



— SCHÉMA —

# Directeur Cyclable



## Préambule

03

## État des lieux

07

2.1	Éléments de diagnostic territorial	08
2.2	La pratique du vélo au sein du territoire aujourd'hui	12
2.3	Une offre d'aménagement cyclable existante mais encore insuffisante et à requalifier pour une bonne part	13
2.4	Une offre de stationnement vélo insuffisante, mais un équipement en cours pour toutes les gares du territoire	17
2.5	Une offre de services vélos très faible	19
2.6	Une configuration du territoire qui met les grands pôles générateurs de déplacement à portée directe de vélo : une demande potentielle élevée	20
2.7	En synthèse	28
2.8	Les grands objectifs du Schéma Directeur Cyclable	29

## Orientations du schéma directeur cyclable

30

3.1	Axe 1 : Entretenir et compléter le réseau cyclable	31
3.2	Axe 2 : Renforcer l'offre de stationnements vélo	38
3.3	Axe 3 : Déployer des services associés au vélo et les actions de promotion	42

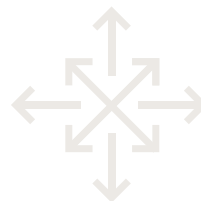
## Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

43

4.1	Évaluation des coûts de la politique publique	44
4.2	Mise en œuvre opérationnelle : la Seine à vélo, les collèges et les pôles gares comme premières priorités	46
4.3	Suivi et gouvernance du Schéma Directeur Cyclable	48

## Annexes

49





# PRÉAMBULE





Entre la métropole parisienne à l'Est et la Normandie à l'Ouest, les plateaux agricoles des Yvelines au Sud et le Parc Naturel Régional du Vexin au Nord, le territoire de la Communauté urbaine est un axe stratégique de développement, où résident 408 000 habitants et travaillent 130 000 personnes.

À la fois urbain et rural, et organisé autour de centralités plurielles et diverses, les enjeux de mobilité y sont, en conséquence, très importants :

- Aller de bourg à bourg
- Se rendre à la gare, au centre-ville ou dans un des grands équipements (théâtre, piscine, ...)
- Se rendre sur son lieu de travail, hors du territoire ou au sein du territoire
- Réaliser les petits trajets du quotidien et particulièrement les trajets complexes qui combinent plusieurs lieux et plusieurs motifs de déplacement (par exemple: gare / boulangerie / crèche / domicile).

C'est aussi un territoire de loisirs, le seul qui offre un véritable mix ville / nature aussi près de Paris, inscrit dans l'itinéraire de la Seine à Vélo, et dans lequel le vélo loisirs ou le cyclotourisme sont aussi des enjeux importants, pour la qualité de vie et le développement de l'économie touristique.

Pour répondre aux enjeux de mobilité du quotidien, la Communauté urbaine organise sa stratégie d'action autour de 2 grands axes :

- Développer l'offre de mobilité, tous modes confondus (renfort de l'offre ferroviaire et de l'offre bus, organisation des mobilités fines avec le transport à la demande, développement du covoiturage et équipement du territoire en bornes de recharge, développement des modes actifs, ...)
- Mailler le territoire de noeuds d'interconnexion des différents modes de

transport (parking de rabattement / covoiturage / bus / vélo / transport à la demande) et favoriser l'intermodalité pour faciliter les déplacements (ex. : pouvoir laisser son vélo à un arrêt de bus qui se rend directement à la gare)

Avec l'arrivée en 2024 du RER E (EOLE), et la mise en service d'autres nouvelles lignes dans le bassin parisien, le territoire deviendra l'un des mieux interconnectés d'Ile-de-France. L'organisation du rabattement sur gare revêt plus que jamais un caractère de priorité, il permettra à tous de bénéficier de ces nouvelles infrastructures.

Au cœur de ces grands objectifs, le vélo prend toute sa place. Il est peu utilisé aujourd'hui et le réseau cyclable est très hétérogène. Pourtant, les principaux lieux de destination (gare, équipements, centres-villes) sont à portée de vélo des

2/3 de la population. La moitié de la population active travaille sur le territoire, dont une partie importante pourrait par conséquent, se rendre au travail en vélo. La Communauté urbaine a donc lancé, par décision de son Président du 24 juillet 2017, l'élaboration de son schéma directeur cyclable. Il formulera le cadre du programme d'actions qu'elle entend déployer en faveur de la pratique du vélo.

**Pour l'utilisateur, le vélo, c'est :**

- Un gain économique par rapport à l'utilisation d'autres modes de transports, et donc une amélioration du pouvoir d'achat
- Un gain, reconnu aujourd'hui, en termes de santé
- Un gain de temps sur les petits trajets, particulièrement sur des itinéraires engorgés
- Et bien sûr, un agrément, particulièrement dans ce territoire dont le cadre paysager est de grande qualité

Coût annuel moyen  
d'une voiture\*

\*Frais d'assurance, carburant, amortissement, entretien courant, péages, stationnement

6 000 €

Coût annuel moyen  
d'un Pass Navigo\*

\*Participation employeur déduite

413 €

Coût annuel moyen  
d'un vélo personnel

150 à 200 €

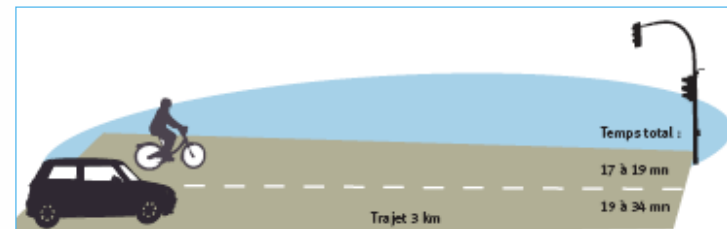
À travers le développement d'une politique cyclable, la Communauté urbaine vise bien sûr aussi une réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de toutes les pollutions. La demande de mobilité est croissante, la réponse apportée à cette demande doit être durable et écologique.

Plusieurs facteurs s'opposent au développement de la pratique du vélo, certains sur lesquels il est difficile d'agir (les intempéries, le relief, les incivilités) mais d'autres, plus nombreux, sur lesquels un programme d'actions volontariste peut avoir un impact très fort : la qualité des aménagements, les ruptures de continuité, l'insécurité à vélo, le stationnement du vélo (qui peut également réduire le nombre de vols).

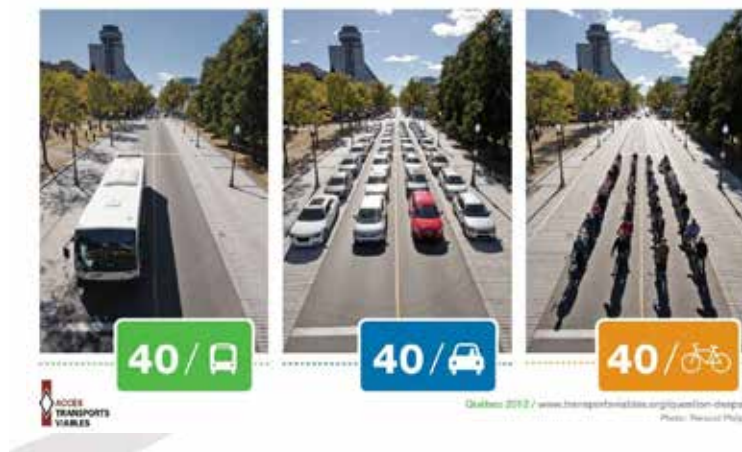
## Les bonnes raisons de se déplacer en vélo au quotidien / EFFICACITE

### • L'argument de l'efficacité

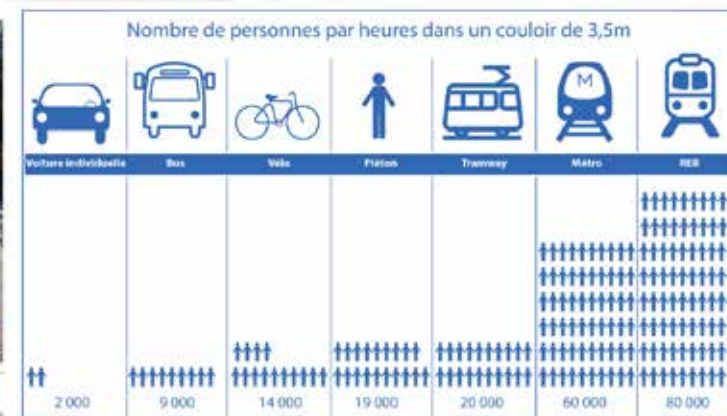
- En termes de **temps de parcours**  
> Source : Groupe Chronos
- En termes de **trafic**  
> Source : Iter
- En termes d'**occupation du sol**  
> Source : Transports viables



Source : Chronos



Comparaison de l'efficacité des modes bus/voiture/vélo



#### Intempéries



#### Vol



#### Entretien Aménagement



#### Sécurité



#### Incivilités



#### Rupture de continuité



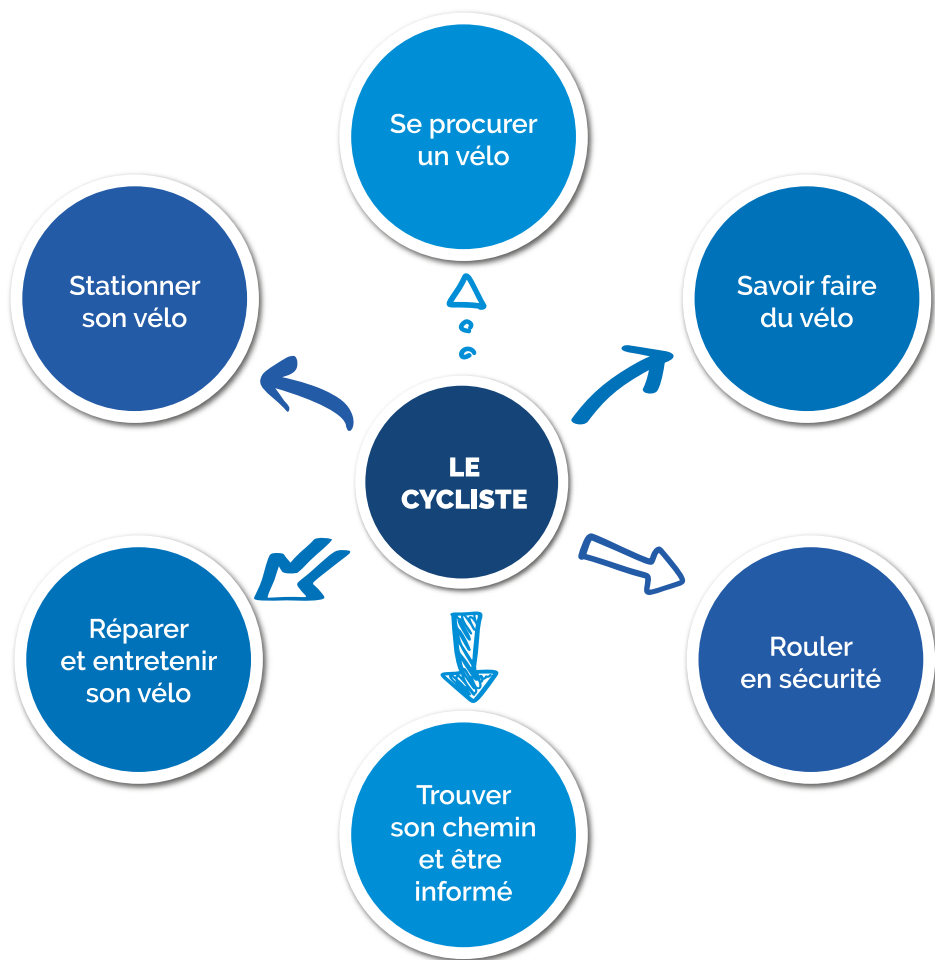
#### Entretien vélo



#### Relief



Les difficultés potentielles dans le cadre de la pratique du vélo



### Le Schéma directeur décline son plan d'actions en 4 axes d'intervention :

- Le renforcement du réseau cyclable
- L'augmentation de l'offre de stationnements vélo
- Le déploiement de services associés au vélo
- La promotion du vélo



Chaque axe d'intervention est important pour construire un écosystème favorable au vélo et inciter à la pratique. L'utilisateur doit avoir un réseau suffisamment dense, avec des itinéraires cohérents, sécurisés et confortables, il doit pouvoir stationner son vélo en sécurité et avoir accès à des services de mobilités qui l'accompagnent dans sa pratique quel que soit son profil (jeune, débutant, expérimenté, actif).

Si l'objectif est d'encourager la pratique du vélo sur les déplacements du quotidien, la mise en valeur d'itinéraires cyclables touristiques et de loisirs est également recherchée pour valoriser les atouts paysagers et patrimoniaux du territoire.

### Contexte d'élaboration du Schéma directeur cyclable

Lancée à l'été 2017, l'élaboration du Schéma directeur a naturellement commencé par un état des lieux approfondi du territoire. Certaines communes ou anciennes intercommunalités avaient déjà réalisé, à leur échelle, leur schéma directeur cyclable. La phase de diagnostic a permis de recenser et intégrer tous ces travaux préalablement construits, quelle que soit leur forme (document de cadrage, note de réflexion, ...), de conduire une approche terrain, traduite dans 484 fiches (une fiche par tronçon) recensant

l'état des aménagements et stationnements cyclables existants et de conduire une enquête auprès des utilisateurs (enquête réalisée en octobre 2018 sur la base de 14 points de comptages et d'interview, répartis sur l'ensemble du territoire)

L'ensemble des partenaires ont été consultés (PNR du Vexin, SMSO, EPAM-SA, IDFM, Etat, Région, Département) ainsi que les intercommunalités limitrophes, et ont pu ainsi nourrir l'état des lieux.

À l'issue du diagnostic, les premières propositions de réseau cyclable ont été présentées, amendées et complétées avec les communes de janvier à mars 2019, ainsi qu'avec le Département compétent en matière de voirie départementale.

Le réseau ainsi dessiné et, plus globalement, la politique cyclable qui en découle (y compris services, promotion et stationnement) a, pour finir, fait l'objet d'un chiffrage global pour permettre une déclinaison opérationnelle de ce schéma directeur.

Ce document de planification stratégique ainsi réalisé a pour ambition de réaffirmer les principes d'aménagement à l'échelle du territoire communautaire et de formuler un plan d'actions opérationnel et hiérarchisé.



ÉTAT  
DES LIEUX





## 2.1 ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

### L'état des lieux se fonde sur :

- Une expertise et des enquêtes de terrain
- Une exploitation, un traitement et une analyse de données statistiques
- La réalisation de comptages vélo en octobre 2018 (des comptages manuels, des comptages automatiques et des interviews de cyclistes)
- L'organisation d'ateliers de proximité dans une phase de concertation avec les communes du territoire, de janvier à mars 2019
- Des entretiens avec les acteurs publics et privés (cf liste des entretiens réalisés en annexe)

Les éléments qui suivent présentent une synthèse des résultats du diagnostic territorial ainsi réalisé (cf. fiche type en annexe).



### Un tissu territorial d'une grande diversité

Sur plus de 500 km<sup>2</sup>, le territoire de Grand Paris Seine & Oise mêle urbain et rural. Les principales villes et les zones industrielles et commerciales se concentrent le long de la Seine. Les 12 communes les plus peuplées rassemblent les 2/3 des 408 000 habitants tandis que les 44 communes de moins de 2500 habitants totalisent 10% de la population du territoire, et en occupent la moitié de la surface. Les espaces naturels sont majoritaires et de grande qualité, ce qui est un atout pour la pratique cyclable, particulièrement en région parisienne.

Le tissu urbain concentre le potentiel vélo le plus important mais le vélo peut également représenter un moyen de déplacement efficace pour les habitants des bourgs et villages d'un même bassin de vie.

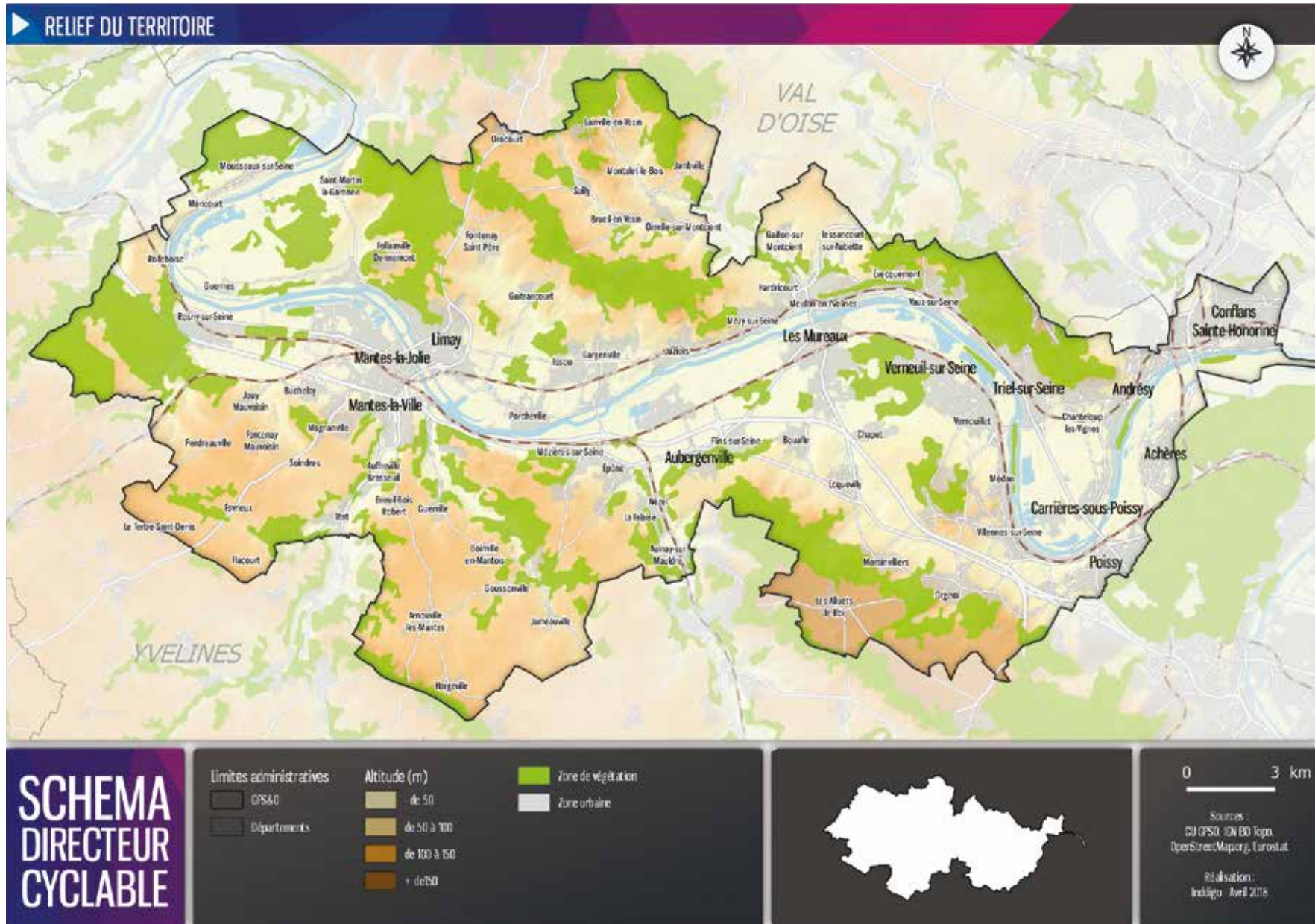


Le territoire s'organise autour de 3 grandes composantes géographiques :

- La vallée de Seine qui, outre le fait qu'elle concentre le plus de population, présente le relief le plus faible
- Les plateaux qui encadrent la vallée de la Seine. Ces vastes espaces sont éloignés des grands pôles urbains du territoire mais fonctionnent souvent comme des polarités de pays, qu'il faut desservir par un réseau cyclable
- Les coteaux, sur lesquels historiquement les bourgs se sont accrochés et développés. Bien souvent inscrits dans une logique de très grande proximité avec les principaux pôles urbains, ils doivent être intégrés dans le réseau cyclable, malgré la complexité liée à la présence du relief

Le relief est une contrainte évidente, avec laquelle le réseau cyclable doit composer mais qu'il faudra parfois traiter, selon les enjeux territoriaux locaux.





Le relief du territoire

## Des coupures naturelles et artificielles

Les coupures génèrent des difficultés pour la pratique du vélo: allongements de parcours, dangerosité des franchissements, absence de confort. Leur identification et leur résorption est essentielle au déploiement d'un bon réseau cyclable.



Sur ce territoire, les coupures sont de plusieurs ordres :

### • La Seine

Il y a peu de franchissements et ceux qui existent sont souvent des axes à fort trafic automobile, peu sécurisants pour les cyclistes.

### • Les voies ferrées et l'autoroute

Elles parcourent le territoire d'Est en Ouest et ajoutent à la Seine 3 grandes parallèles qui fragmentent le territoire. À cela on pourrait d'ailleurs ajouter les grandes routes départementales historiques (RD190, RD113 notamment) qui desservent le territoire mais le fragmentent également.

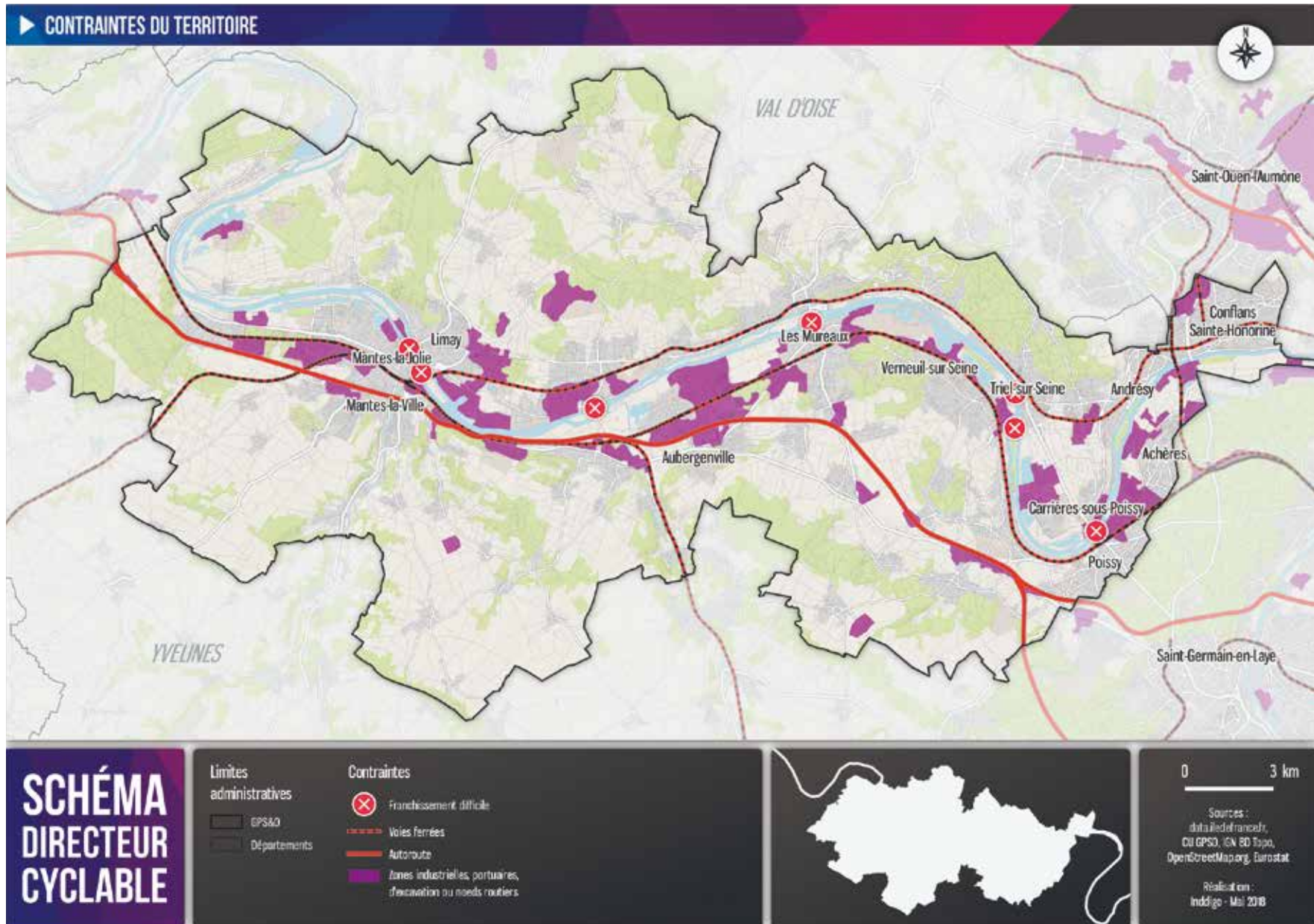
### • Les grandes zones industrielles portuaires, d'extraction de granulat

Ces grandes emprises constituent des barrières infranchissables.

À l'issue de ces premiers éléments de diagnostic territorial et en première synthèse, les grands enjeux se concentrent donc autour de :

- La pacification des voies dessertes locales, en agglomération, là où le potentiel pour l'usage du vélo est le plus important
- La résorption des coupures urbaines et naturelles
- La réalisation d'un réseau cyclable en milieu rural aux caractéristiques spécifiques (par exemple avec des aménagements physiquement séparés sur les grands axes de circulation qui relient les bourgs entre eux)
- Le développement d'un réseau cyclable de loisirs en capitalisant sur le cadre patrimonial naturel et culturel du territoire





Les contraintes liées aux coupures urbaines et naturelles



## 2.2 LA PRATIQUE DU VÉLO AU SEIN DU TERRITOIRE AUJOURD'HUI

L'Enquête Globale Transport de 2010 (EGT) indique que les ménages Yvelinois possèdent à plus de 66% au moins un vélo.

La part modale du vélo pour les trajets domicile travail n'est cependant que de 2%, 4% pour les trajets domicile école, et 3% pour les trajets vers les loisirs. Elle informe également qu'en moyenne, la distance effectuée est de 1,6 km, la durée du trajet de 16 minutes.

Plus spécifiquement sur le territoire de la Communauté urbaine, elle montre que la part de déplacements vélo tous motifs est nettement plus faible, elle s'élève moins de 1% (0,8% précisément).

Les déplacements s'effectuent pour 60% en voiture, 30% en modes actifs (piétons, vélos) et 10% en bus.

L'EGT précise que sur les 460 000 déplacements quotidiens des habitants du territoire effectués en modes actifs (piétons et vélos), 15 000 sont réalisés en vélo, soit 3% en vélo et la quasi-totalité (97%) à pied.

Le vélo est massivement utilisé pour des déplacements contraints : 70% des

trajets en vélos qui se répartissent entre 52% pour les trajets domicile-travail et 18% pour les trajets domicile études. La part liée aux loisirs est d'un peu moins de 30%.

