

# ÉTUDE DE MOBILITÉS DU SITE UNIVERSITAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE

EN PARTENARIAT AVEC L'EPAURIF

Mars 2021

Jérôme Bertrand, Amélie Rousseau et Thibault Chapuis-Prévost de L'Institut Paris Region



EPAURIF



L'INSTITUT  
PARIS  
REGION

# Sommaire

<b>1. Le site, sa situation, sa desserte et les projets urbains.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Les pratiques de mobilités (enquête auprès des usagers).....</b>	<b>13</b>
<b>3. L'accès en voiture et le stationnement.....</b>	<b>43</b>
<b>4. L'accès en transport collectif.....</b>	<b>72</b>
<b>5. L'accès à vélo et à pied.....</b>	<b>90</b>
<b>6. Vers un plan de mobilités.....</b>	<b>113</b>

# Contexte, enjeux et objectifs de l'étude

## Contexte :

- Projet du Campus international ;
- Projet de l'IUT de Neuville ;
- Fortes augmentations du nombre d'étudiants accueillis en 2019 puis à l'horizon 2025-2030.

## Enjeux :

- Contribuer à l'attractivité et à la mise en réseau de l'offre universitaire ;
- Encourager la mobilité durable en favorisant l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

## Objectifs de l'étude :

- Comprendre les pratiques et les besoins de mobilité sur le site de Neuville ;
- Évaluer la capacité de stationnement projetée ;
- Faire des recommandations pour améliorer la desserte multimodale du site universitaire.

# Déroulé de l'étude

**AVRIL 2020 - Analyse de la documentation sur le site et l'offre de transports**

**MAI 2020 - Entretiens :**

- 3 entretiens avec des membres du personnel (administratif et enseignant) de l'IUT,
- 1 avec la direction du patrimoine
- 1 avec la direction de la sécurité.

**JUIN 2020 - Enquête auprès des usagers de l'IUT et de l'IST de Neuville :**

- 623 réponses pour les étudiants (taux de réponse estimé à 21 % pour les étudiants)
- 123 réponses pour le personnel (taux de réponse estimé à 41 % pour le personnel)

**17 JUIN 2020 - Visite de terrain (décalage lié au confinement)**

**17 JUILLET 2020 - Restitution intermédiaire de l'étude :**

- Auprès du Vice-Président Adjoint au Développement durable et à l'Immobilier,
- À la direction de l'IUT et à la direction du patrimoine.

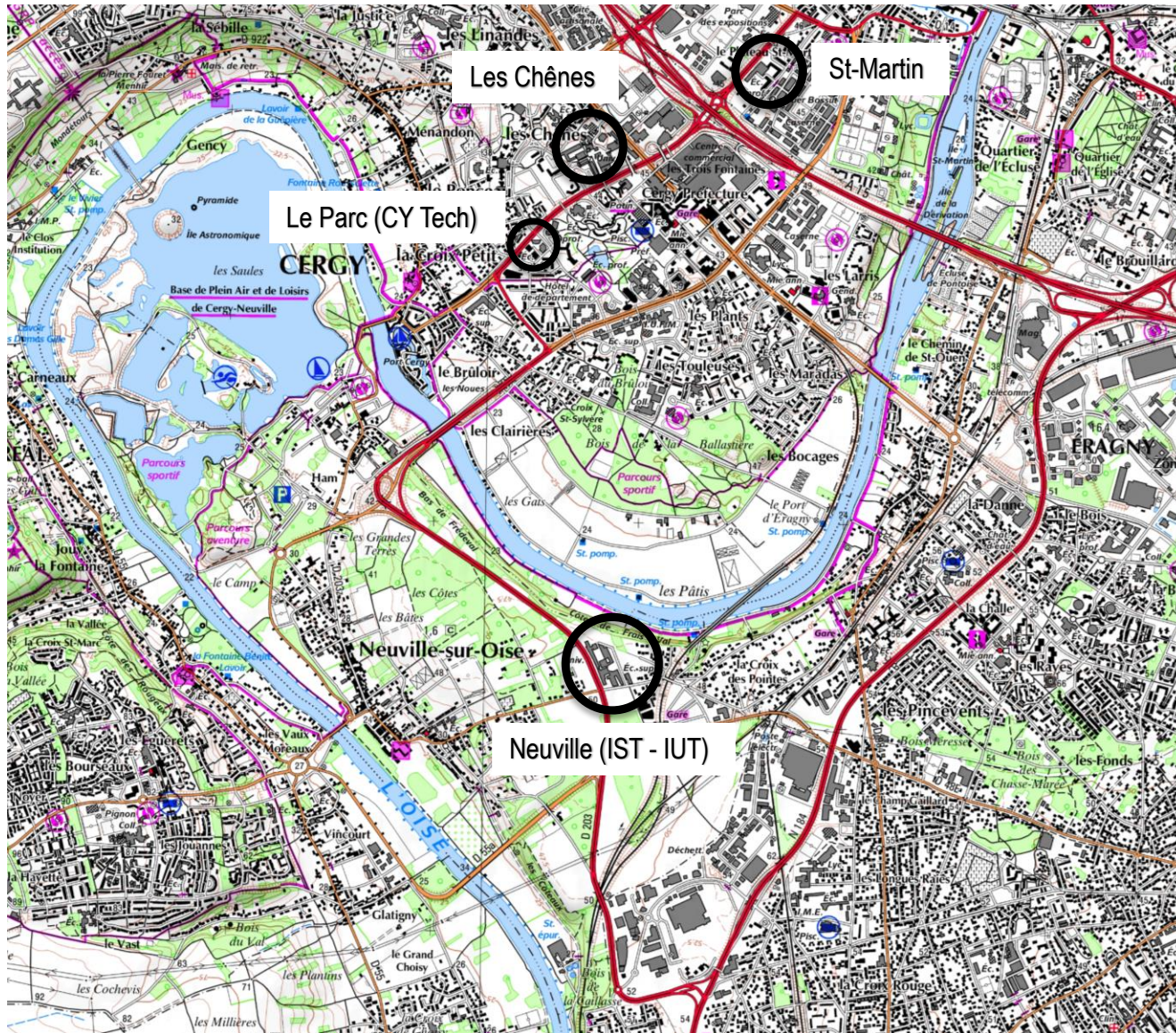
**SEPTEMBRE 2020 - Traitement de la base de données (étudiants + personnels)**

**JANVIER 2021 - 2 Ateliers CYclist avec les membres du groupe de travail**

**3 MARS 2021 - Restitution de l'étude auprès du directoire de CY**

# **1. Le site, sa situation urbaine, les projets d'aménagement et sa desserte actuelle**

# Une localisation en limite de l'agglomération



Le site de Neuville se trouve :

- à 4,6 km du site des Chênes à Cergy ;
- à 5,6 km du site Saint-Martin à Pontoise ;
- à 1,5 km du centre-bourg de Neuville ;
- à 1,5 km du centre-ville d'Éragny.

**Une situation « périurbaine » en limite de front urbain de l'agglomération.**

**Un relatif isolement  
=> un besoin d'être relié aux autres sites de l'agglomération**

Source : IGN

# Situation, contexte urbain et chiffres clés



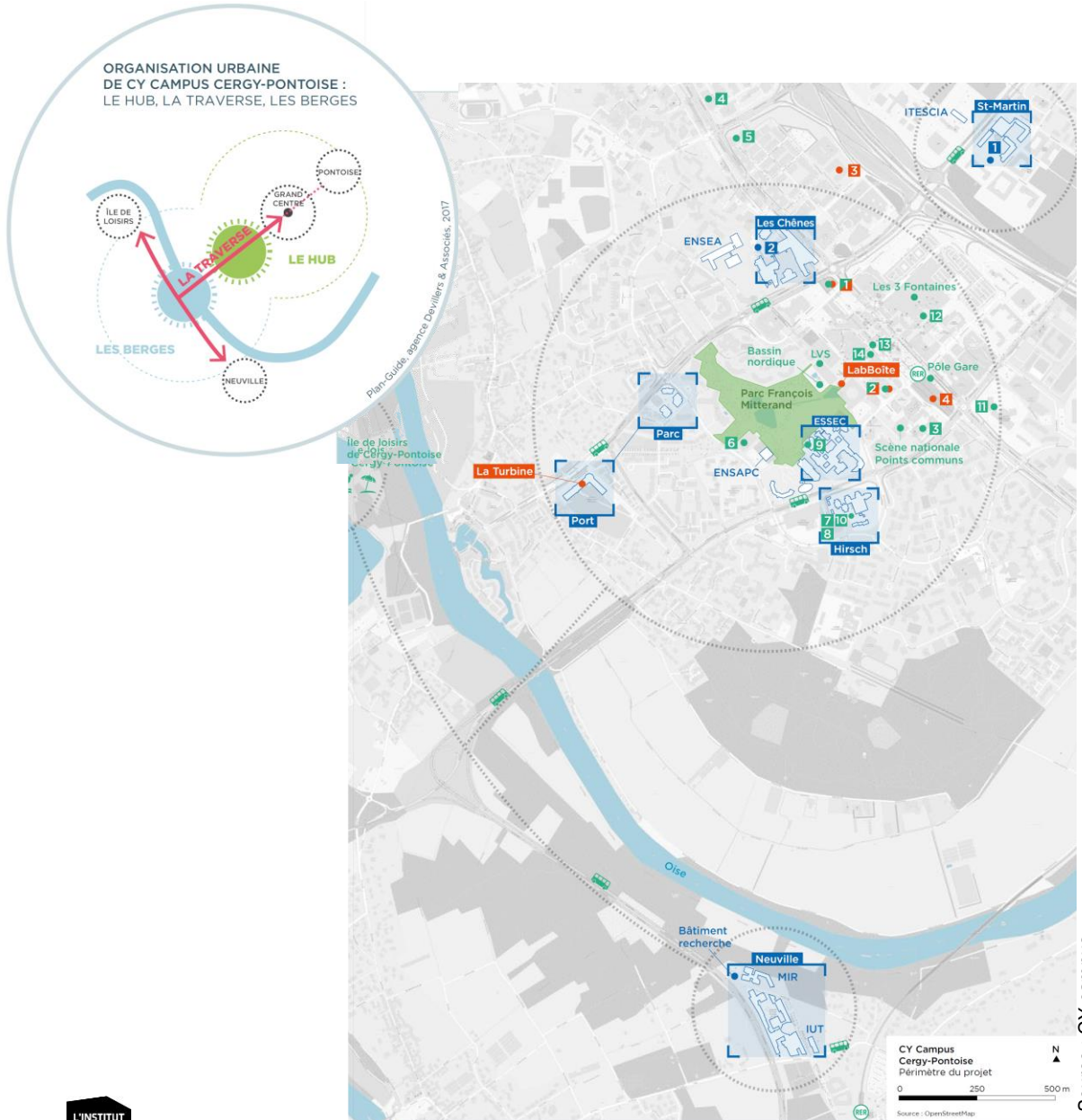
## Le site universitaire aujourd'hui :

- 3 bâtiments (39 000 m<sup>2</sup> SDP).
- IUT (2 départements sur 9).
- IST (UFR Sciences et Techniques).
- MIR (Maison Internationale de la Recherche) + Laboratoires de recherche.
- 3 000 étudiants.

## Le site universitaire à l'horizon 2025 :

- Accueil de 3 départements de l'IUT supplémentaires.
- 4 000 étudiants et 200 enseignants et chercheurs.
- Pour cela : **Réhabilitation et extension de l'actuelle pépinière Neuvitec 95** :
  - 6 200 m<sup>2</sup> SDP (2 500 m<sup>2</sup> existants + 3 700 m<sup>2</sup>).
  - Parcelle de 7 210 m<sup>2</sup>.

# Projet de Campus international



## Un projet autour de deux pôles :

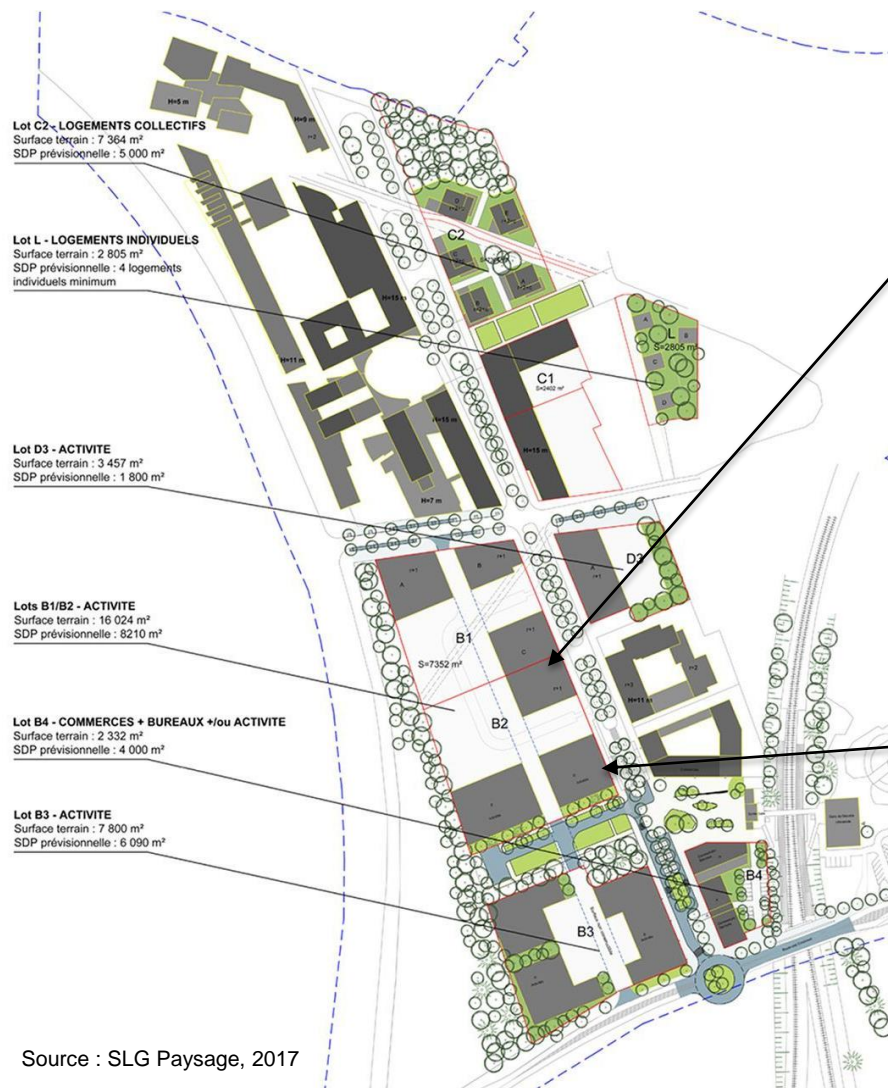
- Le **Hub**, pôle urbain dans le Grand Centre de Cergy-Pontoise, profitant de ses animations culturelles, équipements, commerces et services ;
- Les **Berges**, sur les rives de l'Oise, entre la gare de Neuville et l'île de loisirs, offrant notamment des lieux adaptés à des moments récréatifs.

Le projet prévoit de relier les établissements d'enseignement par une navette.



# Projets d'aménagement à Neuville-sur-Oise

## Plan masse de la ZAC Neuville 1 (Neuville Université)



Etude Conception Realisation		Etude Conception Realisation	
Bénéficiaire :	SC NEUVILLE ERAGNY LOCATION	Bénéficiaire :	SC NEUVILLE ERAGNY LOCATION
N° de permis de construire :	PC N° 1095450 19/0007	N° de permis de construire :	PC N° 1095450 19/0007 M01
Délivré le :	05 décembre 2019	Délivré le :	29 mai 2020
Nature des travaux :	Nouvelle construction : construction de deux bâtiments à usage d'activités et de bureaux. Division avant l'achèvement de la construction	Nature des travaux :	Augmentation de la surface bureaux du bâtiment L avec modification de l'aspect architectural et réalisation d'une toiture terrasse au R+2
Surface plancher :	3 302 m <sup>2</sup>	Surface plancher :	4 130 m <sup>2</sup>
Hauteur de la construction :	10,70 m	Hauteur de la construction :	12,10 m
Superficie du terrain :	6 132 m <sup>2</sup>	Superficie du terrain :	6 132 m <sup>2</sup>
Architecte auteur du projet architectural :	Studios d'Architecture DRY & Associés	Architecte auteur du projet architectural :	Studios d'Architecture DRY & Associés
01 41 40 80 80 www.spa.fr.net		01 41 40 80 80 www.spa.fr.net	

Source : SLG Paysage, 2017

# Projet de l'IUT à Neuville-sur-Oise

## Réhabilitation et extension de la pépinière d'entreprise actuelle pour répondre au regroupement des sites de l'IUT

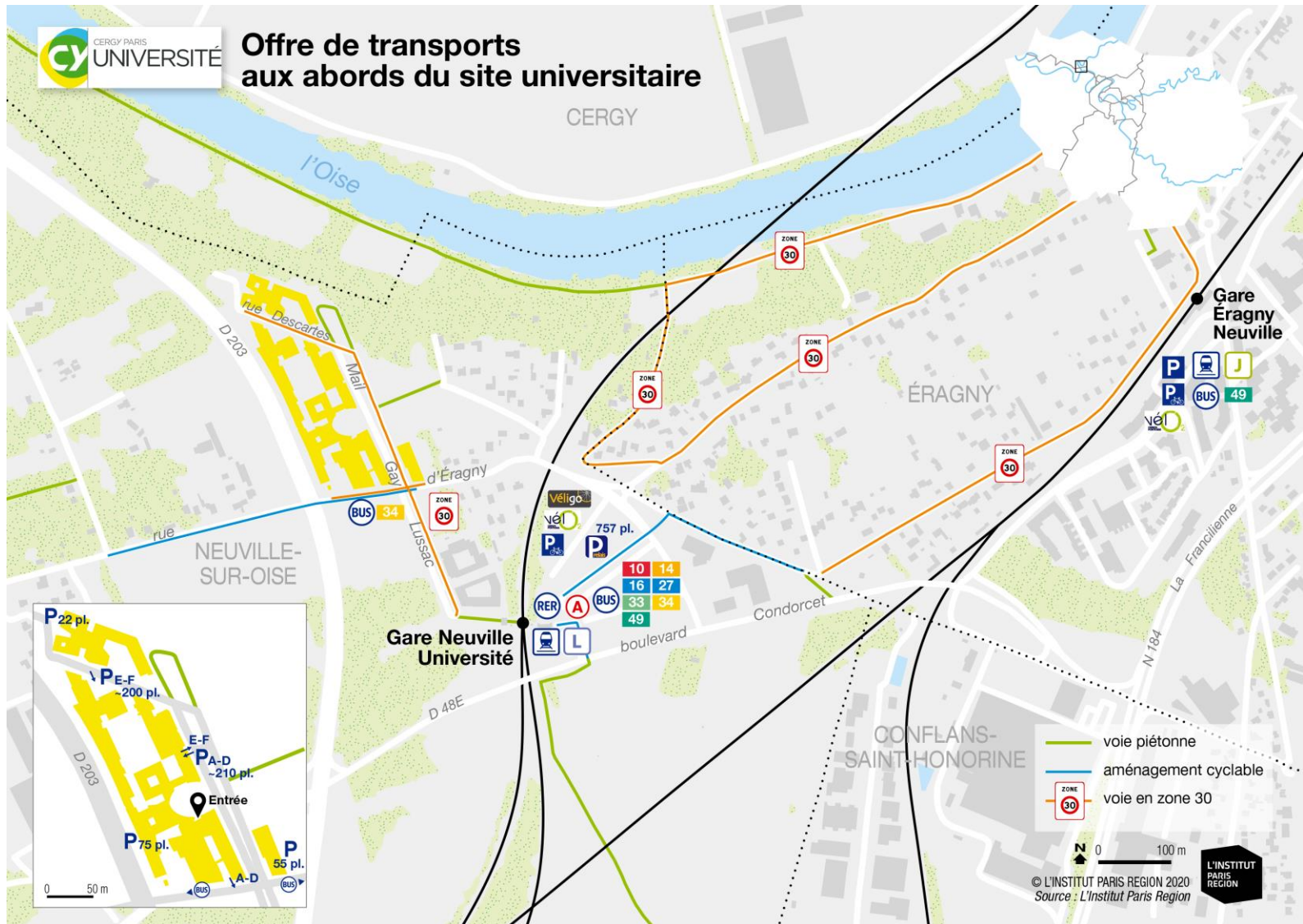
Ce projet comprend :

- des espaces communs (accueil, cafétéria, salles de travail et salles de réunion) ;
- des espaces dédiés à l'enseignement (2 amphithéâtres, 40 salles de cours et une plateforme logistique) ;
- des espaces pour l'encadrement administratif et pédagogique (bureaux et locaux supports pour la reprographie ou le stockage) ;
- et un Faclab.

