État, l'Ademe, les programmes CEE notamment proposent des cofinancements pour une grande variété d'actions. Le schéma directeur cyclable contenue dans le PAMA a en particulier pour but de présenter une programmation permettant d'obtenir certains de ces cofinancements. Il y a donc un enjeu prioritaire pour que ce PAMA puisse déployer toute son ambition à **rechercher et obtenir les cofinancements existants** pour les aménagements cyclables (AAP et subventions départementales et régionales), les dispositifs de stationnement (Alveole Plus), d'apprentissage (Génération Vélo), la ressource humaine (COT), l'équipement vélo de la flotte municipale (primes vélo nationale et régionale), etc.

Afin qu'ils soient véritablement incitatifs, il conviendra de veiller à ce que ces cofinancements viennent abonder les lignes budgétaires pour lesquelles ils auront été sollicités.

Ce travail de pilotage et de suivi permettra de produire un **état d'avancée annuel du PAMA** qui présentera notamment l'évolution du linéaire cyclable et du nombre de points de stationnement ainsi que le comptage des cyclistes afin de connaître l'évolution des parts modales. Le rapport de développement durable de la ville sera le support tout indiqué pour communiquer sur l'avancée de sa mise en œuvre au regard notamment de la proportion de réalisation de ses indicateurs de suivi.

LA COORDINATION DE LA POLITIQUE CYCLABLE

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN OEUVRE	CALENDRIER OU PHASE	BUDGET	PARTENAIRE / COFINANCEUR	INDICATEUR DE SUIVI
45	Coordination avec les schémas directeurs et les politiques vélo des échelons territoriaux supérieurs	en cours			CACP / département / région / préfecture	réunion de coordination annuelle
46	Formaliser une priorisation des tronçons inscrits au SDCA	en cours	2023	0 €	CACP	programme de mise en oeuvre pluriannuel
47	Établissement d'un référentiel d'aménagement commun	à démarrer			CACP	formalisation d'un document référentiel
48	Associer un référent vélo en amont des travaux et interventions sur voirie	à démarrer				un référent identifié au service voirie
49	Identifier la part piéton et vélo dans le budget des travaux de voirie	à démarrer				% fléché "mobilités actives" dans les programmes d'aménagement,
50	Formation des agents et des policiers municipaux dans le domaine des mobilités actives (notamment formations IMV en vue de l'encadrement du SRAV)	à démarrer			programme CEE (Génération Vélo, ADMA...)	nombre d'agents formés / nombre de j de formation

Sous l'impulsion du référent PAMA, il conviendra d'assurer la coordination de l'action municipale avec les différents acteurs intervenant sur le territoire dans le cadre des schémas cyclables supra-communaux : CACP, CPA, département... Cette coordination prendra a minima la forme d'une rencontre annuelle. Elle sera en particulier l'occasion **d'effectuer le suivi de la fiche "développement du vélo" du CRTE** avec les interlocuteurs de la CACP et de la préfecture. Cette coordination aura pour but prioritaire de formaliser un calendrier de programmation commun ville / CACP dont le SDCA a déjà posé les jalons.

Elle devra aussi permettre de s'accorder sur un référentiel cohérent et partagé entre les aménageurs du territoire. L'objectif est de s'assurer d'une continuité visuelle ainsi que d'une cohérence du niveau de prestation des aménagements cyclables à l'échelle du territoire de l'agglomération. Le cahier des charges du RER V constitue une bonne base pour établir ce référentiel.

Au niveau de la ville, il conviendra d'associer en amont des interventions sur voirie un référent vélo (le référent PAMA ou un référent identifié au sein du service voirie) qui lui-même devra associer le service mobilité de la CACP lorsque les interventions concerneront de la voirie ou des aménagements inscrits au SDCA.

Toujours dans le cadre des travaux de voirie, une ligne "mobilités actives" dans leur montage financier permettra d'identifier la part consacrée aux accès piétons et aux aménagements cyclables ce qui aura notamment pour effet de faciliter les demandes de cofinancements sur la base des montants indiqués.