Des ménages bien équipés (2 sur 3 possèdent un vélo) mais un usage du vélo extrêmement faible (moins de 1%)

L'enquête menée en 2018 dans le cadre de l'élaboration de l'état des lieux du schéma directeur cyclable a permis de récolter des informations sur la pratique auprès de 223 cyclistes. Il ressort de cet échantillon :

- 49% d'utilisateurs quotidiens, 28% d'utilisateurs hebdomadaires ou relativement fréquents et 22% d'utilisateurs ponctuels
- Des motifs pour 46% travail et études, 40% loisirs et sport, 9% achat
- Si la pratique se fait pour 53% des sondés à la belle saison, 88% des utilisateurs se déplaçant pour les motifs travail et études le font sur toute l'année.
- 69% des sondés disposaient d'un vélo de route ou de ville, 30% d'un vélo tous terrains ou tous chemins et 0,5% d'un vélo électrique

- Les utilisateurs de moins de 15 ans à 24 ans représentaient 35% des sondés, les 24-60 ans 59% et les plus de 60 ans 7%





## 2.3 UNE OFFRE D'AMÉNAGEMENT CYCLABLES EXISTANTE MAIS ENCORE INSUFFISANTE ET À REQUALIFIER POUR UNE BONNE PART

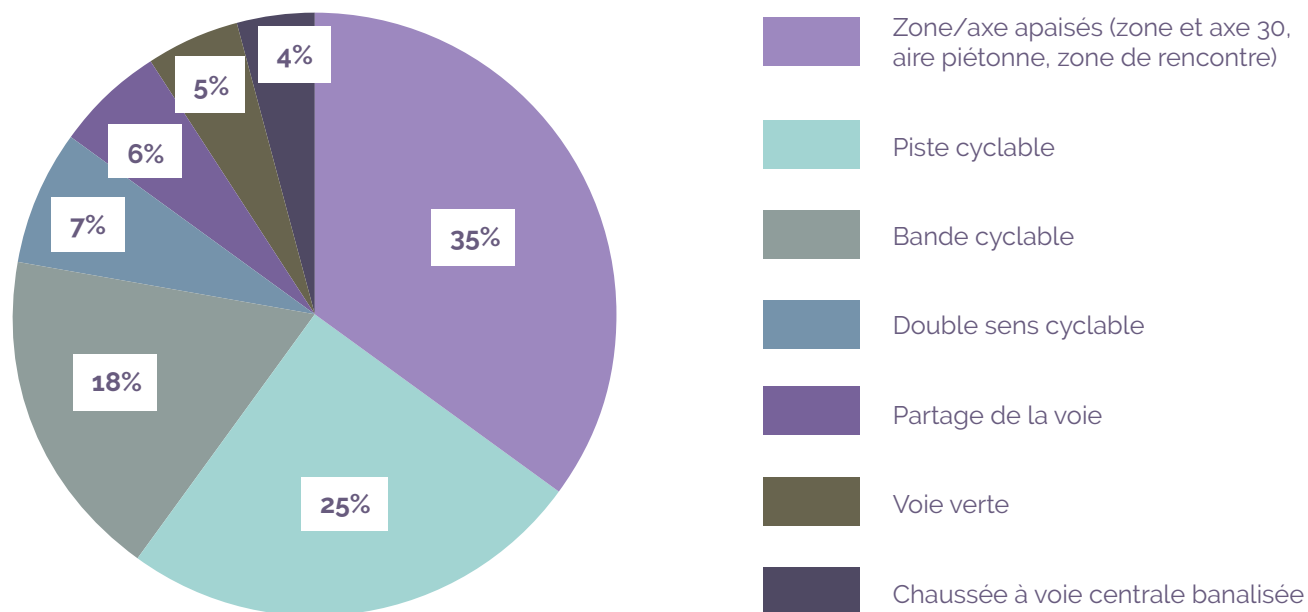
### Un réseau cyclable peu dense et discontinu

Le réseau cyclable existant est peu dense et discontinu. La voirie (tous gestionnaires confondus - Communauté urbaine, Département, État) est aménagée pour les cycles à hauteur de 10% du linéaire total. Cela correspond à un réseau cyclable d'un peu plus de 270 km. L'expertise terrain a permis de classer chaque aménagement, le réseau existant se compose de :

- 92 km de Zone 30 et Axe 30
- 59 km de Piste cyclable bidirectionnelle
- 49 km de Bande cyclable
- 20 km de Double sens cyclable
- 16 km de Partage de la voie
- 13 km de Voie verte
- 11 km de Chaussée à voie centrale banalisée
- 9 km de Pistes cyclables unidirectionnelles
- 2 km d'Aire piétonne et de Zone de rencontre

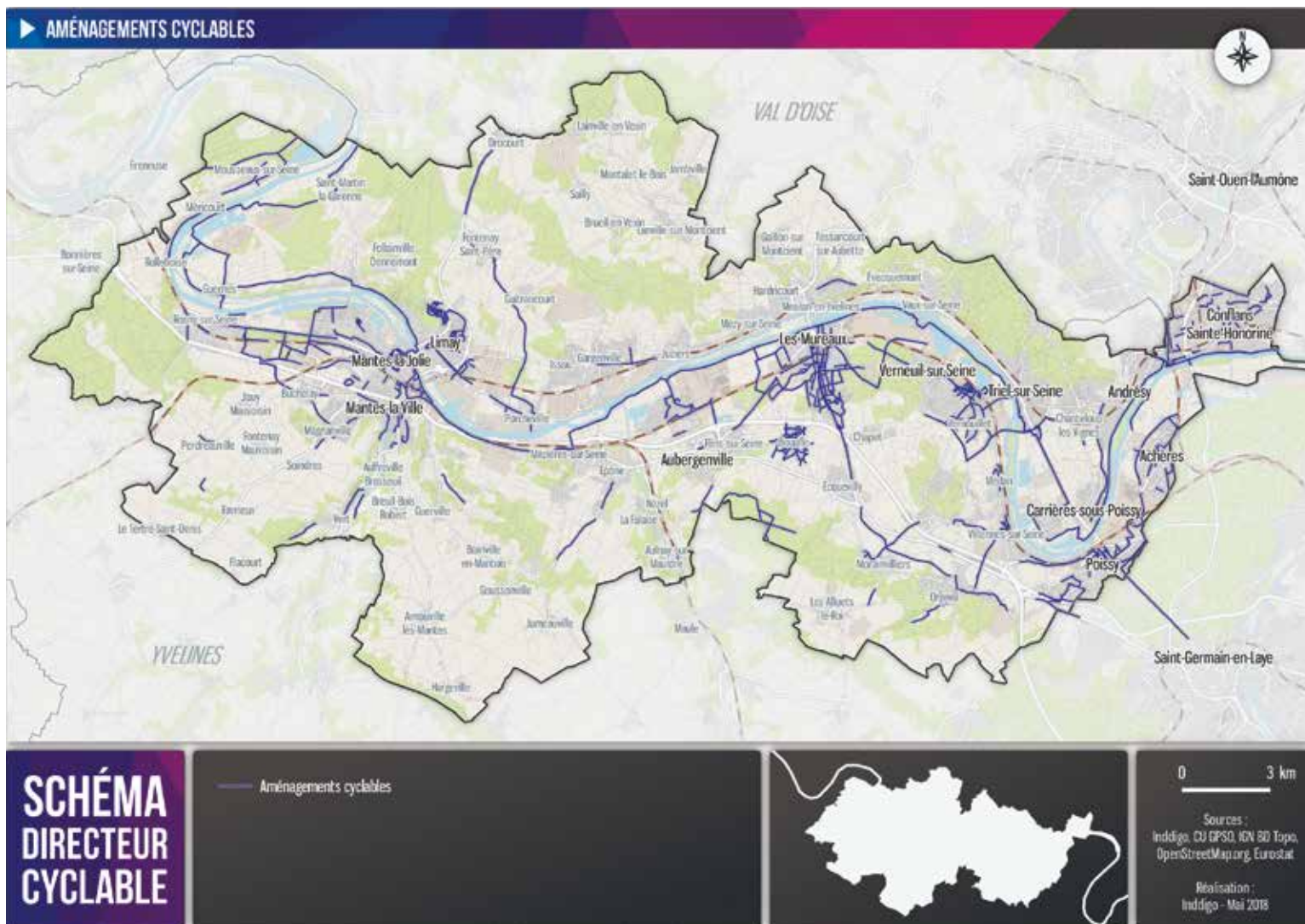
Cf guide de l'aménagement cyclable en annexe

### Catégorisation des aménagements cyclables existants



Répartition des aménagements cyclables existants par catégorie

Si on distingue parmi les aménagements cyclables un réseau primaire, un réseau secondaire, des aménagements de desserte fine et des aménagements à vocation de loisirs, le réseau actuel se répartit à parts quasi égales entre les 3 premières catégories. Le réseau dédié aux loisirs est lui, quasi inexistant (19 km soit moins de 1% des aménagements cyclables existants), ce qui ne constitue pas forcément un frein à la pratique loisirs puisque les vélos empruntent également les autres aménagements ; mais le développement de ce réseau loisirs constitue probablement un enjeu important pour la qualité de vie des habitants et l'attractivité loisirs / tourisme du territoire.



Cartographie des aménagements cyclables existants sur le territoire de la CU GPS&O

L'étude sur l'Economie du vélo (Atout France, 2009) a montré qu'un minimum de 0,7 ml d'aménagement cyclable par habitant est nécessaire pour initier une pratique réelle du vélo.

Le réseau de la Communauté urbaine s'en approche puisque sur le territoire, ce ratio s'élève aujourd'hui à 0,66 ml/hab. Mais derrière cette apparente situation optimiste (15 km d'aménagements cyclables à produire pour atteindre le ratio minimum de 0,7 ml/hab.) se cache une réalité plus contrastée.



## Un besoin de réfection important

L'expertise terrain des aménagements existants a dressé un diagnostic sur le plan quantitatif mais aussi et surtout qualitatif. En synthèse, un tiers seulement de ces aménagements peut être considéré de bonne qualité, les deux tiers restants se répartissant à parts égales entre des aménagements à reprendre lourdement et le reste devant faire l'objet de petites et moyennes réparations.

Pour remettre le réseau existant à un niveau de qualité homogène et satisfaisant, il faudrait restaurer 187 km de voies cyclables.

Sur les 187 Km de voies à restaurer, les dysfonctionnements principaux identifiés sont de 4 ordres :

- Insertion ou sortie d'aménagement dangereux
- Manque de visibilité et de lisibilité des aménagements
- Conflit courant ou faible séparation
- Intersection dangereuse (notamment sur les traversées cyclables)



Insertion ou sortie d'aménagement dangereux



Manque de visibilité et de lisibilité des aménagements



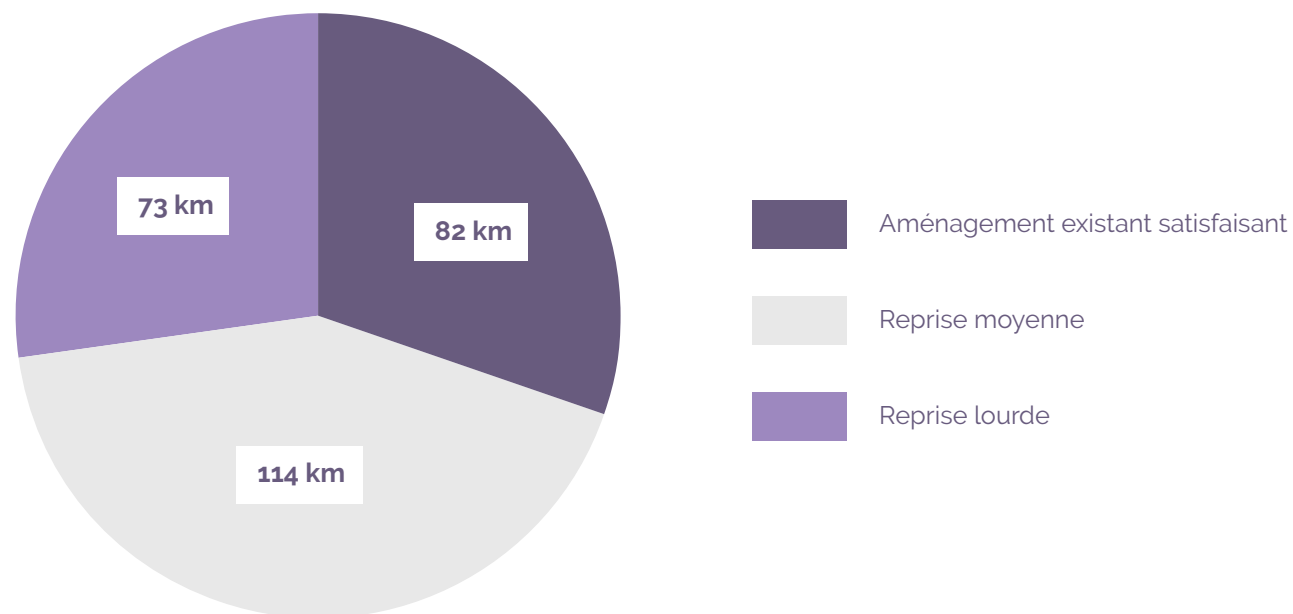
Conflit courant ou faible séparation



Intersection dangereuse

L'évaluation réalisée des besoins de reprise des aménagements cyclables existants permet de répartir le réseau en 3 catégories :

- 82 km d'aménagements existants soit 0.20 ml/habitant sont jugés satisfaisants, ne nécessitant aucune reprise.
- 114 km d'aménagements existants soit 0.28 ml/habitant ne sont que moyennement satisfaisants. Ils nécessitent une reprise intermédiaire sans reprise du profil en travers, ciblée sur l'insertion des aménagements, la mise en place de dispositifs d'apaisement des vitesses ou d'amélioration de la lisibilité de la liaison notamment. Ces dépenses peuvent être imputées au budget de fonctionnement.
- 73 km d'aménagements existants, soit 0.18 ml/habitant, expertisés comme insatisfaisants requièrent une réfection plus lourde, avec reprise du profil en travers pour en améliorer la sécurité et le confort. Cette catégorie suppose un effort d'investissement.



Répartition du linéaire d'aménagements cyclables existants en fonction des besoins de reprise





## 2.4 UNE OFFRE DE STATIONNEMENT VÉLO INSUFFISANTE, MAIS UN ÉQUIPEMENT EN COURS POUR TOUTES LES GARES DU TERRITOIRE

### Stationnement vélo sur espace public

Il est recensé 205 parcs de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire, hors stationnement vélo en gare. L'offre est par conséquent peu dense compte-tenu de l'étendue du territoire. Elle est par ailleurs déséquilibrée géographiquement, se concentrant en grande partie sur le secteur Est du territoire.

Le déploiement du stationnement vélo permet d'encourager la pratique, particulièrement sur un territoire où la majorité des habitants possède un vélo, qu'ils souhaitent évidemment protéger. A ce titre et au regard du diagnostic réalisé, deux enjeux ressortent :

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public et à proximité des équipements et commerces.
- Assurer une distribution équitable des efforts sur l'ensemble du territoire



Répartition des besoins en stationnement sur le territoire

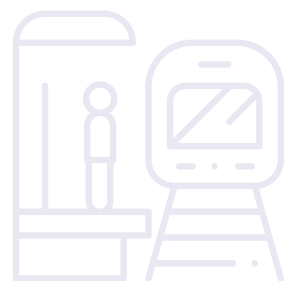
## Stationnement vélo en gare

Un recensement de l'offre de stationnement vélo au droit de toutes les gares du territoire a permis de montrer une grande disparité dans l'offre et la qualité des parcs de stationnement vélo :

- Certains pôles ne disposent pas de stationnement vélo : Limay, Issou-Porcheville, Gargenville, Juziers, Nezel-Aulnay
- Plusieurs pôles ne disposent pas d'offre de stationnement à la hauteur de la demande (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet-Verneuil, Villennes-sur-Seine, Conflans-Fin-d'Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères ville). Au droit de ces gares, les offres de stationnement vélo sont congestionnées. Il est recensé un grand nombre de stationnements sauvages.
- Certaines enfin, disposent de stationnements vélo inadaptés ou peu attractifs en terme de localisation ou de sécurisation (Rosny-sur-Seine, Aubergenville-Elisabethville, Mantes Station, Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Achères-ville): support type pince-roues à proscrire car il ne répond pas aux exigences de sécurisation des vélos, configuration permettant aux deux roues motorisés d'occuper les places vélos, zones de stationnement éloignées des accès aux quais ou peu visibles...

Face à ce constat, déjà largement partagé dans les démarches de Comité de Pôle quand elles ont eu lieu, la Communauté Urbaine et SNCF sur son domaine public ont d'ores et déjà engagé l'équipement des pôles gare en stationnement vélo par les dispositifs « Véligo » (stationnement vélo en abri et consignes sécurisées, labellisé par Ile-de-France Mobilités).

- Certaines gares sont en cours d'équipement depuis fin 2018 : Conflans-Fin-d'Oise (gare haute et basse), Conflans-Sainte-Honorine, Limay, Gargenville, Issou-Porcheville ;
- D'autres gares seront équipées à court terme : Thun-le-Paradis, Nézel-Aulnay, Aubergenville, Achères ville, Juziers, Rosny-sur-Seine et Andrézy
- Les autres enfin, sont à l'étude notamment dans le cadre des études de pôle.

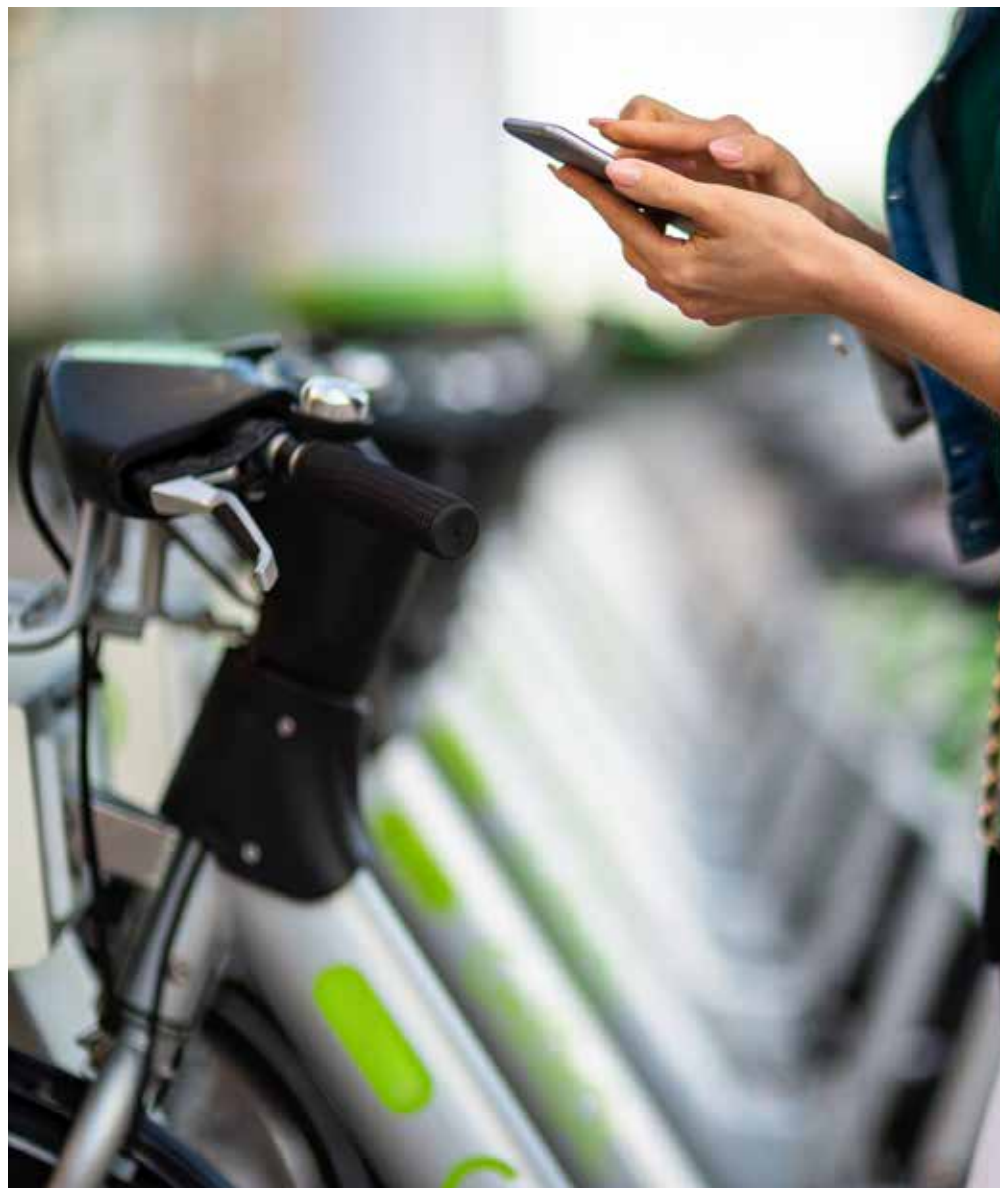




## 2.5 UNE OFFRE DE SERVICES VÉLOS TRÈS FAIBLE

Il est recensé sur le territoire 8 vélocistes, 2 ateliers d'autoréparation et une vélocole. Le réseau d'établissements labellisés «Accueil Vélo» est très limité sur le territoire : seuls 3 hébergements et 1 office de tourisme. L'offre est donc très faible.

La Communauté urbaine accompagne par ailleurs sur son territoire le déploiement par Ile-de-France Mobilités de Vélos à Assistance Electrique en Location Longue Durée (VAELD). Il est prévu la mise à disposition de 10 000 vélos sur l'ensemble de l'Ile-de-France. Le lancement du service est prévu en septembre 2019.



En 2015 / 2016, un dispositif d'aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique a été mis en place, profitant à 97 bénéficiaires. Les demandeurs étaient habitants de 31 communes du territoire.

Un peu moins de la moitié des demandes ont été effectuée par des retraités.

La typologie des déplacements visés concernait pour 39% des déplacements de loisirs, 22% des trajets dans l'urbain, environ 10 % pour des trajets domicile travail et études, ciblant des distances d'environ 5 à 10 km.

2 personnes sur 3 ont déclaré utiliser auparavant leur voiture.

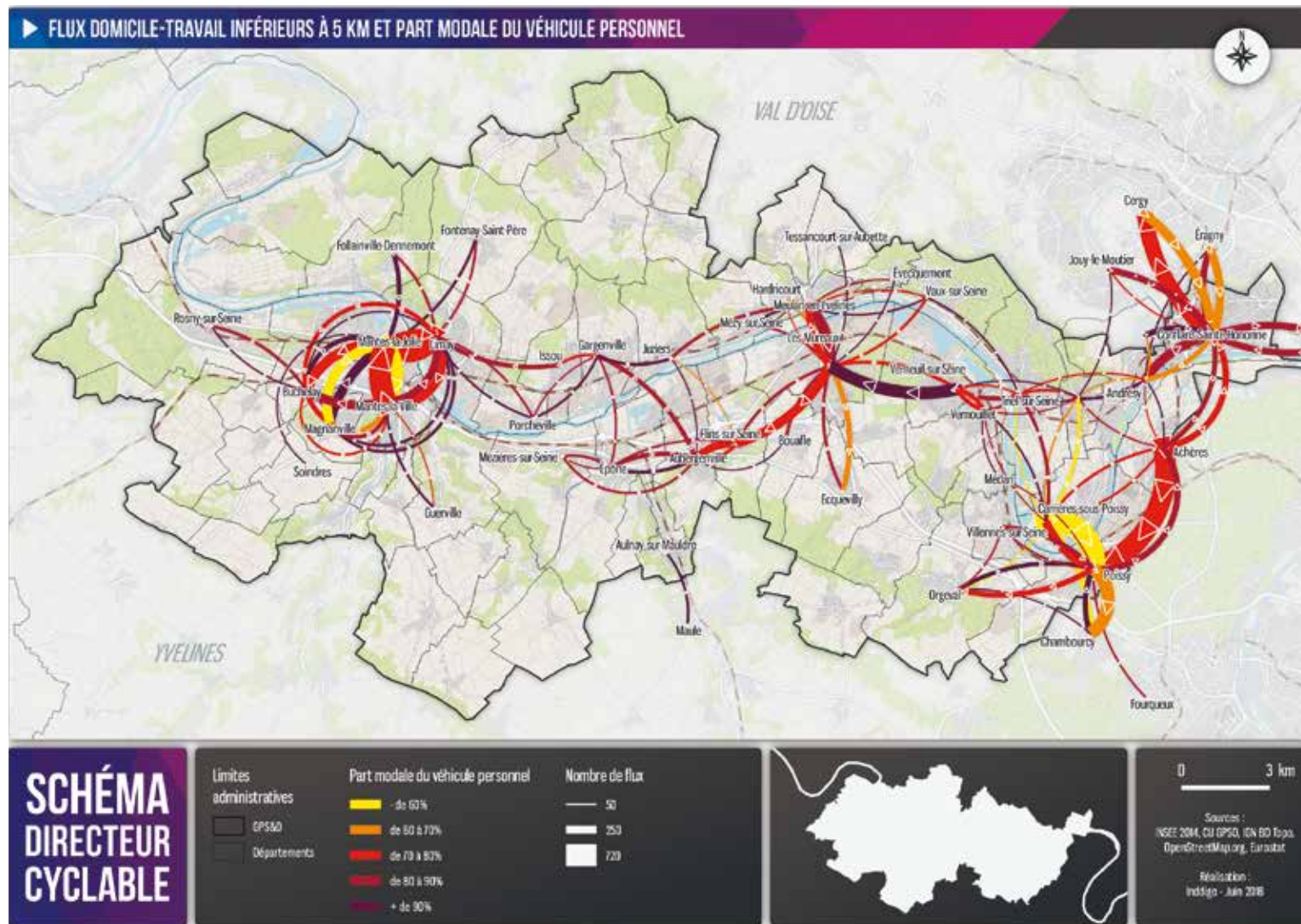


## 2.6 UNE CONFIGURATION DU TERRITOIRE QUI MET LES GRANDS PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT À PORTÉE DIRECTE DE VÉLO : UNE DEMANDE POTENTIELLE ÉLEVÉE

### Focus sur les déplacements utilitaires

Les déplacements utilitaires sont la cible principale du potentiel de développement de la pratique du vélo. Il importe de fait d'estimer la demande potentielle cyclable sur les déplacements de moins de 5 km. Cet intervalle correspond à la distance réalisable en vélo urbain, il peut aller jusqu'à 10 km avec l'usage d'un vélo à assistance électrique.

La carte ci-après représente les flux de déplacement domicile-travail inférieurs à 5 km. Elle montre que les flux convergent vers les pôles de Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine et que les déplacements sont réalisés principalement en automobile. Ces flux pourraient être directement réalisés en vélo à condition de permettre un usage cyclable des axes principaux et secondaires et d'apaiser les coeurs de ville.



Déplacements Domicile-Travail inférieurs à 5 km et part modale du véhicule personnel

De la même manière, la carte ci-après représente les flux de déplacement domicile-étude inférieurs à 5 km des personnes âgées de 12 ans et plus. Elle met en lumière les zones concentrant les équipements scolaires du second cycle. Il s'agit de Mantes-la-Jolie, Magnanville, Gargenville, Les Mureaux, Meulan-en-Yvelines, Verneuil-sur-Seine, Poissy, Achères, Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine.

Les flux ainsi identifiés correspondent aux axes principaux à traiter pour assurer un déplacement des élèves à vélo en sécurité et ceux sur lesquels le report modal potentiel est donc le plus fort.



Déplacements Domicile-Etude inférieurs à 5 km pour 12 ans et plus

## En synthèse :

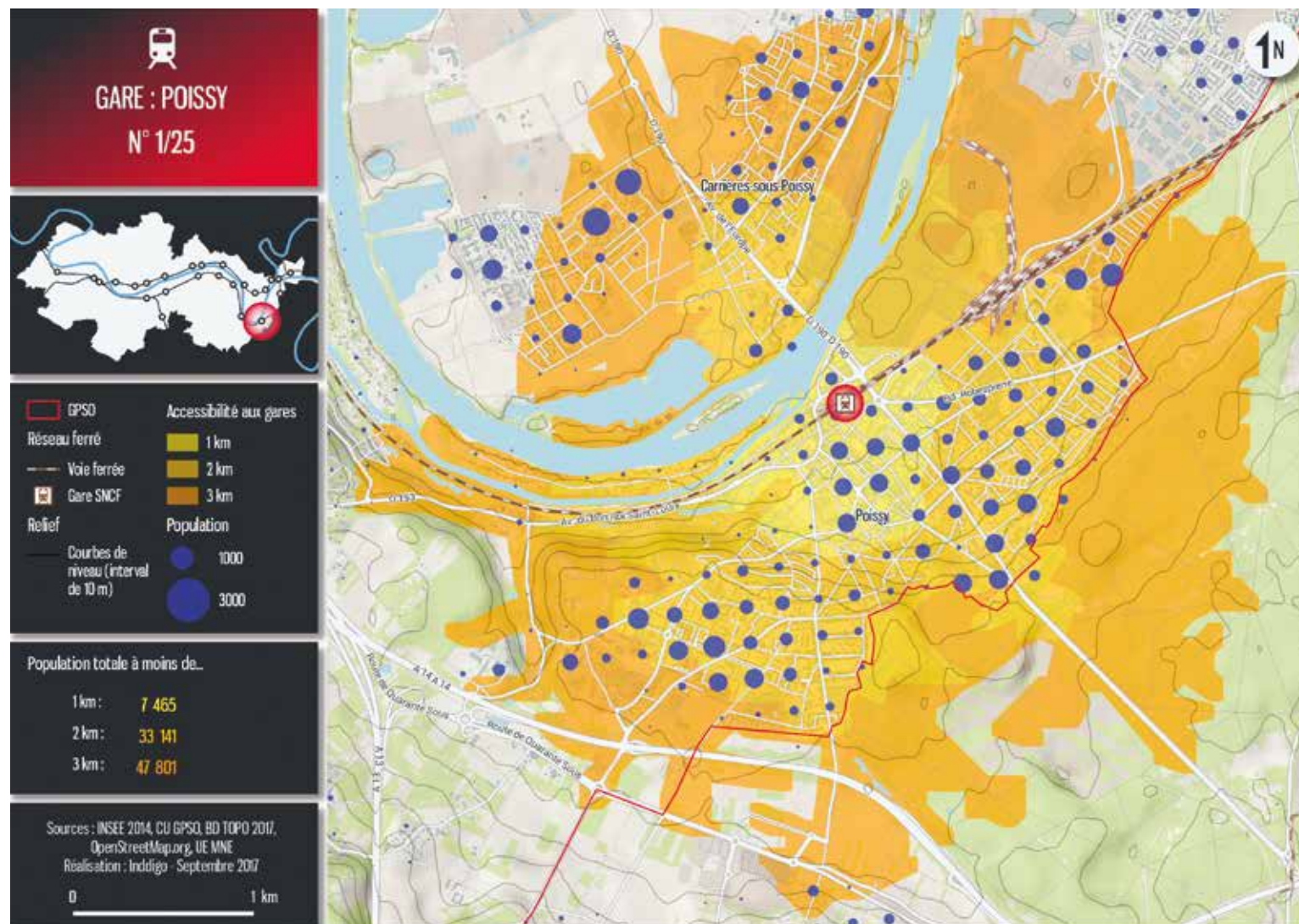
- Le réseau cyclable doit être densifié principalement au droit de la Seine, le long de laquelle les principaux pôles générateurs de déplacement sont implantés.
- 4 pôles de convergence sont à traiter en priorité : Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy et Conflans-Sainte-Honorine
- Les pôles de convergence « secondaires » permettent de dessiner un réseau cyclable cohérent en reliant les communes du territoire
- Des liaisons cyclables vers l'extérieur du territoire sont nécessaires notamment entre Conflans-Sainte-Honorine et Cergy-Pontoise (la réalisation d'une desserte vers l'université de Cergy-Pontoise est opportun) mais également par exemple vers Maule ou Chambourcy
- L'usage du vélo doit pouvoir s'interconnecter avec d'autres modes de transports, particulièrement pour assurer une bonne desserte des bourgs et villages, car le vélo est un excellent moyen de réaliser une desserte fine dans des secteurs peu denses.

## Focus sur le rabattement sur gares à vélo

L'analyse des données de l'INSEE ainsi que celle des données d'enquête de

rabattement SNCF mettent en évidence un potentiel de rabattement en vélo sur les gares très important. Ce potentiel a également été analysé au regard de la repré-

sentation graphique des secteurs situés à 1, 2 et 3 km des gares (isochrones), pour les lesquels l'utilisation du vélo s'avère efficiente et attractive par rapport à la voiture.

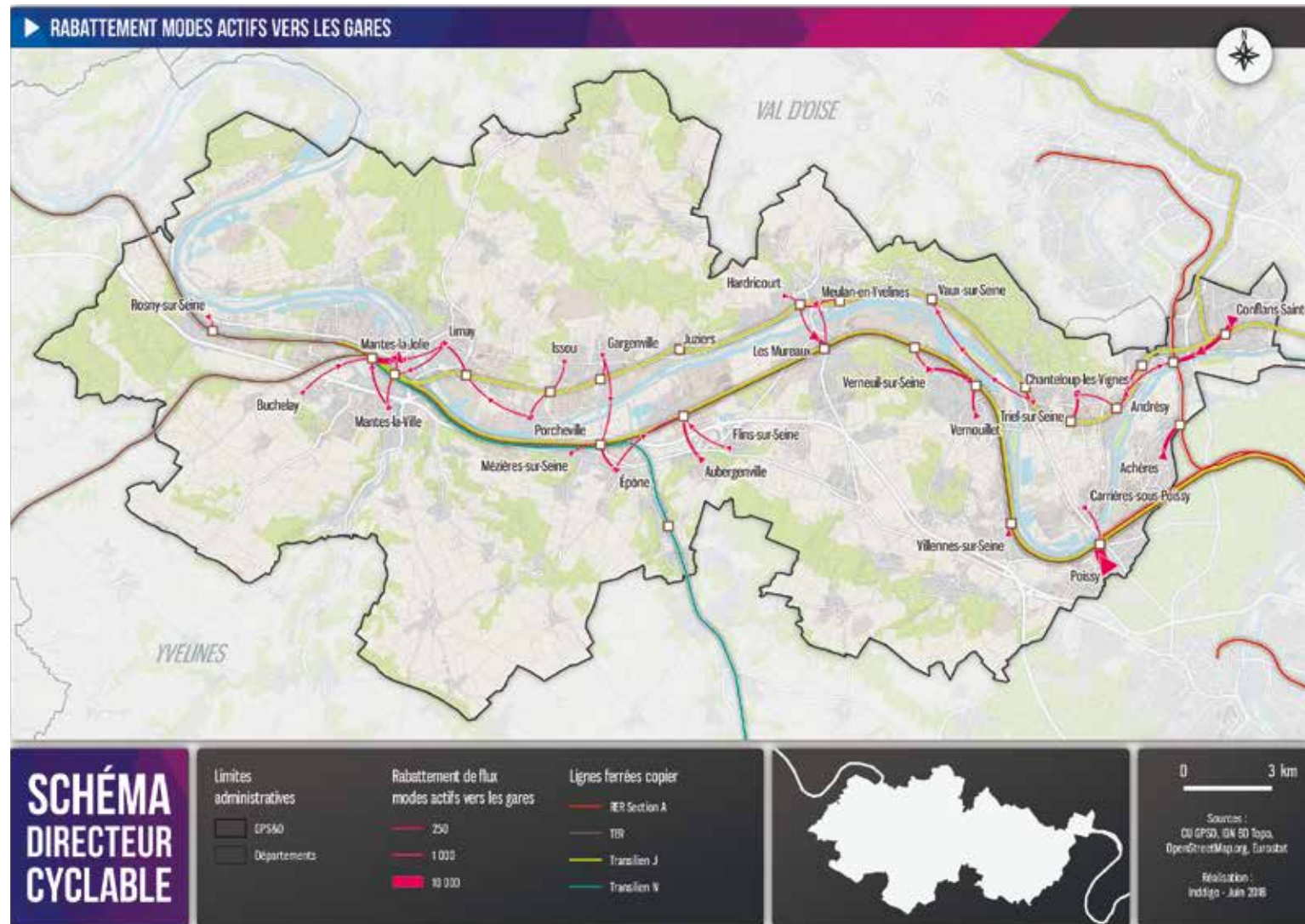


Exemple (Poissy) de l'atlas des gares

Chaque carte de l'atlas des gares représente le relief, la densité de population et les aires d'attractivité de la gare à 1, 2 et 3 km, adaptées aux déplacements à vélo. La cartographie estime ainsi la population localisée dans ces aires d'attractivité. Sur la carte de Poissy ci-dessus, 47 800 personnes habitent l'aire d'influence de 3 km du pôle gare de Poissy. En matière de répartition géographique, l'aire d'attractivité concerne une grande partie du centre-ville de Poissy et le secteur sud de Carrières-sous-Poissy, au droit du pont de Seine. Cette représentation permet de cibler les efforts d'aménagements cyclables sur les secteurs identifiés, et pour les trajets à destination de la gare, afin d'optimiser le potentiel de rabattement en vélo sur la gare de Poissy.