La surface de construction est estimée à 6 200 m<sup>2</sup> SDP dont 3 700 m<sup>2</sup> SDP en extension. Le nombre de places de stationnement s'élève à 130 (90 en sous-sol et 40 en surface).



# La desserte multimodale actuelle du site



# 2. Les pratiques de mobilités

L'enquête auprès des usagers du site

# Les enquêtes mobilisées et leurs limites

**L'enquête sur les pratiques de mobilité des étudiants et du personnel fréquentant habituellement le site universitaire de Neuville-sur-Oise menée en juin 2020 par L'Institut Paris Region :**

- Une enquête spécifique qui répond aux besoins d'informations dans le cadre de cette étude. Même si son taux de réponse semble satisfaisant au regard des enquêtes généralement menées par l'université auprès des étudiants, la représentativité des répondants n'est peut-être pas garantie étant donné que L'Institut ne dispose pas de données exhaustives sur les étudiants et le personnel pour pouvoir confirmer la représentativité ou redresser l'échantillon. D'autre part, certaines questions n'ont pas été traitées compte tenu du faible nombre de réponses, notamment les questions qui concernent le stationnement vélo.
- Par ailleurs, en raison des mesures sanitaires liées à la gestion de la pandémie de la Covid-19, l'enquête s'est déroulée alors que les locaux universitaires étaient fermés aux étudiants et que la grande majorité du personnel travaillaient à distance. Le contexte exceptionnel de l'enquête peut éventuellement influencer les réponses des enquêtés.

***Les résultats ci-après sont issus de cette enquête sauf mention contraire***

# Le profil des usagers



## Une grande majorité d'étudiants :

- Parmi les 746 personnes qui ont répondu à l'enquête de L'Institut, 83 % sont des étudiants ;
- Pratiquement six usagers qui ont répondu à l'enquête sur dix (59%) sont des femmes.



## Une grande majorité d'utilisateurs des transports collectifs :

- Presque trois quarts des usagers (73%) ayant répondu à l'enquête utilisent régulièrement les transports en commun (train, bus) ;
- Environ un quart (24%) sont des automobilistes ;
- Seulement 2% utilisent d'autres modes (marche, vélo, deux-roues motorisé) pour leurs déplacements domicile-travail/études.

# Le profil des étudiants

## **Une majorité d'étudiantes :**

- 60 % des répondants à l'enquête sur les pratiques de mobilité sont des femmes ;
- 55 % des étudiants inscrits dans une université de grande couronne sont des femmes, selon l'enquête CVE 2016.

## **Un quart des étudiants de Neuville ayant répondu exerce une activité professionnelle**

## **Un cinquième des répondants suit une formation à l'IUT**

## **4 étudiants sur 10 ayant répondu sont en première année de formation (L1 ou DUT 1<sup>ère</sup> année) :**

- Si cette proportion est confirmée, 40 % des étudiants lors d'une rentrée universitaire à Neuville sont potentiellement des primo-visiteurs.

# Le profil du personnel

**Autant de personnel féminin que masculin parmi les répondants**  
(51 % contre 49 %)

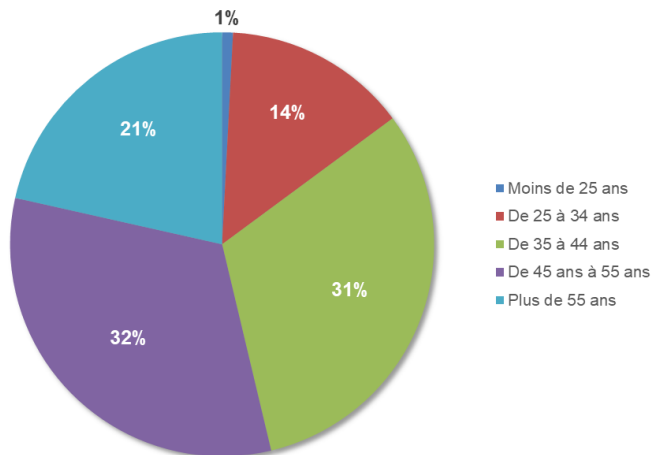
**Une pyramide des âges relativement équilibrée**

**Une composition des ménages nettement dominée par les familles**

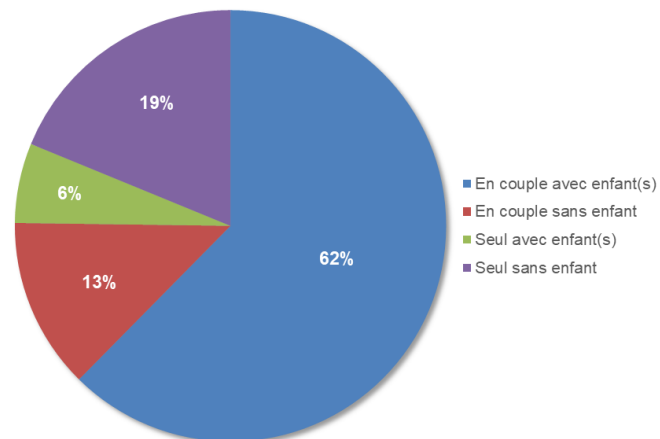


**Un quart des répondants travaille à l'IUT et 16 % à la MIR.**  
**29 % occupent une fonction administrative ou technique (Biatos)**

Quelle est votre tranche d'âge ?



Quelle est votre situation familiale ?

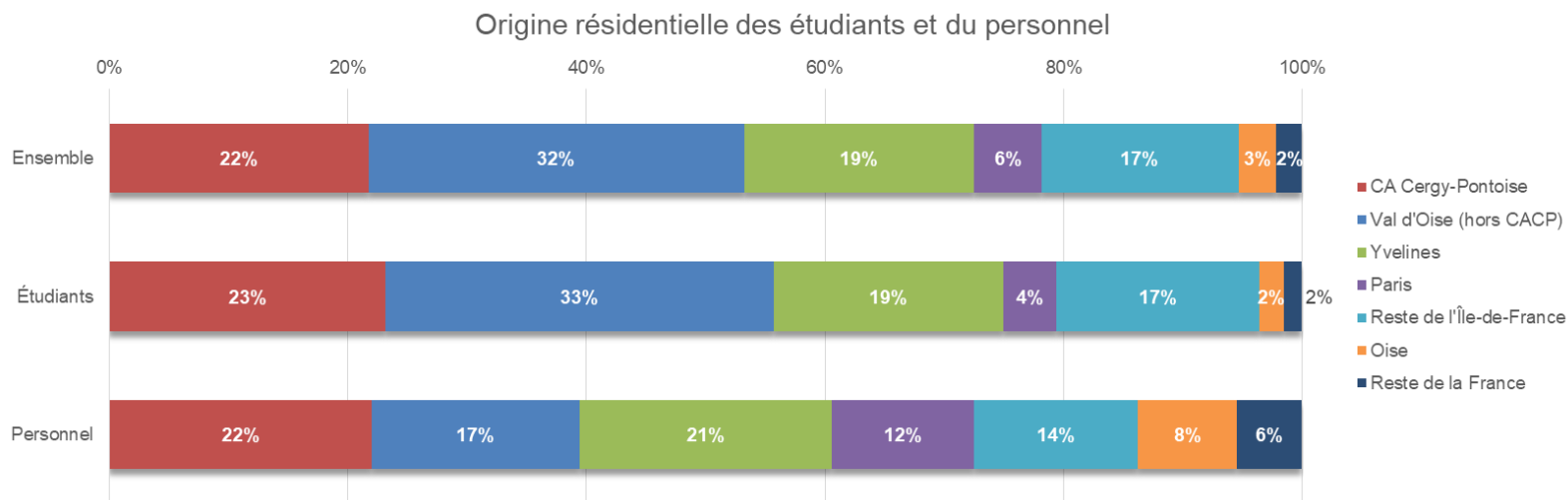




# Le profil des étudiants et du personnel

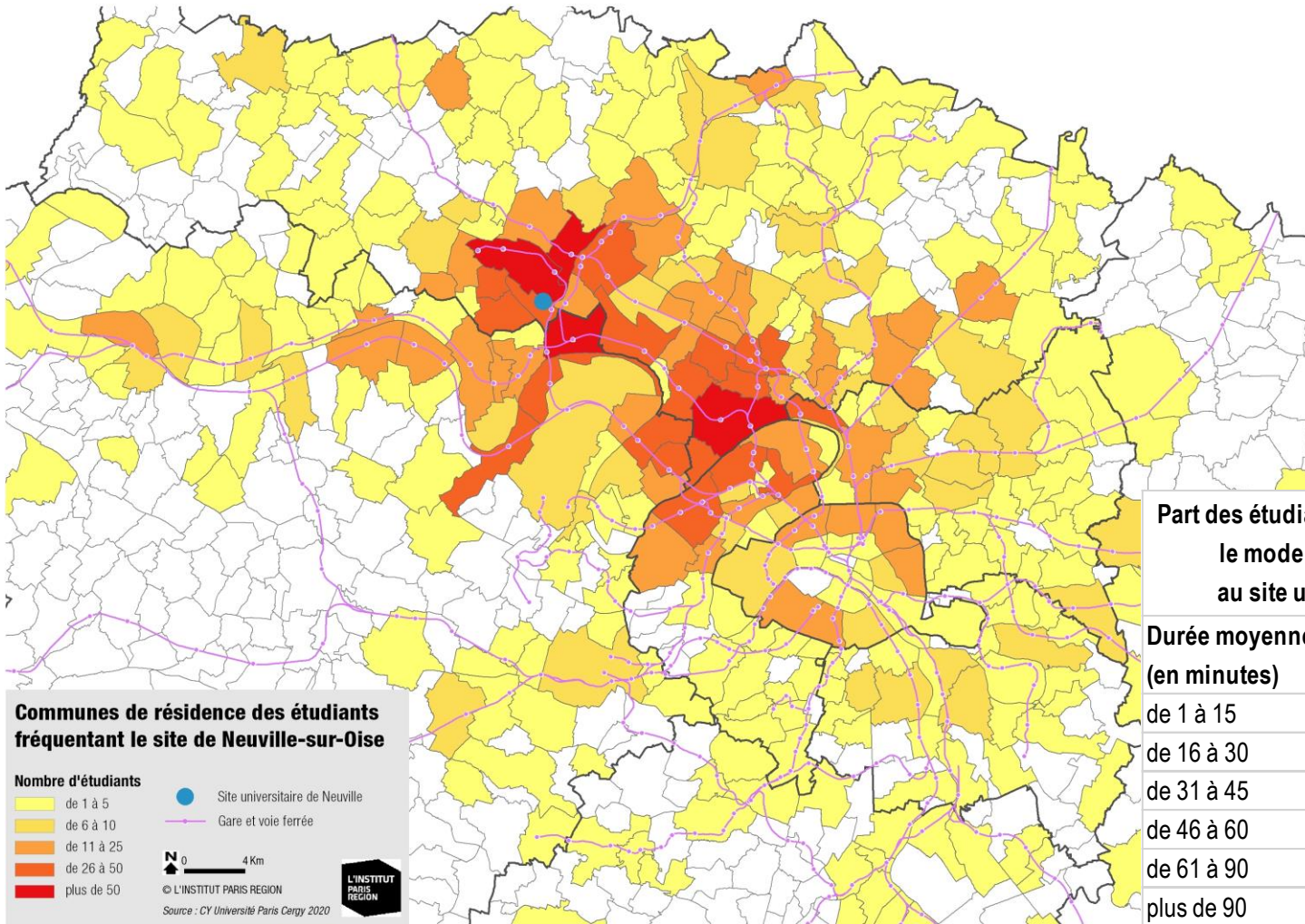
## Le bassin résidentiel des étudiants moins étendu que celui du personnel :

- Plus de la moitié des étudiants habite le Val d'Oise (39 % pour le personnel) ;
- Plus d'un usager sur 5 réside dans une commune de l'agglomération de Cergy-Pontoise et 20 % dans une commune des Yvelines ;
- Une part non négligeable de personnels domiciliés à Paris ou dans l'Oise.



# La géographie résidentielle des étudiants

Lieux de résidence déclarés par les étudiants de Neuville :



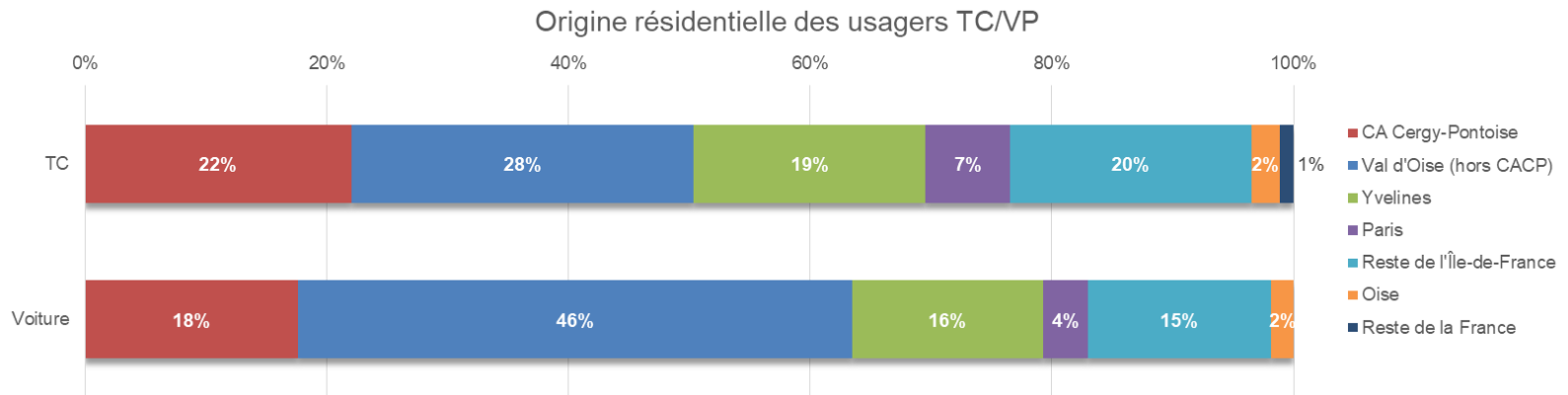
**Part des étudiants selon le temps moyen et le mode d'accès pour se rendre au site universitaire de Neuville**

Durée moyenne (en minutes)	en TC	en VP
de 1 à 15	2%	8%
de 16 à 30	17%	28%
de 31 à 45	16%	30%
de 46 à 60	19%	16%
de 61 à 90	41%	13%
plus de 90	5%	5%

# Le profil des usagers TC et VP

## Le bassin résidentiel des usagers TC plus diffus que celui des usagers VP :

- Plus de six usagers VP sur dix (64 %) habitent dans le Val d'Oise (50 % pour ceux utilisant les TC) ;
- Usagers TC originaires des Yvelines et de l'agglomération de Cergy-Pontoise plus nombreux que les usagers VP ;
- Une part non négligeable d'usagers (TC et VP) domiciliés dans les autres départements franciliens.