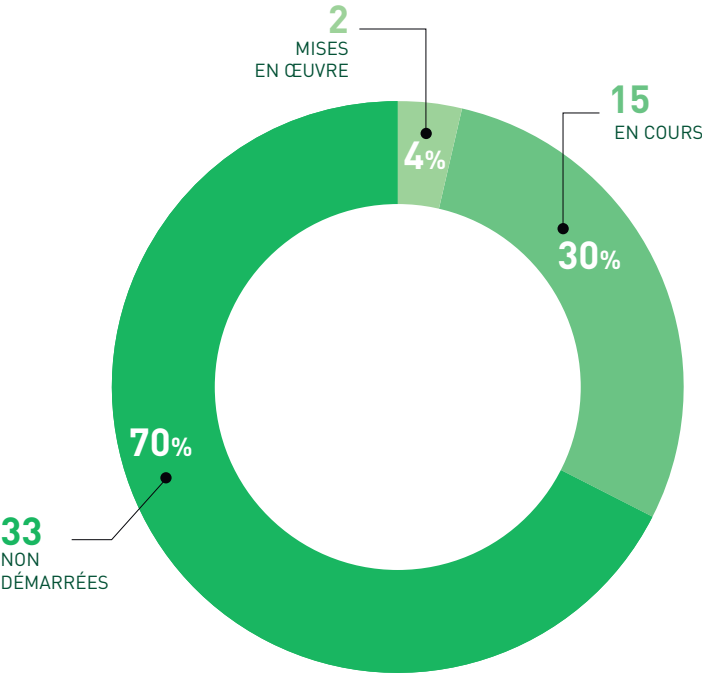
Enfin, le bon déploiement du plan d'action pour les mobilités actives passera par la montée en compétence des agents de la commune aux différents niveaux et dans les différents services. Dans le cadre du plan de formation de ses agents, la ville favorisera la formation notamment de ses animateurs périscolaire et jeunesse et de ses policiers municipaux afin qu'ils puissent obtenir le **brevet d'initiateur mobilité vélo (IMV)** en vue de l'encadrement du savoir rouler à vélo.

LE SUIVI DU PLAN D'ACTIONS

Au-delà d'un schéma directeur cyclable qui permet de présenter une programmation en matière d'aménagements, la ville a souhaité présenter son projet en faveur des mobilités actives sous la forme d'un **plan d'actions**.

Suivant la méthode qu'elle met déjà en œuvre dans le cadre de son rapport de développement durable annuel, ce plan se décline donc sous la forme de **50 actions** concrètes, évaluables et dont un état d'avancée sera fait annuellement par l'actualisation du tableau de synthèse ci-dessous.

Le rapport de développement durable fera état de ce bilan annuel.



LORS DE L'ÉLABORATION DE CE PLAN D'ACTIONS POUR LES MOBILITÉS ACTIVES, UN CERTAIN NOMBRE D'ACTIONS ONT D'ORES ET DÉJÀ ÉTÉ AMORCÉES. AU MOMENT DE SON ADOPTION EN CONSEIL MUNICIPAL EN MARS 2023, 34 % DES 50 ACTIONS PRÉSENTÉES SONT EN COURS OU DÉJÀ MISES EN ŒUVRE.

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN ŒUVRE	INDICATEURS DE SUIVI
1	Création de 12 km de linéaire cyclable sur le réseau communal	non démarré	
2	Aménagement des rues éligibles aux Double Sens Cyclable (DSC)	non démarré	
3	Réhabilitation et jalonnement de la Boucle d'Ariane	non démarré	
4	Élaborer une charte graphique et signalétique pour la Boucle d'Ariane.	non démarré	
5	Aménagements d'îlots de quartier en zone de circulation apaisées	non démarré	
6	Réhabilitation de la trame viaire séparée correspondant aux Réseaux Cyclables de Quartiers	non démarré	
7	Créer des liaisons entre le réseau structurant (de l'agglomération) et le réseau viaire séparé (communal)	non démarré	
8	Installation d'un jalonnement complémentaire à celui de la communauté d'agglomération	non démarré	
9	Intégrer les aménagements cyclables à l'entretien des voiries	mis en oeuvre	bilan annuel
10	Aménagements des circulations piétonnes constatées et dégradées	non démarré	
11	Inventaire et programmation de l'aménagement des micro points noirs	en cours	nombre de points noirs supprimés
12	Apposer la signalétique "partage de la route" sur les voiries identifiées comme problématiques (flux, vitesse, absence d'aménagement cyclable)	à démarrer	