Le report modal de la voiture vers le vélo présente par ailleurs plusieurs intérêts, au-delà de l'intérêt écologique évident :

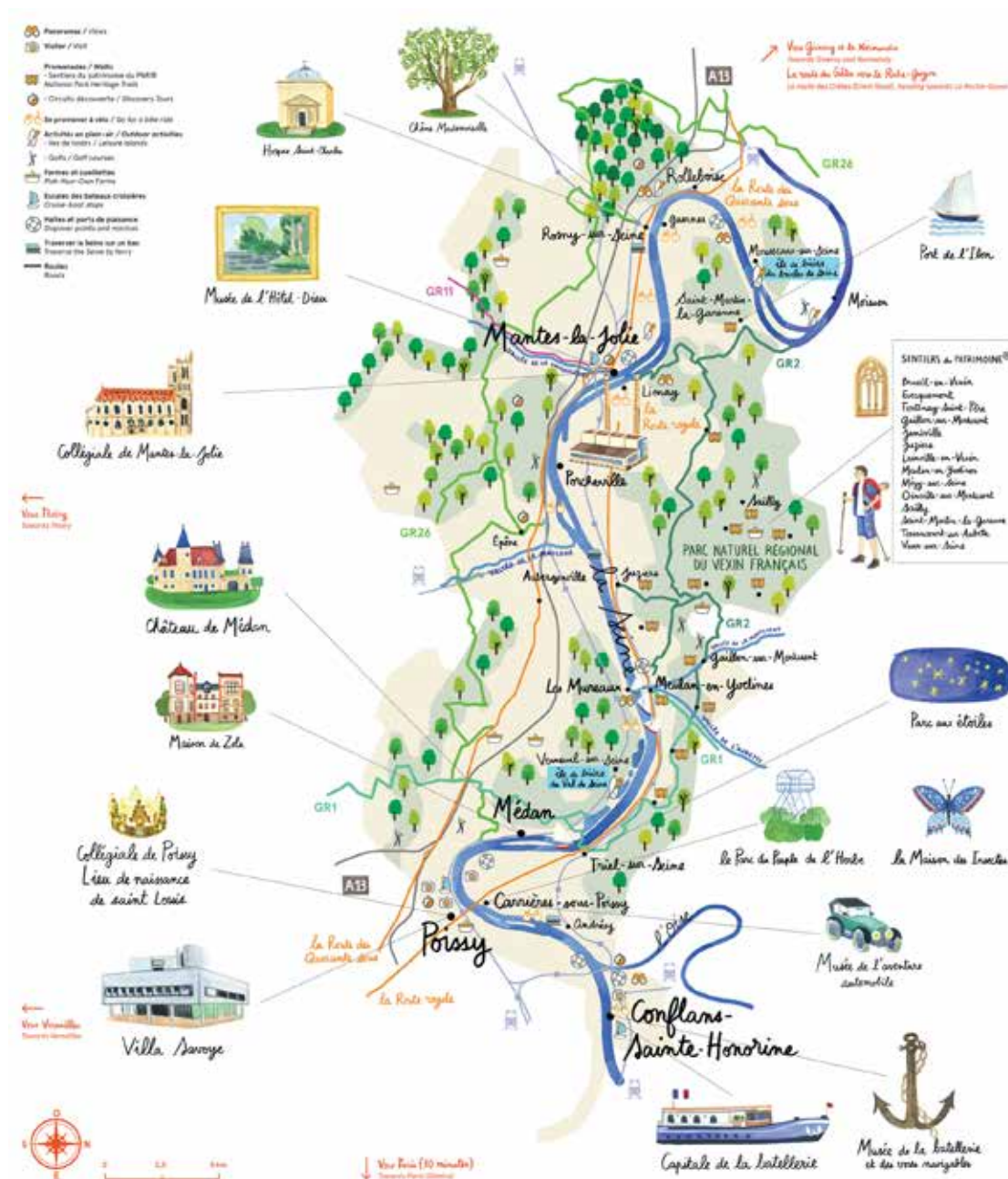
- Décharger les axes saturés par les déplacements domicile travail/études aux heures de pointe
- Désaturer les parcs relais, libérer de l'espace affecté au seul stockage de véhicules



Flux en modes actifs vers les gares du territoire

## Focus sur les déplacements loisirs et Seine à Vélo

Avec la Seine et de grands espaces naturels, une richesse patrimoniale et une proximité directe de Paris qui sera renforcée par l'arrivée du RER E en 2024, le développement du tourisme et des loisirs est un enjeu important pour l'avenir de la Communauté Urbaine.



Carte touristique de la CU GPS&O





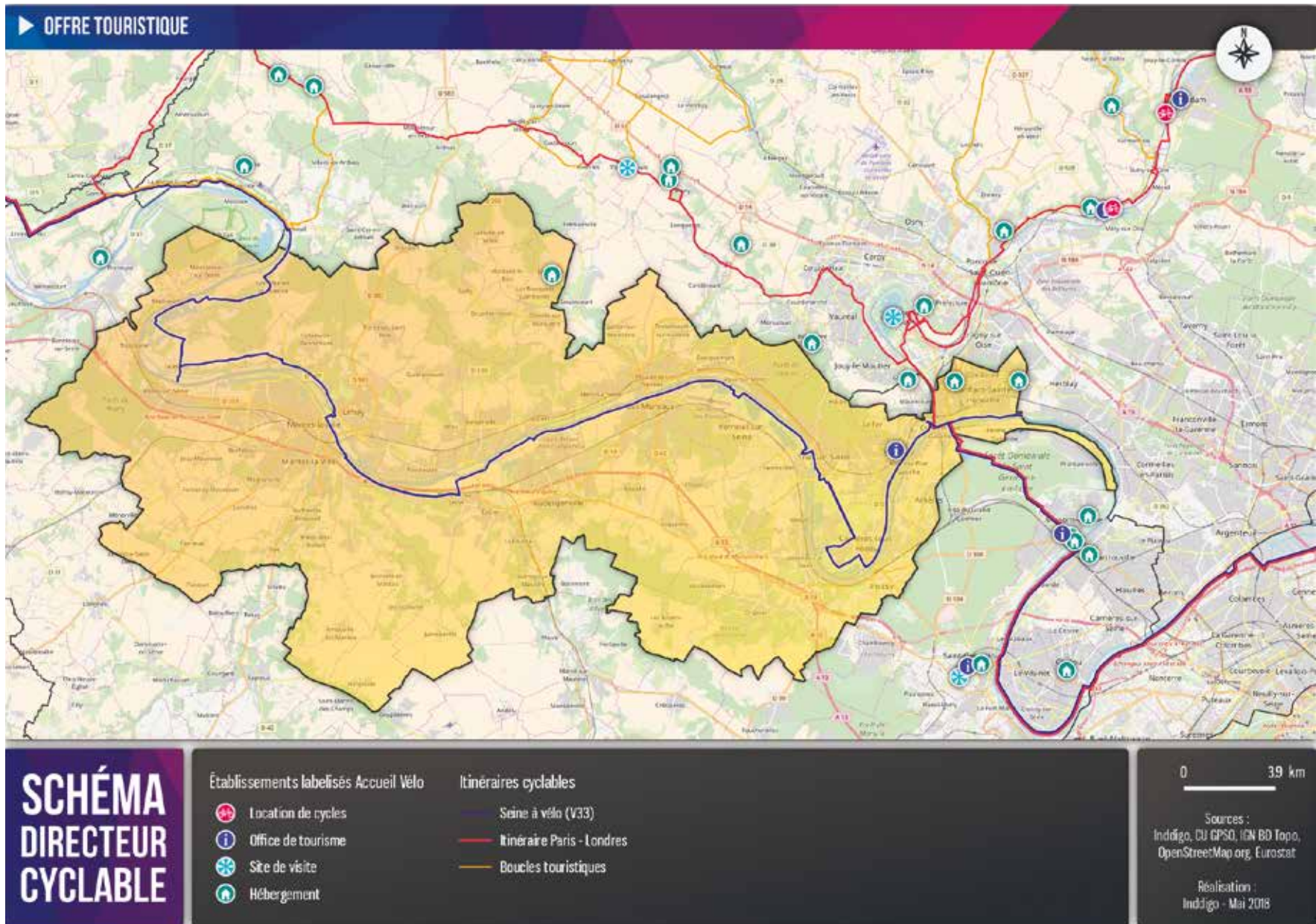
## Seine à vélo

La Seine à Vélo (ou V33) se développe sur 67 km d'itinéraires cyclables sur le territoire de la Communauté Urbaine.

Entre patrimoine culturel et paysager, l'itinéraire relie Paris au Havre, Honfleur et Deauville en suivant l'axe de la Seine. Seine à Vélo revêt une vocation loisir et s'inscrit dans un cadre plus large de réalisation d'un réseau cyclable national (Véloroute Voie Verte) et européen. La Seine à vélo présente de nombreux atouts pour devenir un itinéraire cyclable longue distance à succès. L'itinéraire est en cours d'aménagement par l'ensemble des territoires parcourus.



Itinéraire Seine à Vélo



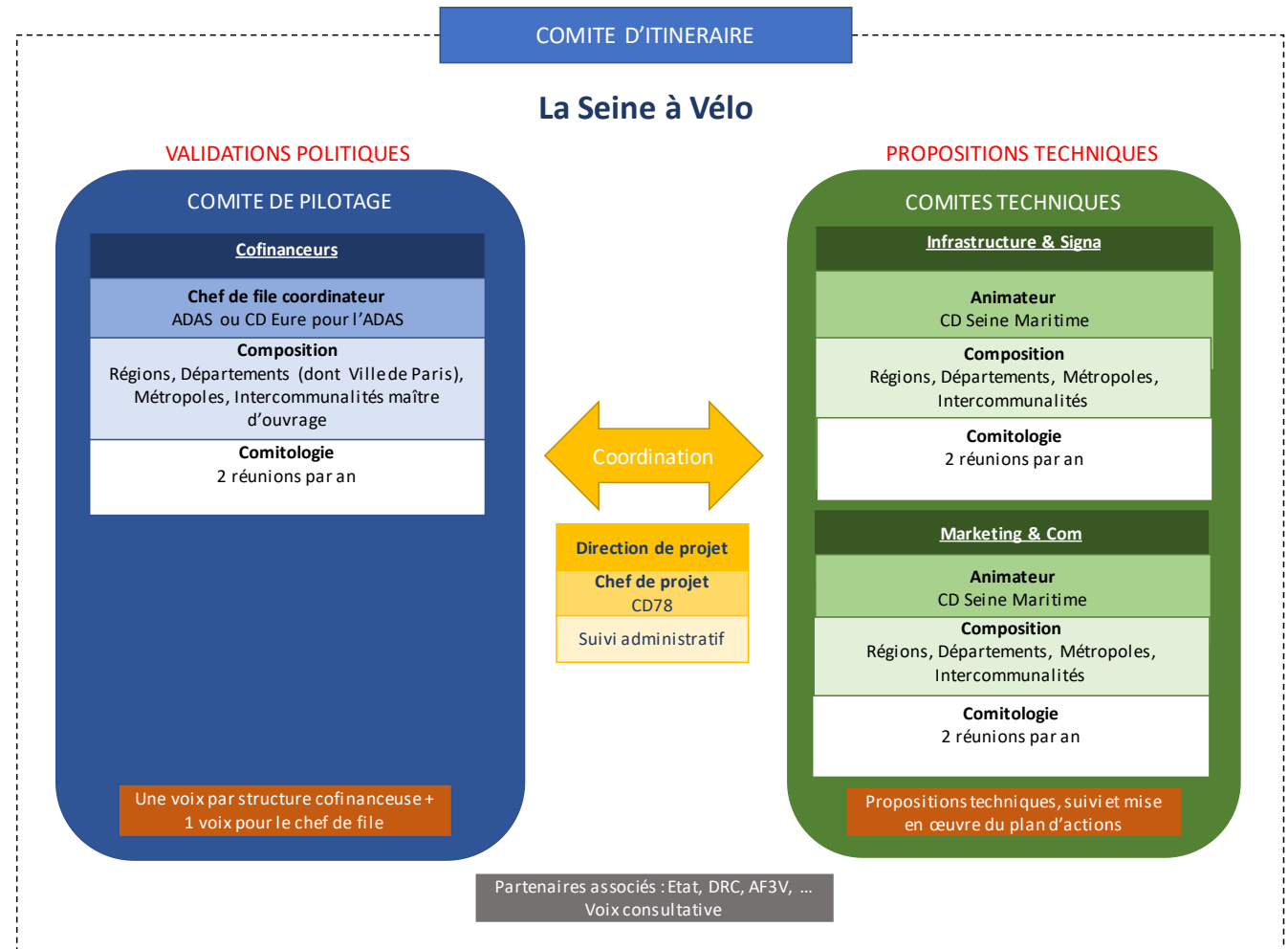
L'itinéraire de la Seine à vélo sur le territoire de la CU GPS&O

La Seine à Vélo est pilotée par l'Association des Départements de l'Axe Seine (ADAS), qui regroupe 5 départements fondateurs : l'Eure, les Hauts-de-Seine, la Seine-Maritime, le Val-d'Oise et les Yvelines. Le chef de file est le Conseil Départemental de l'Eure : il pilote le projet, est responsable de la mise en place du plan d'actions et gère le budget commun pour le compte du collectif.

La mise en oeuvre concrète des aménagements reste de la responsabilité de chaque collectivité traversée en ayant la compétence.

Le Comité d'itinéraire est composé d'un comité de pilotage qui regroupe les représentants des signataires de la convention de partenariat et les cofinanceurs du budget commun.

La mise en place du comité d'itinéraire de la Seine à Vélo est actée par une convention de partenariat, établie sur une durée de 5 ans du 1er janvier 2018 au 31 décembre 2022, définissant les objectifs, le plan d'actions pluriannuel et les modalités de son fonctionnement. Elle a été adoptée par délibération du Conseil Communautaire de la CU GPS&O le 27 septembre 2018.



Composition du comité d'itinéraire La Seine à Vélo



## 2.7 EN SYNTHÈSE...



Le Schéma Directeur Cyclable vise au développement de la pratique utilitaire et à la mise en valeur d'itinéraires cyclables de loisirs et touristiques. Une analyse du territoire a mis en évidence ses principaux atouts et faiblesses.

Les bords de Seine et les grands pôles urbains ont le plus fort potentiel de développement de la pratique cyclable. Le relief y est favorable, ils concentrent une offre en services, équipements et infrastructures qui confèrent à ces espaces une attractivité pour les potentiels cyclistes.

Les plateaux et coteaux offrent des paysages agréables pour les déplacements de loisirs et touristiques. L'organisation des rabattements à vélo vers les grands équipements, services et offres de transport structurants doit être organisée.

Avec une part modale vélo de l'ordre de 1% (Enquête Globale Transport 2010), une demande potentielle très importante et un réseau cyclable insuffisant, les actions à venir du territoire doivent se concentrer prioritairement sur le renforcement du réseau cyclable, en réfection et création. En complément, le renforcement de l'offre de stationnement vélo sur l'espace public et en gare est indispensable.

Au même titre, les services associés au vélo contribuent aussi à inciter à la pratique cyclable. Ils sont à ce jour très peu nombreux et doivent pouvoir être développés, par exemple à l'appui d'associations d'insertion.





## 2.8 LES GRANDS OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

**Au vu des éléments du diagnostic, et compte tenu à la fois de la configuration du territoire étendu, multipolarisé, organisé entre vallée de Seine et coteaux et de ses potentiels, plusieurs objectifs guident le maillage cyclable proposé :**

- Pacifier les centres villes pour confirmer leur attractivité, ainsi que les quartiers de gare qui sont de véritables portes d'entrée sur le territoire, ce qui suppose d'accroître la place dédiée aux modes actifs au regard de celle consacrée à la voiture.
- Organiser le fonctionnement du territoire en réseau et développer, au niveau plus fin des bassins de vie, un réseau de desserte locale qui permette les petits déplacements du quotidien.
- Désenclaver les bourgs et particulièrement apporter une offre à destination des jeunes et des adultes qui pourraient ainsi moins utiliser la voiture.
- Desservir les sites qui fonctionnent en horaires décalés (hôpitaux, grandes industries, ...) et les secteurs où résident les personnes qui occupent ces emplois pour apporter une offre de mobilités alternative à la voiture qui est la seule dans ces horaires.

- Développer l'attractivité tourisme / loisirs : desservir les sites remarquables, au premier rang desquels la Seine mais aussi les grands lieux attractifs (la Villa Savoye par exemple, le centre PSG, les bases de loisirs, ...)

**Ces objectifs se déclinent en 3 axes :**

**Axe 1 : Entretien et compléter le réseau cyclable**

- Mettre en conformité les aménagements cyclables existants
- Assurer un réseau cyclable continu et particulièrement résorber les coupures urbaines
- Desservir les polarités urbaines (centres bourgs, centres-villes), les zones d'emplois, les grands équipements et particulièrement les établissements scolaires et de formation,
- Encourager le rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux (gares et lieux d'interconnexion entre les différentes offres de mobilité)
- Assurer des continuités cyclables avec les territoires voisins
- Structurer une offre loisirs

**Axe 2 : Renforcer l'offre de stationnement vélo**

- Renforcer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public, les pôles d'échanges multimodaux et pour la desserte des grands équipements
- Assurer un rééquilibrage de l'offre stationnement vélo sur le territoire
- Encourager le développement d'une politique de stationnement vélo dans les bâtiments neufs (habitation et bureau)

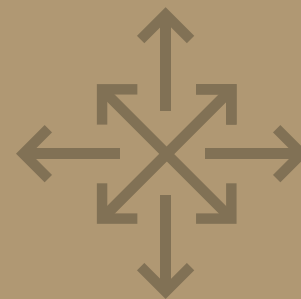
**Axe 3 : Déployer des services associés au vélo**

- Structurer une offre de services vélo adaptés aux besoins du territoire
- Accompagner les actions d'aménagement et de déploiement de stationnement par des actions de communication et de promotion du vélo





**ORIENTATIONS**  
DU SCHÉMA  
DIRECTEUR CYCLABLE





## AXE 1 : ENTREtenir ET COMPLÉTER LE RÉSEAU CYCLABLE

### Nota

Le réseau cyclable projeté à l'issue du diagnostic, des grandes orientations fixées et des rencontres avec les communes propose des itinéraires souhaitables et souhaités en raison du fonctionnement du territoire, indépendamment de la complexité de réalisation. Il s'agit bien d'un schéma d'intentions.

Il présente d'ailleurs parfois des variantes qu'il conviendra d'étudier en phase pré-opérationnelle.



La structuration d'un réseau cyclable de qualité est l'élément clef de la réussite d'une politique vélo car elle répond à la principale demande des cyclistes : se déplacer en sécurité. Elle est d'autant plus importante pour la Communauté urbaine compte tenu de la faible part modale vélo sur le territoire. Au-delà de la sécurité, le réseau projeté devra être cohérent, sans détour, attractif et confortable pour le cycliste.

**Sur la base des éléments de diagnostic terrain, des analyses des données présentées supra et des rencontres avec les communes, le réseau cyclable proposé à long terme est construit en vue de :**

- Améliorer et entretenir les aménagements cyclables existants
- Assurer les continuités d'aménagement à partir du réseau existant et franchir les principales coupures urbaines / naturelles
- Pacifier les coeurs de bourgs et les quartiers des pôles urbains
- Permettre le rabattement vers les gares du territoire
- Relier les pôles d'emploi majeurs et les zones d'activités

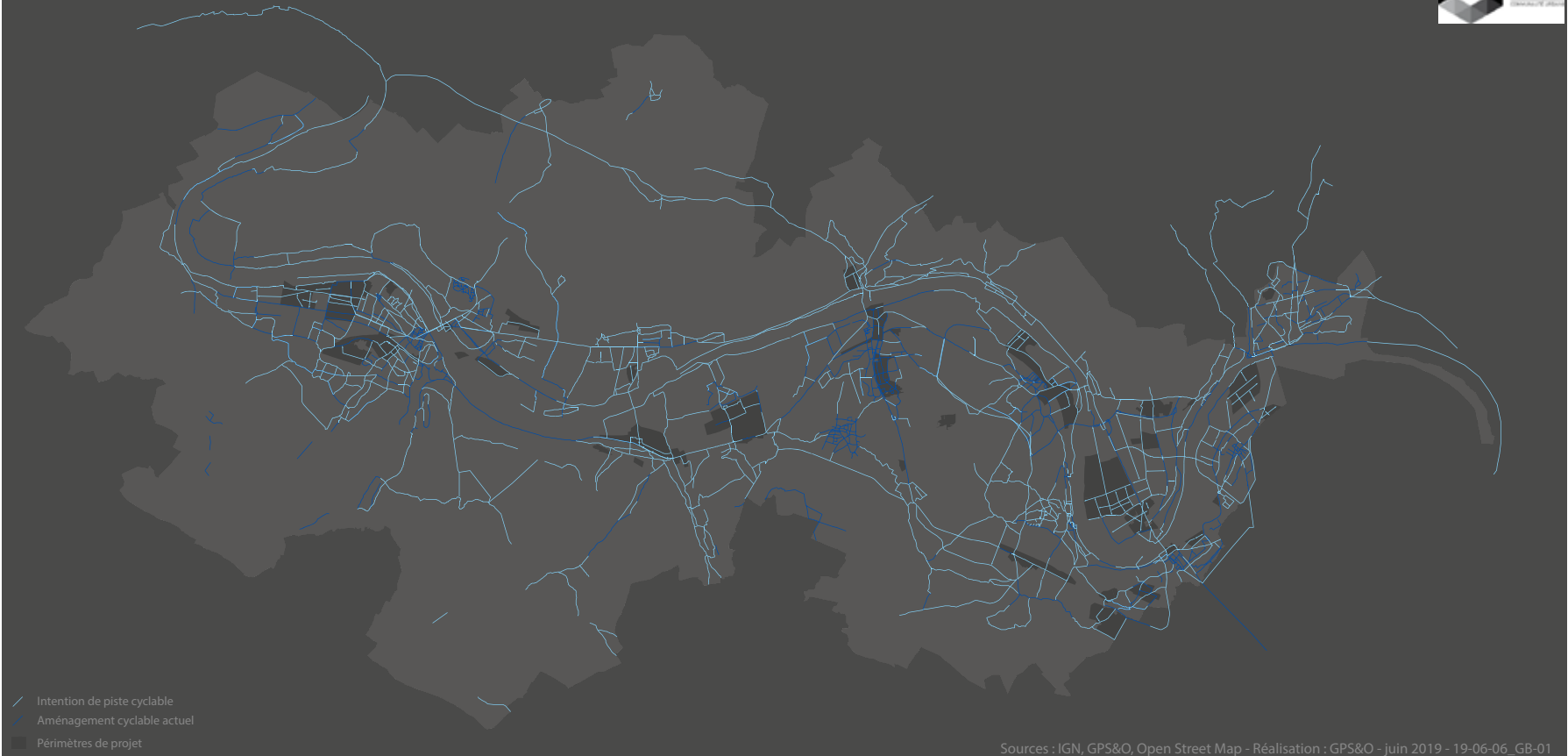
- Desservir les établissements scolaires du secondaire et les pôles universitaires
- Assurer les continuités d'aménagement en lien avec les schémas vélo limitrophes
- Structurer une offre de liaisons cyclables loisirs

Le réseau cyclable ainsi projeté est extrêmement ambitieux puisqu'il porte le ratio à un peu plus de 2 ml/hab. Cet objectif est atteignable sur un temps long. Il conviendra par conséquent de prioriser les actions qui permettront dans un premier temps, de le ramener au ratio minimal de 0,7 ml/hab d'aménagements cyclables de bonne qualité, puis dans un second temps, de le porter à 1,2 ml/hab et disposer d'un réseau significatif.

Un schéma cyclable ambitieux, dont le phasage opérationnel doit être organisé pour accompagner la montée en puissance de la pratique du vélo sur le territoire.



Proposition de schéma cyclable en fonction des projets d'aménagement structurants

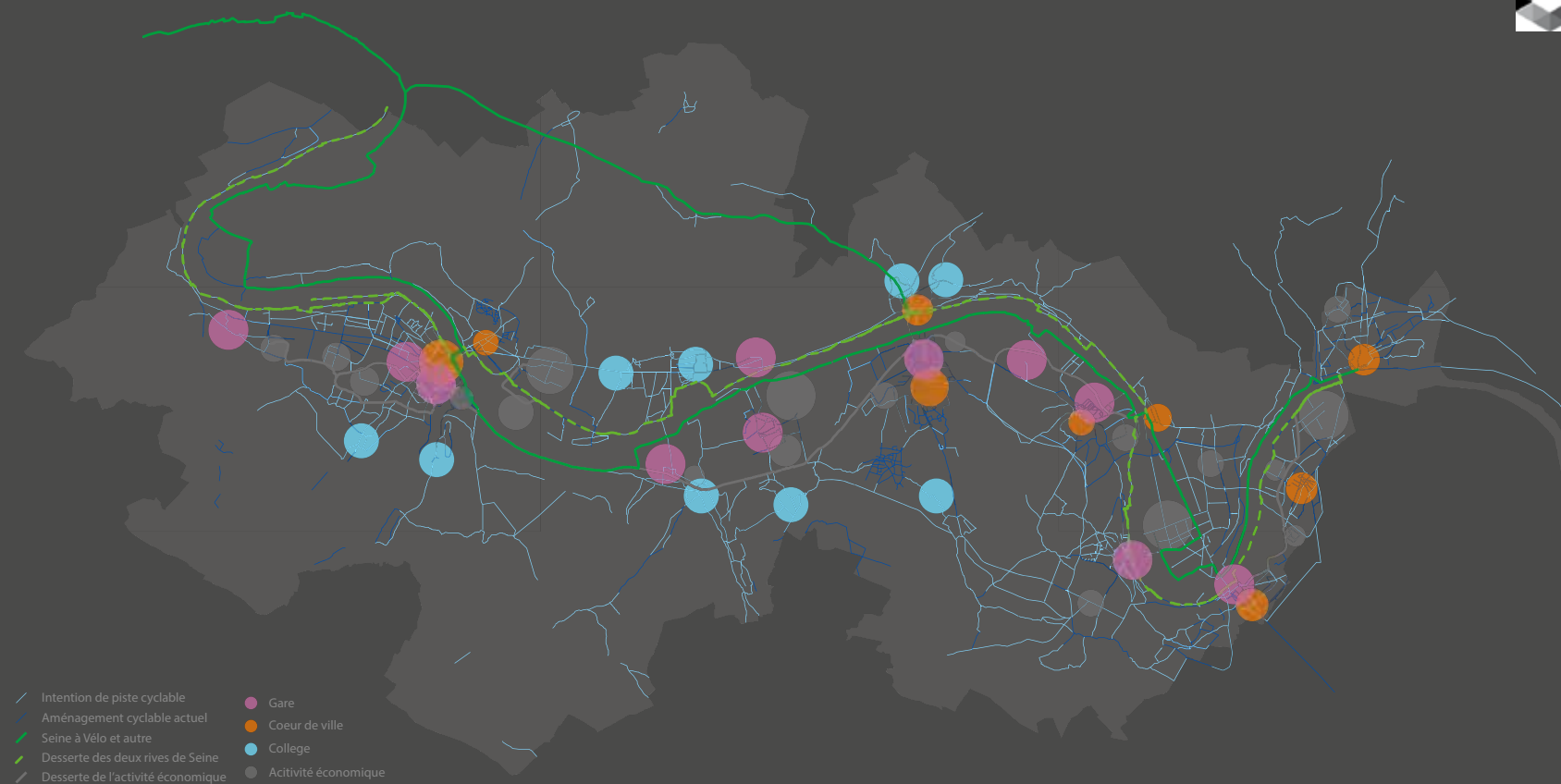


Sources : IGN, GPS&O, Open Street Map - Réalisation : GPS&O - juin 2019 - 19-06-06 -GB-01

Schéma d'intentions et principaux projets



## Proposition de schéma cyclable en fonction de l'existant et des pôles structurants



Sources : IGN, GPS&O, Open Street Map - Réalisation : GPS&O - juin 2019 - 19-06-06\_GB-01

Le schéma cyclable au regard des cibles de déplacement

Le réseau cyclable proposé est hiérarchisé comme suit :

#### Le réseau principal

Il permet de se déplacer relativement rapidement sur des distances relativement longues.

Les aménagements du réseau principal doivent donc être physiquement séparés du trafic automobile et sécurisant pour la pratique du vélo.

#### Le réseau secondaire

Il permet de relier le réseau structurant avec le réseau de desserte locale.

Les aménagements du réseau secondaire sont des aménagements en partage de voirie ou physiquement séparés du trafic automobile en fonction des profils de voie.

#### Le réseau de desserte locale

Il permet de desservir les zones d'habitation et les points de destination finale (gares, zones d'emploi, etc)

Les aménagements en desserte locale sont et seront (pour ceux à créer) principalement des aménagements en partage de voirie (type zone 30).

#### Le réseau de loisirs

Il permet les cheminements en bords de Seine, au coeur du Parc National Régional du Vexin, vers les pôles majeurs de loisirs tels que les bases de loisirs.

Les aménagements sont de types voie verte, aménagements dédiés ou partage de voirie selon l'environnement traversé et les nécessités de sécurisation des usagers.

Tout en tentant de respecter au mieux la nature des aménagements souhaités en fonction du réseau auquel ils correspondent, leur nature précise (zone 30, piste cyclable ou bande cyclable par exemple) sera déterminée en phase pré-opérationnelle en fonction des contraintes de terrain.