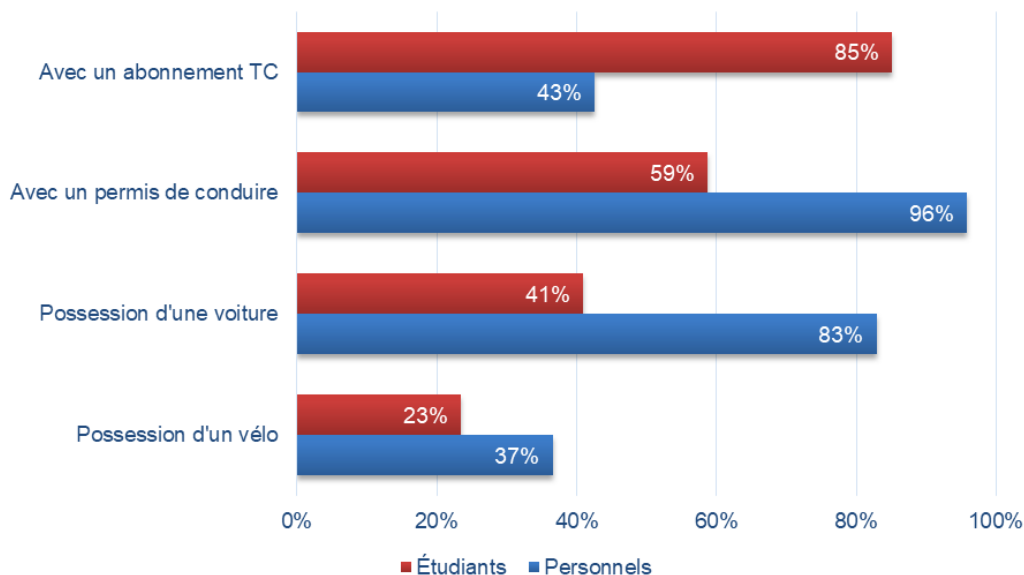


# Le profil des étudiants et du personnel

## Des niveaux d'équipement et d'abonnement de transport fortement contrastés entre les étudiants et le personnel :

- Compte tenu des différences d'âge et de revenus, il est fort logique de constater des différences de taux de motorisation et d'usages réguliers des transports collectifs ;
- Ces résultats présagent déjà des profils de mobilité dissimilaires avec une pratique de la voiture prononcée parmi le personnel d'une part et une dépendance aux transports collectifs pour les étudiants d'autre part.

### Équipement des étudiants et du personnel



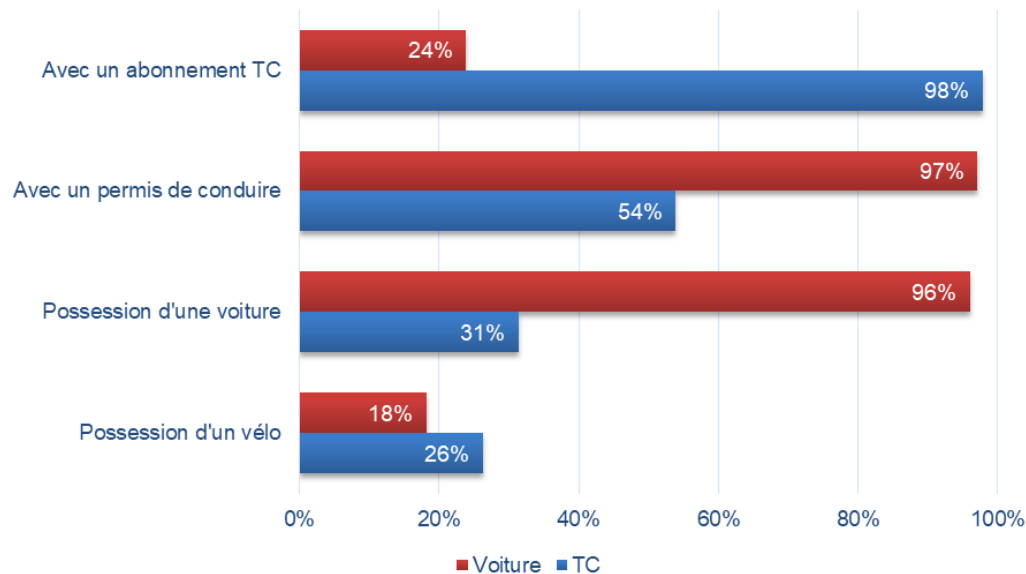
# Le profil des usagers TC et VP

**Des niveaux d'équipement et d'abonnement de transport fortement contrastés entre les usagers TC et VP :**

- Pratiquement un quart des usagers VP ont un abonnement TC alors que la quasi-totalité a un permis de conduire ;
- Les usagers TC sont presque la moitié à avoir un permis de conduire et un peu moins d'un tiers à posséder une voiture ;
- Plus d'un quart de l'ensemble des usagers a un vélo : potentiel de report modal ?



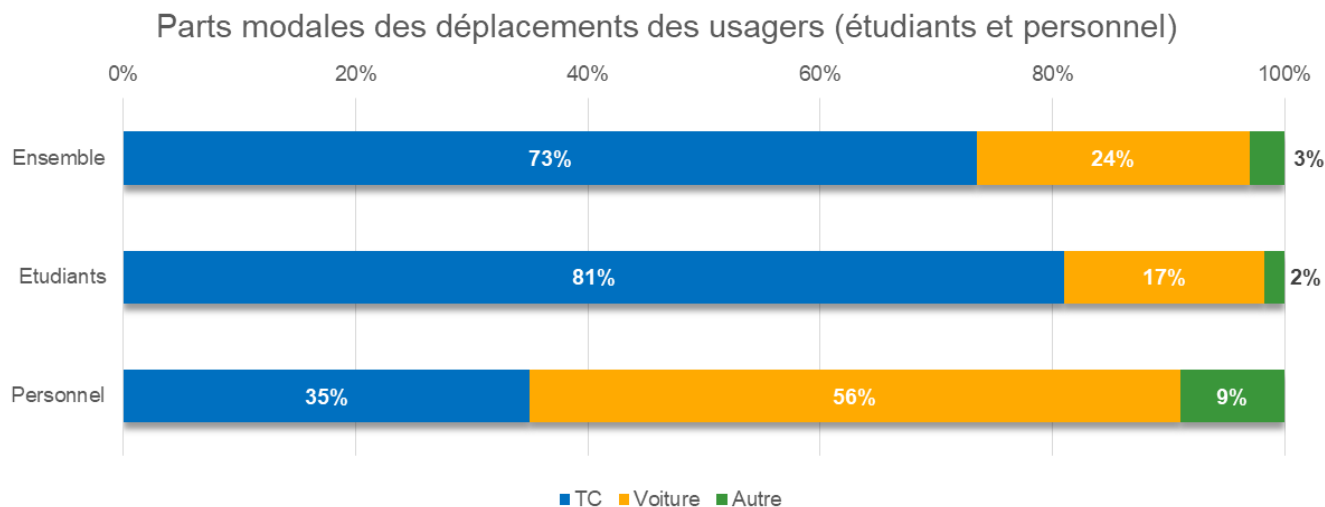
**Équipement des usagers TC et VP**



# Les modes de transport utilisés

## Des parts modales fortement contrastées :

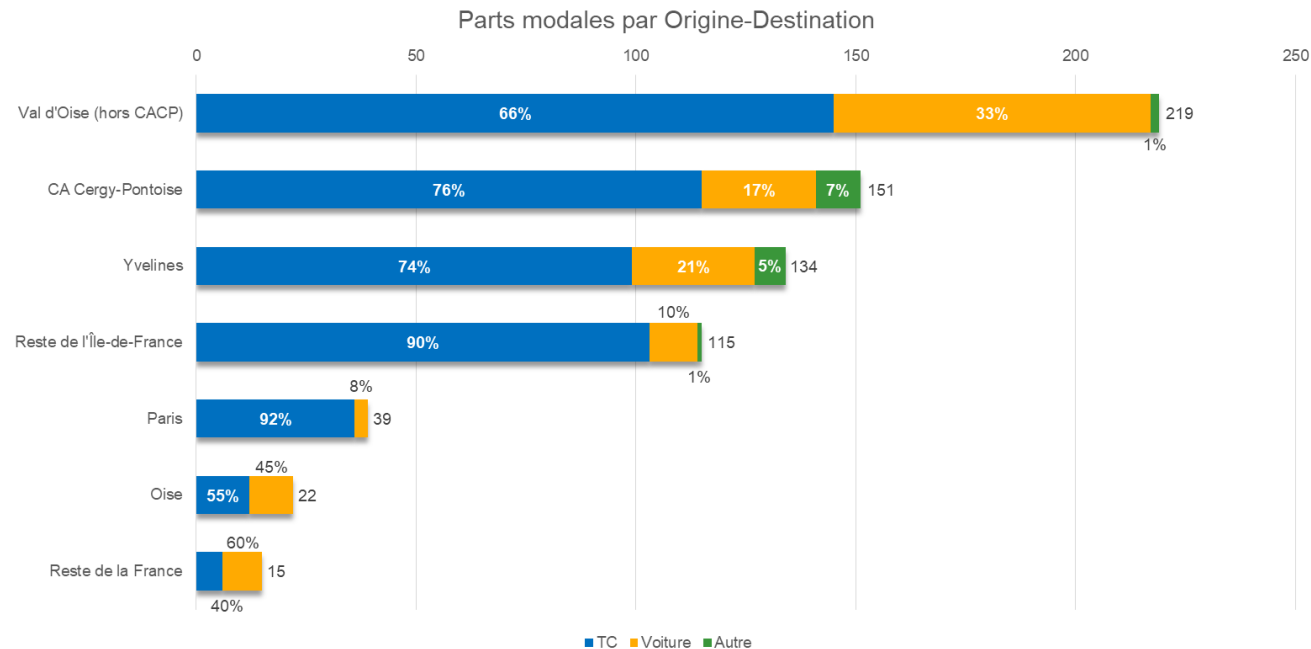
- 73 % de l'ensemble des usagers utilisent les transports collectifs (TC), 24 % la voiture et seulement 3 % pour les autres modes (marche, vélo, deux-roues motorisé) ;
- 81 % des étudiants ont recours aux TC pour se rendre sur le site de Neuville contre 35 % pour le personnel ;
- 56 % du personnel viennent en voiture à l'université contre 17 % pour les étudiants. À noter que 6 % du personnel utilisent leur vélo entre leur domicile et l'université contre 0,5 % pour les étudiants alors que 26 % d'entre eux dispose d'un vélo.



# Les modes de transport utilisés

## Des Origines-Destinations où l'utilisation des TC est prédominante :

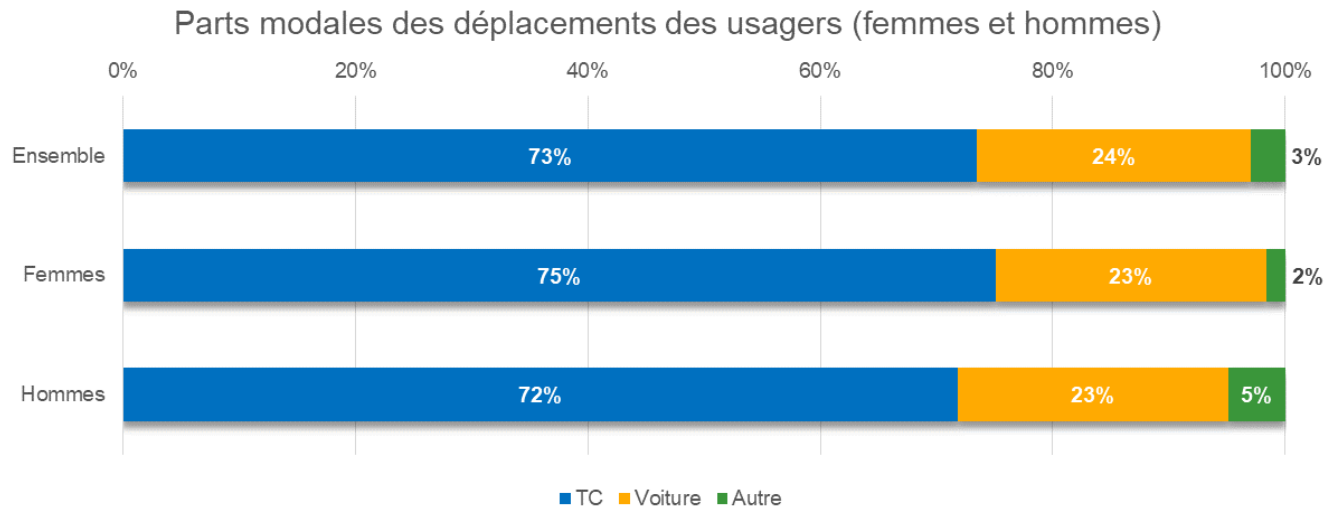
- Les TC représentent au moins les deux tiers des déplacements domicile-travail/études dans l'environnement proche du site (Val d'Oise, Yvelines) ;
- La part modale des TC est égale ou supérieur à 90 % pour le reste de l'Île-de-France, en raison d'une plus grande distance à parcourir ;
- Les territoires non Franciliens enregistrent les plus fortes parts modales de la voiture.



# Les modes de transport utilisés

## Pratiques modales semblables entre femmes et hommes :

- Une légère différence de parts modales en raison une pratique des deux-roues (vélo, motos, scooter) plus développée pour les hommes au dépend des transports collectifs (TC).



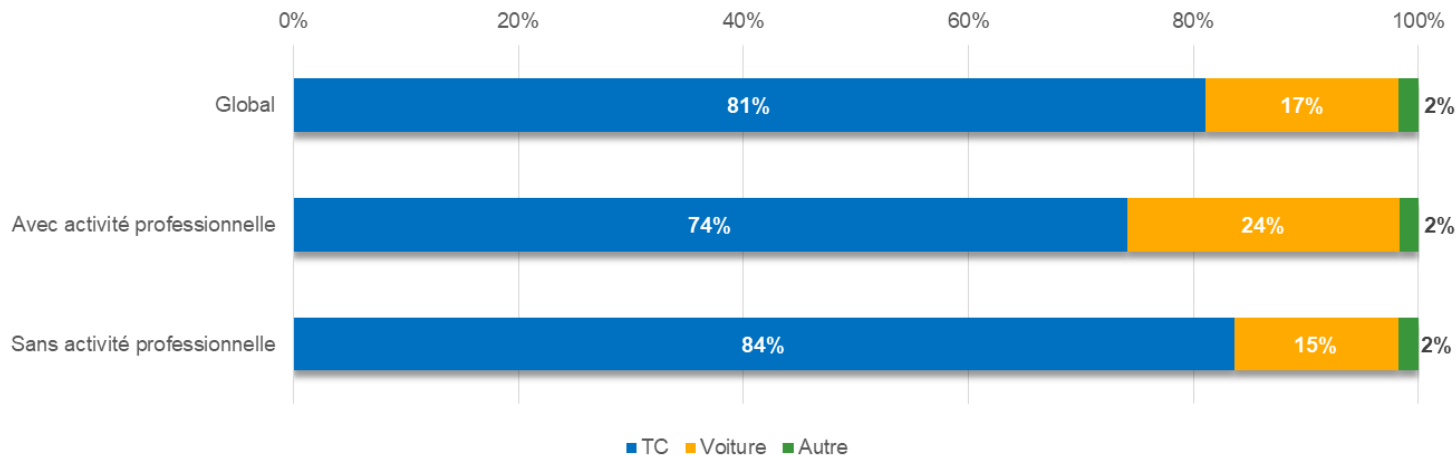


# Les modes de transport utilisés

## Pratiques modales des étudiants légèrement variables selon si une activité professionnelle est effectuée en parallèle des études :

- Plus de huit étudiants sur dix (81 %) utilisent les transports collectifs pour se rendre à leur lieu d'enseignement ;
- Les étudiants exerçant une activité professionnelle (environ un quart de l'ensemble des étudiants) utilisent davantage la voiture pour se rendre sur le site de Neuville que ceux qui n'exercent pas d'activité professionnelle. Est-ce lié à leurs besoins de chaîne de déplacements, à la faible accessibilité en TC des lieux d'activité ou à une offre TC peu adaptée aux horaires de leur activité ?

Parts modales des déplacements des étudiants (selon si activité professionnelle)



# Les modes de transport utilisés

## Un usage des TC largement supérieur à la moyenne régionale aussi bien pour les étudiants que pour le personnel :

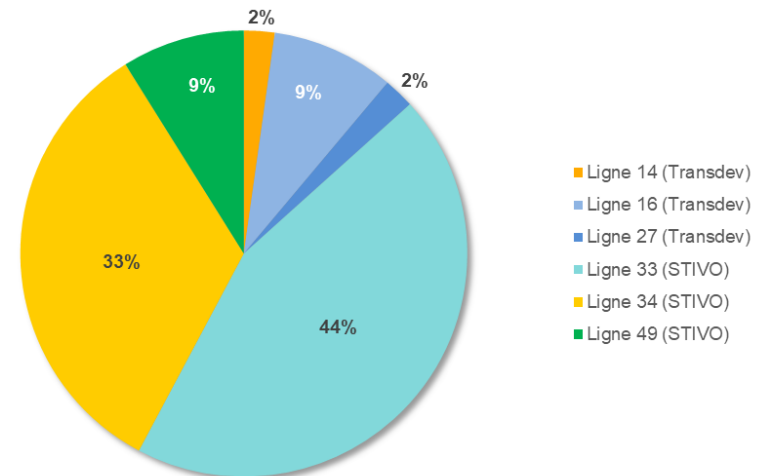
- D'après les résultats de 2010 de l'enquête régionale de mobilité (l'EGT) pilotée par Île-de-France Mobilités, 58 % des étudiants utilisent les TC pour se rendre à leur lieu d'études de grande couronne (contre 81 % pour Neuville) et 15 % des actifs qui travaillent en grande couronne les utilisent aussi (contre 35 % pour Neuville). Ce choix modal en faveur des TC est dû en grande partie à la présence d'une gare à proximité relativement bien desservie.

## Une utilisation des bus non négligeable :



- Aux 7 % des étudiants qui réalisent les trajets entièrement en bus, il faut ajouter les nombreux étudiants qui se rabattent en bus ou en car sur une gare, et en particulier la gare de Cergy-Préfecture (pôle d'échanges majeur de l'agglomération), pour prendre un train à destination de la gare de Neuville-Université.