N°	INTITULÉ	ÉTAT DE MISE EN OEUVRE	INDICATEURS DE SUIVI
13	Diagnostic et programmation des feux piétons (déclenchement et durée) pour limiter le temps d'attente, notamm. aux abords des groupes scolaires	à démarrer	
14	Cadencement des feux sur les grands axes adaptés à la vitesse de 30 km/h maxi	à démarrer	
15	Améliorer l'éclairage sur les portions urbaines (hors trame noire et espaces végétalisés et hors périodes d'extinction) des cheminements piétons et vélos pas ou mal éclairés	en cours	nombre de tronçons traités
16	Mise en application des dispositions réglementaires récentes en faveur des mobilités actives	en cours	inventaire et nombre de points traités
17	Accompagner le déploiement du stationnement vélo dans ou aux abords des établissements recevant du public	à démarrer	
18	Création de consignes vélos dans les centralités de la ville	à démarrer	
19	Implanter des vélobox 5/6 places aux abords des bâtiments, notamment résidentiels, où le besoin de stationnement a été identifié	à démarrer	
20	Effectuer l'inventaire de l'offre de stationnement vélo sur la ville	en cours	produire l'inventaire et la progression annuelle
21	Audit et déploiement du stationnement vélo dans tous les bâtiments communaux	en cours	nombre d'emplacements créés
22	Accompagner les ASL et copropriétés notamment pour la création / l'aménagement de locaux vélos adaptés	à démarrer	
23	Participation de la ville au programme intercommunal ColisActiv	en cours	
24	Ouverture d'un atelier d'auto-réparation sur le territoire de la ville	non démarré	

25	Mise en place du Forfait Mobilités Durables (FMD) pour les agents communaux	mis en œuvre	nombre d'agents bénéficiaires
26	Mise en place d'un plan de mobilité employeur (PDME)	en cours	signature du PDME
27	Augmenter le nombre, la qualité et l'usage des vélos et vélo-cargo dans la flotte de la ville	en cours	élaboration d'un cahier des charges ; inventaire flotte et part des utilisations vélo / voiture
28	Adoption d'une « charte des déplacements de la ville »	à démarrer	
29	Actions de contrôle spécifiques concernant le respect du code de la route afin de garantir la sécurité des mobilités actives	en cours	bilan annuel des interventions par type d'infraction
30	Plan de communication sur les supports de la ville	en cours	bilan annuel
31	Intégrer les mobilités actives aux messages de prévention de la ville en matière de santé	à démarrer	
32	Intégrer les mobilités actives dans les projets sociaux des maisons de quartier	à démarrer	
33	Actions de promotion des mobilités actives auprès des publics précaires	à démarrer	
34	Identifier et lever les freins à l'égalité femmes/hommes en matière d'accès aux mobilités actives	à démarrer	
35	Opération « cyclistes, brillez »	à démarrer	
36	Déploiement du savoir-rouler à vélo dans les écoles	en cours	nombre d'écoles / classes concernées
37	Réaliser des challenges mobilités scolaires	à démarrer	

38	Mise en œuvre des Plans de déplacement d'établissement scolaires	à démarrer	
39	Expérimentation d'une Rue Scolaire	à démarrer	
40	Intégrer une part vélo dans les aides à la mobilité auprès des jeunes	à démarrer	
41	Favoriser le développement des mobilités actives dans le cadre de la révision du PLU	en cours	articles du PLU
42	Désignation d'un référent en charge du suivi de la mise en oeuvre du PAMA	à démarrer	
43	Obtenir des cofinancements pour la mise en oeuvre du PAMA	en cours	ombre d'AAP / programmes sollicités ; montants des cofinancements obtenus
44	Produire un bilan annuel d'avancée du PAMA	à démarrer	
45	Coordination avec les schémas directeurs et les politiques vélo des échelons territoriaux supérieurs	en cours	réunion de coordination annuelle
46	Formaliser une priorisation des tronçons inscrits au SDCA	en cours	programme de mise en oeuvre pluriannuel
47	Établissement d'un référentiel d'aménagement commun	à démarrer	
48	Associer un référent vélo en amont des travaux et interventions sur voirie	à démarrer	
49	Identifier la part piéton et vélo dans le budget des travaux de voirie	à démarrer	
50	Formation des agents et des policiers municipaux dans le domaine des mobilités actives (notamment formations IMV en vue de l'encadrement du SRV)	à démarrer	



WWW.CERGY.FR



villedecergy