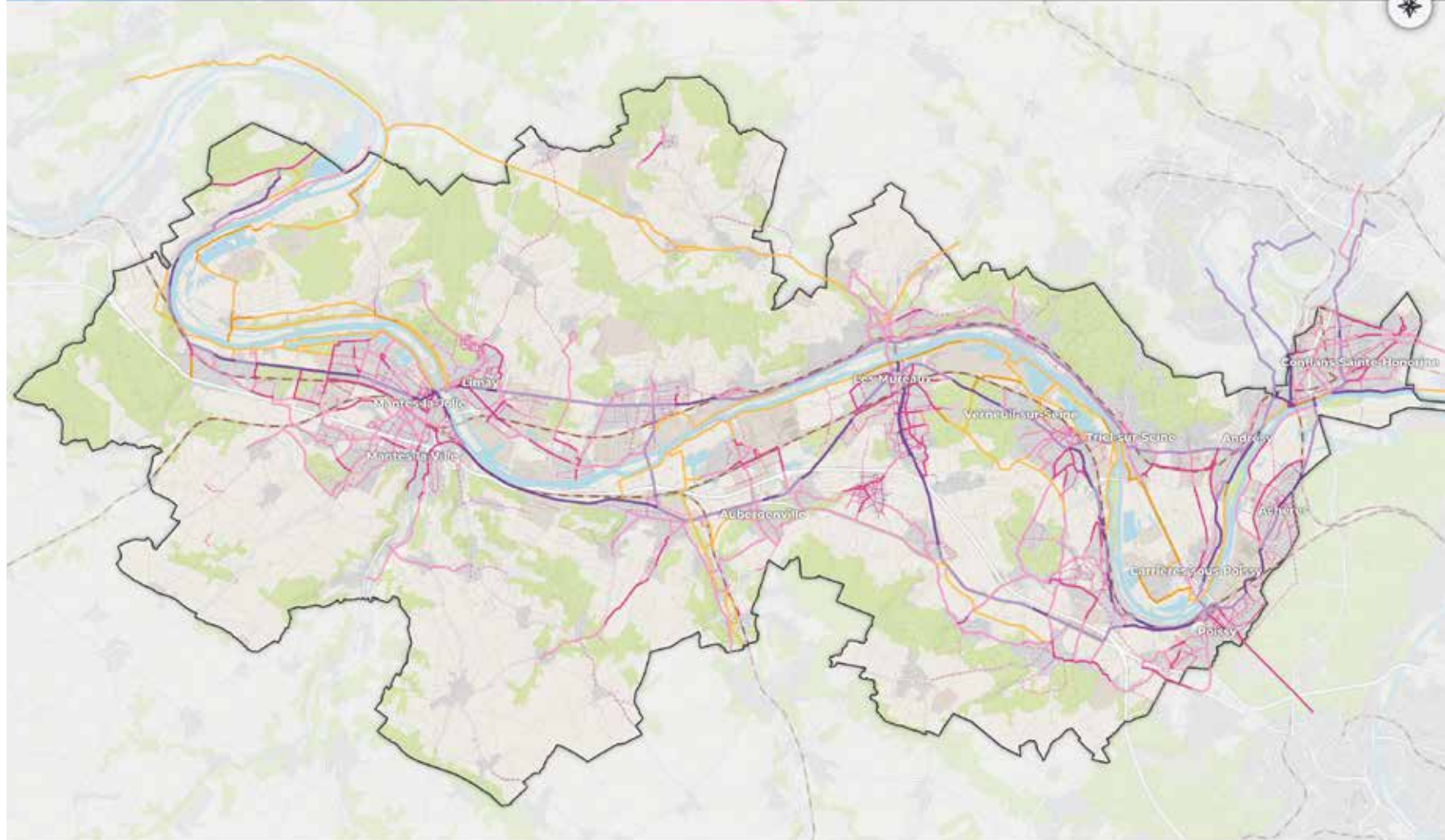


SCHÉMA  
DIRECTEUR  
CYCLABLE

**Limites administratives**

— GPSAO

**Hierarchisation du Schéma cyclable**

**Existant**

- Principal
- Secondaire
- Desserte locale
- Ligne

**En projet**

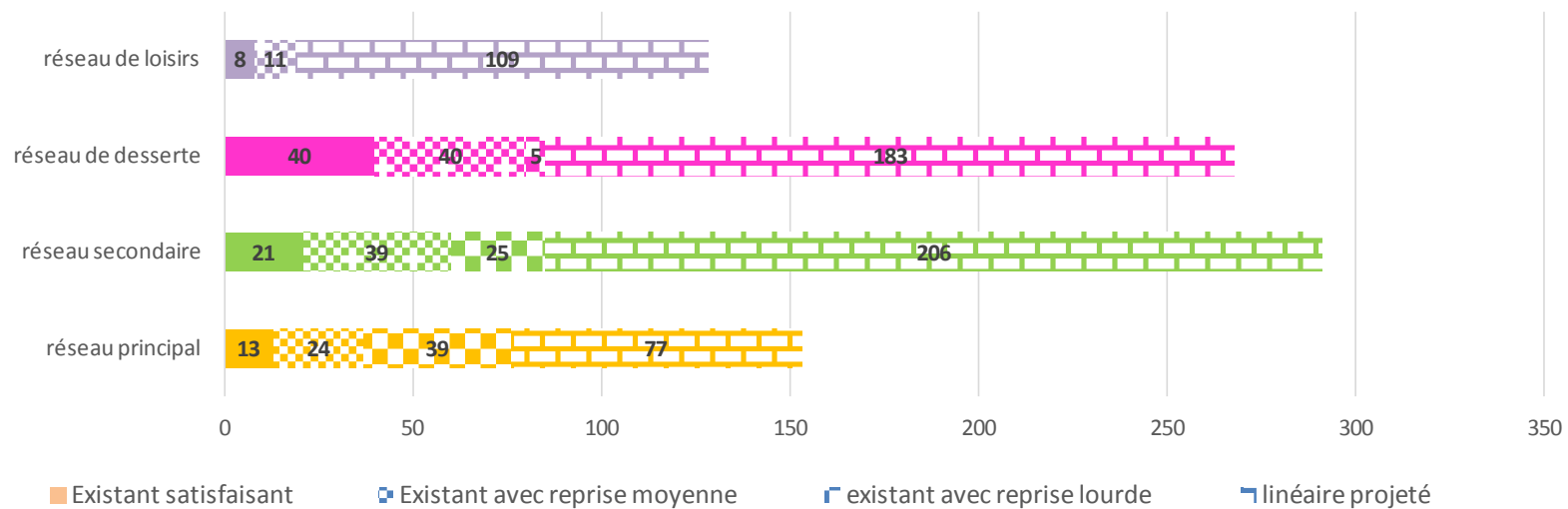
- Principal
- Secondaire
- Desserte locale
- Ligne

0 — 2 km

Source :  
Géologie  
DGPSAO, IGN, SD Travaux  
OpenStreetMap.org, Caravel

Actualisation :  
mars/Avril - Juin 2019

Hiérarchie du réseau cyclable projeté



Linéaire d'aménagement existant et projeté par niveau hiérarchique et type de reprise (km)

### Les linéaires d'aménagements existants et projetés se caractérisent ainsi :

Si le **réseau principal** est constitué aujourd'hui d'un linéaire de 76 km, seuls 17% est adapté et attractif pour la pratique. Il se caractérise en effet par un besoin important de réfection lourde (pour plus de la moitié des aménagements) et une reprise moyenne pour les 32% restants.

Le **réseau projeté** compléterait ce linéaire à hauteur de 77km, ce qui revient à le doubler et le porter à 155 km.

Le **réseau secondaire** nécessite, comme le réseau principal un important effort de réfection puisque seul un quart des aménagements existants est de bonne qualité. Il est le réseau qui requiert l'effort de création d'aménagements le plus important, avec 206 km supplémentaires à terme.

Le **réseau de desserte locale**, enfin, est éminemment stratégique puisqu'il offre une accessibilité directe aux points de destination. Il est celui qui est dans le meilleur état (la moitié des aménagements existants est jugée de qualité satisfaisante). C'est, avec le réseau secondaire, le réseau le mieux dimensionné du territoire avec 91 km d'aménagement. Sa complétude au regard des cibles de desserte évoquées précédemment implique néanmoins la création de 183 km supplémentaires.

Le **réseau de loisirs** pour finir est celui qui est le moins important aujourd'hui (19 km, dont la moitié nécessitant une réfection moyenne). Au regard du potentiel du territoire, le réseau projeté propose d'accroître significativement, à terme, ce réseau. Il passerait ainsi à 126 km essentiellement autour des bords de Seine et en traversée dans le Parc Naturel du Vexin.

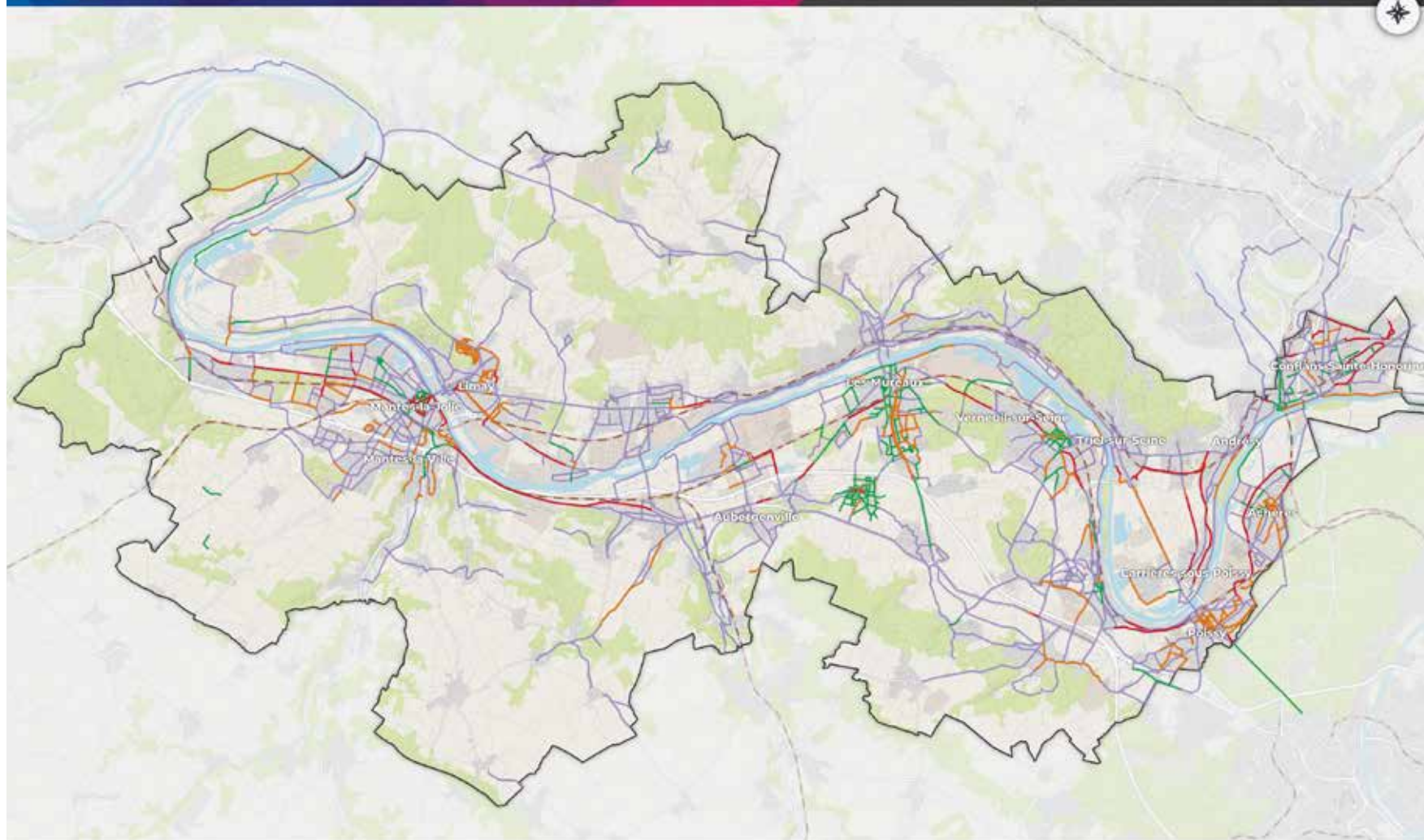


SCHÉMA  
DIRECTEUR  
CYCLABLE

<b>Limites administratives</b> — EPSAD	<b>Statut des aménagements</b> — Aménagement existant satisfaisant — Moyen terme — Long terme	<b>Segments non aménagés</b> — Aménagement en projet
---	--	---

0 — 2 km  
 Sources :  
 IGN  
 DGPSAD, IGN, MDT  
 OpenStreetMap.org, Caravel  
 Réalisation :  
 mai/2020 - Juin 2021

Statut des aménagements du schéma cyclable



## AXE 2 : RENFORCER L'OFFRE DE STATIONNEMENTS VÉLO

La synthèse du diagnostic permet d'identifier plusieurs objectifs relatifs au stationnement vélo. Pour accompagner une politique cyclable, particulièrement dans un territoire où les ménages sont bien équipés en vélo, il convient en effet de permettre à tous de garer son vélo facilement et en toute sécurité, ce qui suppose de :

- Développer l'offre de stationnement vélo sur l'espace public (centres bourgs et centres-villes, grands équipements, implantation diffuse, ...)
- Offrir une solution de stationnement dans tous les pôles d'échanges multimodaux et étudier la faisabilité d'une offre de stationnement dans les stations des liaisons structurantes (Tram 13, TCSP, ...)
- Généraliser la mise en place de stationnement vélo dans les constructions nouvelles (résidentiel et travail)

Sur l'espace public, le stationnement vélo doit être déployé dans les villages, bourgs et villes de manière diffuse et à proximité des pôles générateurs, notamment au droit des commerces, des équipements publics et au sein des établissements scolaires.

Le PDUIF (Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France) préconise la mise en place d'une offre de stationnement vélo sur l'espace public à hauteur de :

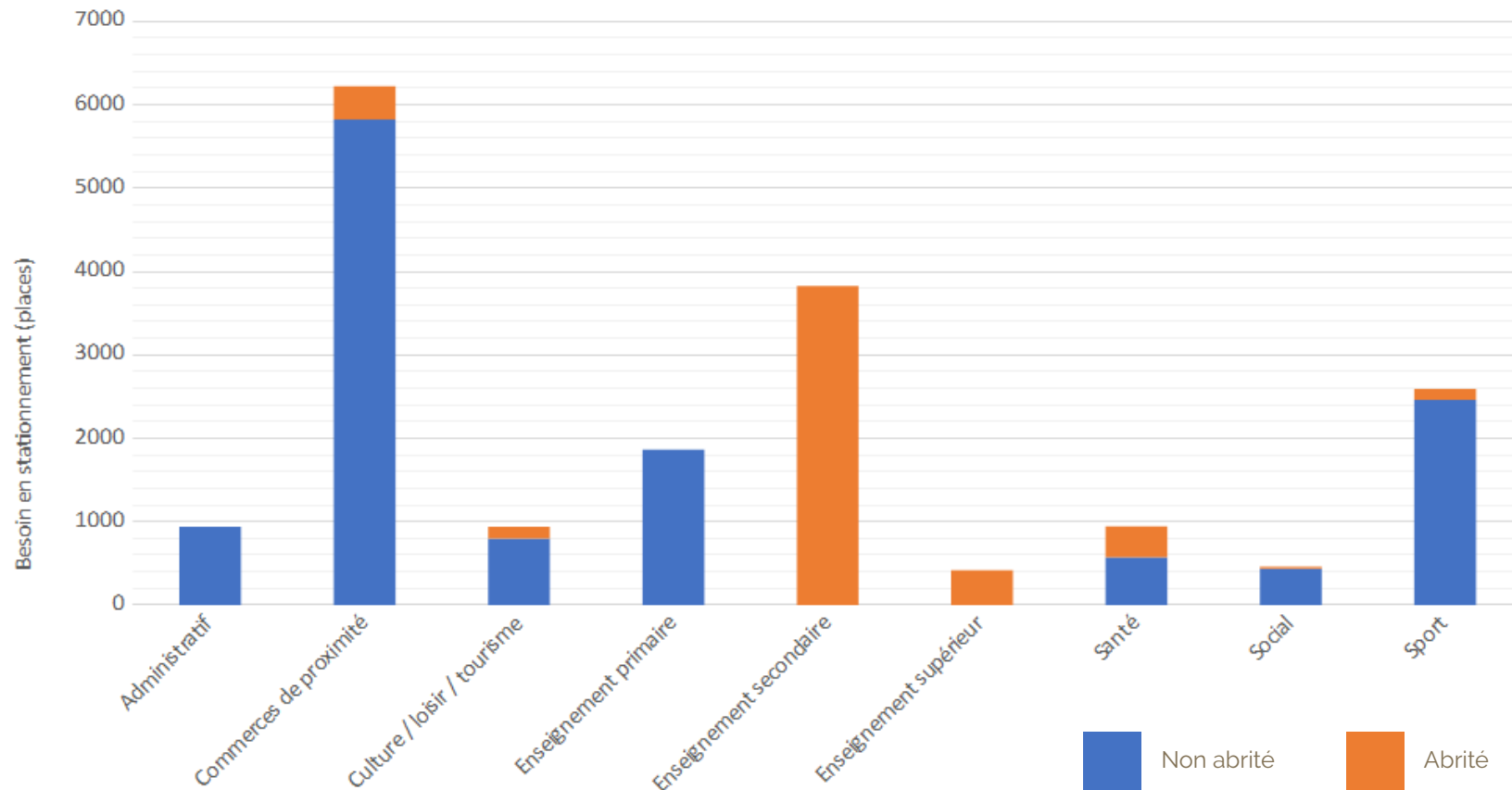
- En coeur d'agglomération : 1 place de stationnement vélo pour 40 places de stationnement voiture
- En agglomération centrale : 1 place de stationnement réservé au stationnement vélo sur 50 places voiture
- Autre agglomération : selon les caractéristiques locales

Le plan d'action du Schéma Directeur Cyclable permettra d'affiner ces prescriptions.

Le besoin global pour **la desserte des équipements** du territoire est estimé, à terme, à 18 225 places de stationnement vélo. Les établissements scolaires et les commerces de proximité concentrent chacun un tiers des besoins. Le tiers restant concernent les équipements médicaux sociaux, administratifs, culturels, de loisirs et sportifs.

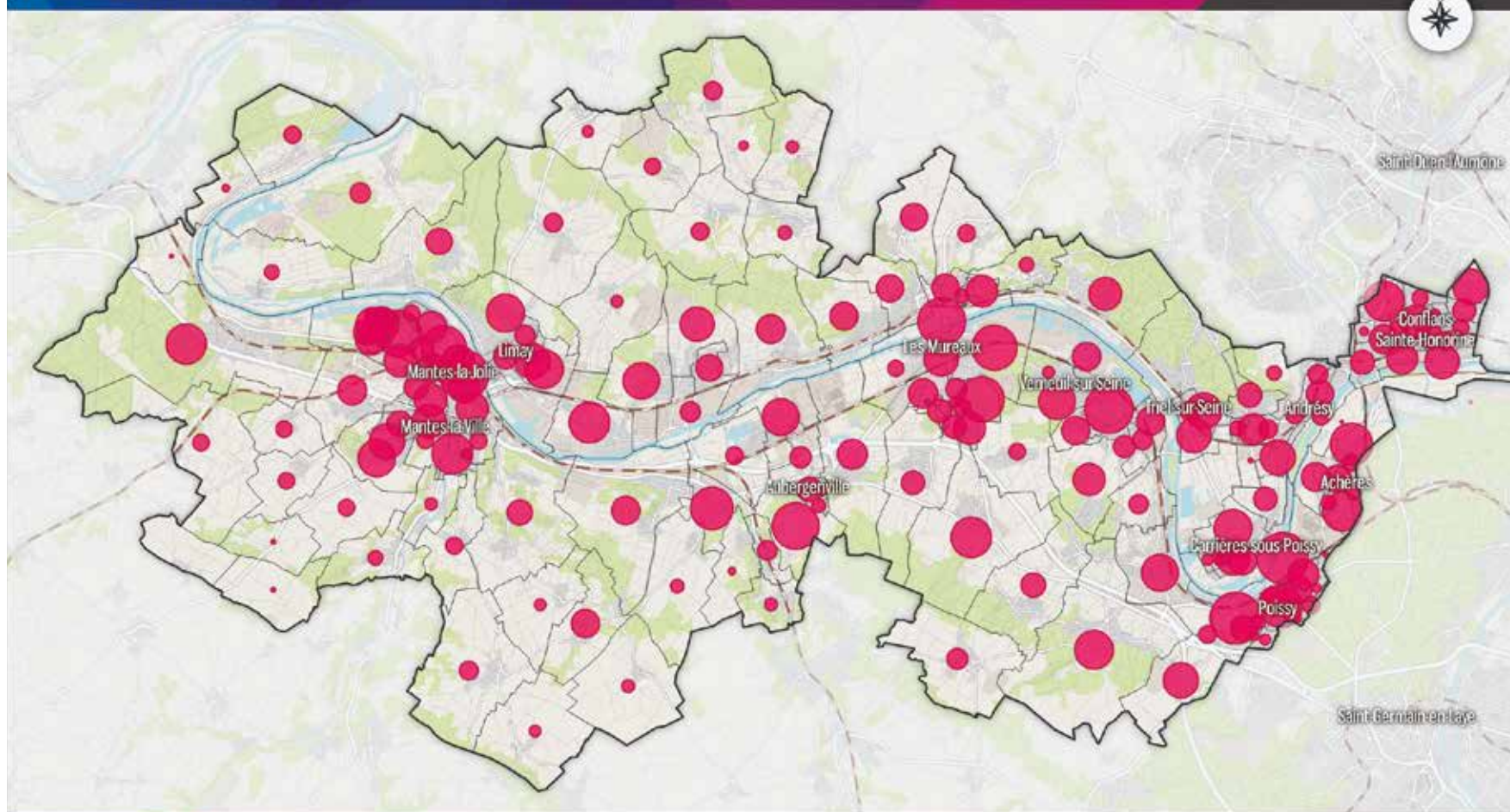
L'offre actuelle étant de 1 025 places, 17 200 places sont à déployer à terme sur le territoire, répartis entre 11 900 places non abritées (70%) et 5300 places abritées (30%).

## Besoin en stationnement vélo par type d'équipement

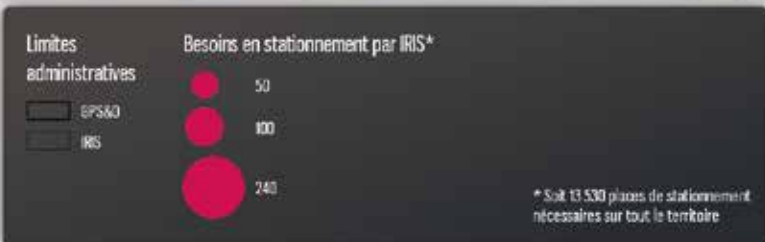


Identification des besoins en stationnement par type d'équipement sur le territoire

► RÉPARTITION DES BESOINS EN STATIONNEMENT SUR LE TERRITOIRE



**SCHÉMA  
DIRECTEUR  
CYCLABLE**



Localisation des besoins en stationnement



Concernant le stationnement vélo au sein des pôles d'échanges multimodaux, comme indiqué précédemment, la Communauté urbaine a d'ores et déjà lancé l'équipement des pôles gares en stationnement Véligo. Ils seront tous, à moyen terme, équipés de stationnement Véligo, en abris et/ou en consignes sécurisées, ce qui portera l'offre nouvelle à plus de 500 places en abri accès libre et 500 places en consigne sécurisée.

Enfin, concernant le stationnement vélo dans les bâtiments résidentiels et de travail, le code de la Construction et de l'Habitation prévoit pour les constructions nouvelles :

- Pour les Immeubles de bureaux, une superficie minimum 1,5% de la surface de plancher (~1 place / 100 m<sup>2</sup> de plancher)
- Pour les Immeubles d'habitation, une superficie minimum 0,75 m<sup>2</sup> par logement jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup>



La Communauté urbaine élabore un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), ces prescriptions y ont été intégrées. Des actions de sensibilisation des promoteurs et investisseurs pourront utilement venir en complément.





## AXE 3 : DÉPLOYER DES SERVICES ASSOCIÉS AU VÉLO ET LES ACTIONS DE PROMOTION

La part d'utilisation du vélo dans les déplacements est aujourd'hui très faible sur le territoire de la Communauté urbaine (de l'ordre de 1%). Pour développer l'usage du vélo et engager une réelle politique cyclable, il convient de développer le réseau et les équipements cyclables bien sûr mais aussi développer les services et les actions de promotion pour promouvoir de nouvelles pratiques.

**Les services envisagés s'organisent autour des cibles suivantes :**

### Savoir faire du vélo

- Développer le réseau de vélo-école et/ou créer des contrats de partenariats avec les associations de vélo-école
- Aider les actions pédagogiques développées par les écoles pour le savoir-faire du vélo

### Trouver son chemin et être informé

- Systématiser le jalonnement vélo sur les aménagements cyclables
- Intégration d'une plateforme dédiée au vélo sur le site internet (itinéraire, lieux de stationnement, ateliers...)

### Réparer et entretenir son vélo

- Densifier le réseau de vélocistes et d'ateliers d'autoréparation (notamment en centre urbain) et encourager le développement d'ateliers mobiles de réparation vélo (entreprise en gare, par exemple). Station de gonflage et de mise à disposition d'outils en libre-service.

Compte tenu du fort taux d'équipement des ménages, les actions qui ont pour objectifs d'aider les usagers potentiels

à se procurer un vélo ne semblent pas prioritaires sur le territoire. Néanmoins, cette action pourrait avoir du sens sur le segment particulier des Vélos à Assistance Électrique (VAE). En effet eu égard à la configuration du territoire (relief, gares et grands équipements rayonnant sur la quasi-totalité de la population si on élargit le périmètre à 10 km), le développement du vélo à assistance électrique est une piste intéressante à explorer.

Outre l'accompagnement de la mise en place sur le territoire du système de location longue durée de vélos à assistance électrique par Ile-de-France Mobilités, il pourrait être engagé :

- Une politique de soutien à l'acquisition de VAE
- Le déploiement de stations de charge des VAE, en complément de l'équipement du territoire en bornes de recharges pour les voitures
- Le déploiement de consignes vélos intégrant la possibilité de recharger sa batterie (déploiement prochain dans les pôles gare de Juziers et Rosny-sur-Seine)

Enfin, les actions de promotion sont un complément nécessaire pour faire démarrer la pratique utilitaire du vélo. Elle pourra en complément porter des événements en propre ou participer à ceux qui sont portés par d'autres acteurs.





**MISE EN ŒUVRE**  
DU SCHÉMA  
DIRECTEUR CYCLABLE





## 4.1 ÉVALUATION DES COÛTS DE LA POLITIQUE PUBLIQUE

Les grandes orientations du Schéma Cyclable conduisent à un plan d'actions ambitieux qui a pour objectif de multiplier par 3 les aménagements cyclables pour porter le réseau, à terme, à un peu moins de 850 km, et équiper largement le territoire en stationnement vélos.



Les coûts évalués ci-après intègrent les postes suivants :

### En investissement :

- Réseau cyclable projeté et « reprise lourde » des aménagements cyclables existants
- Stationnement vélo

### En fonctionnement :

- Reprise des aménagements cyclables existants (« reprise moyenne » uniquement)
- Entretien des aménagements cyclables
- Mise en oeuvre de la politique vélo (assistance à la maîtrise d'ouvrage) et services vélo

Ils sont estimés sur la base de ratios et n'intègrent pas des ouvrages lourds comme les passerelles.

En première approche, les linéaires d'aménagement à créer ou à reprendre lourdement se répartissent comme suit selon les différents maîtres d'ouvrage :

	CU	Département	Aménageurs	Total
Aménagements à créer	480km	39km	56km	575km
Reprise lourde	50km	23km		73km
<b>Total</b>	<b>530km</b>	<b>62km</b>	<b>56km</b>	<b>648km</b>

Pour la Communauté urbaine, cet investissement s'évalue à 65 M€ (dont 58 M€ pour des aménagements à créer, qui sont subventionnables, et 7 M€ de reprise lourde, non subventionnable en général).

À cet investissement, il faut ajouter le coût de la maîtrise foncière qui est difficile à évaluer mais devrait être compris dans une fourchette de 10 à 15 M€, ainsi que celui de la création des stationnements vélo qui s'élève à 1,7 M€.

Les investissements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, à terme, s'élèvent ainsi globalement à 80 M€ pour la Communauté urbaine, avec un reste à charge (compte tenu d'un taux de subvention moyen constaté de 30% sur les nouveaux aménagements cyclables) de 62 M€.

Compte tenu des montants relativement faibles, le stationnement vélo peut être mise en oeuvre dès les premières années de façon à disposer d'une offre homogène et suffisante sur le territoire. Elle est une des conditions d'attractivité pour la pratique du vélo.



**En fonctionnement, il faut prendre en considération 3 postes de dépenses :**

- La reprise « moyenne » nécessaire du réseau existant, qui porte sur un peu moins de 100 km et devrait coûter 4,4 M€.
- L'entretien du réseau existant et à créer (balayage, élagage / désherbage, reprise du revêtement, marquage, signalisation), qui est évalué à 1M€/an à terme, pour les aménagements cyclables non intégrés à la voirie.
- Les services ou actions de promotion que la Communauté urbaine pourra vouloir conduire qui devraient être plus importants les premières années pour susciter le développement de la pratique du vélo. Un budget de 100 000 à 200 000€/an peut être une fourchette réaliste.

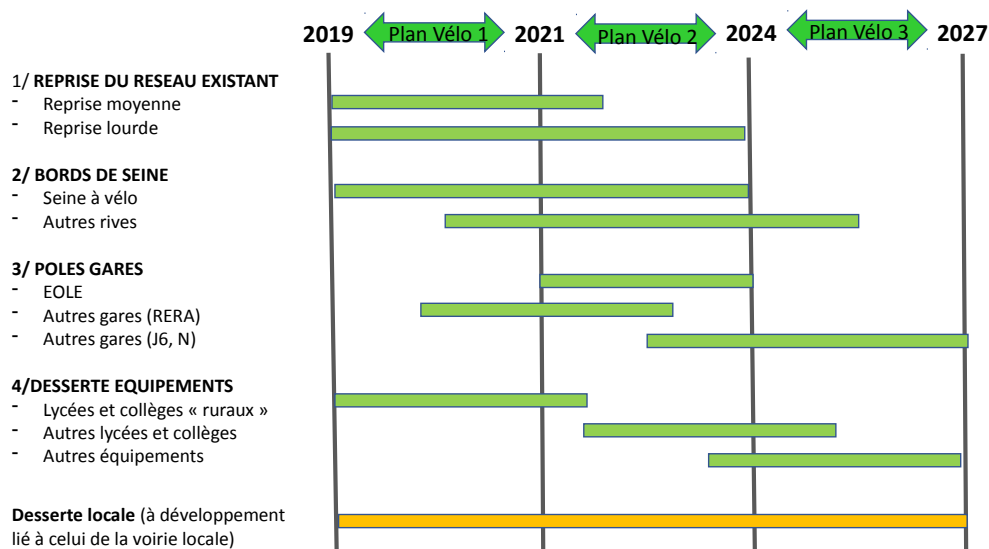
La reprise moyenne constitue un enjeu : elle doit être réalisée dans les premières années car elle permet de remettre à niveau le réseau et de le porter ainsi quasiment au seuil minimal (0,7 ml/hab) généralement constaté pour déclencher une politique cyclable.