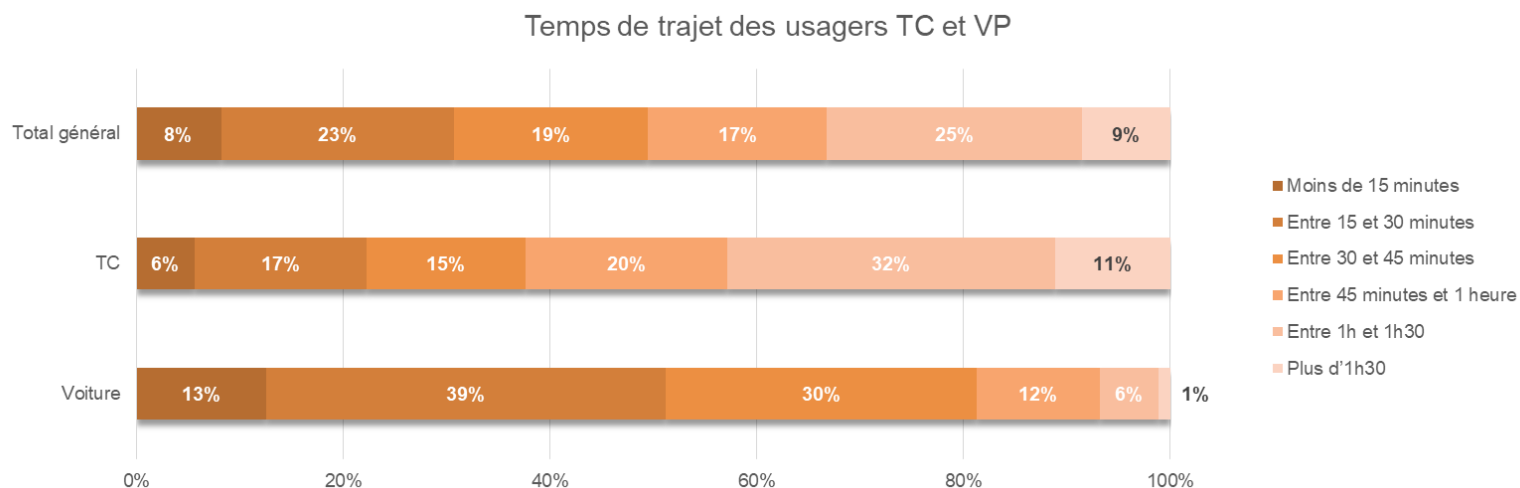
Quelle ligne de bus utilisez-vous pour accéder au site universitaire de Neuville-sur-Oise ?



# La durée du trajet depuis le domicile

## Des temps de transport contrastés entre usagers TC/VP :

- Globalement, la moitié des déplacements effectués chez les sondés dure moins de 45 minutes. L'autre moitié de ces déplacements font plus de 45 minutes ;
- Un peu moins des deux tiers des usagers des TC effectuent un trajet d'au moins 45 minutes. La durée moyenne des déplacements en TC en Île-de-France est de 46 minutes pour le motif enseignement supérieur et 50 minutes pour le motif travail habituel, selon l'enquête globale transport (EGT) de 2010 ;
- Plus de huit usagers VP sur dix ont un trajet de moins de 45 minutes.

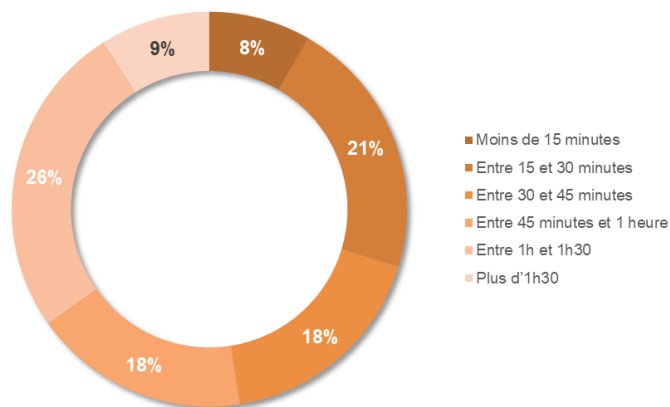


# La durée du trajet depuis le domicile

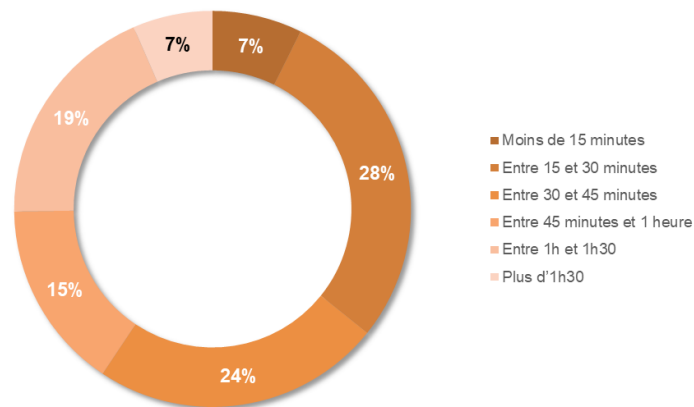
## Des temps de transport souvent importants :

- Un tiers des étudiants de Neuville consacre au moins une heure pour se rendre à l'université, soit deux heures de transport par jour d'enseignement ;
- Un quart du personnel met au moins une heure pour réaliser son trajet entre son domicile et l'université à Neuville.

Quelle est la durée moyenne de votre trajet habituel entre votre domicile et votre lieu d'enseignement ?



Quelle est la durée moyenne de votre trajet habituel entre votre domicile et votre lieu de travail ?

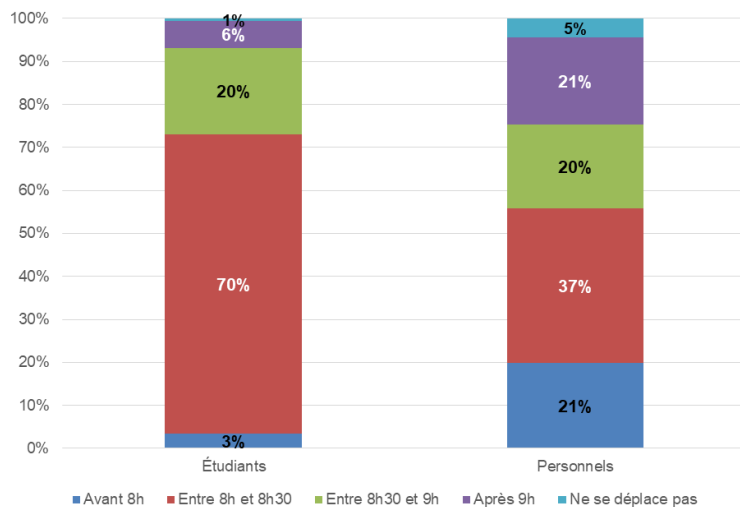


# Les horaires d'arrivée et de départ

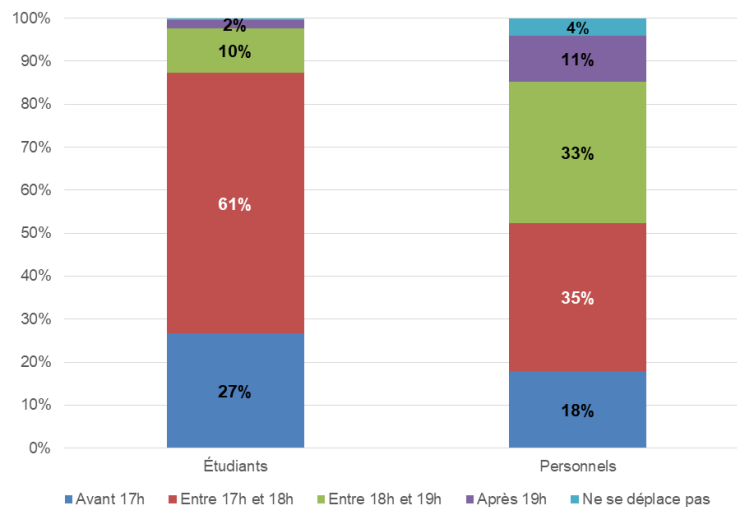
## Des pointes horaires fortement marquées pour les étudiants :

- En moyenne, 70 % des étudiants arrivent à l'université entre 8h et 8h30 et 61 % partent entre 17h et 18h. Au regard des temps de transport conséquent pour un tiers des étudiants, nombre d'entre eux doivent se réveiller souvent entre 6h et 6h30.
- En moyenne, les horaires d'arrivée et de départ du personnel sont nettement plus étalés, compte tenu des fonctions occupées. À noter qu'un cinquième du personnel arrive avant 8h. Soulignons également l'impact du temps partiel le mercredi (11 % du personnel ne se déplace pas) et 12 % partent avant 16h le vendredi.

Heure moyenne d'arrivée à l'université de Neuville



Heure moyenne de départ de l'université de Neuville

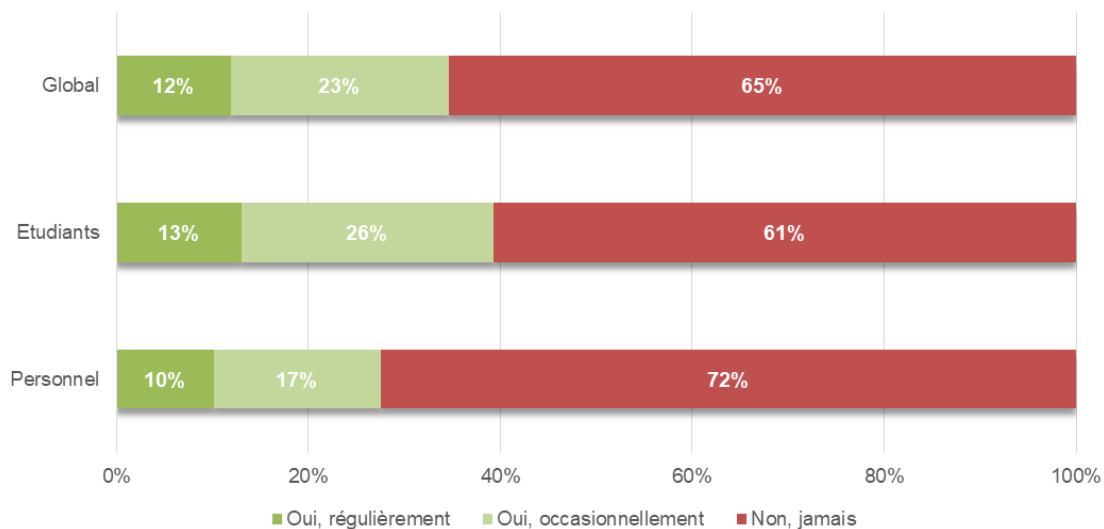


# La pratique du covoiturage

## Le covoiturage davantage pratiqué par les étudiants :

- Parmi les usagers de la voiture, 39 % des étudiants déclarent pratiquer le covoiturage régulièrement ou occasionnellement contre 27 % du personnel. Cet écart s'explique surtout par la difficile conjonction des horaires de travail notamment pour les enseignants-chercheurs.
- À la question « seriez-vous prêts à faire du covoiturage », 42 % des étudiants et 24 % des personnels sont potentiellement intéressés à pratiquer le covoiturage mais à certaines conditions (une facilité de stationnement offerte ou dans un contexte exceptionnel de grande perturbation des transports).

Pratiquez-vous le covoiturage lors de votre trajet quotidien ?



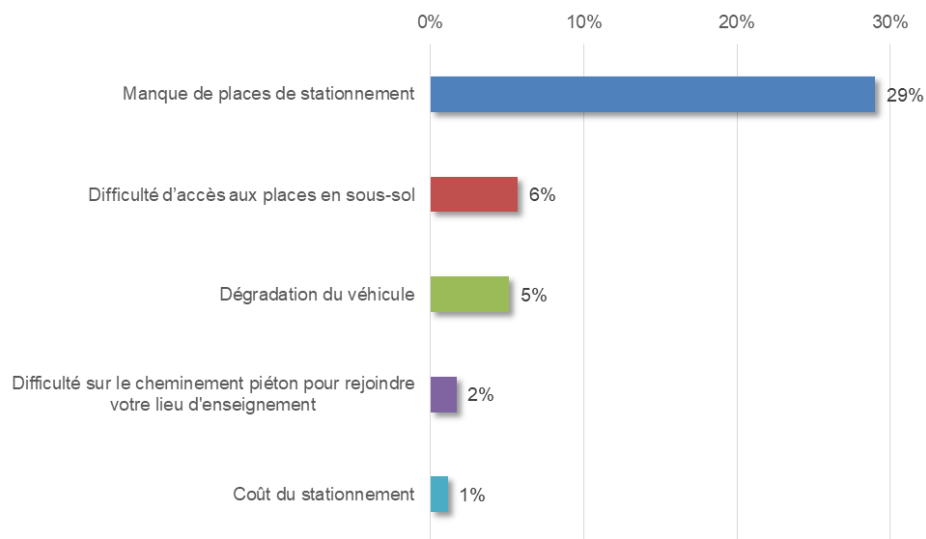
# Le stationnement des automobilistes

## Des usages et des ressentis similaires :



- Plus de neuf usagers sur dix garent leurs voitures dans les parkings de l'université (99 % pour le personnel, 87 % pour les étudiants) ;
- 28 % du personnel et 30 % des étudiants déclarent avoir des difficultés pour stationner leur véhicule. La principale difficulté étant le manque de places. Les étudiants expriment d'autres difficultés (25 % des dégradations de véhicule et 22 % un accès difficile au sous-sol) ;
- La différence notable est le paiement de l'abonnement annuel du parking pour 82 % des étudiants (contre 2 % pour le personnel).

Quels sont vos difficultés pour stationner votre véhicule ?



Source : L'Institut - enquête 2020

# La mobilité inter-sites

## **Des déplacements plus fréquents pour le personnel :**

- Un tiers du personnel déclarent effectuer régulièrement un déplacement entre le site universitaire de Neuville et un autre site universitaire, essentiellement situé à Cergy ou à Pontoise. Seulement 10 % des étudiants du site de Neuville réalisent régulièrement ce type de déplacement.

## **Des pratiques modales diamétralement inversées :**

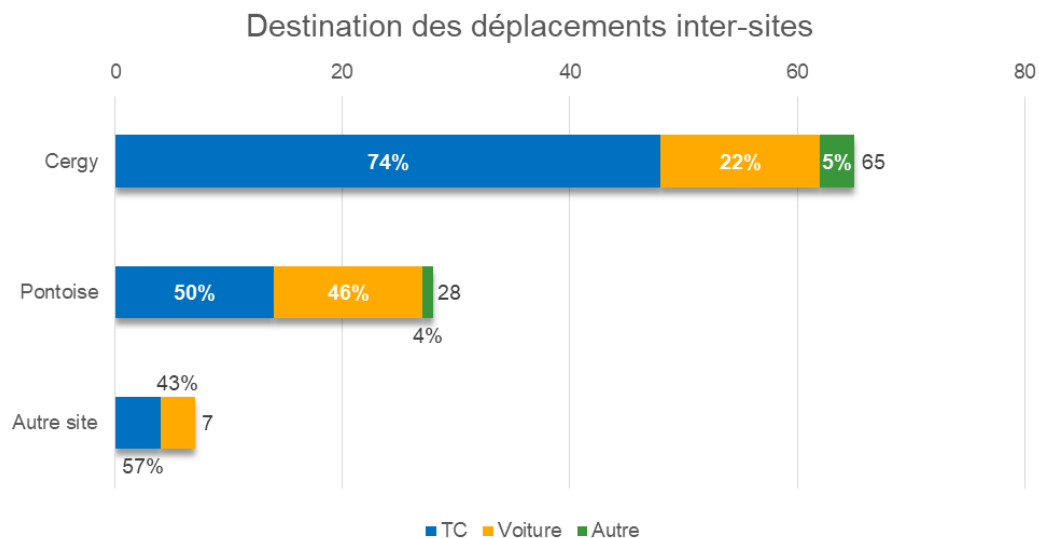
- 12 % des usagers TC se déplacent vers un autre site universitaire au cours d'une journée, contre 17 % pour les usagers VP ;
- 68 % du personnel utilisent la voiture pour effectuer leur trajet inter-sites contre 15 % pour les étudiants ;
- 28 % du personnel réalisent leur déplacement inter-sites en TC contre 85 % pour les étudiants ;
- Ainsi, par comparaison aux parts modales pour les déplacements domicile – Neuville, il est fort probable que le personnel devant réaliser des déplacements inter-sites au cours de sa journée de travail est incité à utiliser une voiture au regard des facilités d'usage (confort, rapidité de déplacement aux heures creuses de la journée), de la disponibilité d'une place de stationnement pour les professionnels et de l'éventuelle mise à disposition d'un véhicule de service de l'université.



# La mobilité inter-sites

## Des déplacements inter-sites surtout à destination de Cergy et de Pontoise :

- Cergy est la commune principale de destination pour les deux-tiers des usagers déclarant réaliser des déplacements inter-sites. Ces usagers utilisent largement les TC (près des trois-quarts d'entre eux)
- Pontoise est la seconde destination mais près de la moitié des usagers emprunte une voiture pour se rendre sur le site de Pontoise. La desserte en TC du site moins directe depuis Neuville peut être un facteur explicatif, les enseignements à Pontoise pour les étudiants de Neuville sont aussi moins nombreux.

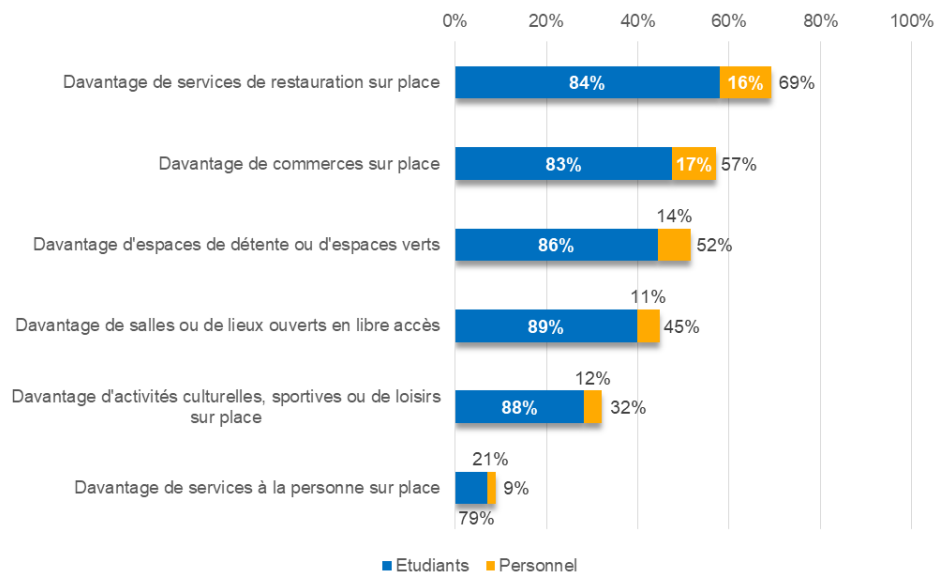


# La mobilité lors de la pause déjeuner

## Des comportements de mobilité similaires :

- 73 % des étudiants et 67 % du personnel déjeunent sur place (sur le site universitaire de Neuville), généralement en raison du manque de temps entre deux séances d'enseignement ;
- 19 % des étudiants et 22 % du personnel se rendent à Cergy lors de la pause méridienne. À signaler que certains étudiants indiquent qu'ils réalisent un déplacement inter-sites lors de la pause déjeuner et mangent pendant ce déplacement ;
- La seule différence significative est à nouveau les pratiques modales opposées.

Améliorations proposées pour limiter les déplacements le midi



- Parmi les améliorations souhaitées pour limiter les déplacements pendant la pause déjeuner, les propositions qui reçoivent le plus d'adhésions des sondés (plus de la moitié des répondants) concernent la restauration, les commerces et les espaces de détente.



# Les difficultés rencontrées lors de leur trajet

Une expression des difficultés influencée par les pratiques modales des usagers et le stress ressenti lors de perturbations :

L'expression synthétique des étudiants



L'expression synthétique du personnel



- 41 % du personnel ont fait part des difficultés éprouvées en raison des embouteillages et 40 % des étudiants ont exprimé subir les retards des trains qui engendrent généralement des retards en cours. À noter que 8 % du personnel ont signalé le manque de pistes cyclables.

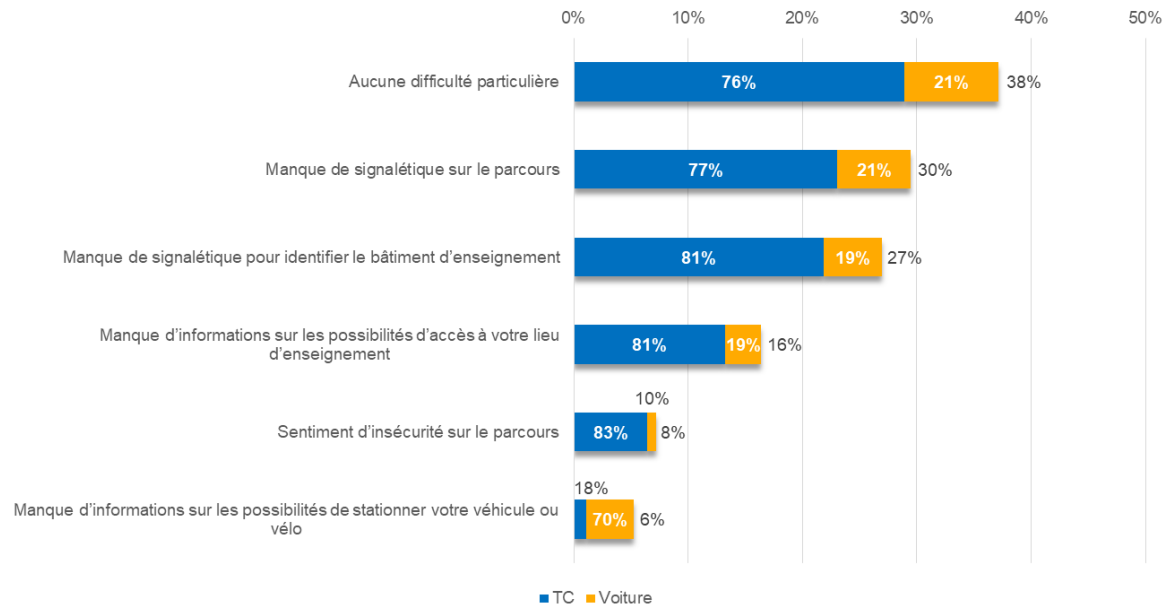
# Difficultés rencontrées lors du premier trajet

## La signalétique directionnelle et de repérage fait défaut.

Les principales difficultés exprimées par usagers TC ou VP :

- Le manque de signalétique sur le parcours évoqué par 31 % des usagers TC et 27 % des usagers VP (38 % chez l'ensemble des répondants) ;
- L'absence d'identification du bâtiment de destination exprimée par 30 % des usagers TC et 22 % des usagers VP (30 % chez l'ensemble des sondés) ;
- Les plus grandes difficultés davantage exprimées par les usagers TC alors que la difficulté du stationnement ressort chez les automobilistes.

Principales difficultés rencontrées lors de la première visite sur le site de Neuville



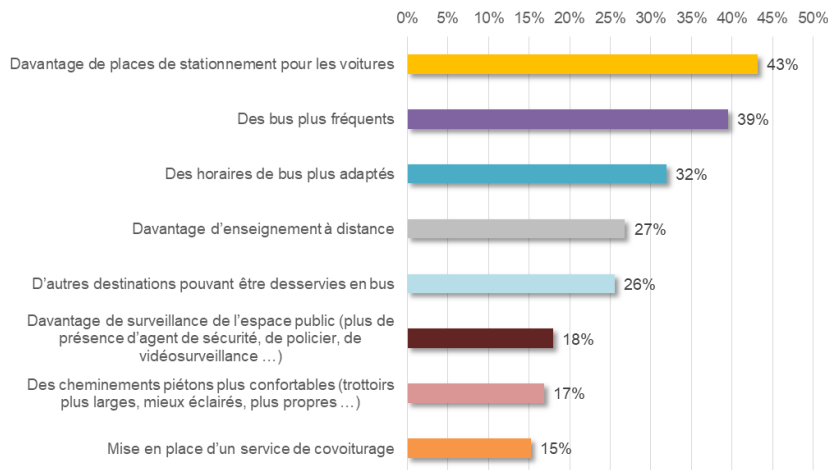
# Les améliorations souhaitées

## Davantage de stationnement, une forte demande exprimée à la fois par le personnel et les étudiants :

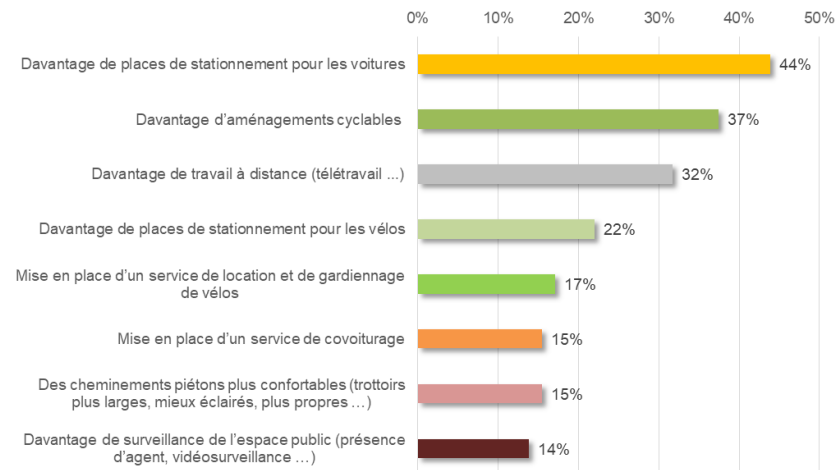
- Le souhait de places de stationnement supplémentaires est exprimé par plus de 40 % du personnel et des étudiants : il résulte peut-être d'une pression plus forte sur l'offre de stationnement depuis l'arrivée sur le site de Neuville à la rentrée 2019 d'environ 1 000 étudiants du département biologie de l'IST. Le temps consacré à la recherche de place a certainement augmenté développant l'impression d'un manque de place.



Les principales actions pouvant améliorer les conditions de déplacements des étudiants



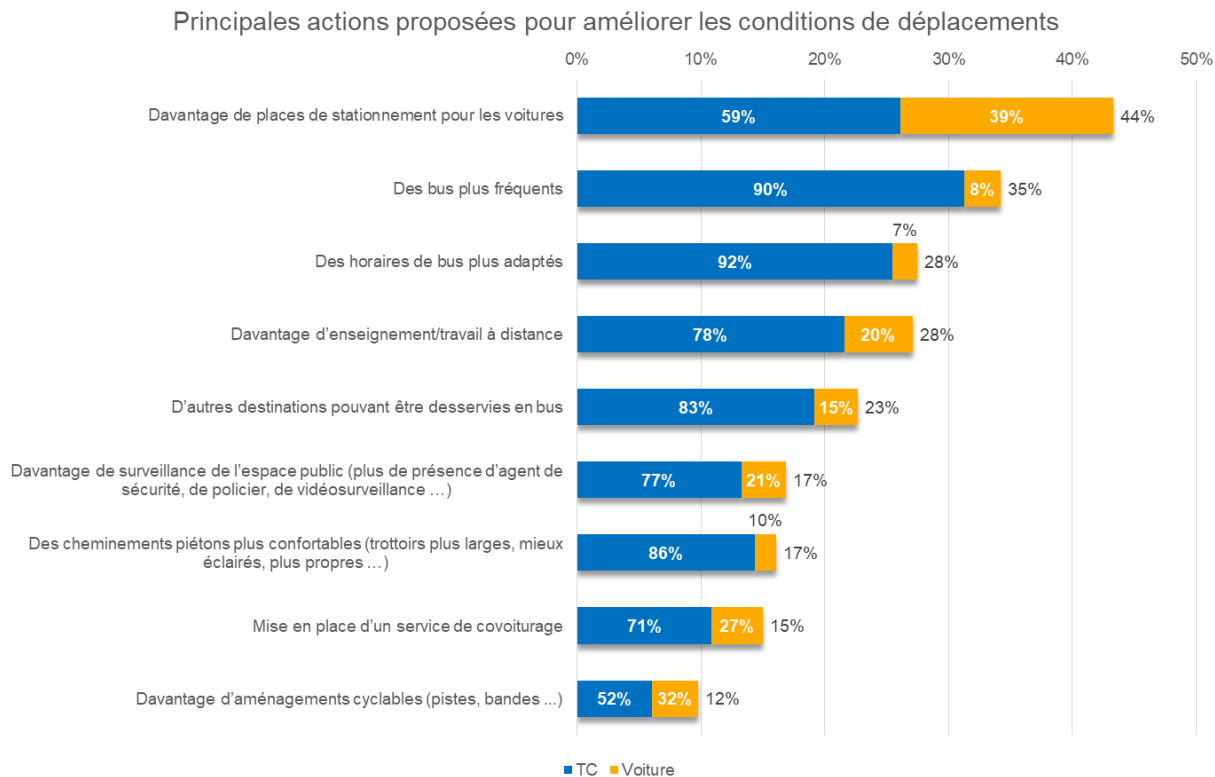
Les principales actions pouvant améliorer les conditions de déplacements du personnel



# Les améliorations souhaitées

## Des demandes très marquées par les pratiques modales :

- Le souhait de places de stationnement supplémentaires exprimé par plus de 44 % des usagers (jusqu'à 73% pour les usagers VP) ;
- Les usagers TC souhaitent à l'inverse davantage d'améliorations en direction des transports et des modes actifs (fréquence et horaires des bus, confort des cheminements piétons...).



# Les améliorations souhaitées

**Après le stationnement, l'amélioration prioritaire est différente selon la catégorie d'usagers :**

- Les étudiants donnent la priorité à un ensemble d'améliorations portant sur l'offre bus alors que le personnel met l'accent sur une famille d'actions concernant le développement de la pratique cyclable.

**La pérennisation de l'enseignement et du travail à distance semble être une forte demande dans un contexte toutefois exceptionnel :**

- L'expérience du confinement provoqué par la pandémie du Covid-19 a fait la preuve à de nombreux étudiants et personnel de l'intérêt du téléenseignement et du télétravail. Cela a permis d'éviter des déplacements qui peuvent être longs, inconfortables, fatigants et stressants, comme en témoignent les difficultés de transport soulignées par cette enquête. Cette volonté de poursuivre cette organisation de l'activité a été exprimée par 32 % du personnel et par 27 % des étudiants.

**La qualité de l'espace public et un service de covoiturage sont également souhaités par les usagers du site de Neuville :**

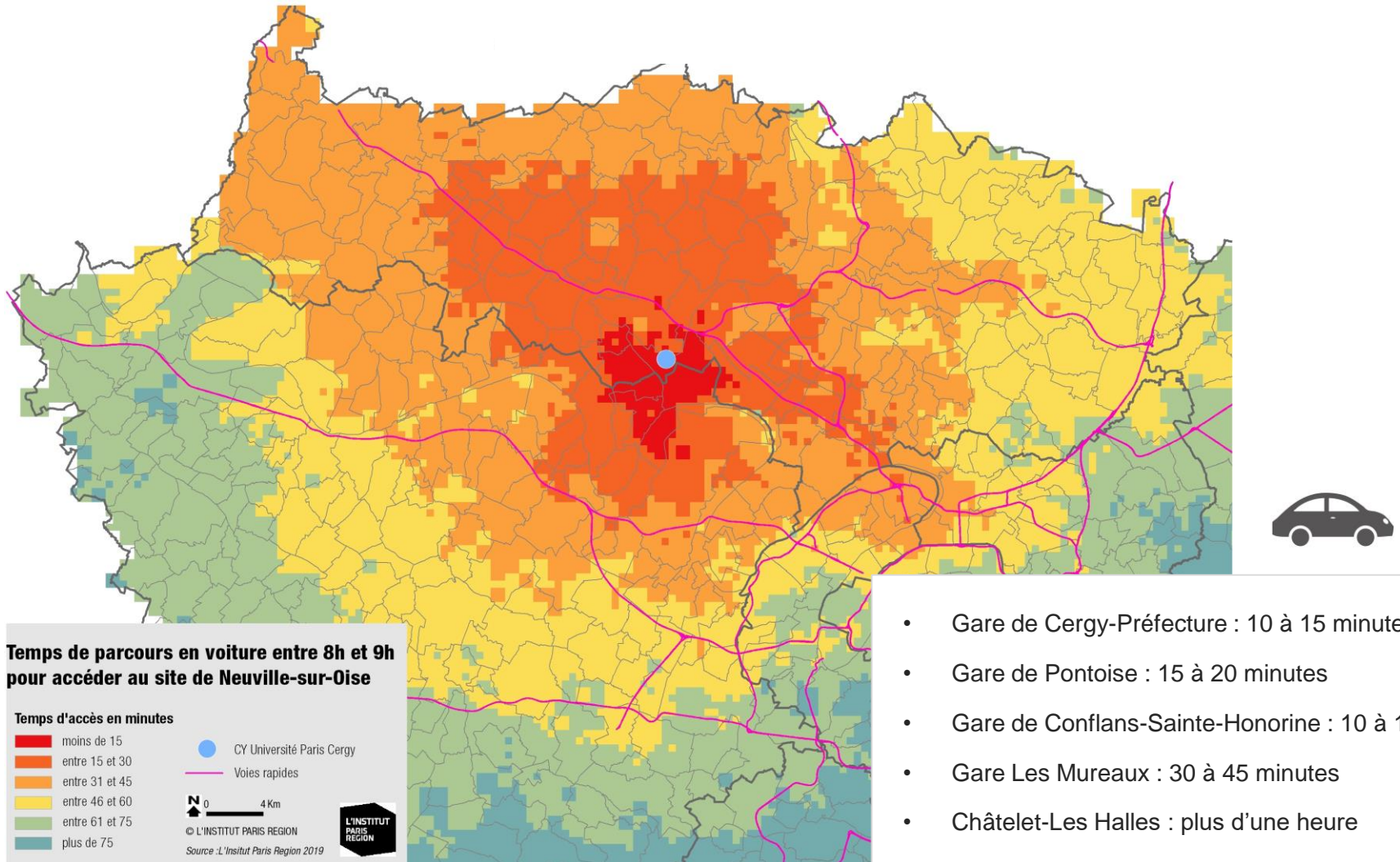
- Dans une moindre mesure (plus de 15 % des usagers), le confort et la sécurité de l'espace public ainsi que la mise en place d'un service de covoiturage reçoivent l'assentiment du personnel et des étudiants.

# 3. L'accès en voiture et le stationnement



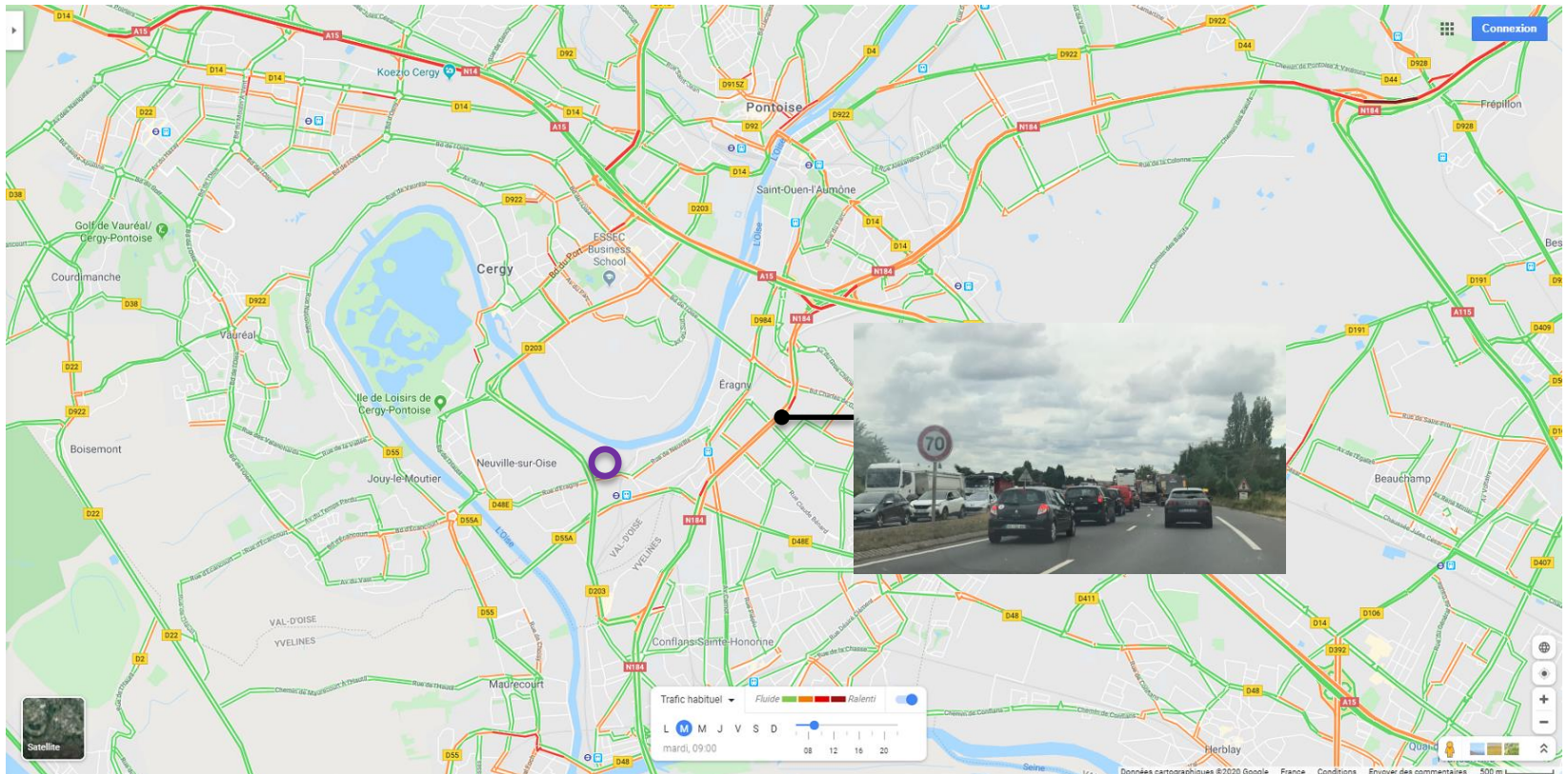
# L'accessibilité en voiture

L'ensemble du quadrant régional Nord-Ouest peut y accéder en moins de 45 minutes



# Trafic routier à l'heure de pointe du matin

- Congestion sur l'A15 au niveau de la traversée de Cergy dans le sens Province -> Paris
- Trafic important sur la RN184 à Éragny dans les deux sens (voir photo)
- **Trafic à proximité du site universitaire relativement fluide** mais pouvant se densifier au niveau des carrefours (remontée de file en raison des feux tricolores).