## 4.2 MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE : LA SEINE À VÉLO, LES COLLÈGES ET LES PÔLES GARES COMME PREMIÈRES PRIORITÉS

La mise en œuvre du Schéma Directeur Cyclable se déclinera, pour la Communauté urbaine, dans des Plans Vélos successifs, qui permettront de prioriser les actions, identifier les montants à y affecter ainsi que les moyens humains et l'organisation opérationnelle.

Pour des raisons de mise en œuvre opérationnelle (acquisitions foncières, procédures, études, perception des subventions), la durée de ces Plans Vélos sera de 3 ans. Ils doivent être un cadre souple de programmation et permettre un déploiement rythmé du réseau (ils doivent notamment permettre d'intégrer une nouvelle opération, dans le cadre de l'enveloppe définie, dès lors qu'une des opérations fléchées serait interrompue ou retardée).



Planning de mise en œuvre des 3 premiers plans Vélo

Pour les 3 premiers Plans Vélos, les priorités qui se dégagent sont naturellement :

1. La réfection des aménagements cyclables dégradés.
2. Les bords de Seine (Seine à vélo, mais aussi l'autre rive de Seine et les connexions avec les villes) : ces itinéraires répondent à des objectifs de développement de loisirs et de tourisme mais ils relient également de nombreuses zones d'emploi et plusieurs gares importantes. Ils présentent également l'intérêt d'être les plus qualitatifs et d'allier le plaisir du vélo au déplacement utilitaire, levier important pour provoquer des changements et développer la pratique du vélo. Le linéaire de ces aménagements est conséquent (102 km) et les sujétions techniques également (contraintes hydrauliques, foncier,...). En conséquence, ces aménagements feront très certainement l'objet des 2 premiers Plans Vélos (2019 / 2024).

3. La desserte des pôles d'échanges multimodaux, au premier rang desquels les gares EOLE et celles qui sont les plus attractives (RER A: ces aménagements se réaliseront dans le cadre des travaux des pôles gares. Les études sont en cours et les travaux se dérouleront entre 2022 et 2024, date de l'arrivée d'EOLE. Les études pré-opérationnelles pour ces nouveaux aménagements cyclables se réaliseront donc pendant le 1er Plan Vélo (2019 / 2021) et les travaux pendant le second (2022 / 2024).
4. La desserte des collèges, lycées et équipements de formation : dans ce cadre, peuvent être priorités les aménagements qui tissent des liaisons entre bourgs et villages qui partagent les mêmes équipements scolaires (38 km à réaliser).

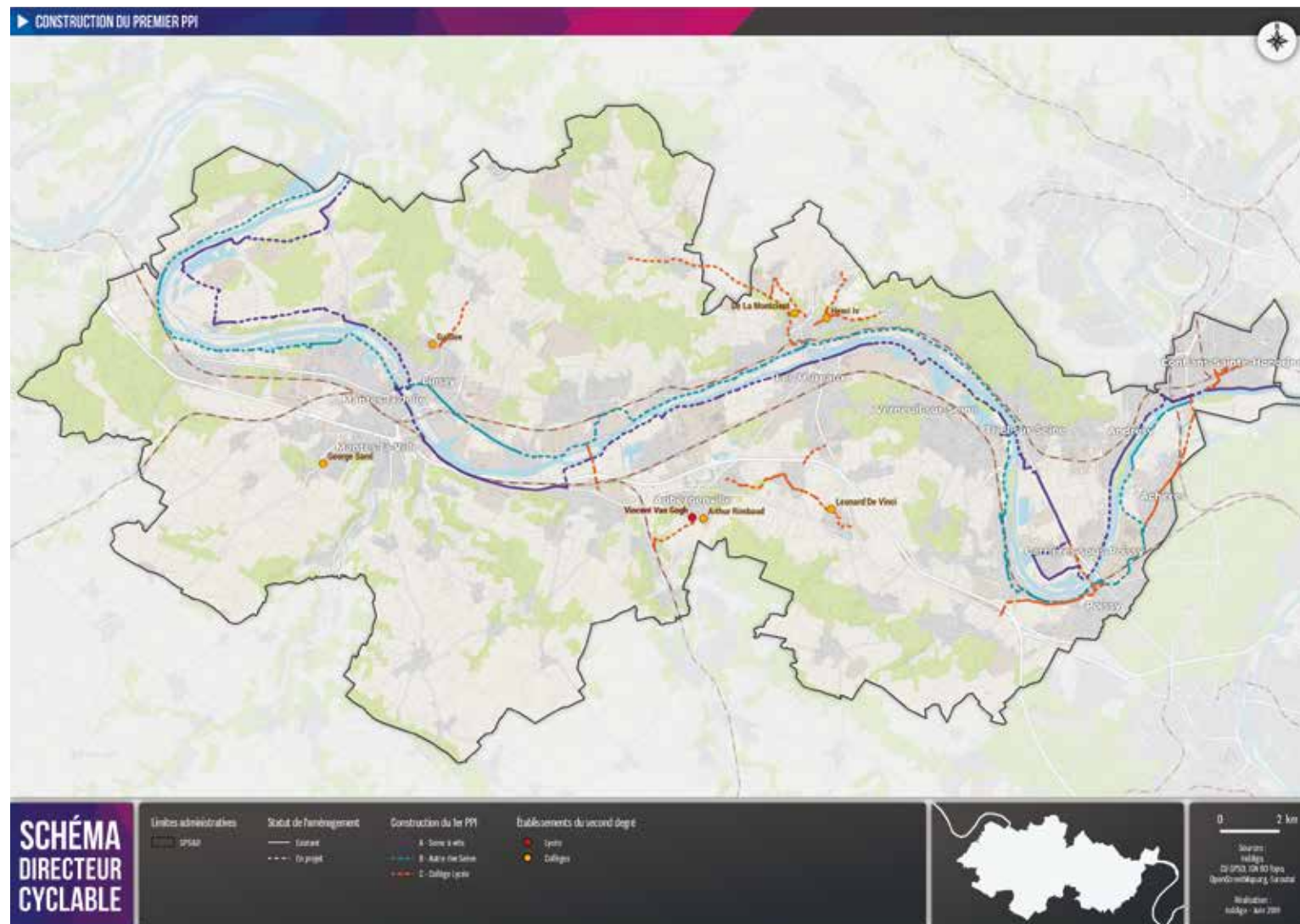


La desserte locale qui permet le maillage fin du réseau et la connexion avec le réseau cyclable primaire et secondaire, est intimement liée à la voirie qui la supporte (zones 30 et partage de voirie essentiellement). Elle progressera avec le programme de renouvellement de la voirie locale.

En effet, la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) de décembre 1996 par son article L228-2 impose qu' : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, 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. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe ». Les projets en cours sur le territoire (quartier gares, PSMO, ANRU, Carrières Centralité...), sont également concernés par cette obligation ; ils intègrent donc dans leur programme, une offre d'aménagements pour les cyclistes.

Ces 3 premiers Plans Vélos doivent permettre de porter le réseau cyclable à 1,2 ml/hab sur 9 ans.

La déclinaison opérationnelle du Schéma Directeur Cyclable : 3 Plans Vélos successifs pour un réseau cyclable vraiment significatif en un peu moins de 10 ans.



Plan vélo 1 : 2019-2021



## 4.3 SUIVI ET GOUVERNANCE DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Pour qu'il se déploie efficacement, le Schéma Directeur Cyclable doit faire l'objet d'une gouvernance ad hoc, à plusieurs niveaux : élus des différentes collectivités concernées (CU, communes, Département, Région), services des différents maîtres d'ouvrage, usagers et partenaires (associations, vélocistes, ...), financeurs.

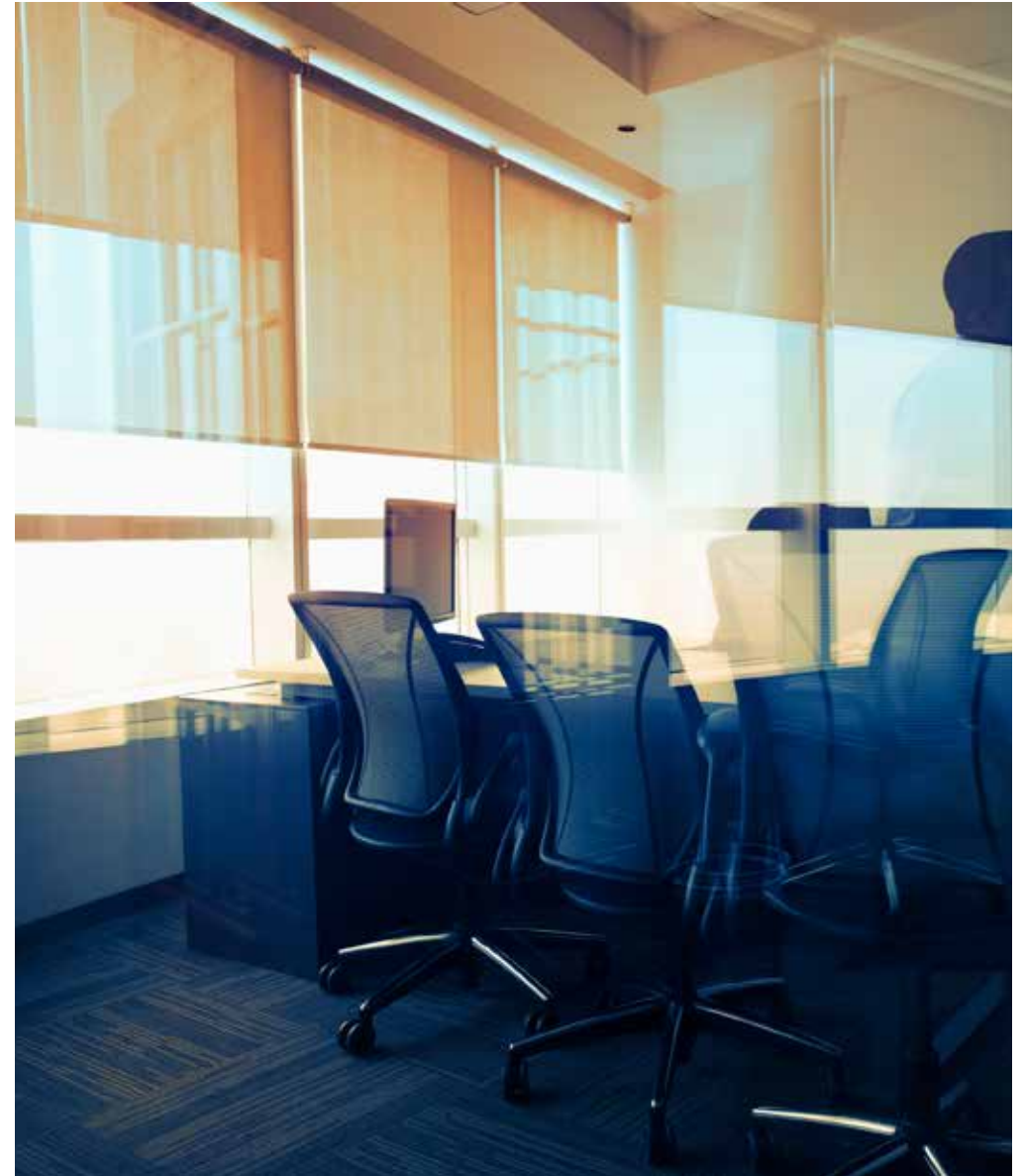
**Cette gouvernance à mettre en place doit permettre de :**

- Renforcer l'appropriation des enjeux par les élus et les acteurs du territoire et construire une vision commune
- Organiser le suivi et l'évaluation de la politique cyclable
- Créer une dynamique participative d'évaluation, de signalement, et de recommandations
- Structurer un plan de communication

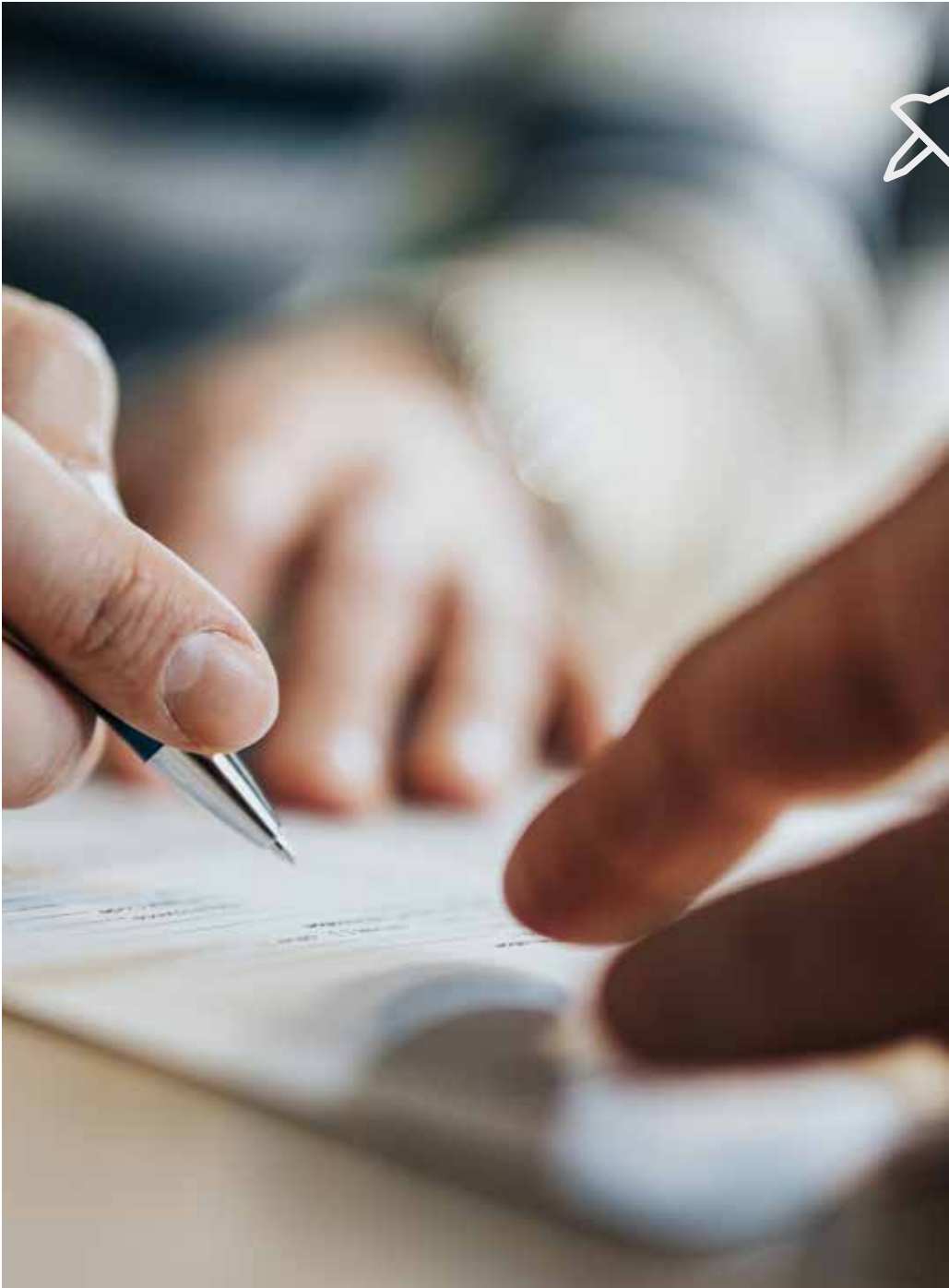
La Communauté urbaine réunira une fois par an un comité de suivi associant l'ensemble des partenaires, maîtres d'ouvrage et financeurs pour suivre l'avancement de la mise en oeuvre du Schéma Directeur Cyclable.

Elle animera un réseau de partenaires techniques, au premier rang desquels les différents maîtres d'ouvrage qui réalisent des aménagements cyclables. L'objectif est de suivre l'avancement opérationnel de ces aménagements mais également d'en assurer la cohérence à l'échelle du territoire.

Enfin, pour la réalisation de chaque tronçon, elle pilotera un comité de projet associant la commune (ou les communes) et les partenaires locaux.







# ANNEXES



## Consultations partenaires et communes

- Île-de-France Mobilités
- Région Ile-de-France
- Département des Yvelines
- Parc Naturel Régional du Vexin Français
- SMSO
- EPAMSA
- DRIEA
- SAPN
- Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
- Communauté d'Agglomération de Saint Germain-en-Laye Boucle de Seine
- Communauté d'Agglomération Val Parisis
- Communauté de Communes Gally-Mauldre
- Communauté de Communes du Pays Houdanais
- Communauté de Communes Les Portes de l'Ile-de-France
- Communauté de Communes Vexin Val de Seine
- Communauté de Communes Vexin Centre

## Les 73 communes de la CU GPS&O :

### En ateliers

Fontenay-Mauvoisin  
Jumeauville  
Hargeville  
Gargenville  
Hardricourt  
Juziers  
Mézy-sur-Seine  
Fontenay-saint-Père  
Brueil-en-Vexin  
Limay  
Porcheville  
Sailly  
Ecquevilly  
Aubergenville  
Bouafle  
Flins-sur-Seine  
Gaillon-sur-Montcient  
Tessancourt-sur-Aubette  
Meulan-en-Yvelines  
Buchelay  
Mantes-la-Ville  
Magnanville  
Poissy  
Achères  
Chapet


Morainvilliers  
Orgeval  
Les Mureaux  
Mézières-sur-Seine  
Epône  
Nézel  
Jouy-Mauvoisin  
Mantes-la-Jolie  
Follainville-Dennemont  
Mousseaux-sur-Seine  
Rolleboise  
Rosny-sur-Seine  
Triel-sur-Seine  
Chanteloup-les-Vignes  
Carrières-sous-Poissy  
Andrézy  
Villennes-sur-Seine  
Verneuil-sur-Seine  
Issou  
Drocourt  
Oinville-sur-Montcient  
Auffreville-Brasseuil  
Conflans-sainte-Honorine  
Evecquemont  
Guernes  
Jambville  
Vaux-sur-Seine



### Par courrier

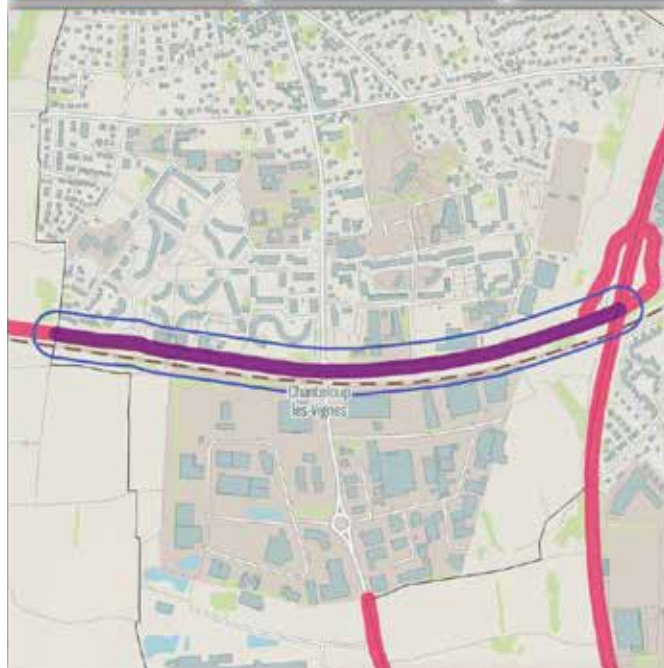
Les Alluets-le-Roi  
Arnouville-lès-Mantes  
Aulnay-sur-Mauldre  
Boinville-en-Mantois  
Breuil-Bois-Robert  
Favrieux  
Flacourt  
Goussonville  
Guerville  
Guitrancourt  
La Falaise  
Lainville-en-Vexin  
Medan  
Méricourt  
Montalet-le-Bois  
Perdreauville  
Soindres  
Saint Martin-la-Garenne  
Tertre-saint-Denis  
Vernouillet  
Vert

SCHÉMA  
DIRECTEUR  
CYCLABLE

ATLAS DES AMÉNAGEMENTS  
CYCLABLES EXISTANTS  
  
 SEGMENT 57.2

CHANTELOUP-LES-  
VIGNES
 



1 255 m Reçensé via terrain

- ! Bandes cyclables ★ ★ ★
- A Enrobé ★ ★ ★
- ? Présence de signalisation ★ ☆ ☆
- X Présence d'une intersection ★ ★ ★
- ! Problème majeur

PROBLÈMES IDENTIFIÉS

Conflit courant, faible séparation  
Aménagement non réglementaire ou non adapté

EXPLICATION DU PROBLÈME

Très dangereux. Non adapté pour enfant profil très large

PROPOSITION : TRACÉ ALTERNATIF

Aucun impact extérieur

”

Tracé alternatif sinon PC (si possible)


Sources :  
Inddigo, CU GPSO, IGN BD Topo,  
OpenStreetMap.org


Réalisation :  
Inddigo  
Territoires, Aménagement & Mobilité  
Juin 2018


Fiche Atlas des aménagements cyclables existants

SCHÉMA  
DIRECTEUR  
CYCLABLE

ATLAS DES AMÉNAGEMENTS  
CYCLABLES EXISTANTS  
  
**SEGMENT 72**

FLINS-SUR-SEINE
 





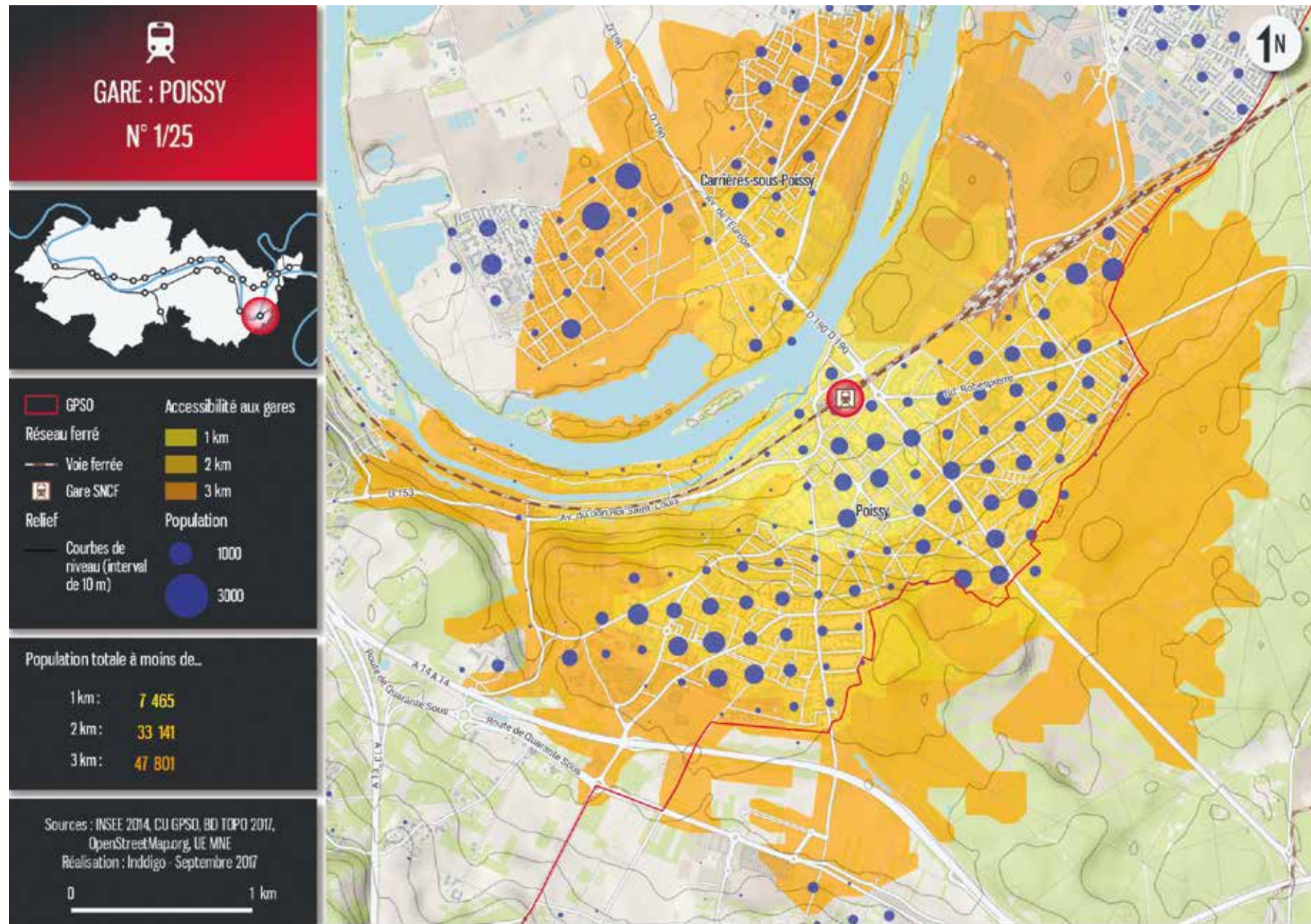
770 m Reçensé via terrain

- ! Piste cyclable monodirectionnelle ★ ★ ★ ★
- A Enrobé ★ ★ ★ ★
- ? Absence de signalisation ★ ☆ ☆ ☆
- X Présence d'une intersection ★ ☆ ☆ ☆
- ! **Problème majeur**
- PROBLÈMES IDENTIFIÉS** Insertion ou sortie d'aménagement dangereux
- EXPLICATION DU PROBLÈME** cf ci-dessus
- ! **PAS DE NOUVEL AMÉNAGEMENT**
- ▲ Aucun impact extérieur
- ” Traversée pour passage de PCB en pcm

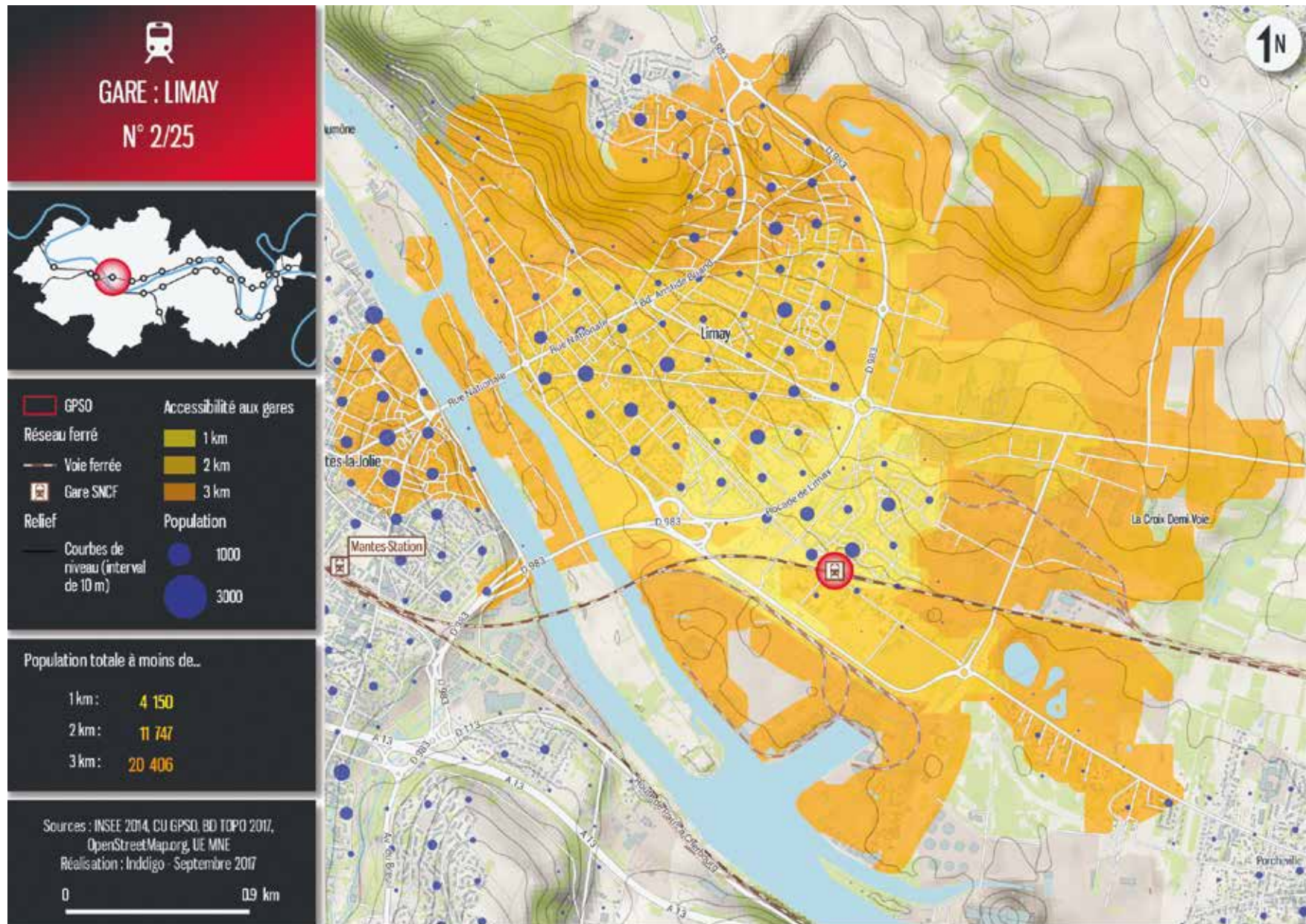
Sources :  
Inddigo, CU GPSO, IGN BD Topo,  
OpenStreetMap.org