Source : Google Maps – Trafic habituel du mardi à 9h

Légende : Trafic fluide, Trafic dense mais fluide, Trafic très dense, Trafic ralenti

# Accès routier : Signalisation directionnelle

## La réglementation de la signalisation directionnelle des grands pôles ou équipements :

Pour garantir l'efficacité de la signalisation routière, les principes fondamentaux suivants doivent être mis en œuvre :

- concentration des informations ;
- perception et lisibilité des messages ;
- continuité dans le guidage.

Cette approche technique est déclinée dans un schéma directeur de jalonnement selon les différents niveaux des pôles et équipements à signaler :

- National pour les liaisons et pôles d'échelle nationale avec les panneaux bleus et verts ;
- Départemental avec les panneaux blancs et une écriture en lettres droites ;
- Local avec les panneaux blancs et une écriture italique.

Un ensemble de panneaux en position dans un carrefour doit faire figurer au maximum 4 mentions sur fond blanc.

Le CD 95 et le CACP disposent d'un schéma directeur de signalisation et ont choisi de mentionner l'université de Cergy-Pontoise sur les panneaux de signalisation directionnelle.

# Accès routier : Signalisation directionnelle

## L'application des principes de signalisation directionnelle au niveau du site universitaire de Neuville-sur-Oise :

- L'indication « Neuville-sur-Oise – Université » du CD 95 est présente sur la D 203 par contre elle est manquante depuis la N 184 et sur la D 48<sup>E</sup>. En revanche, la pépinière du Département Neuvitec 95 (ou Neuvitech 95) et la gare Neuville-Université sont mentionnées sur la D48<sup>E</sup>.
- Aucune signalisation indiquant le site universitaire n'est visible au niveau du carrefour Norton (N184-D48<sup>E</sup>) ou depuis le centre de Cergy.



# Accès routier : Signalisation directionnelle

État de la signalisation directionnelle à destination du site de Neuville :



NB : Au carrefour RD203 / Rue d'Éragny, un panneau de signalisation directionnelle est à déplacer au côté Nord au lieu du côté Sud afin de le rendre plus visible en provenance du Sud (de Conflans-Sainte-Honorine). À noter que ce panneau « recto-verso » indique aussi le site aux usagers de la RD203 en provenance du Nord (de Cergy).

# Accès routier : Atouts et difficultés

## Atouts :

- Site desservi directement par la RD203 qui permet de relier l'A15 à la RN184, de rejoindre Cergy rapidement (moins de 10min avec une circulation fluide).

## Difficultés constatées :

- Circulation difficile, notamment le matin sur l'A15 et la RN184 ;
- Signalisation routière directionnelle parfois manquante et avec des mentions de l'université non homogènes ;
- Carrefours avec la RD203 accidentogènes, même si la situation s'est améliorée après l'installation des radars de feu ;
- Limitation de vitesse autorisée trop fluctuante et excessive sur une section de 1,5 km de la RD 203 (70 km/h – 50 km/h – 70 km/h – 90 km/h – 70 km/h) ;
- Pratique du covoiturage peu répandue parmi les enseignants en raison des horaires non conciliables.

# Projets pouvant améliorer l'accès routier

## Le Plan local de déplacements (PLD) de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (CACP) :

### Éléments de diagnostic et actions concernant le site de Neuville

Fiches Actions	Mesures	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires financeurs	Échéances	Budget estimé
<b>Action 1 - Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière</b>	Mesure complémentaire : Reconfigurer le carrefour D203/D48E à Neuville-sur-Oise	CACP, CD95	Aucun	Après 2020	À évaluer
<b>Action 3 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération</b>	3.2 - Mettre en œuvre le Schéma Directeur de signalisation directionnelle routière	CACP, communes État et CD95	Aucun	Phase 1 : 2016-2020 Phase 2 : après 2020	Étude : 10 000 € TTC Travaux : 200 000 € TTC
<b>Action 31 - Optimiser l'usage de la voiture particulière</b>	31.2 - Communiquer sur l'autopartage et inciter à son usage	CACP et communes	Aucun	2017-2020	Budget de fonctionnement

NB : Pour la mesure 3.2, la phase 1 concerne les travaux prioritaires à réaliser avant 2020. Aucune information ne nous permet de savoir où se situent ces travaux prioritaires.

# Pistes d'amélioration de l'accès routier

## Apaiser la circulation sur la RD 203 :

Le partage de l'usage des voies de circulation est la principale action à mener afin d'améliorer la cohabitation de tous les modes de déplacements, de favoriser l'usage des modes actifs et de protéger les usagers les plus vulnérables.



La priorité est alors d'apaiser la circulation par la modération de la vitesse limite autorisée à 70 km/h puis à 50 km/h dans le but de réduire le différentiel de vitesse entre les modes, la distance de freinage, d'augmenter la co-visibilité entre les usagers et de rééquilibrer les espaces de circulation en faveur des piétons et des cyclistes. Cette action est un préalable avant tout aménagement le long de cet axe.

Cette mesure permettra d'homogénéiser les vitesses le long de la RD 203, de faciliter ou sécuriser l'insertion des voitures à la sortie de l'aire de stationnement située au droit de l'université et de réduire la largeur des voies de circulation automobile. Elle rendra alors possible l'aménagement d'un cheminement le long de l'aire de stationnement, d'une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée sur le côté droit et même d'envisager une continuité cyclable avec la rue Descartes débouchant au droit de la MIR.



Par ailleurs, la réduction de la chaussée automobile de la RD 203 facilitera aussi l'aménagement d'un rond-point (à diamètre plus petit) au carrefour avec la RD48E (voir action 1 du PLD) et avec celui de la rue d'Éragny.



# Pistes d'amélioration de l'accès routier

## Apaiser la circulation sur la rue d'Éragny :



Actuellement, la section de la rue d'Éragny située au niveau de la ZAC Neuville-Université est réglementée en zone 30 et dispose d'une bande cyclable bidirectionnelle. La largeur de la section qui se prolonge jusqu'au boulevard Condorcet (RD 48<sup>E</sup>) et qui dessert la gare routière et le parc-relais de la gare de Neuville-Université est trop réduite pour créer des aménagements et des trottoirs plus larges.

Il est donc proposé d'étendre la zone 30 à cette section de la rue d'Éragny pour :

- favoriser la transition et les liaisons avec les quartiers résidentiels déjà en zone 30 ;
- assurer la continuité de la liaison cyclable entre l'université et la gare, équipée de services vélo ;
- sécuriser davantage les échanges avec le parc relais et la gare routière ainsi que les traversées piétonnes en réduisant les vitesses de circulation.



# Pistes d'amélioration de l'accès routier

## **Demander une signalisation routière actualisée, continue et homogène :**



La signalisation directionnelle doit être :

- complétée au niveau du carrefour Norton (RN 184 / RD 48<sup>E</sup>) ;
- améliorée au carrefour RD 203 / rue d'Éragny notamment pour les automobilistes en provenance du sud avec un nouveau panneau lisible ;
- modifiée en portant l'indication de l'université en lieu et place de Neuvitec 95.

## **Promouvoir le covoiturage à l'université :**



La pratique actuelle du covoiturage demeure limitée parmi le personnel et plus fréquente pour les étudiants, cependant elle est plutôt spontanée et non organisée par l'université. Ainsi, il serait intéressant de mener une réflexion afin de développer le covoiturage en apportant un service qui faciliterait la mise en relation entre les conducteurs et les passagers selon les trajets (avec l'appui et la promotion d'une des nombreuses applications mobiles existantes) mais aussi une réduction sur l'abonnement annuel du parking (le contrôle de l'effectivité du covoiturage peut se faire a posteriori avec l'application).

# Offre de stationnement de l'université

## Parking de la MIR

- Parking de 22 places (dont deux PMR et une pour voiture électrique).
- Accès réservé aux usagers de la MIR (présence d'un portail).



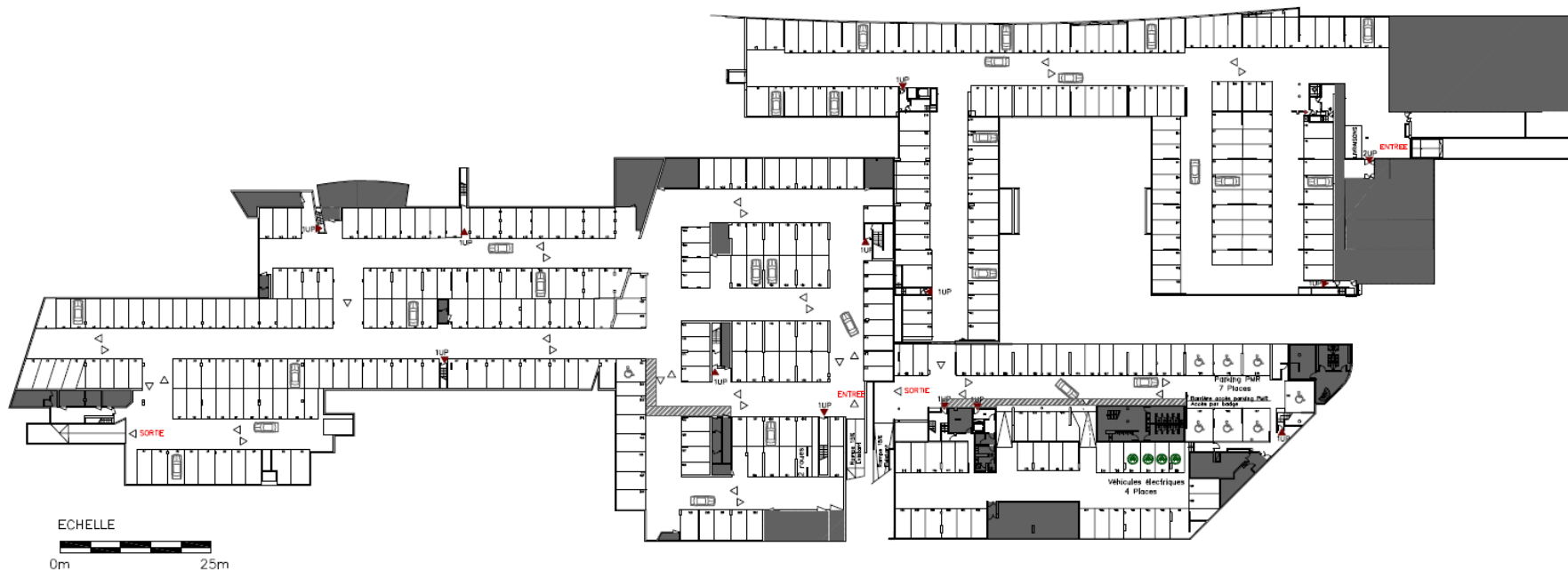
## Parkings de la Pépinière

- Deux parkings : un souterrain de 40 places et un extérieur de 15 places
- Accès réservé aux entreprises (présence d'un portail).



# Offre de stationnement de l'université

## Parkings souterrains A-B-C-D et E-F :



### Parking A-B-C-D

- 211 places
- 1 place PMR
- Stationnement 2 Roues

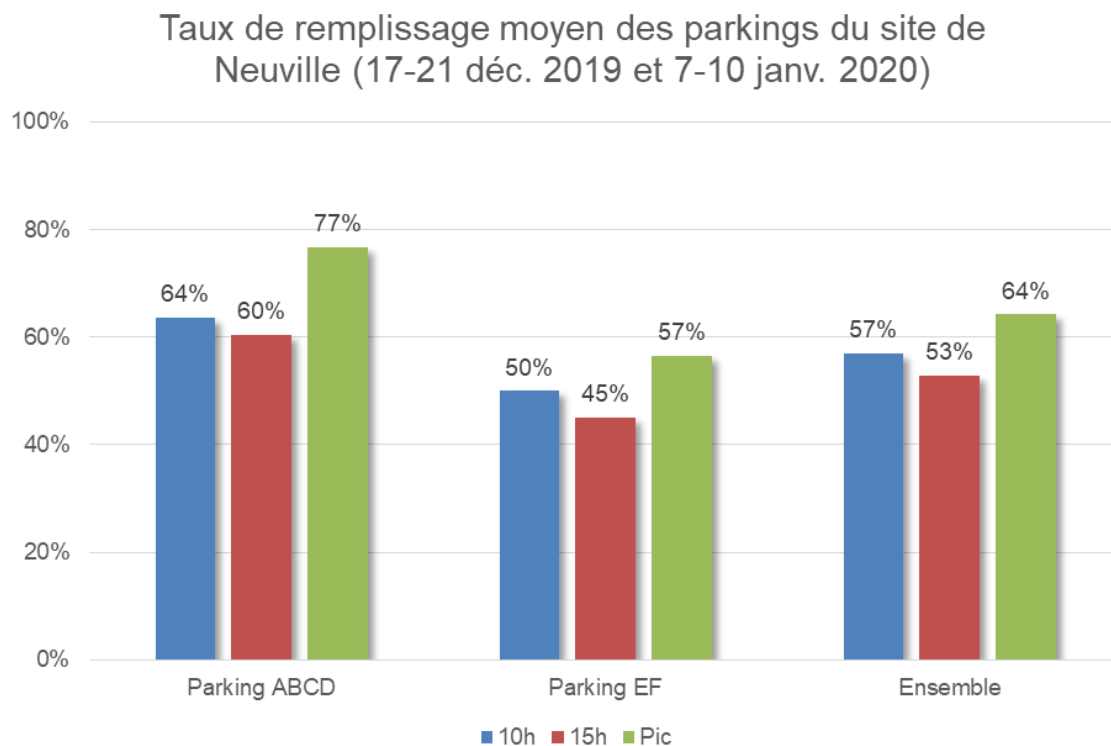
### Parking E-F

- 194 places
- 7 places PMR
- 1 place livraison
- 4 places véhicules électriques

# Occupation du stationnement de l'université

## Parkings souterrains A-B-C-D et E-F :

- Parkings plus fréquentés le matin que l'après-midi. Cependant le taux d'occupation demeure important au cours de la journée (seule une baisse de 4 points est observés).
- Parking A-B-C-D davantage fréquenté que le parking E-F.
- Fréquentation pouvant être encore plus élevée, notamment en septembre où le taux de remplissage est proche de 90 %, en limite des capacités.



Source : CY université, direction du patrimoine

NB : Les pics observés sont les suivants :  
- Parking A-B-C-D : 77% à 10h le 20/12/2019  
- Parking E-F : 57% à 10h le 18/12/2019

# Résultats de l'enquête stationnement

## Résultats de l'enquête Occupation des parkings de l'université (parking A-B-C-D) :

jour	date	capacité	10h00		15h00	
			nombre de véhicule	taux de remplissage	nombre de véhicule	taux de remplissage
lundi	17/12/2019	228	144	63%	165	72%
mardi	18/12/2019	228	142	62%	139	61%
mercredi	19/12/2019	228	142	62%	157	69%
jeudi	20/12/2019	228	175	77%	130	57%
vendredi	21/12/2019	228	127	56%	111	49%
lundi	07/01/2019	228	145	64%	134	59%
mardi	08/01/2019	228	140	61%	118	52%
mercredi	09/01/2019	228	147	64%	145	64%
jeudi	10/01/2019	228	143	63%	139	61%

# Résultats de l'enquête stationnement

Résultats de l'enquête Occupation des parkings de l'université (parking E-F) :

jour	date	capacité	10h00		15h00	
			nombre de véhicule	taux de remplissage	nombre de véhicule	taux de remplissage
lundi	17/12/2019	219	122	56%	117	53%
mardi	18/12/2019	219	124	57%	105	48%
mercredi	19/12/2019	219	123	56%	101	46%
jeudi	20/12/2019	219	112	51%	100	46%
vendredi	21/12/2019	219	98	45%	95	43%
lundi	07/01/2019	219	95	43%	94	43%
mardi	08/01/2019	219	113	52%	92	42%
mercredi	09/01/2019	219	91	42%	94	43%
jeudi	10/01/2019	219	107	49%	92	42%

# Résultats de l'enquête stationnement

Résultats de l'enquête Occupation des parkings de l'université (ensemble) :

jour	date	capacité	10h00		15h00	
			nombre de véhicule	taux de remplissage	nombre de véhicule	taux de remplissage
lundi	17/12/2019	447	266	60%	282	63%
mardi	18/12/2019	447	266	60%	244	55%
mercredi	19/12/2019	447	265	59%	258	58%
jeudi	20/12/2019	447	287	64%	230	51%
vendredi	21/12/2019	447	225	50%	206	46%
lundi	07/01/2019	447	240	54%	228	51%
mardi	08/01/2019	447	253	57%	210	47%
mercredi	09/01/2019	447	238	53%	239	53%
jeudi	10/01/2019	447	250	56%	231	52%



# Difficultés exprimées pour les parkings de l'université

## Une gestion des parkings non optimale :

- Une occupation plus importante depuis septembre 2019 avec l'installation du département de Biologie de l'IST (accueil d'environ 1 000 étudiants supplémentaires et de personnels) ;
- Un taux de rotation de l'occupation des places relativement faible : les usagers stationnent leur véhicule pour la journée d'enseignement ou de travail. Les usagers arrivant après 9 heures ou se déplaçant pendant la journée consacrent alors plus de temps à la recherche d'une place de stationnement libre ;
- Plus facile d'accès (le premier depuis la rue d'Éragny), le parking A-D est plus fréquenté que le parking E-F. Par ailleurs, le parking A-D donne un accès direct aux bâtiments A-D qui sont certainement les plus fréquentés ;
- Les parkings A-D et E-F ne sont pas équipés d'un dispositif d'information du nombre de véhicules présents. De plus, ces parkings souterrains ne communiquent pas. Si le parking A-D est complet les usagers doivent alors ressortir et se rendre au parking E-F pour trouver une place ;
- Les parkings sont équipés d'un contrôle d'accès (lecteur de badge) mais la sortie s'effectue librement (capteur au sol) ainsi que les accès aux bâtiments. D'après les différents entretiens menés, certains automobilistes suivent une voiture qui rentre dans le parking sans avoir besoin de disposer d'un badge d'accès ;
- Le suivi statistique de l'occupation horaire n'est pas réalisé faute de moyens et de temps ;
- La largeur des places est réduite ce qui peut engendrer une sur-occupation des places (un véhicule stationne sur deux places) et rendre difficile l'accès à la porte du véhicule.