Réalisation :  
Inddigo  
Territoires, Aménagement & Mobilité  
Juin 2018

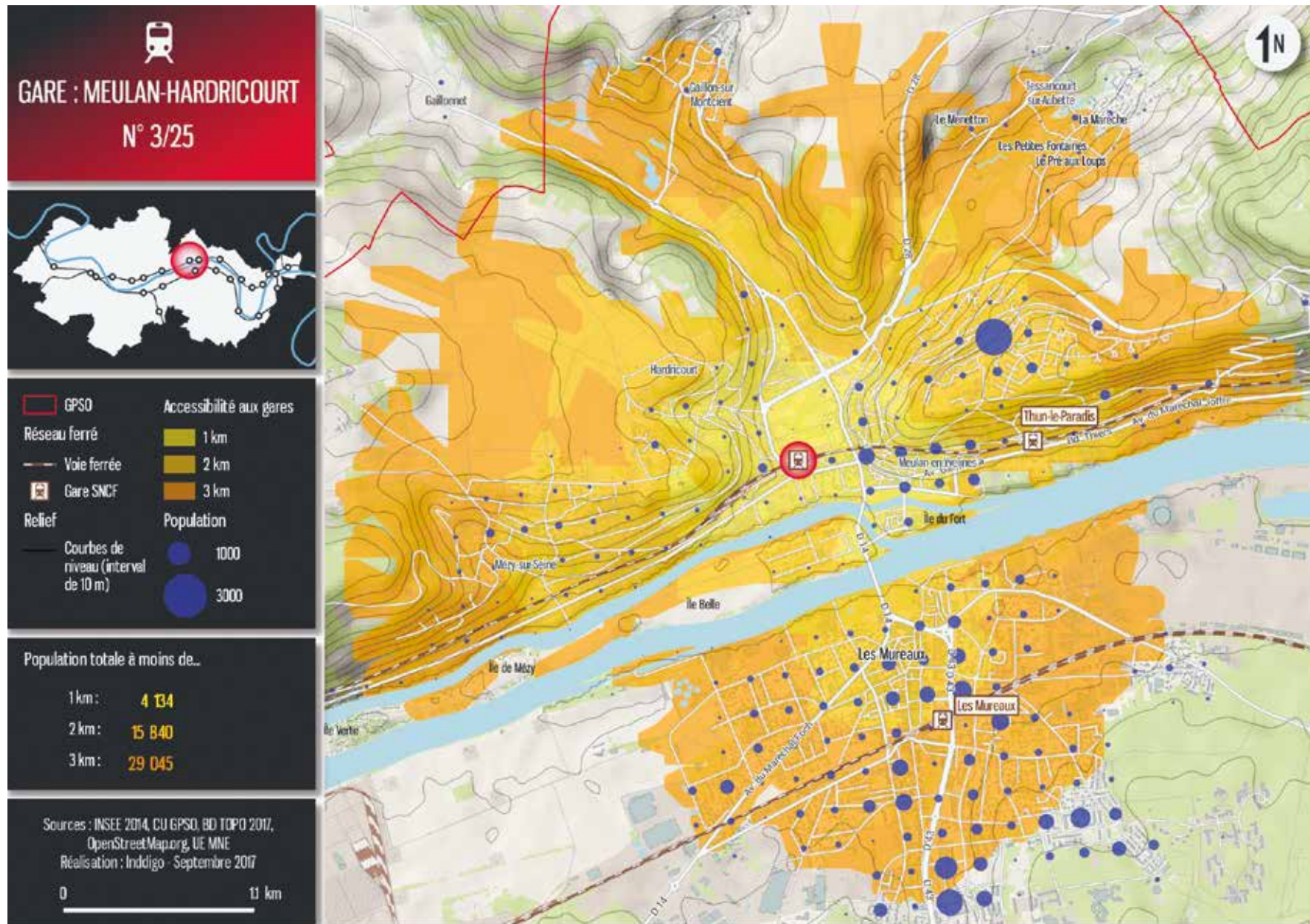
Fiche Atlas des aménagements cyclables existants



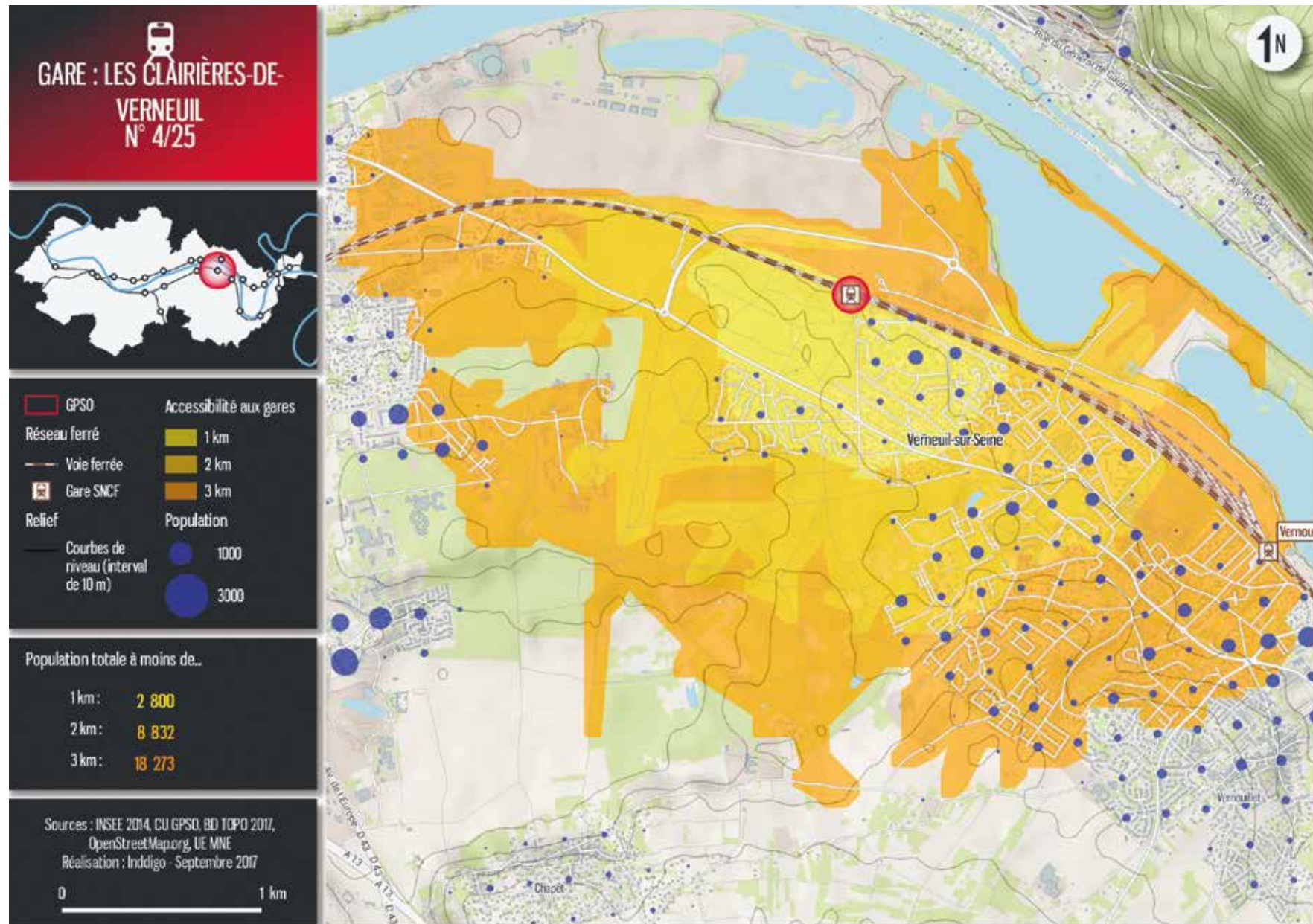
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Poissy



Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Limay

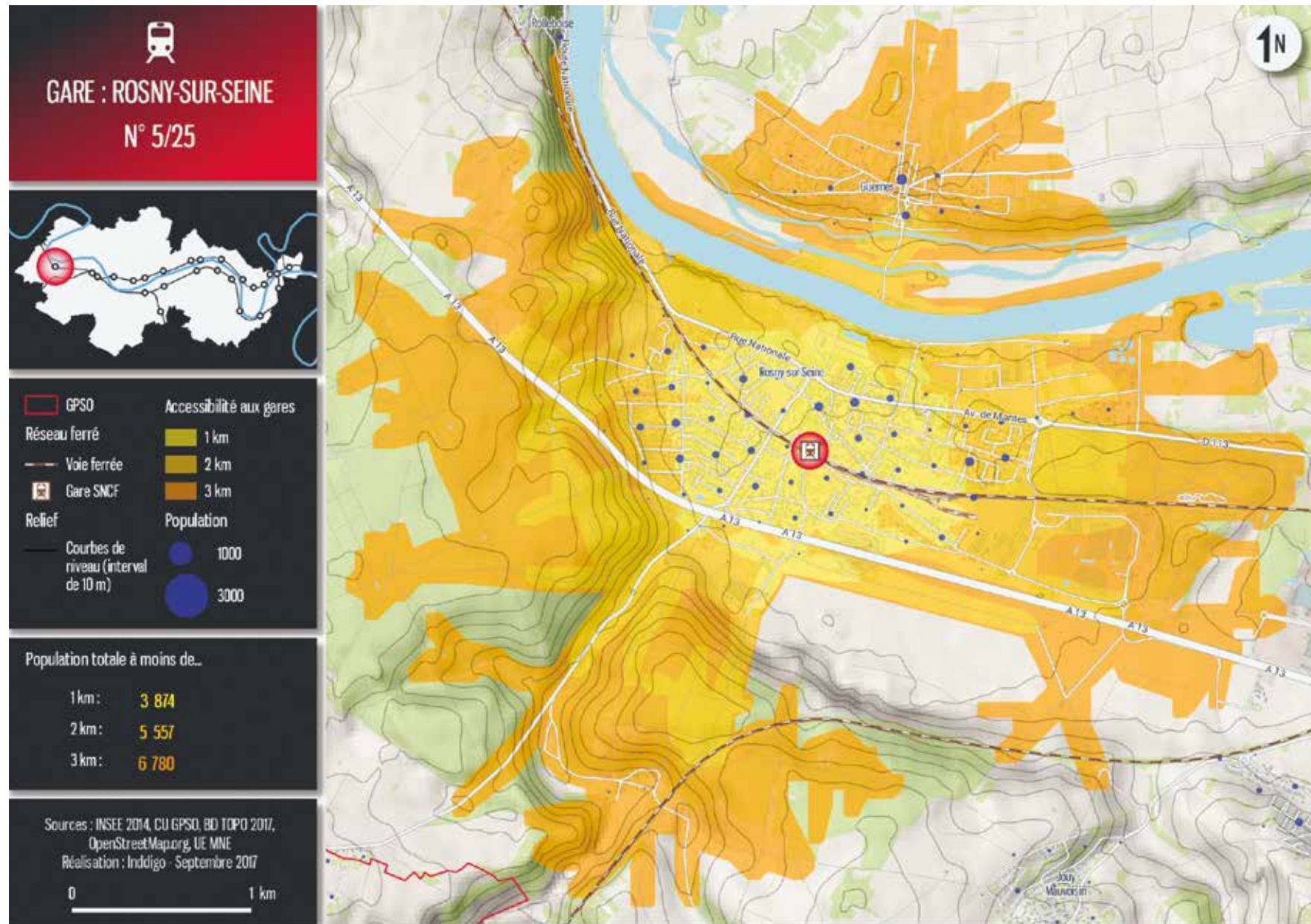


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Meulan - Hardricourt

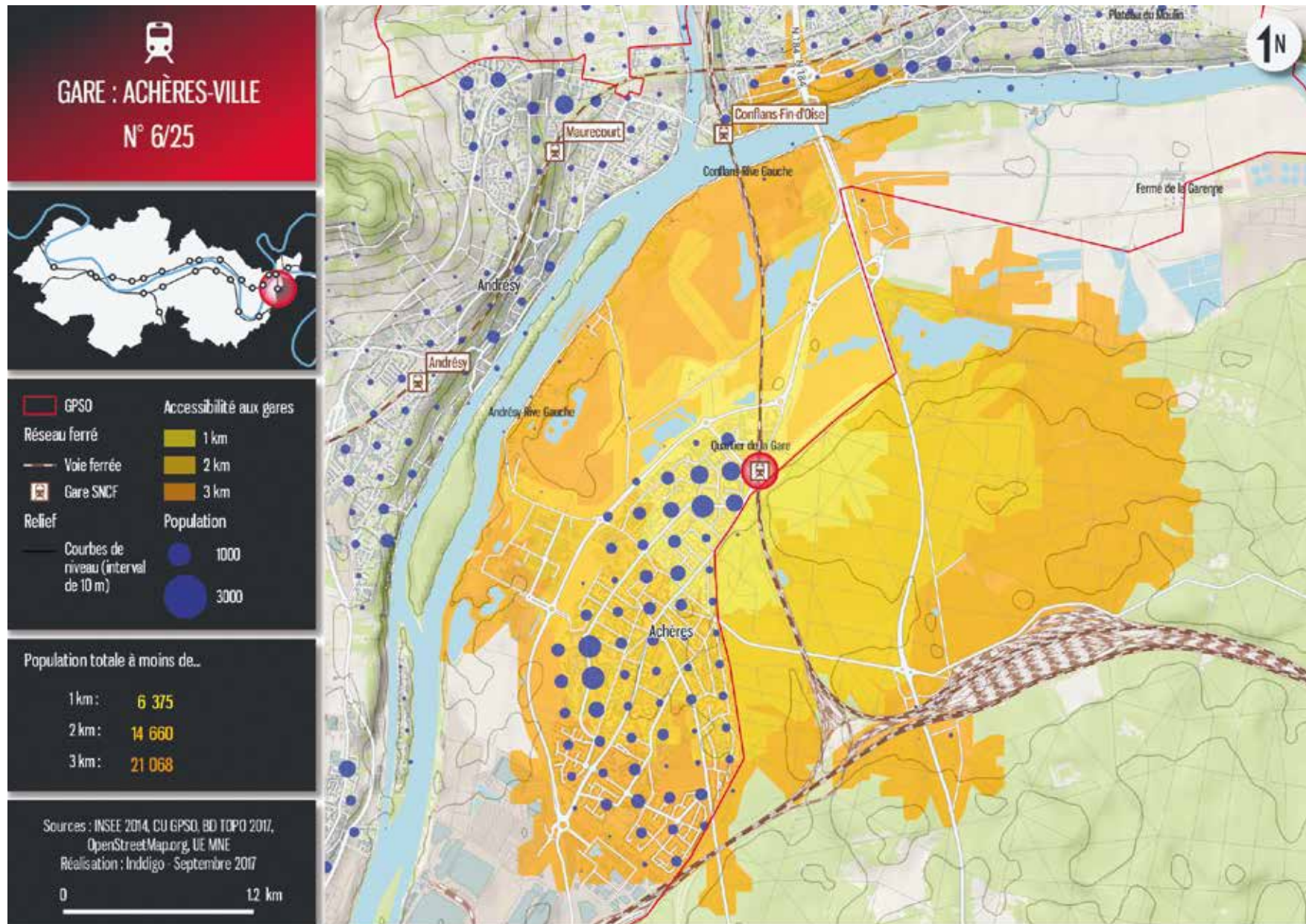


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare les Clairières-de-Verneuil

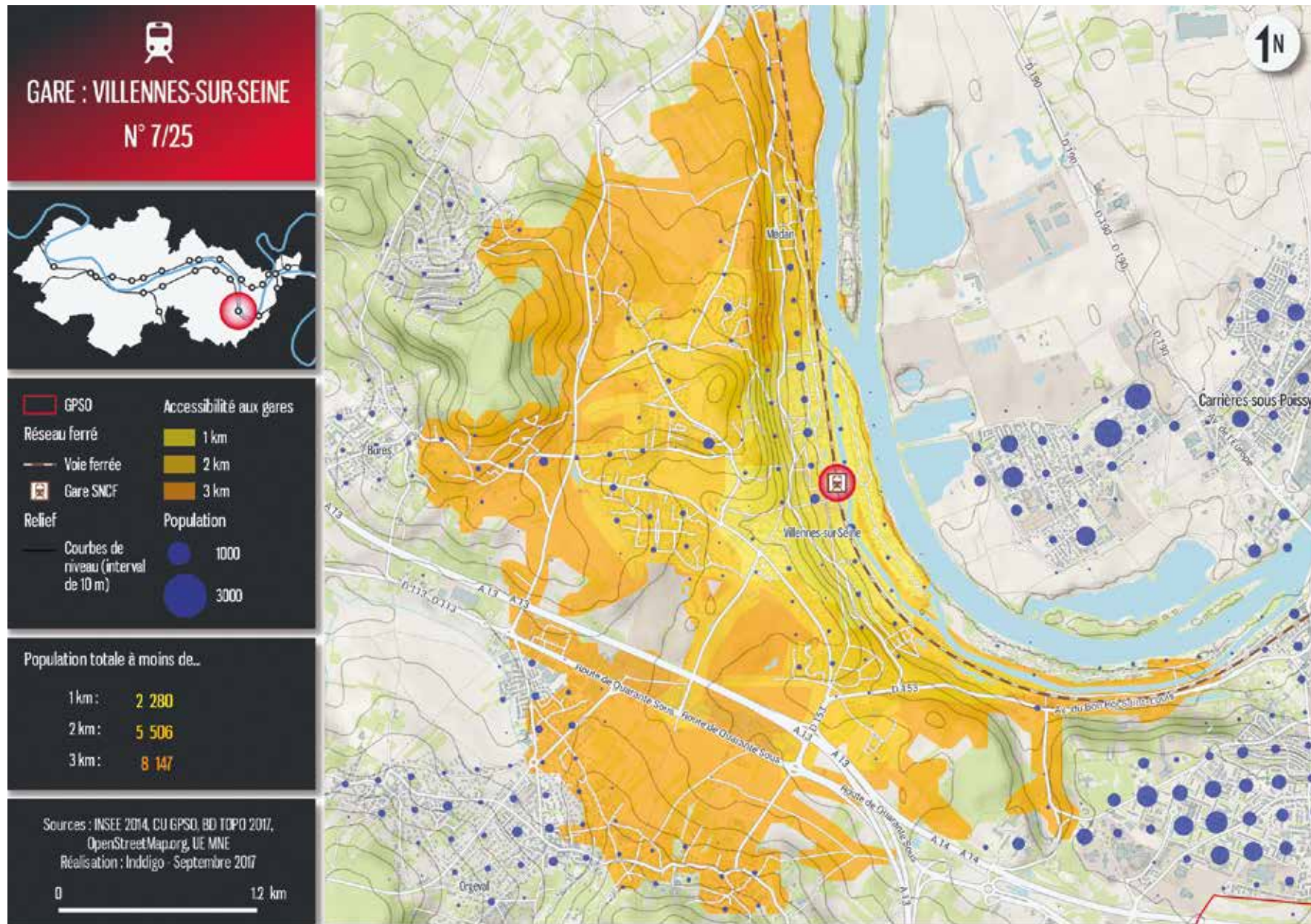




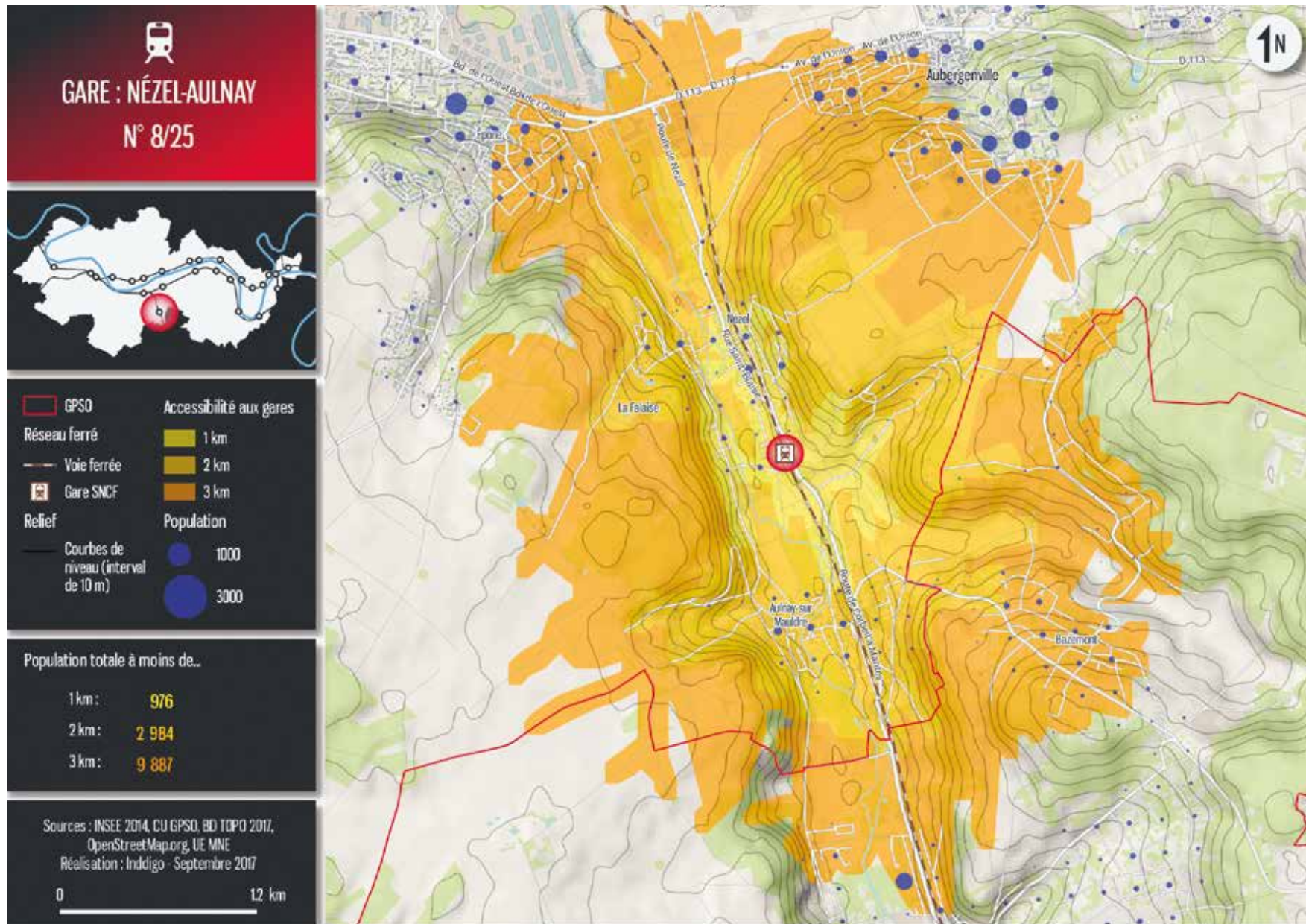
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Rosny-sur-Seine



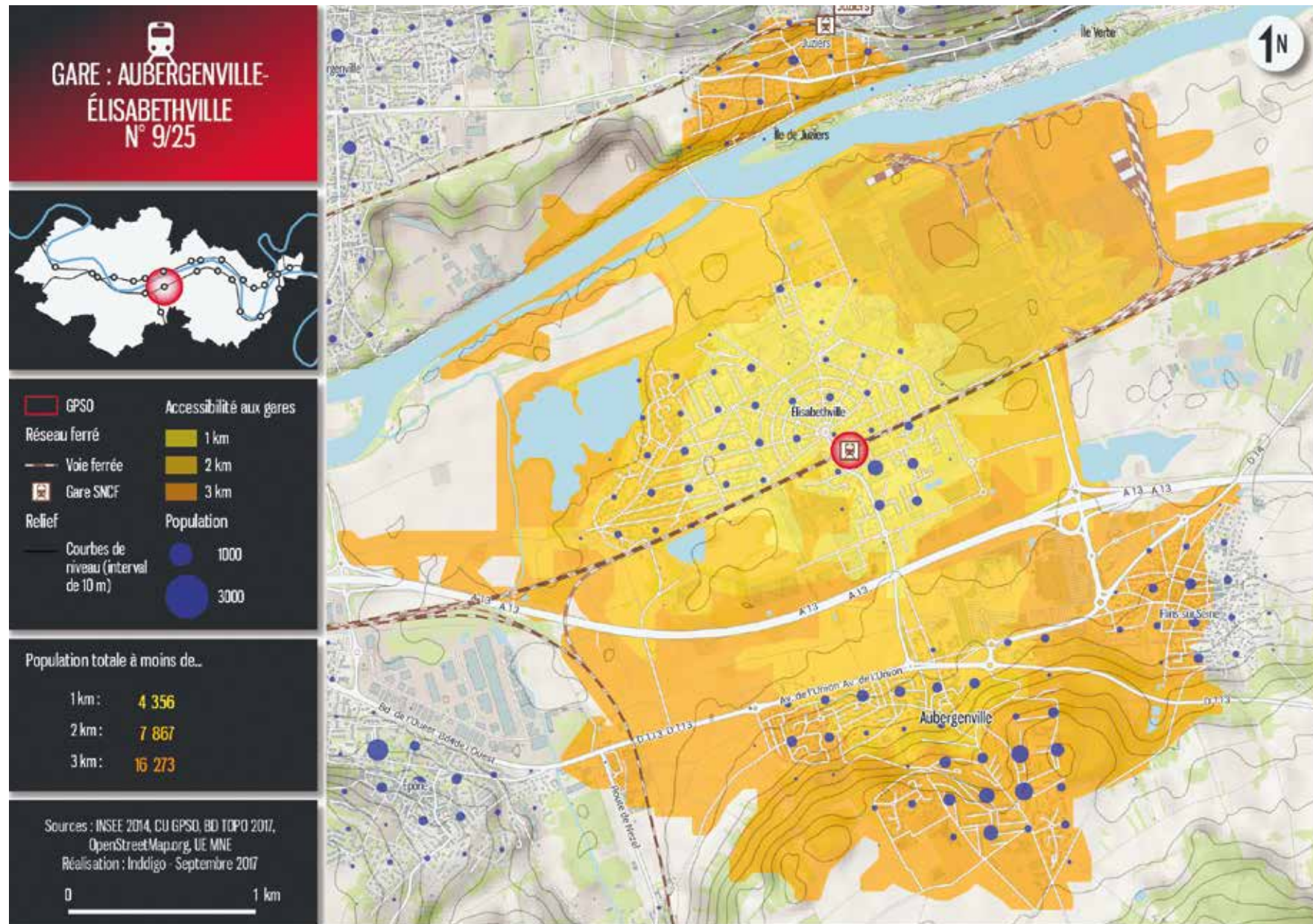
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare d'Achères-Ville



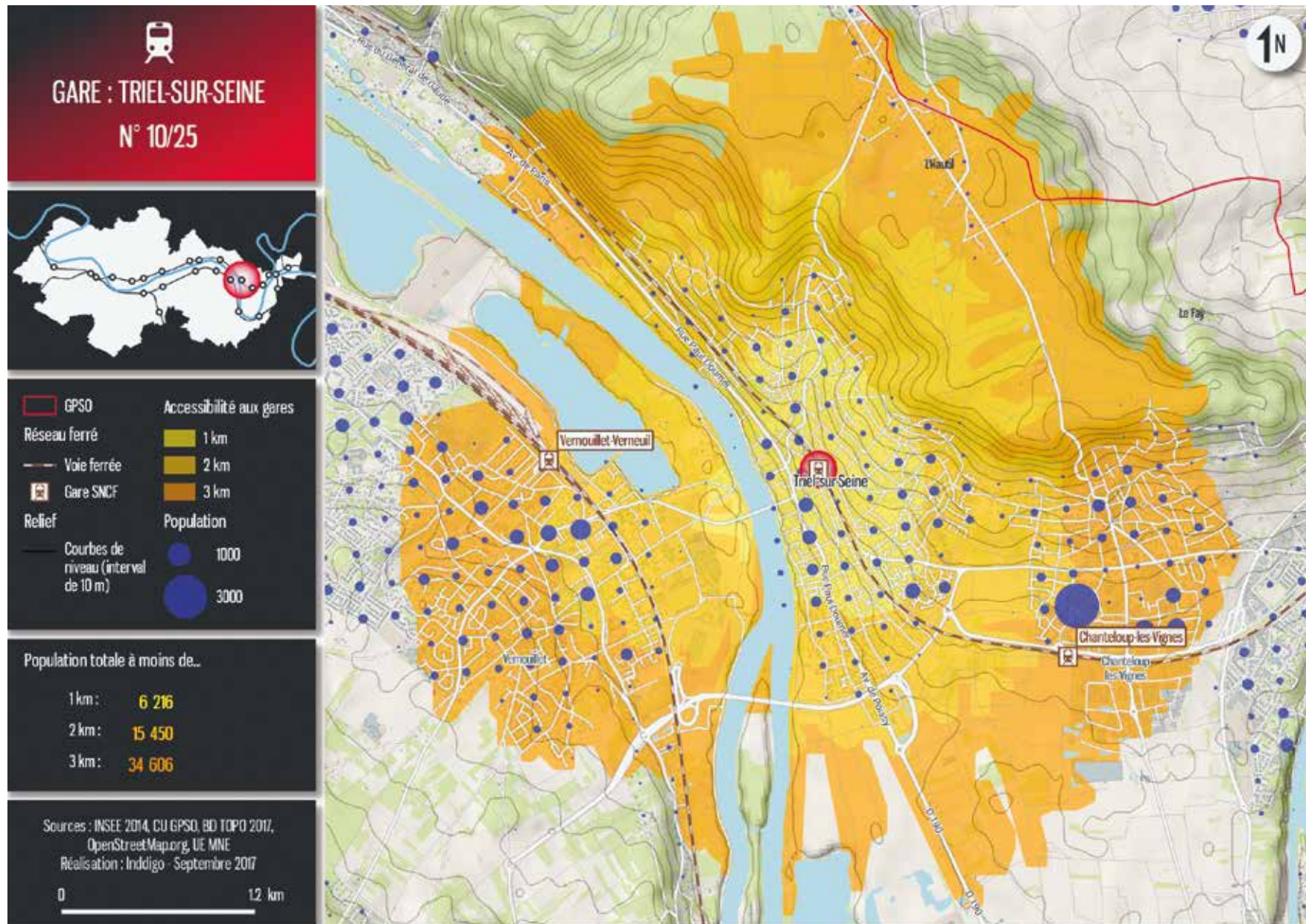
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Villennes-sur-Seine



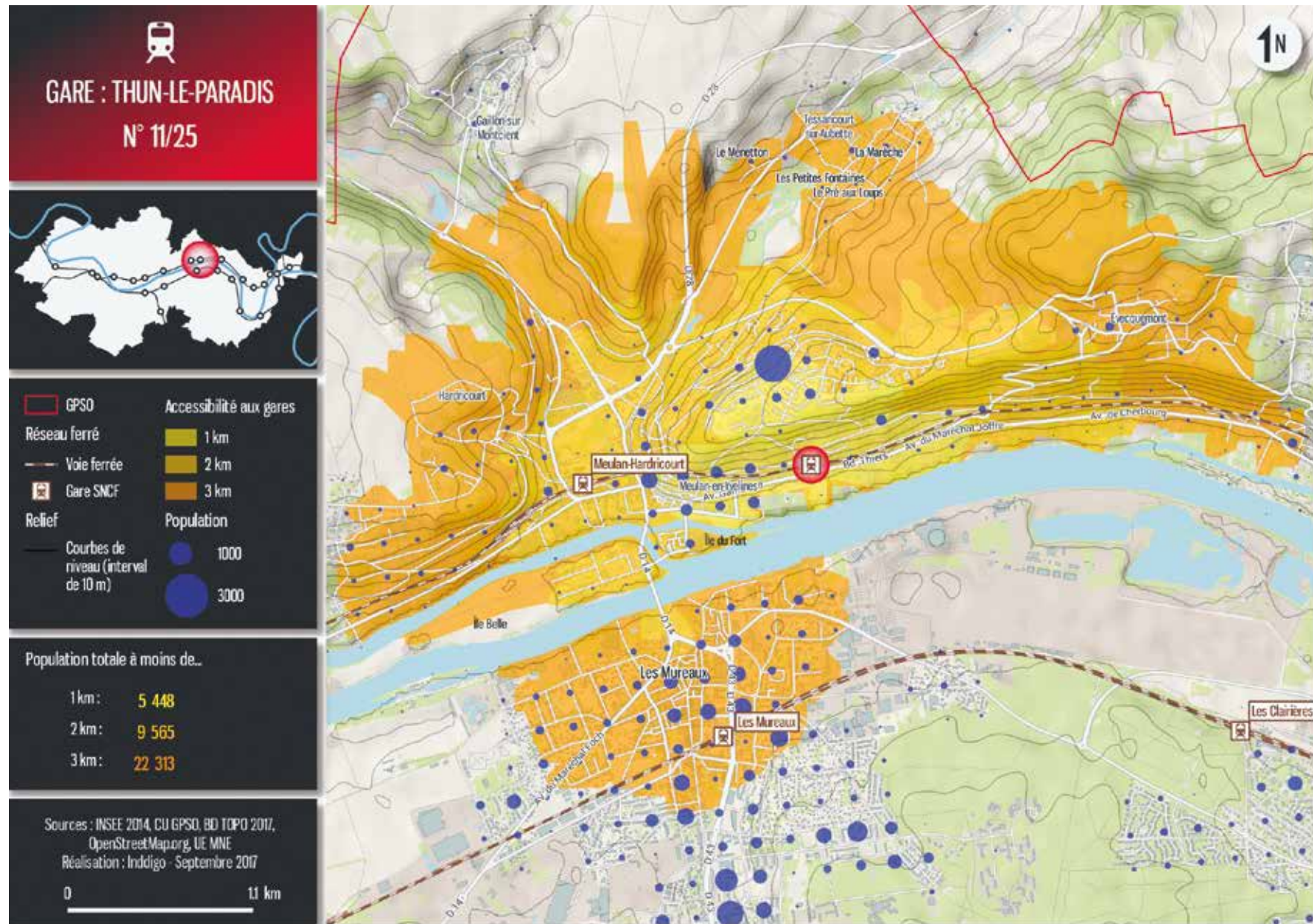
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Nézel-Aulnay



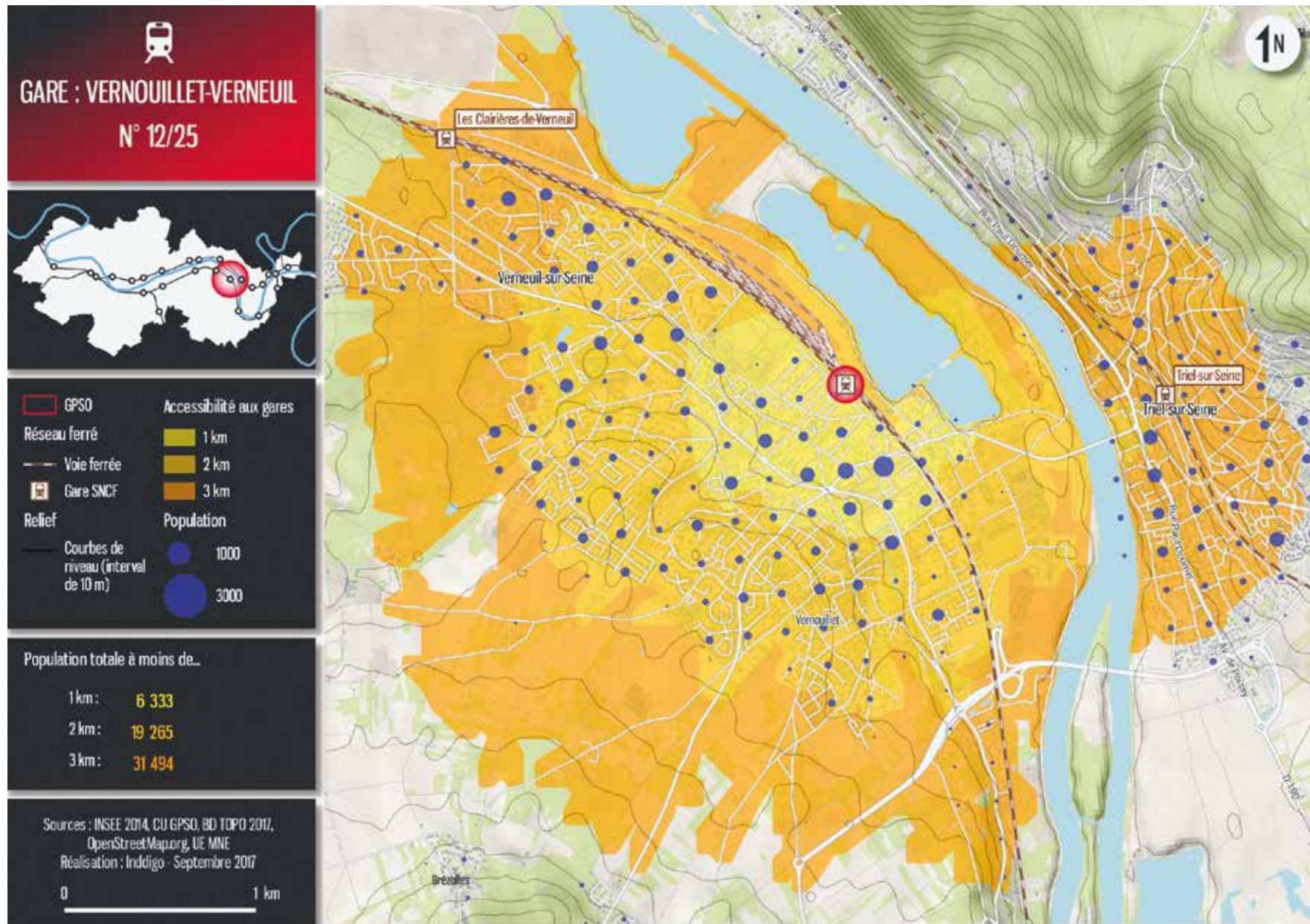
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare d'Aubergenville - Elisabethville



Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Triel-sur-Seine

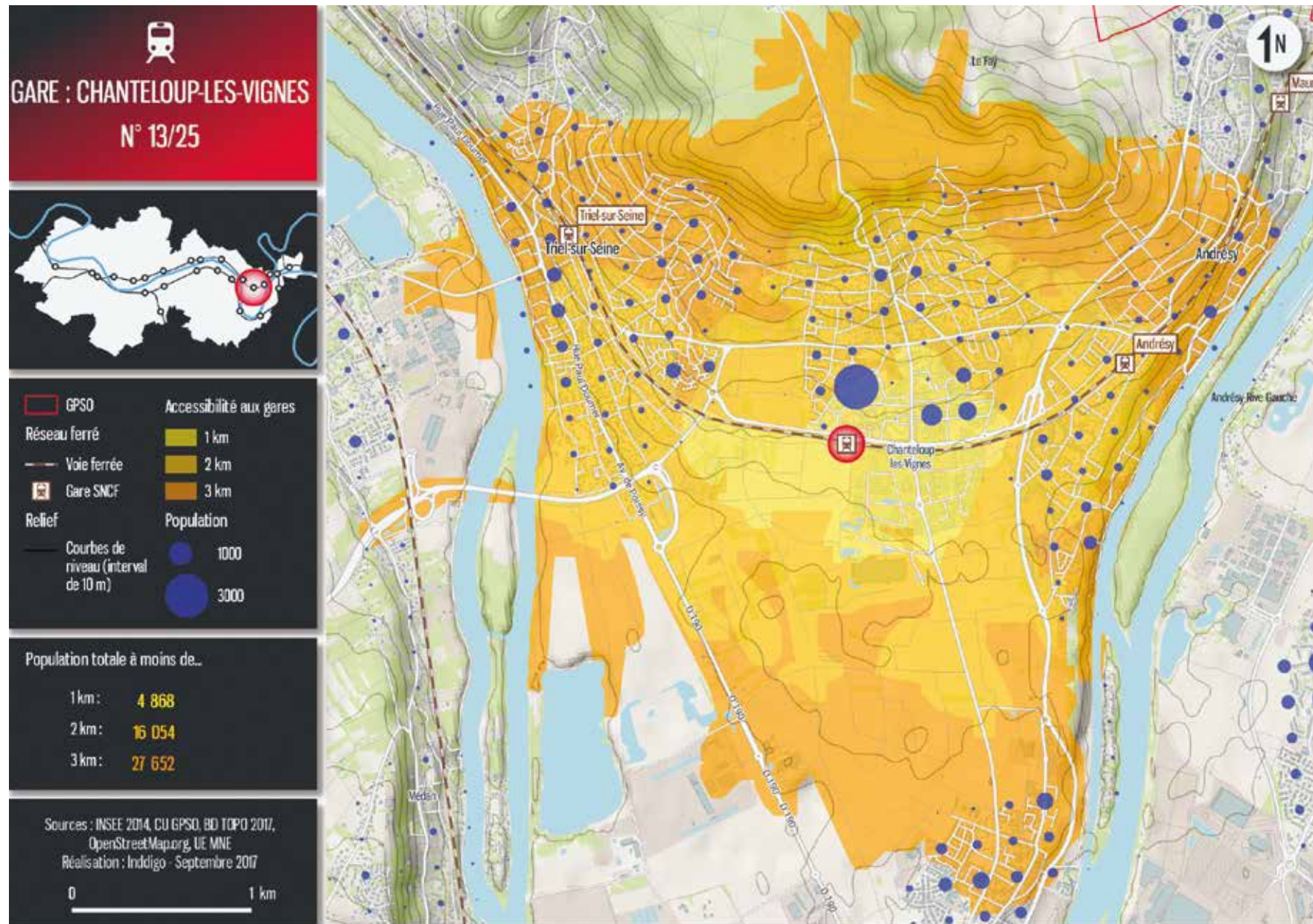


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Thun-le-Paradis

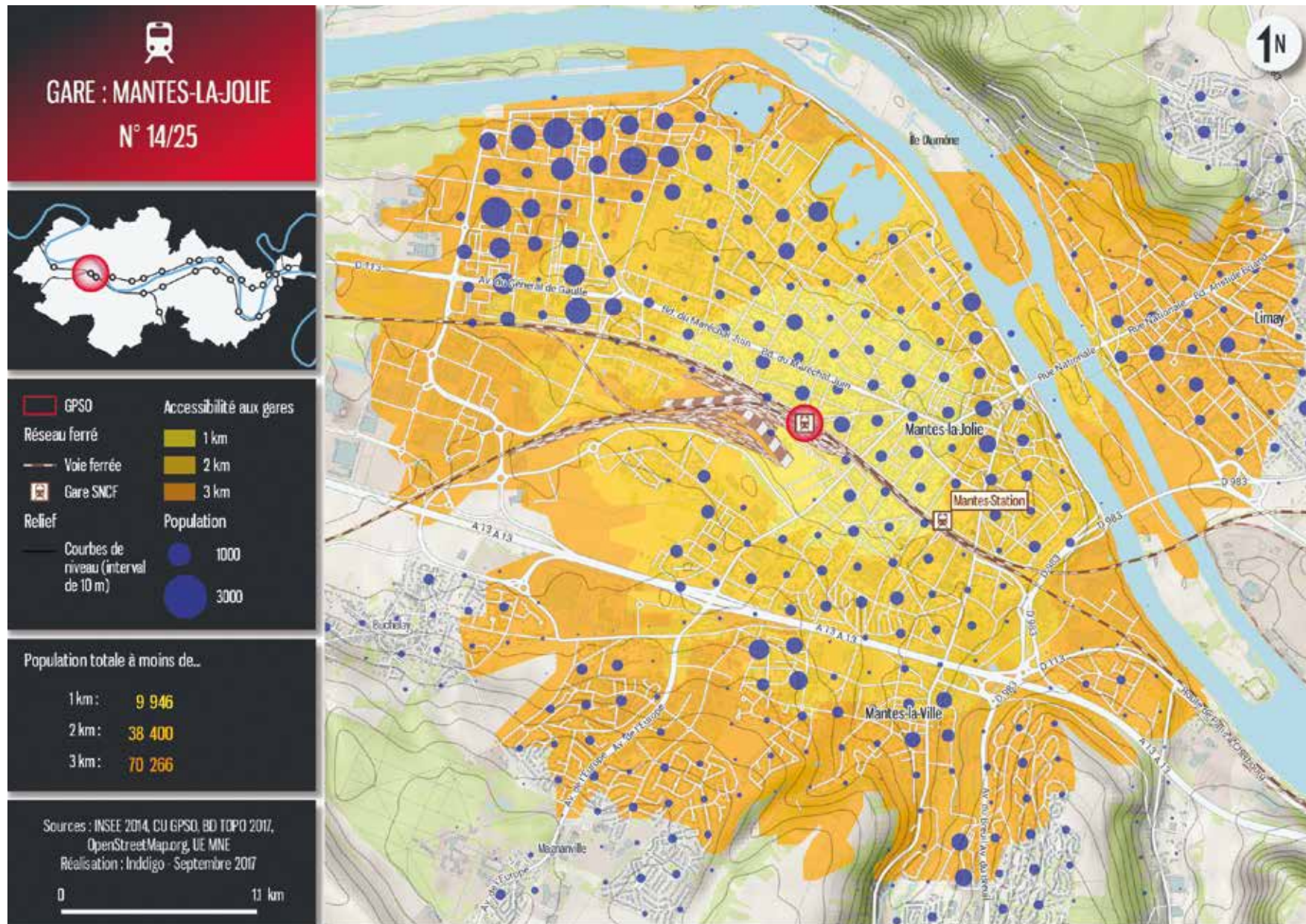


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Vernouillet - Verneuil

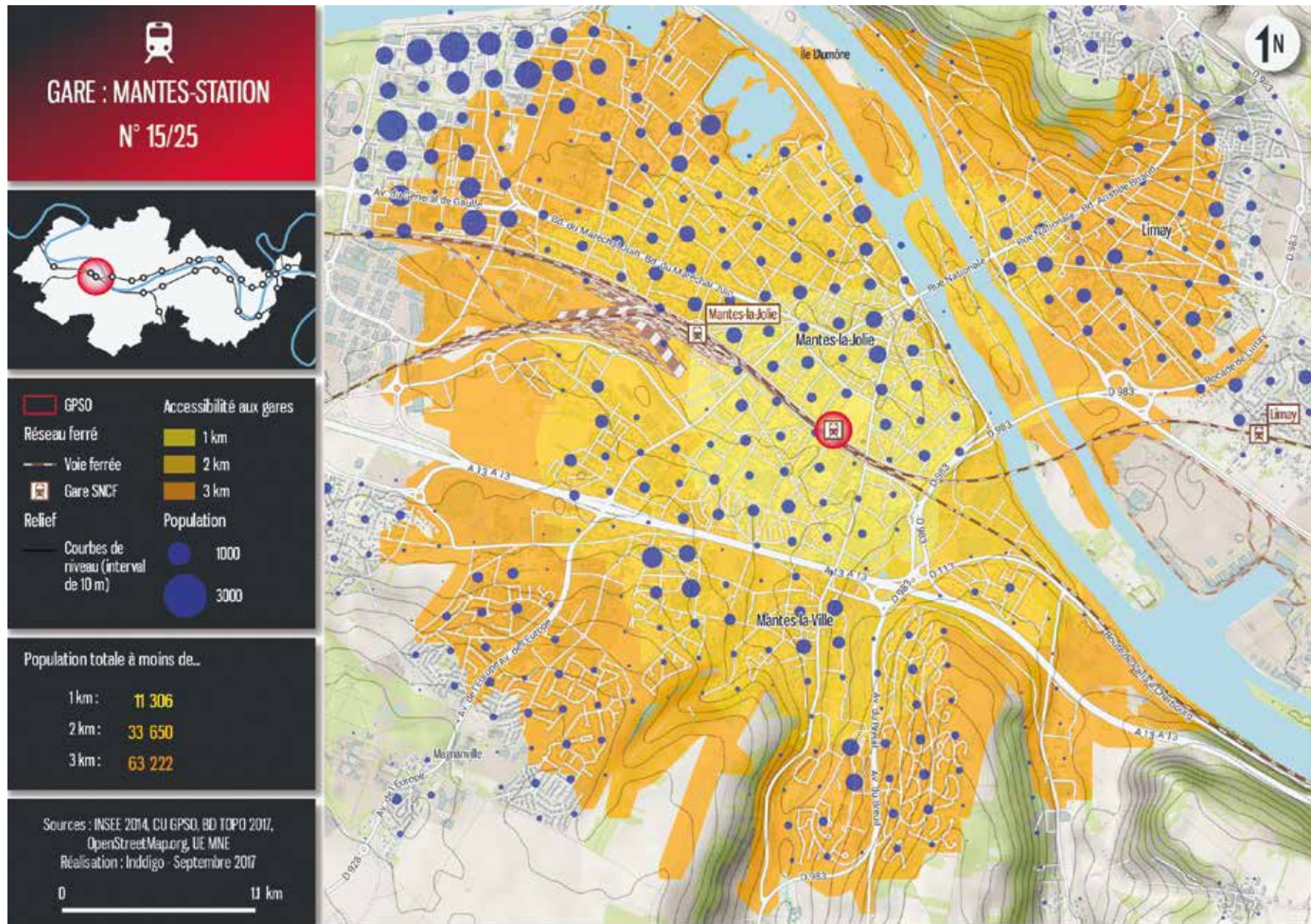




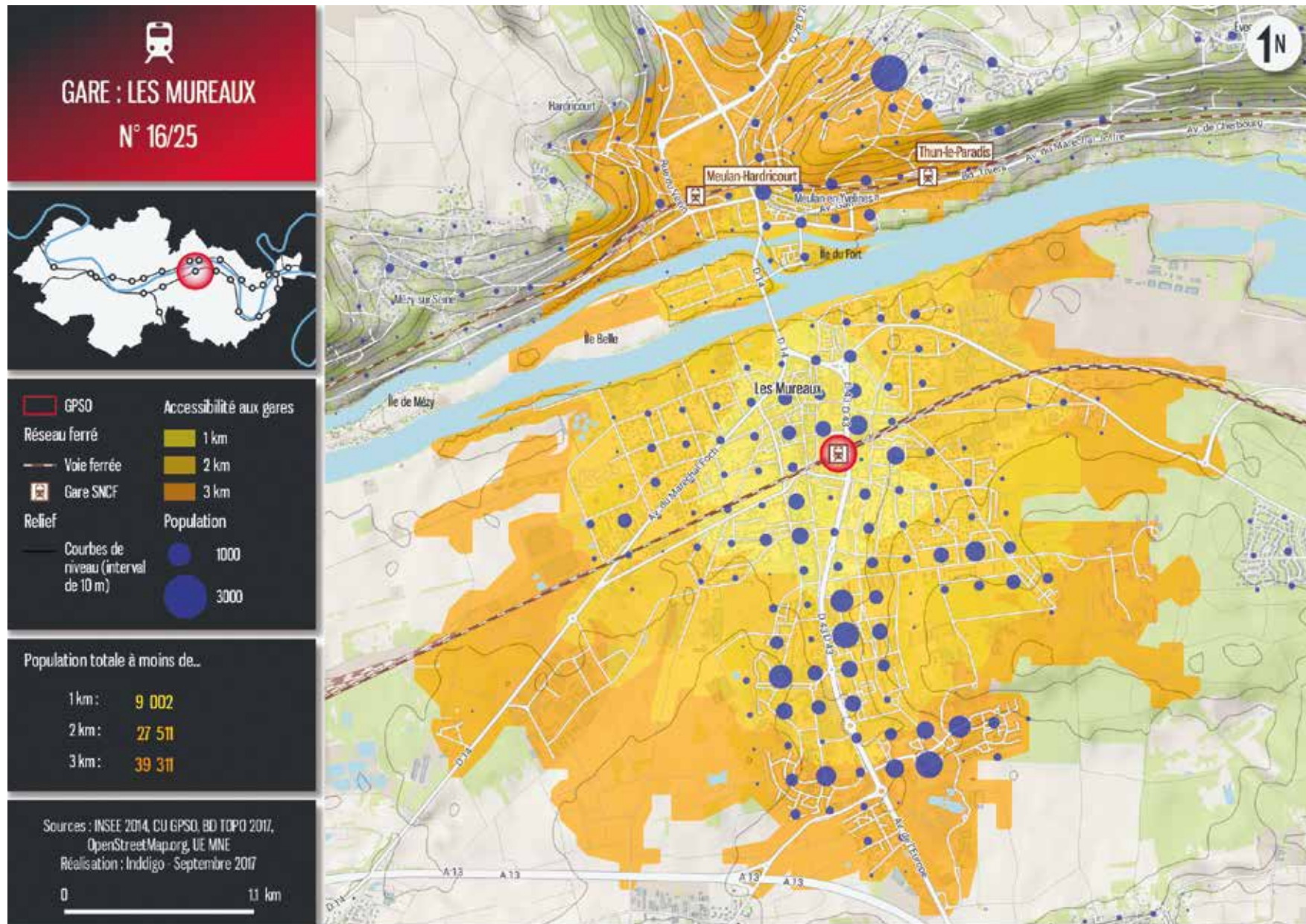
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Chanteloup-les-Vignes



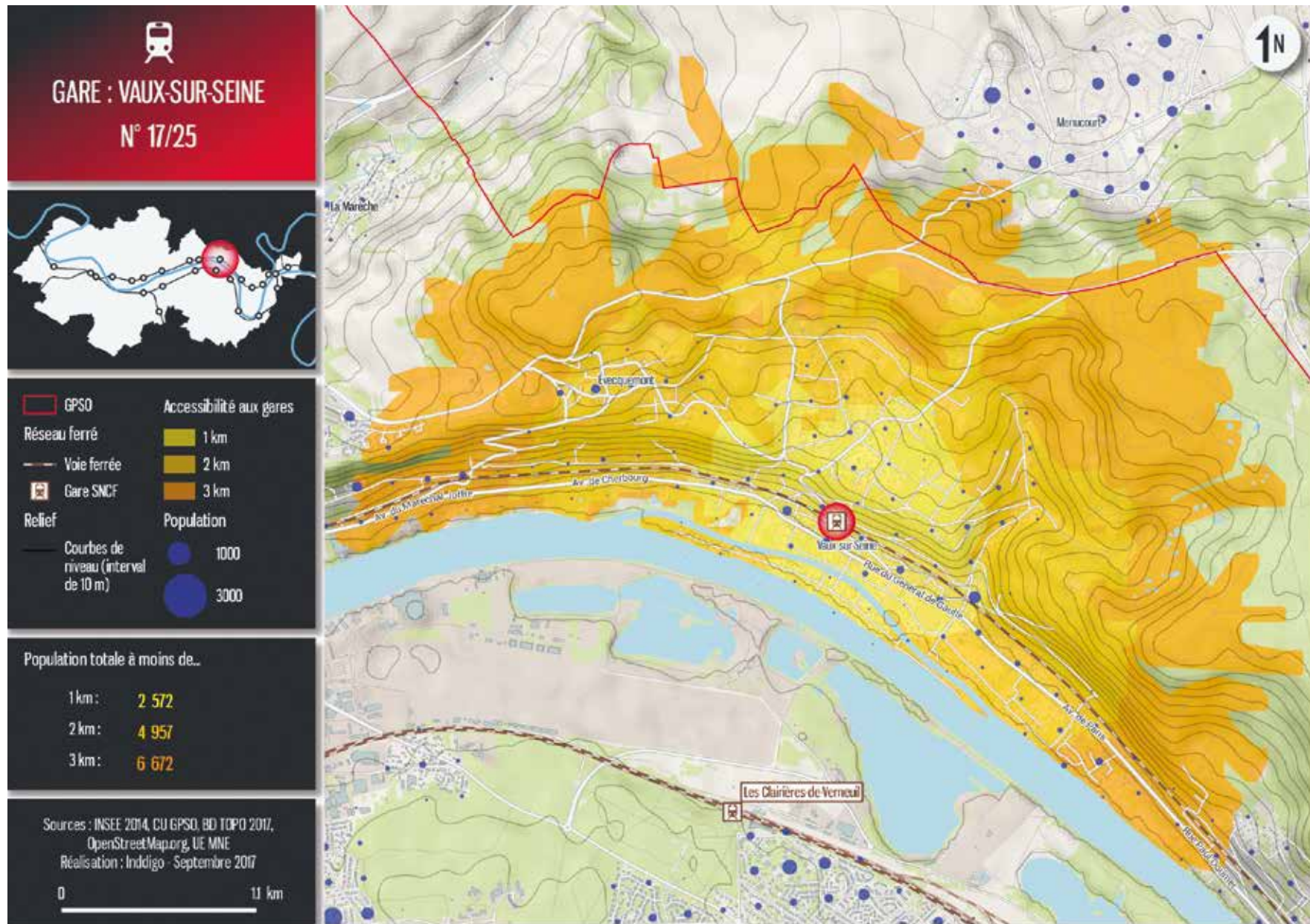
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Mantes-la-Jolie



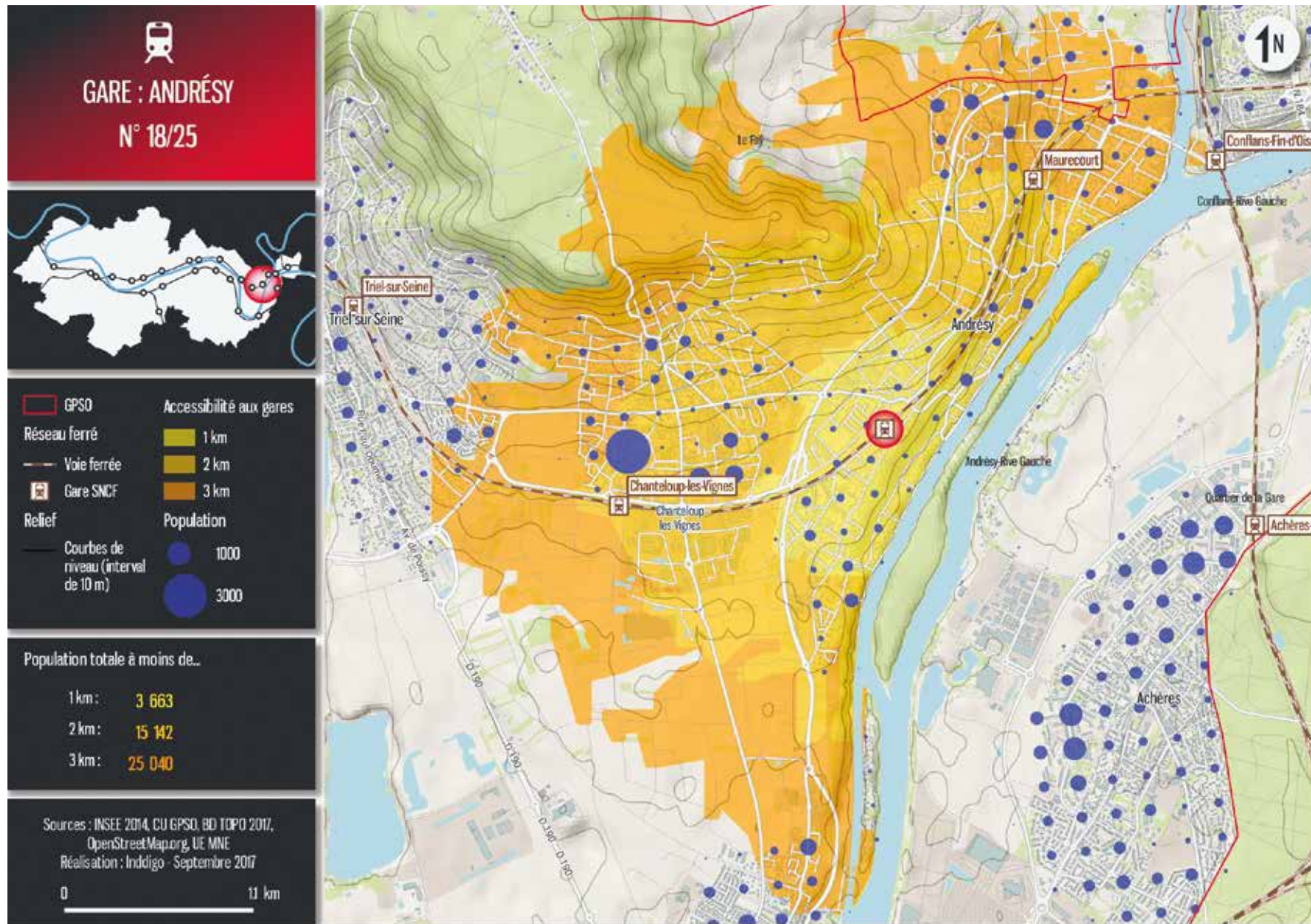
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Mantes-Station



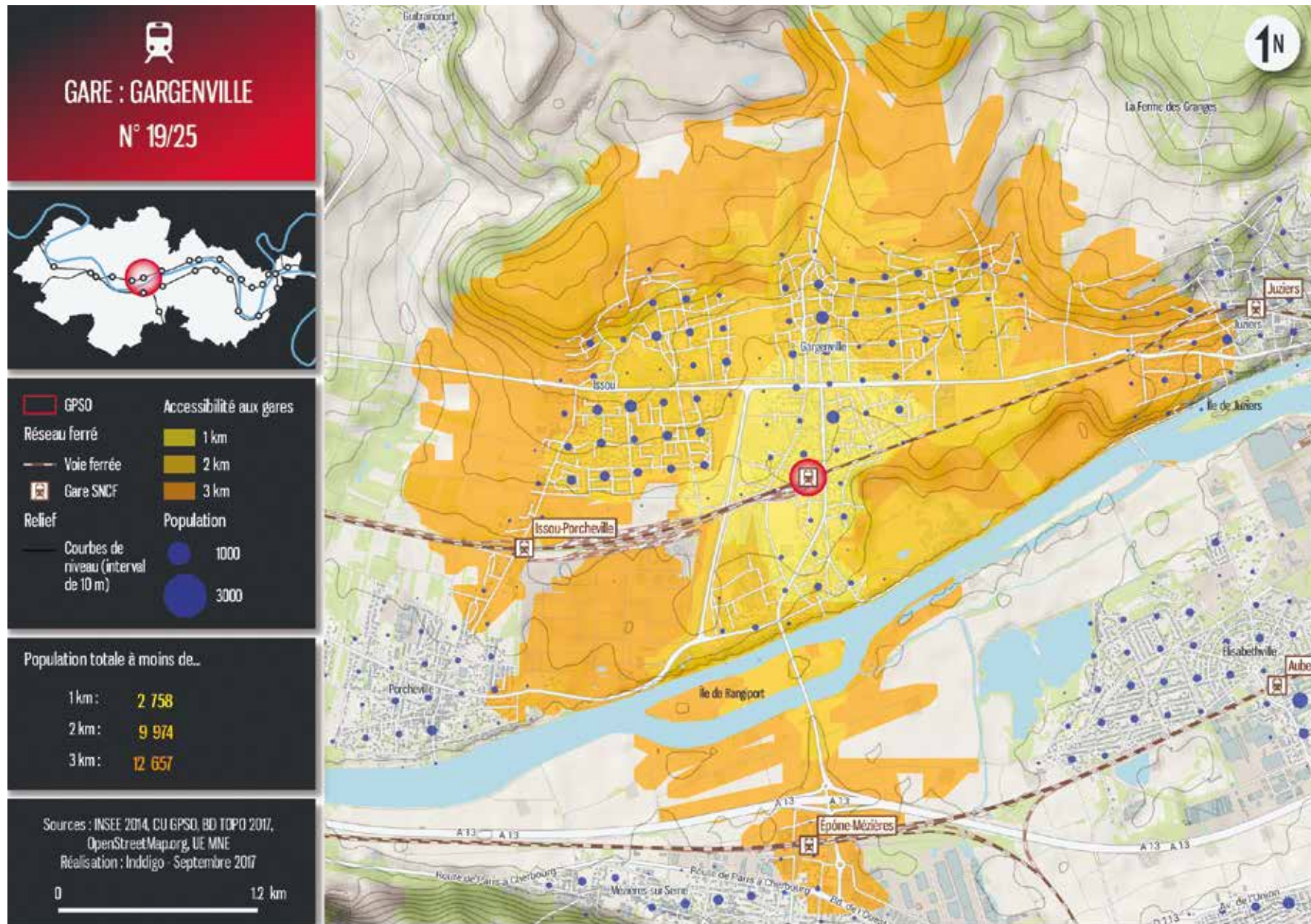
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare Les Mureaux