# Difficultés exprimées pour les parkings de l'université

## Un niveau de confort d'usage des parkings perfectible :

- La signalétique extérieure de jalonnement est absente ce qui est particulièrement gênant pour les primo-visiteurs ;
- La signalétique interne est insuffisante, le signalement des accès aux différents bâtiments est le plus souvent inexistant ;
- Les usagers font part d'un éclairage défaillant, d'une intensité lumineuse trop faible et de la difficulté de trouver le bouton de commande de l'éclairage. Ce manque d'éclairage et la hauteur de plafond relativement basse peuvent parfois engendrer un sentiment d'insécurité aux heures peu fréquentées (en soirée) ;
- La propreté des parkings est également jugée déficiente (des déchets pouvant parfois s'accumuler) ;
- L'exiguïté des voies de circulation interne à certains endroits des parkings ne facilitent pas les manœuvres, notamment pour les véhicules de plus de 4,40 m qui doivent faire demi-tour dans les secteurs en impasse si toutes les places sont occupées ;
- La sortie du parking A-D donnant sur la rue d'Éragny est perturbée, surtout à l'heure de pointe du soir (17h-8h) où le trafic routier se densifie. Il se forme une remontée de file depuis le carrefour à feux avec la RD 203 ou quand il y a un bus à l'arrêt Gay Lussac dans le sens Jouy-le-Moutier (notamment les articulés de 18 m de long) .

# Stationnement sur voirie

## RD 203 :

- Environ 75 places, avec toutefois du stationnement « illicite » supplémentaire observé après la sortie de l'aire de stationnement.
- Situé le long d'un tronçon limité à 70 km/h, avec un séparateur entre la chaussée et la voie d'accès.
- Absence d'un cheminement aménagé ou matérialisé.
- Places non payantes qui sont ainsi occupées par les étudiants et les usagers de la gare située à proximité.



## Rue d'Éragny :

- Seulement trois places le long de la rue.
- Places non payantes, généralement occupées.

## Mail Gay Lussac :

- Cinq places de Dépose minute au niveau des résidences CROUS – ALJT (15 minutes maximum).
- Absence de place de livraison.
- Stationnement « illicite » observé au niveau de la gare.



# Difficultés exprimées pour le stationnement sur voirie

## Un stationnement sur voirie peu réglementé et contrôlé :

- Dans le quartier de l'université, du côté ouest de la gare, le stationnement est gratuit et sans limite de durée d'occupation quotidienne. Seules les 5 places de dépose minute proche de la gare sont réglementées, alors que l'ensemble du stationnement est réglementé et payant du côté est de la gare avec notamment le parc-relais ;
- Au regard de la pratique de stationnement illicite sur le mail Gay Lussac à proximité de la gare ou le long de la RD 203, le contrôle du stationnement gênant ou non autorisé selon les dispositions du code de la route est certainement peu fréquent ou une tolérance est appliquée.



# Difficultés exprimées pour le stationnement sur voirie

## **Une pression sur le stationnement en raison de la proximité de la gare et de sa gratuité :**

- Compte tenu de la situation urbaine de la gare de Neuville-université, en limite de l'agglomération de Cergy-Pontoise, et de ses facilités d'accès routier, la part des usagers qui se rabattent en voiture sur cette gare est importante, qui plus est si une partie de l'offre de stationnement est gratuite ;
- L'attrait des places gratuites du quartier de l'université est alors très prononcé, ce qui induit une occupation importante de ces places par les usagers de la gare au détriment des usagers de l'université, et notamment des étudiants.

# Les visiteurs professionnels

## **Les visiteurs regroupent de nombreuses situations :**

Les visiteurs correspondent aux personnes qui fréquentent l'établissement universitaire sans être étudiants ni professionnels permanents. Cette catégorie d'utilisateurs couvre les livreurs, les prestataires de service ou de maintenance, des intervenants et les autres professionnels qui n'exercent pas régulièrement leur activité sur le site mais qui s'y rendent pour les besoins de leur activité. Des visiteurs viennent à Neuville pour avoir des échanges avec les chercheurs, les enseignants ou à l'occasion de séminaires ou de colloques organisés par l'université.

## **Le stationnement pour les visiteurs :**

Un visiteur qui vient à Neuville avec son véhicule peut éprouver des difficultés de stationnement, surtout lors de sa première visite ou si la personne qui l'accueille ne l'a pas informé des possibilités et modalités de stationnement. L'absence de panneau orientant et indiquant la présence de parkings est gênante, de même que la faible visibilité du bouton d'appel du poste de sécurité à l'entrée d'un parking. Ensuite, le repérage de la porte d'accès au bâtiment souhaité au sein des parkings n'est pas aisé.

# Les livraisons et les arrêts de courte durée

## Les livraisons bénéficient d'un aménagement efficace :

Les livraisons volumineuses ou lourdes se font par l'accès dédié situé rue d'Éragny. Un panneau et bouton d'appel sont bien repérables et positionnés à proximité du portail d'entrée. Ensuite, les camions peuvent circuler au sein du site par une voie interne qui est également la voie pompier.

## Aucune place pour les livraisons rapides ou les déposes-minutes :

Par contre, pour les livraisons rapides de type colis ou courrier, le quartier ne dispose pas d'aire de livraison, ni d'arrêt de courte durée. Les livreurs arrêtent ainsi leur véhicule sur la voie à sens unique du mail Gay Lussac, au plus près de l'entrée principale piétonne. La circulation est alors bloquée le temps de la livraison.



# Le projet d'aménagement des parkings

## Le projet de l'université, un aménagement efficace qui répond aux besoins prioritaires :

- Inversion du sens des entrées et sorties du parking E-F (la sortie actuelle deviendra l'entrée et inversement) pour en simplifier l'accès et améliorer la circulation.
- Contrôle de la sortie par lecteur de badge.
- Installation d'un panneau indiquant les entrées des parkings (qui seront alors situées au même endroit avec l'inversion de sens du parking E-F) ainsi que le nombre de places restantes dans chaque parking (à l'aide d'une boucle de comptage à l'entrée et la sortie) permettant alors d'orienter les automobilistes vers le parking qui dispose le plus de capacité à l'instant T.
- Contrôle par badge de toutes les portes, y compris portes de sécurité incendie pour accéder aux bâtiments du site (sécuriser l'accès pour éviter les intrusions).
- Création d'une vingtaine de places dédiées au personnel dans le parking E-F accessibles par un système de barrière.





# Le projet de l'IUT et le stationnement

## Une capacité de stationnement dimensionnée aux usages actuels :

Le projet de l'IUT comporte une capacité de stationnement de 130 places (90 en sous-sol et 40 en surface). Il est prévu l'accueil d'environ 1 000 étudiants et 90 personnels.

L'exercice de comparaison de l'offre de stationnement des parkings actuels de l'université avec celle programmée dans le projet de l'IUT montre qu'a priori la capacité de stationnement semble dimensionnée au plus près des pratiques actuelles de mobilité des usagers du site universitaire.

	Situation actuelle	Projet IUT en 2025	Projet IUT à terme
Places	417	130	130
Nb Usagers	3300	1029	1179
Nb Usagers VP	678	199	226
Nb Etudiants	3000	943	1085
Nb Etudiants VP	510	151	174
Nb Personnels	300	86	94
Nb Personnels VP	168	48	53
<b>Usagers VP/Place</b>	<b>1.6</b>	<b>1.5</b>	<b>1.7</b>
Etudiants VP/Place	1.2	1.2	1.3
Personnels VP/Place	0.4	0.4	0.4

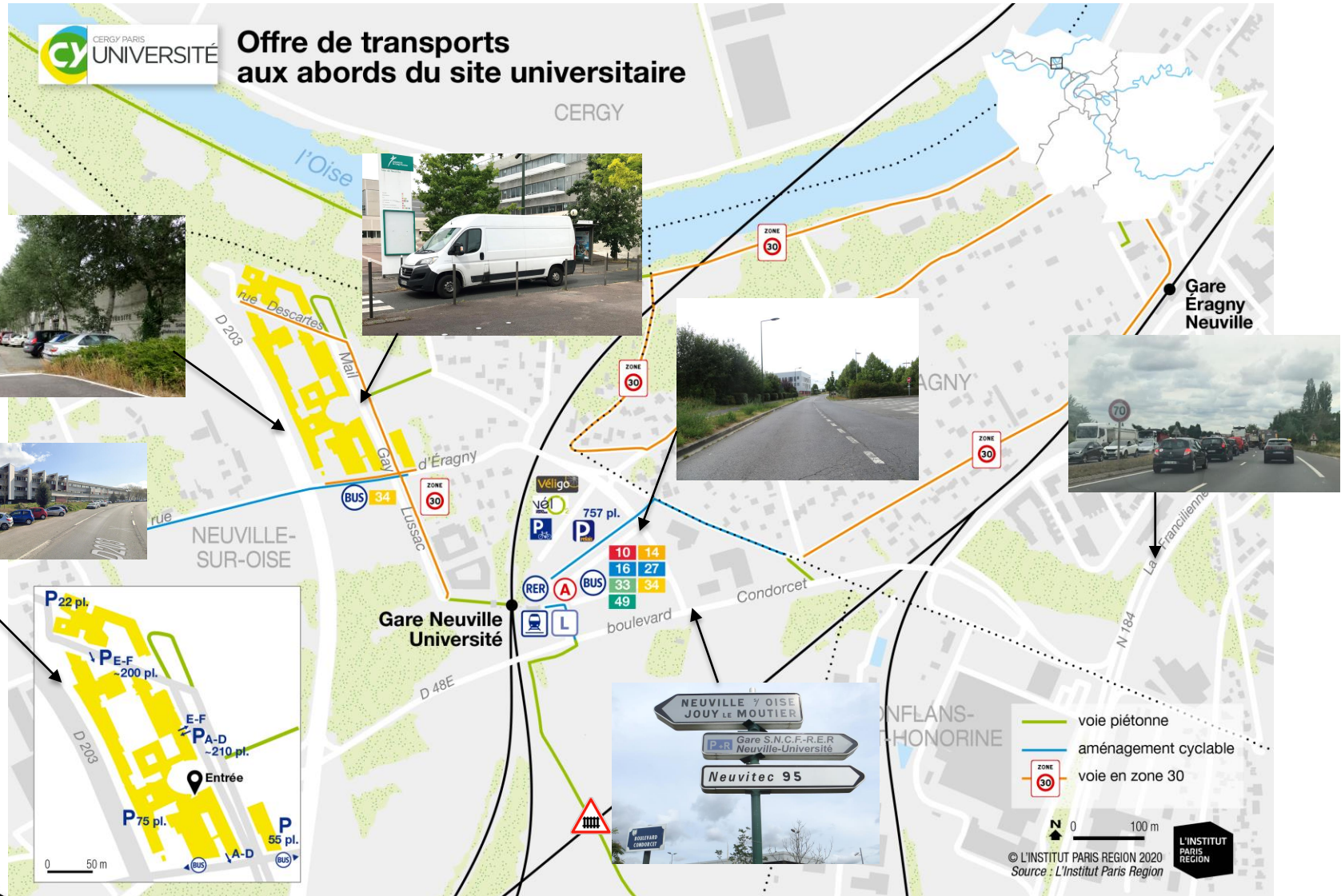
VP : personne utilisant une voiture particulière pour accéder au site de Neuville

Chiffre estimé dans l'attente de précision de l'université

Source : Université Cergy-Pontoise - EPAURIF, Dossier Expertise Juin 2019

*Point de méthode : La part modale VP appliquée aux effectifs est issue des résultats de l'enquête sur les pratiques de mobilité menée par L'Institut en juin 2020.*

# Les difficultés de l'accès VP et du stationnement



# Pistes d'amélioration du stationnement

## Réglementer le stationnement sur voirie dans le quartier :



- Instaurer un régime de zone bleue (occupation des places de stationnement pendant une durée limitée, 2 heures par exemple) pour l'ensemble des places sur voirie avec une dérogation pour les étudiants apposant sur le pare-brise de leur voiture une carte annuelle spécifique de stationnement. À noter que le PLD de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, à travers l'action 26, cherche à faire évoluer le plan de stationnement où des conflits d'usage ont été observés dans les quartiers de gare.



- Renforcer les contrôles une fois la zone bleue créée.
- Aménager des places de livraisons ou d'arrêt minute le long du mail Gay Lussac au niveau de l'université. Cette mesure fait écho également à l'action 38.2 du PLD de la CACP pour mettre en œuvre la création de places de livraison, action qui devrait être financée par le budget voirie de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.



# Pistes d'amélioration du stationnement

## Poursuivre les efforts d'aménagement des parkings de l'université :



- Renforcer l'éclairage



- Installer une signalétique orientant vers les accès aux bâtiments identifiés



- Réaliser un nettoyage supplémentaire par an.



- Envisager de mettre en place une vidéosurveillance au sein des parkings.



- Demander l'installation d'un miroir sur le trottoir situé face à la sortie du parking A-D pour améliorer la visibilité des véhicules en provenance du carrefour de la RD 203.



- Promouvoir le covoiturage des étudiants en réduisant les frais d'abonnement au parking pour le conducteur.

## Augmenter ponctuellement les capacités de stationnement :



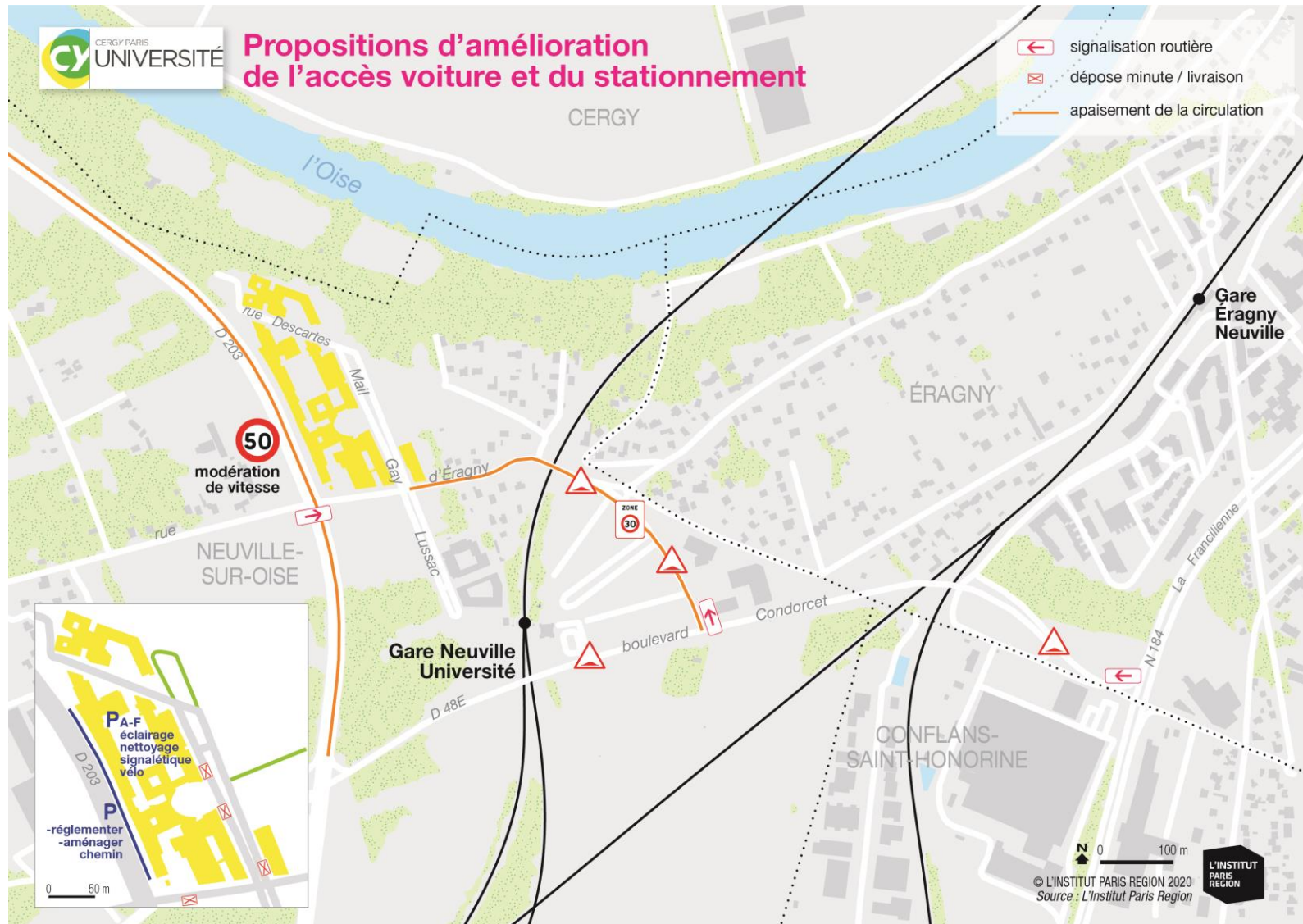
- Lors de manifestations importantes (portes ouvertes, séminaires à rayonnement international...), si les capacités de stationnement de l'université ne suffisent pas, il est peut-être envisageable d'établir un partenariat avec le gestionnaire du parc relais (la société Effia par délégation de service de la CACP) afin d'obtenir une mise à disposition de places de stationnement à un prix négocié.