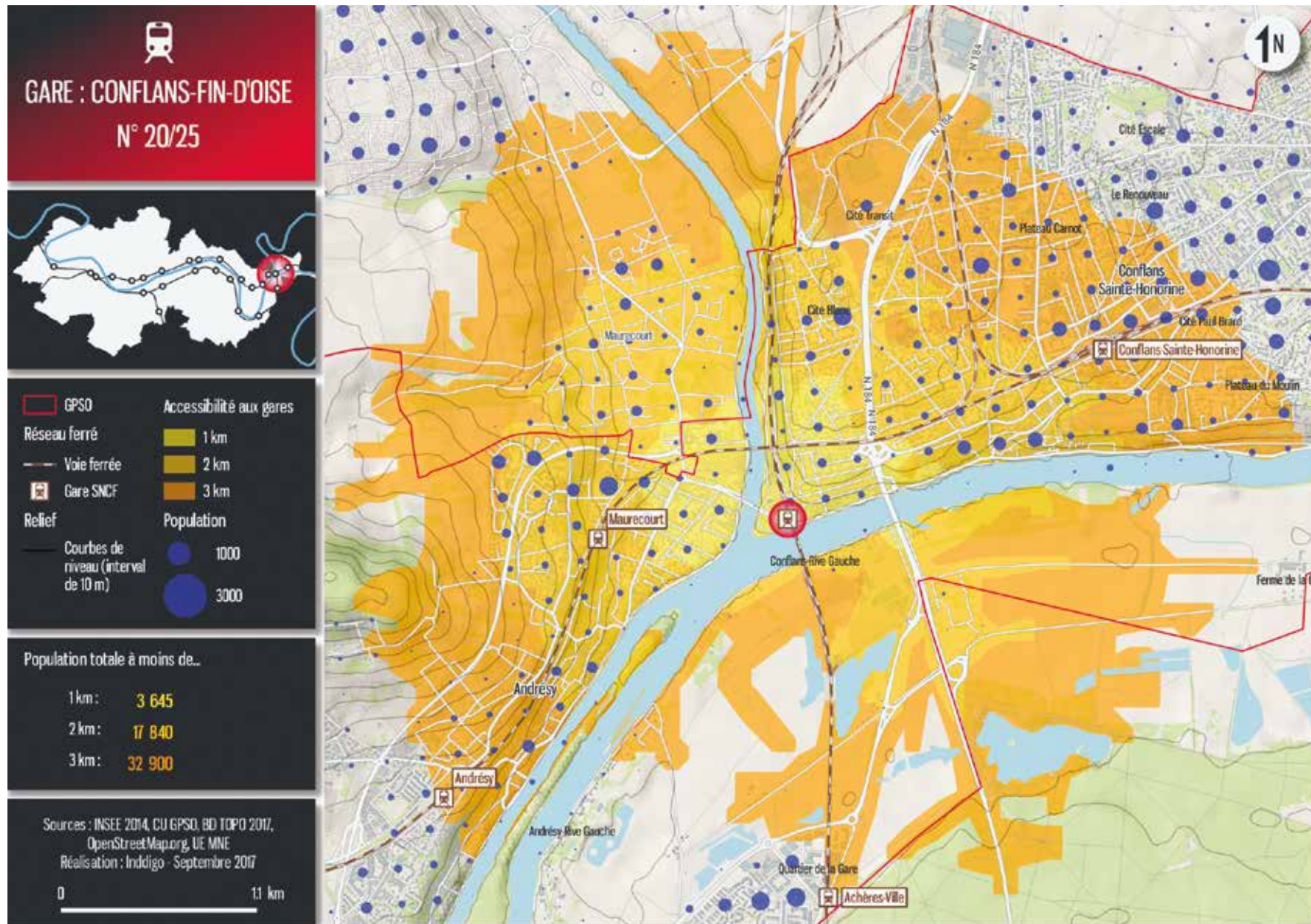
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Vaux-sur-Seine



Atlas des gares : cartes isochrones | Gare d'Andrésy

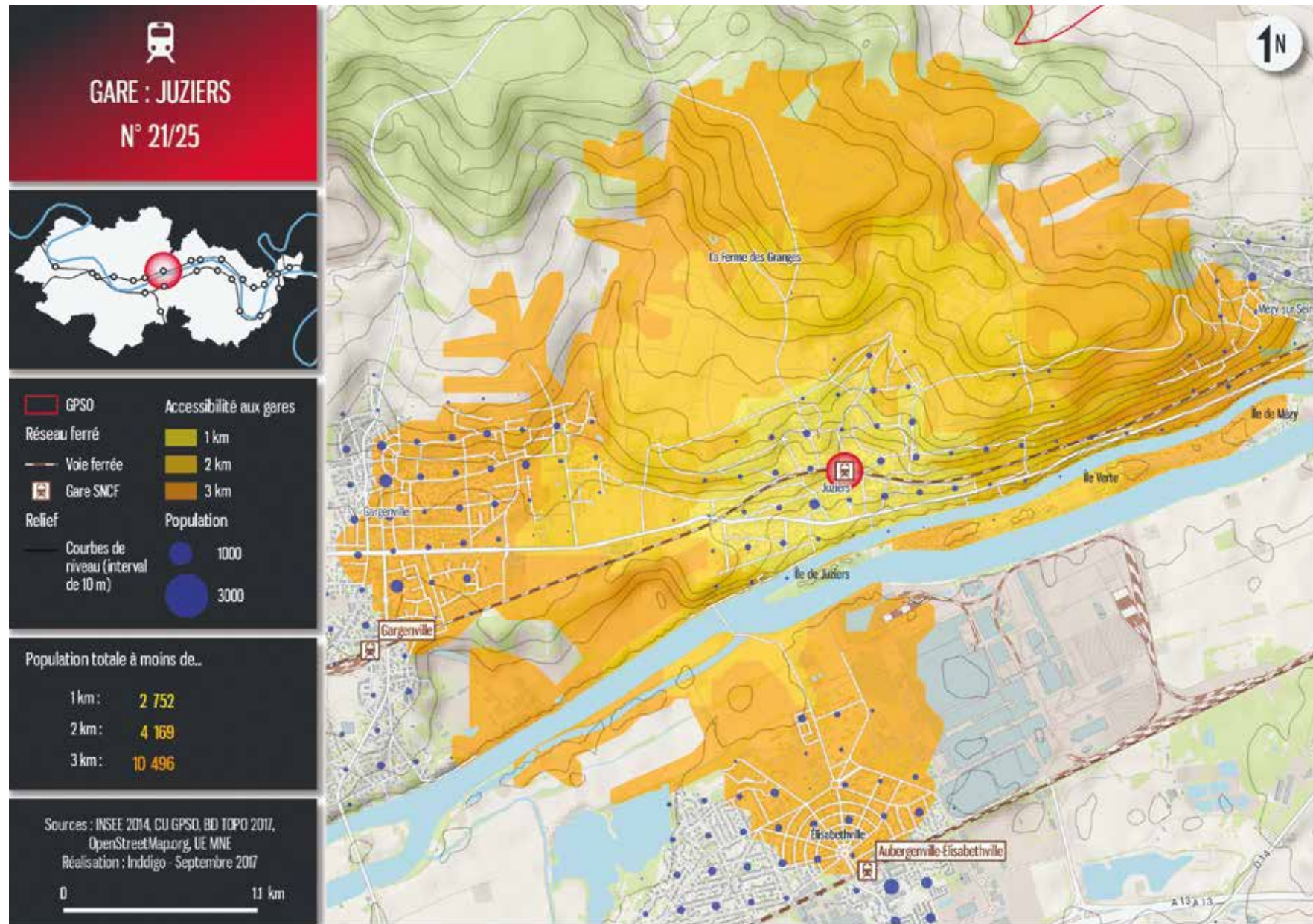


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Gargenville

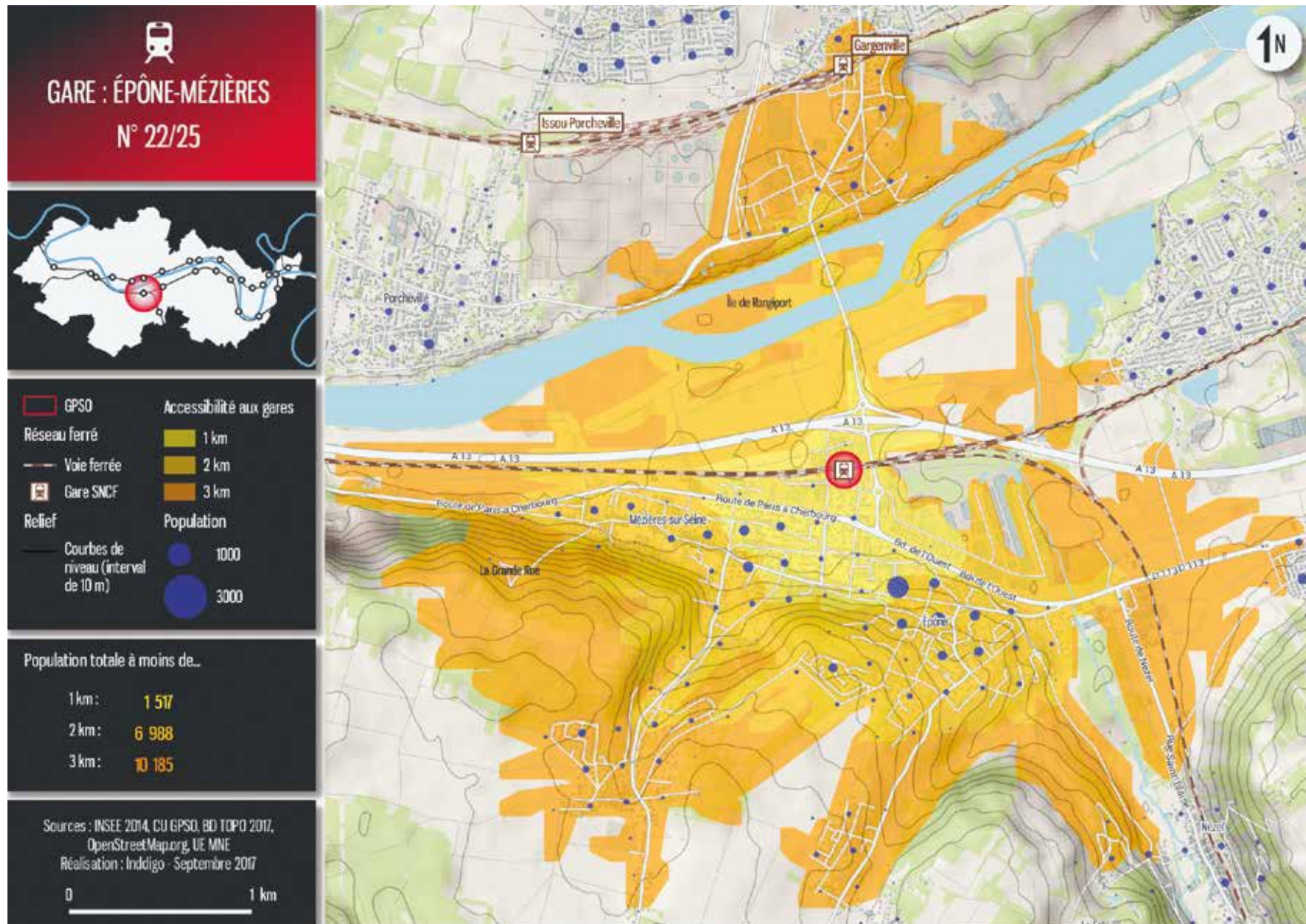


Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Conflans - Fin d'oise

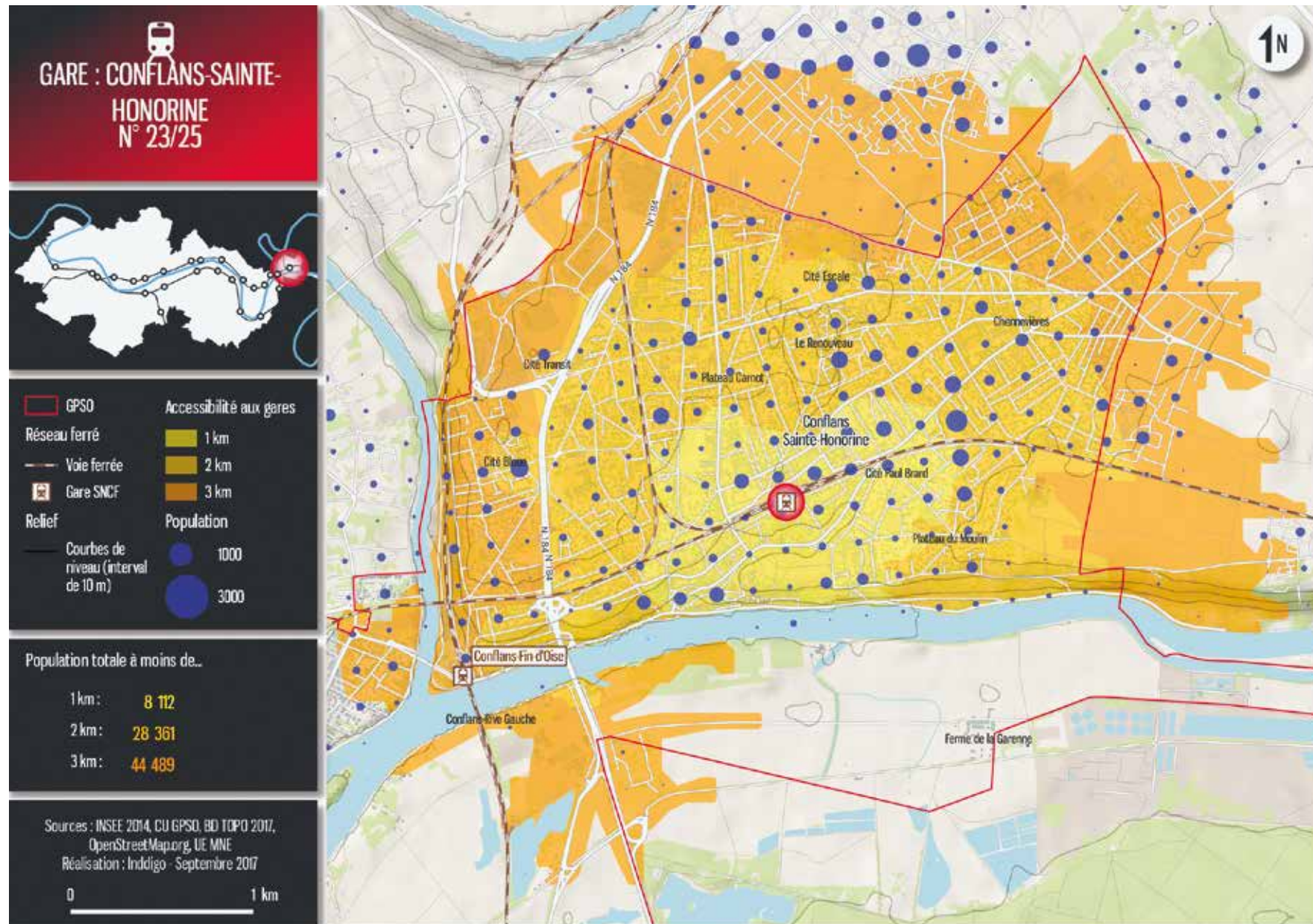




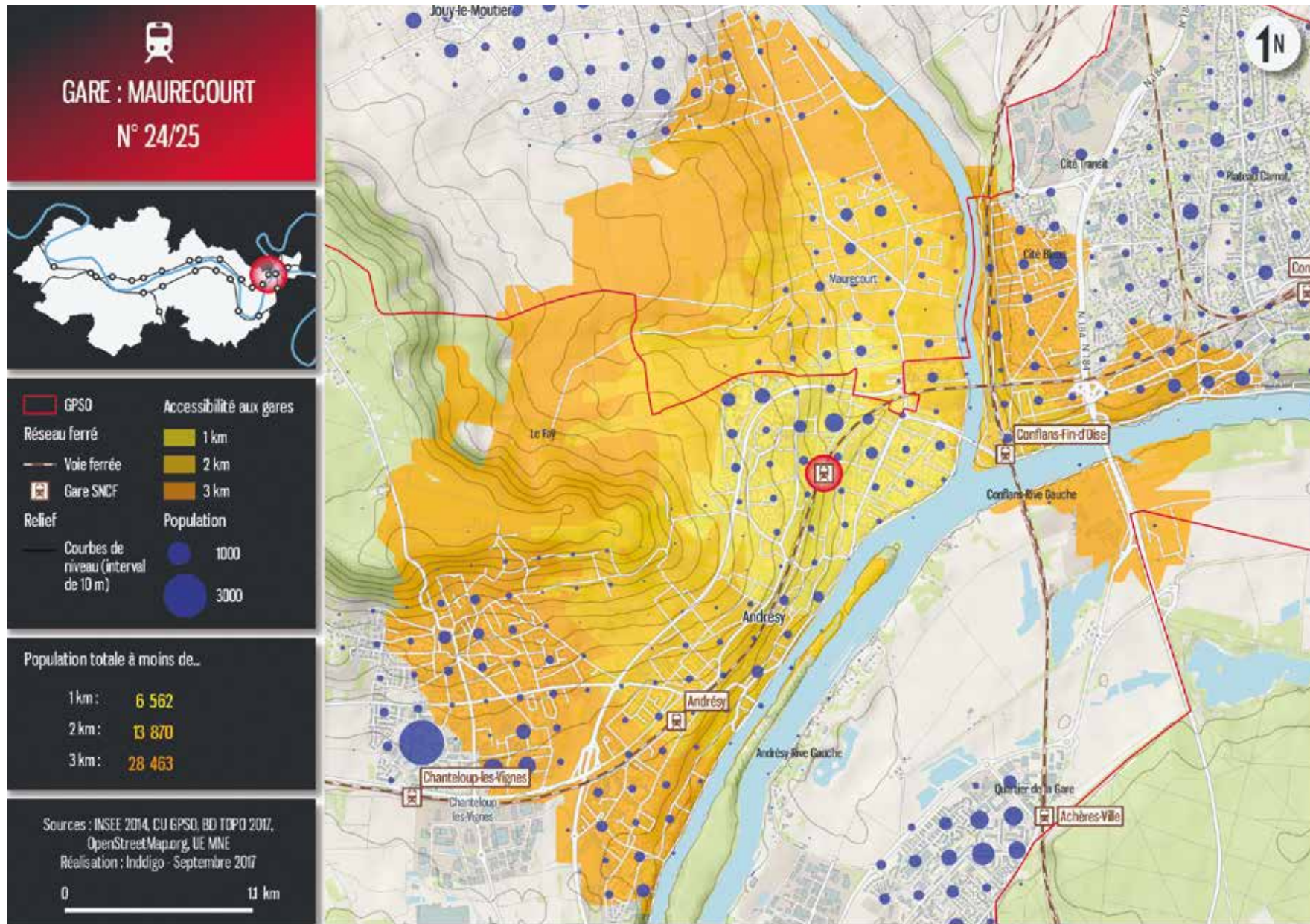
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Juziers



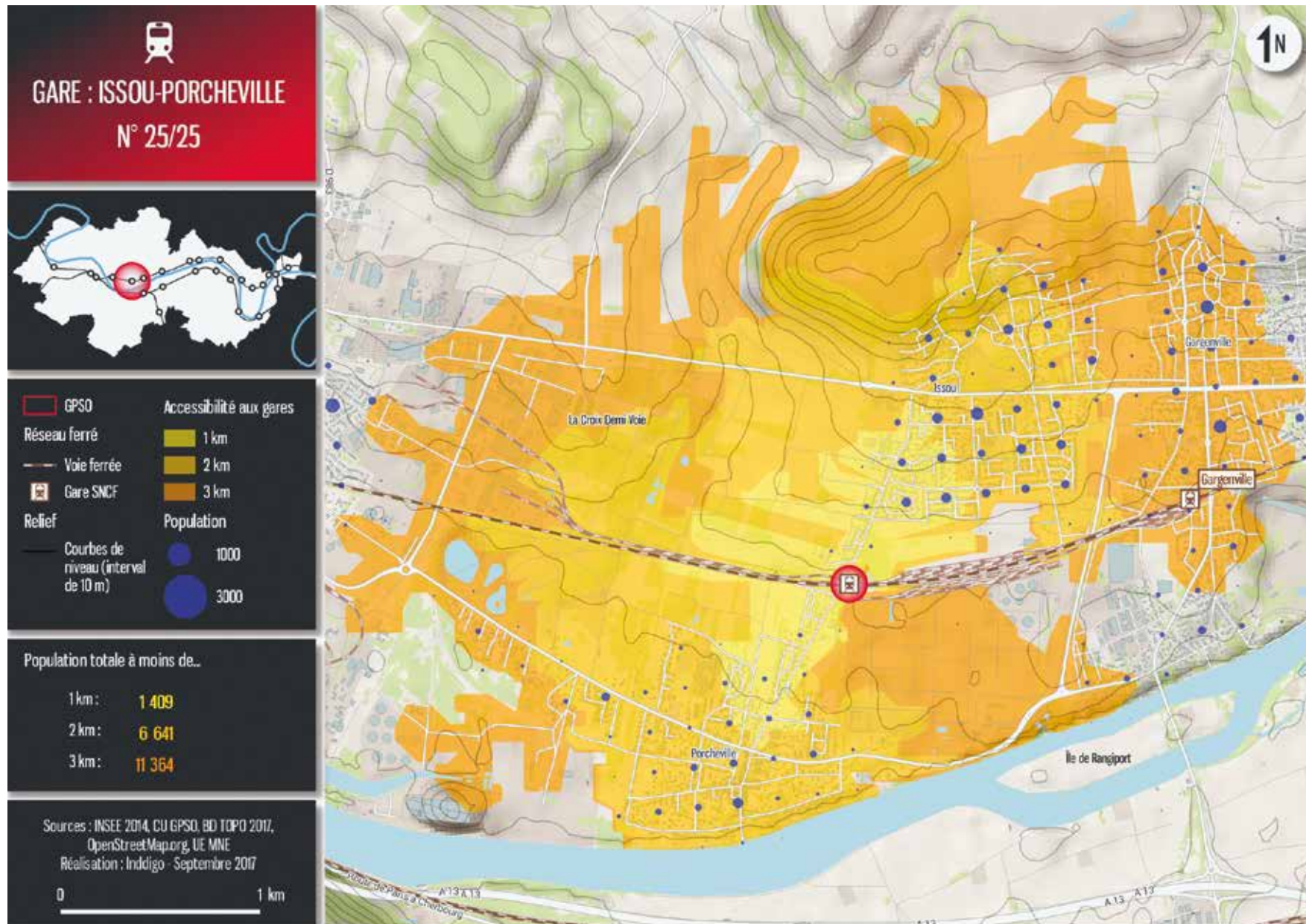
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare d'Épône-Mézières



Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Conflans-Sainte-Honorine



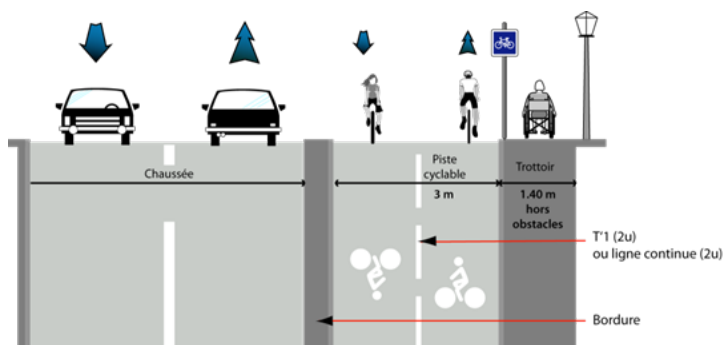
Atlas des gares : cartes isochrones | Gare de Maurecourt



Atlas des gares : cartes isochrones | Gare d'Issou - Porcheville

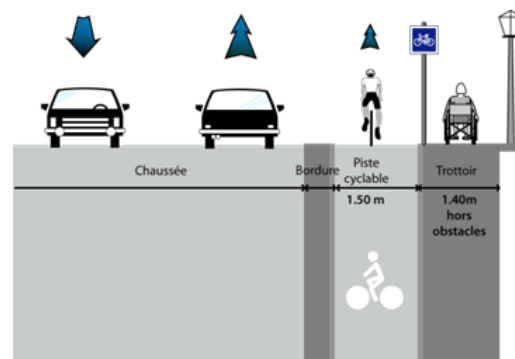
## Piste cyclable bidirectionnelle

> Piste bidirectionnelle latérale (les deux directions rassemblées sur un seul côté de la chaussée)



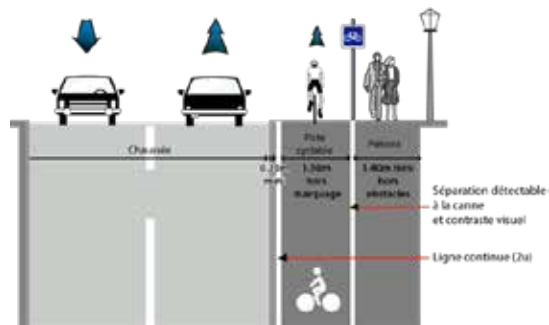
## Piste cyclable Monodirectionnelle

> Piste monodirectionnelle bilatérale (une piste monodirectionnelle de chaque côté de la chaussée)



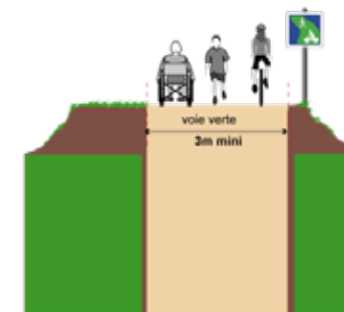
## Piste cyclable sur trottoir

> Piste cyclable monodirectionnelle ou bidirectionnelle sur trottoir



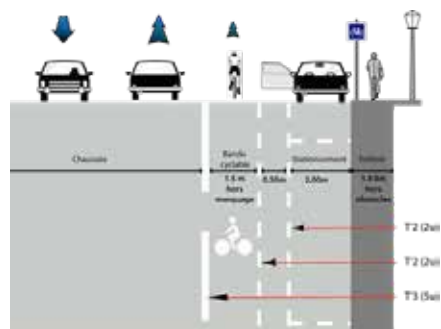
## Voie Verte

> Voie verte disposant du panneau (cf photo ci contre)



## Bande cyclable

> Aménagement sur chaussée



## Chaussée à voie centrale banalisée

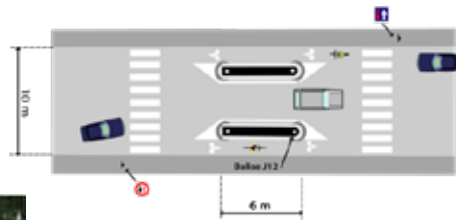
> Aménagement sur chaussée comportant deux bandes de rive et une voie centrale de circulation



Source : CEREMA

## Zone 30/Axe limité à 30 km/Zone de rencontre

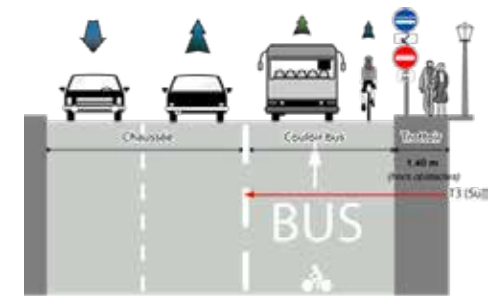
> Aménagement d'apaisement des vitesses ou de partage de la voirie



Exemple d'aménagement d'une écluse

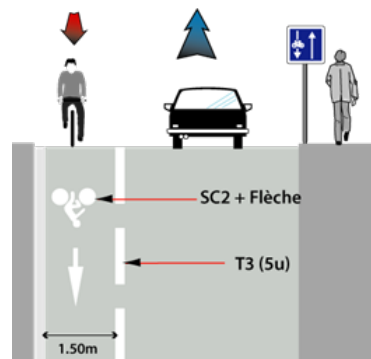
## Voie bus/vélos

> Voie vélo/bus partagée



## Double sens cyclable

> Aménagement sur chaussée à double-sens de circulation



## Aire piétonne

> Espaces dédiés aux modes actifs





## Ratios utilisés

Les coûts évalués ci-après intègrent les postes suivants :

### En investissement

- Réseau cyclable projeté et « reprise lourde » des aménagements cyclables existants
- Stationnement vélo

### En fonctionnement

- Reprise des aménagements cyclables existants (« reprise moyenne » uniquement)
- Entretien des aménagements cyclables
- Mise en œuvre de la politique vélo (assistance à la maîtrise d'ouvrage) et services vélo

Ils sont estimés sur la base de ratios et n'intègrent pas des ouvrages lourds comme les passerelles.

### Création d'aménagement cyclable

- Réseau principal : 230 € / ml
- Réseau secondaire : 170 € / ml
- Réseau de desserte fine : 90 € / ml
- Réseau loisirs : 150 € / ml

### Reprise lourde

- Réseau principal : 130 € / ml
- Réseau secondaire : 130 € / ml
- Réseau de desserte fine : 100 € / ml
- Réseau loisirs : 120 € / ml

### Création de stationnement

- Stationnement vélo non abrité : 75€ / place
- Stationnement vélo abrité : 150€ / place

Besoin en stationnement vélo non abrité : 11 900 places, soit 900 000 €

Besoin en stationnement vélo abrité : 5 300 places soit 800 000 €

### Coût du foncier

À ce stade, les coûts du foncier ne peuvent être appréhendés finement. L'approche devra être réalisée tronçon par tronçon en phase pré-opérationnelle.

Pour une approche globale du coût de la politique publique, on a utilisé un ratio de 5€/m<sup>2</sup> pour les nouveaux aménagements cyclables à réaliser en zone N et A au PLUi et 50€/m<sup>2</sup> en zones U et AU du PLUi.

### Reprise moyenne

- Réseau principal: reprise moyenne 60 € / ml
- Réseau secondaire: reprise moyenne 40 € / ml
- Réseau de desserte fine: reprise moyenne 35 € / ml
- Réseau loisirs : reprise moyenne 60 € / ml