## Gérer les capacités de stationnement en cas de saturation prolongée :

PRIORITÉ

- Limiter temporairement les cartes d'accès aux parkings de l'université en instaurant un système de priorité d'accès au stationnement, selon une sélection de critères tels que la situation familiale, la mobilité réduite, la durée du trajet ou les alternatives de transports.

# Les propositions pour l'accès en voiture



# Propositions d'améliorations de l'accès VP et du stationnement

Action à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
Apaiser la circulation sur la RD 203	CD 95	Campus international	Moyen terme pour la phase 1 - LVA et long terme par la phase 2 - Amngt
Apaiser la circulation sur la rue d'Éragny	CACP	Guide d'aménagement des pôles d'échanges IDFM + PLD CACP	Moyen terme
Rendre la signalisation routière continue et homogène et l'actualiser	CACP + CD 95	Schéma directeur de signalisation directionnelle	Court terme
Promouvoir le covoiturage à l'université	CY Université	Applications mobiles	Court terme
Poursuivre les efforts d'aménagement des parkings de l'université	CY Université	Parking centre commercial	Court terme
Augmenter ponctuellement les capacités de stationnement	CY Université / CACP / Eiffia	Mutualisation de parking	Moyen terme
Gérer les capacités de stationnement en cas de saturation prolongée	CY Université	Parking de centre hospitalier	Long terme

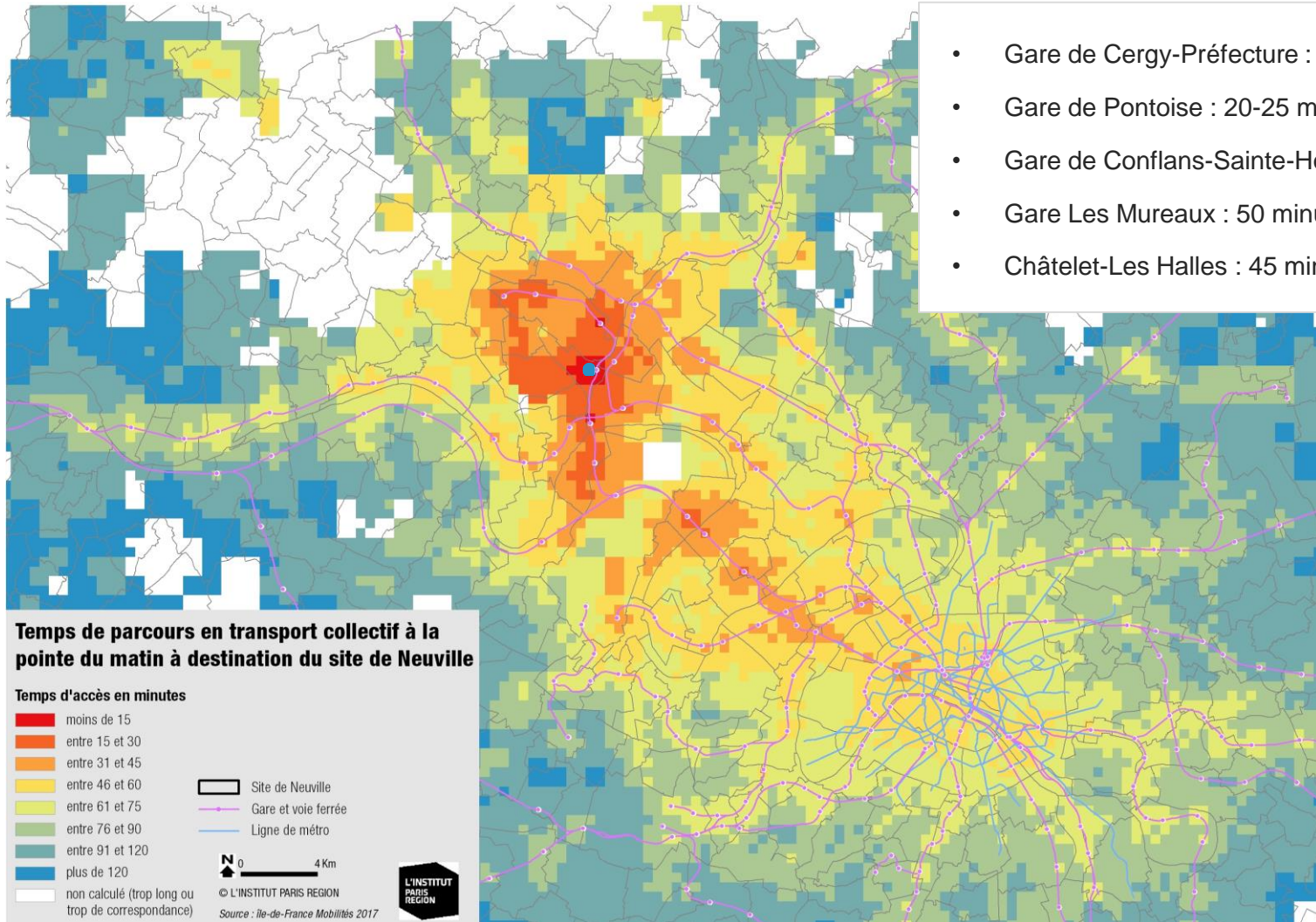
Action cartographiée

Action non cartographiée

# 4. L'accès en transport collectif

# L'accessibilité et les temps de parcours

## Une accessibilité structurée par l'offre ferroviaire :



- Gare de Cergy-Préfecture : 10 minutes
- Gare de Pontoise : 20-25 minutes
- Gare de Conflans-Sainte-Honorine : 20 minutes
- Gare Les Mureaux : 50 minutes
- Châtelet-Les Halles : 45 minutes





# Offre en transports collectifs



# Gare de Neuville-Université

## Desserte des trains en semaine (du lundi au vendredi) :

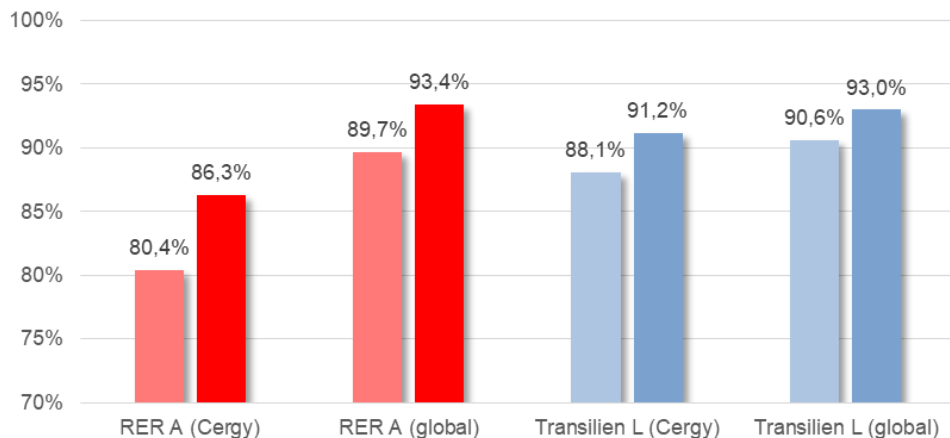
A

L

- Aux heures de pointe : un RER A toutes les 12 minutes et un Transilien L toutes les 12 minutes.
- Aux heures creuses : un RER A toutes les 10 minutes et seulement un Transilien L par heure.
- Fréquentation annuelle de la gare importante et en forte hausse : de 2,8 millions de voyageurs en 2018, soit + 200 000 voyageurs en trois ans.
- Ponctualité en progression sur un an mais qui reste inférieure sur la branche de Cergy à l'ensemble du RER A et du Transilien L et qui est aussi en deçà des engagements contractuels.
- Temps de trajet rapide depuis et vers Cergy et surtout Paris (par comparaison en temps de parcours en voiture).



Ponctualité des trains à la gare de Neuville-Université de novembre 2018 à novembre 2019



NB : Ponctualité de novembre 2018 en clair, celle de novembre 2019 en foncé  
Taux de voyageurs arrivant avec moins de 5 minutes de retard à leur destination

Temps de trajet en train de gare à gare

Cergy – Le Haut	10 minutes
Châtelet-Les Halles (RER A)	34 minutes
Paris – Saint-Lazare (Transilien L)	40 minutes



# Gare de Neuville-Université

## Desserte en bus de la gare :

- 7 lignes de bus, dont trois exploitées par la STIVO (opérateur du réseau de bus de l'agglomération de Cergy-Pontoise) et deux lignes Express : 10, 14, 16, 27, 33, 34 et 49.

## Stationnement :

- Parc relais de 757 places avec une tarification horaire dégressive (2,30 € la première heure, 4,90 € les 4 heures ...), un abonnement hebdomadaire à 13,50 € et un abonnement mensuel entre 29 € et 36 €.
- Dépose minute (limité à 15 minutes) : 24 places.

## Stationnement et service Vélo :

- Parc à vélo abrité : 32 places
- Véligo (consigne à vélo sécurisée) : 32 places
- VéIO2 (service de vélo en libre-service) : 25 places

## Tarifification VéIO2 :

- Abonnement annuel 29 € (20 € pour les jeunes âgés entre 14 et 25 ans) avec les 30 premières minutes gratuites à chaque trajet.
- Ticket 1 jour (24 heures) à 1 € avec les 30 premières minutes gratuites à chaque trajet.
- Ticket 2 jours à 1 € avec 2 heures gratuites à chaque trajet.
- Grille tarifaire : de 30 min à 1h 1€, de 1h à 1h30 3€, de 1h30 à 2h 7€, au-delà 7€ +4€ par tranche de 30 minutes.

# Gare de Neuville-Université

## Une offre complète de services en gare



Source : STIVO, 2020



# Gare d'Éragny-Neuville

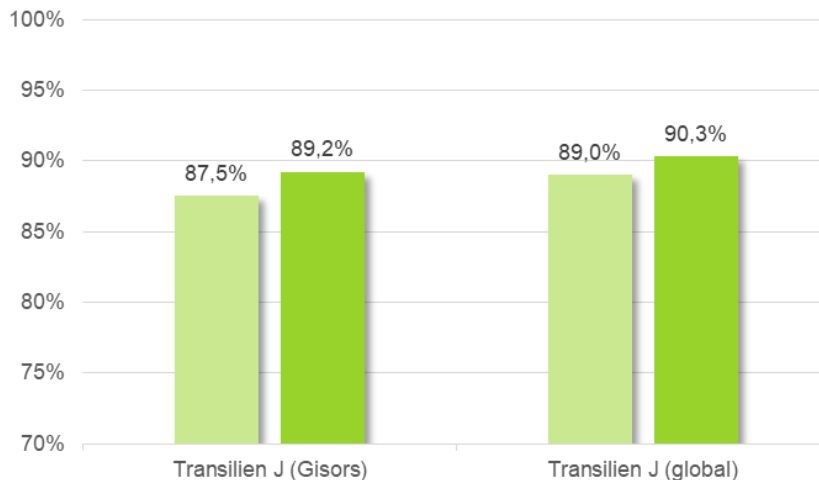
## Desserte des trains en semaine (du lundi au vendredi) :



- En semaine, un Transilien J toutes les 20 minutes aux heures de pointe et un train toutes les 30 minutes aux heures creuses.
- Fréquentation annuelle de la gare en hausse : 874 000 voyageurs en 2018, soit + 120 000 voyageurs en trois ans.
- Ponctualité en progression sur un an avec des taux proches entre la branche de Gisors et l'ensemble du Transilien J.
- Temps de trajet rapide depuis/vers Pontoise et surtout Paris.



Ponctualité des trains à la gare d'Éragny-Neuville de novembre 2018 à novembre 2019



NB : Ponctualité de novembre 2018 en clair, celle de novembre 2019 en foncé  
Taux de voyageurs arrivant avec moins de 5 minutes de retard à leur destination

Temps de trajet en train de gare à gare	
Pontoise	7 minutes
Paris – Saint Lazare	35 minutes

# Gare d'Éragny-Neuville

## Desserte en bus de la gare :

- Seule la ligne 49 de la STIVO (Neuville-Université <> Cergy-Préfecture).



## Stationnement :

- Parking de 40 places.
- Stationnement réglementée en zone bleue.



## Stationnement et service Vélo :

- Parc à vélo : 20 places
- VéLO2 : 20 places
- Pas de Véligo



# Le niveau d'offre des gares

Nom de la gare	Ligne de trains	Fréquence moyenne des trains (en minutes)		Temps de trajet en train (en minutes)		Nombre de ligne de bus	Accessibilité PMR	Nombre de places de stationnement	Service de location de vélo
		Lundi - Vendredi HP	Lundi - Vendredi HC	Cergy - Le Haut ou Pontoise	Paris - Saint-Lazare ou Les Halles				
Neuille Université	RER A	12	10	10	34	7	Oui avec réservation préalable	757	Oui avec 25 points d'accroche
	Transilien L	12	60	10	40				
Éragny - Neuville	Transilien J (Gisors)	20	30	7	35	1	Non	40	Oui avec 20 points d'accroche

Nom de la gare	Ligne de trains	Distance Gare - IUT	Temps de rabattement (en minutes)			
			Marche	Vélo	TC	Voiture
Neuille Université	RER A	400 m	5	2	3	3
	Transilien L					
Éragny - Neuville	Transilien J (Gisors)	1 600 m	20	6	11	6

# Accès en bus à l'université

## Une offre en bus importante en rabattement sur la gare :

- Seule la ligne 34 (Neuille-Université <> Cergy-Le Haut), exploitée par la STIVO, dessert directement le site universitaire à l'arrêt Gay Lussac.
- La ligne 34 est une l'une des lignes principales du réseau de bus de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Elle est la plus fréquente des 7 lignes desservant la gare avec un bus toutes les 10 minutes aux heures de pointe comme aux heures creuses. Elle dispose d'un matériel roulant récent composé en partie de bus articulé.
- Les autres lignes exploitées par le STIVO (33 et 49) ont pour terminus la gare de Neuville-Université. La ligne 49 assure la liaison avec la gare d'Éragny-Neuille et la ligne 33 avec la gare de Saint-Ouen l'Aumône-Liesse.
- D'autres lignes passent également par l'arrêt Gay Lussac sans le desservir, comme les lignes Express 16 et 27, exploitées par Transdev. La ligne relie Cergy-Préfecture à Poissy et Saint-Quentin-en-Yvelines, la ligne 27 relie Cergy-Préfecture à Saint-Germain-en-Laye. Ces lignes ne desservent pas l'arrêt Gay Lussac en raison d'une interdiction de trafic local (ITL) pour les lignes qui ne sont pas exploitées par la STIVO pour le réseau de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Historiquement, les ITL s'appliquent afin d'éviter la concurrence entre les opérateurs de réseau de bus, rémunérés selon le niveau de fréquentation des voyageurs.



# Accès en bus à l'université : les lignes

Opérateur	Numéro de ligne	Type de ligne	PMR	Parcours de la ligne	Nom de l'arrêt le plus proche	Jours de service (en période scolaire)	Amplitude horaire à l'arrêt
STIVO	34	Principale	Oui	Gare de Cergy Le Haut - Gare de Neuville Université	Gay Lussac	Lundi au dimanche	6h - 0h46
STIVO	49	Principale	Oui	Gare de Cergy Préfecture - Gare de Neuville Université	Gare de Neuville Université	Lundi au dimanche	6h - 21h16
Transdev	16	Express	Non	Gare de Cergy Préfecture - Gare de St-Quentin en Yvelines	Gare de Neuville Université	Lundi au samedi	6h21 - 21h07
Transdev	27	Express	Non	Gare de Cergy Préfecture - Thiers Gare de St-Germain-en-Laye (RER A)	Gare de Neuville Université	Lundi au samedi	5h47 - 21h11
STIVO	33	Complémentaire	Oui	Gare de Neuville Université - Gare de Pontoise Place du Général de Gaulle	Gare de Neuville Université	Lundi au dimanche	6h13 - 23h44
Transdev	14	Complémentaire	Non	Gare de Neuville Université - Gare de Conflans Fin d'Oise	Gare de Neuville Université	Lundi au vendredi	7h16 - 19h23
Combust	10	Complémentaire	Non	Gare de Neuville Université - Limay	Gare de Neuville Université	Lundi au vendredi	8h16 - 17h11

Opérateur	Numéro de ligne	Fréquence moyenne de passage		Communes desservies (hormis Neuville-sur-Oise)	Gares desservies (hormis Neuville Université)	Temps de trajet depuis le terminus	Intérêt de la ligne
		Lundi - Vendredi de 8h à 9h	Lundi - Vendredi de 14h à 15h				
STIVO	34	10 minutes	10 minutes	Cergy / Vauréal / Jouy-le-Moutier	Cergy Le Haut	30 minutes	Liaison avec deux communes de l'agglomération ne disposant pas de gare et avec le centre de Neuville. Seule ligne qui dessert l'arrêt le plus proche
STIVO	49	11 minutes	20 minutes	Cergy / Pontoise / Éragny	Cergy Préfecture / Éragny Neuville	35 minutes	Liaison de rabattement avec la gare d'Éragny Neuville (Transilien J), durée du trajet 6 minutes
Transdev	16	30 minutes	60 minutes	Cergy / Conflans Ste-Honorine / Poissy / Montigny-le-Bretonneux	St-Quentin / Poissy / Conflans Ste Honorine / Cergy Préfecture	70 minutes	Liaison avec Poissy et St-Quentin en Yvelines
Transdev	27	30 minutes	60 minutes	St-Germain en Laye / Cergy	St-Germain en Laye / Cergy Préfecture	22 minutes	Liaison avec St-Germain en Laye
STIVO	33	15 minutes	15 minutes	Éragny / St-Ouen l'Aumône / Pontoise	Pontoise / St-Ouen l'Aumône / St-Ouen l'Aumône Liesse	40 minutes	Liaison de rabattement avec la gare de St-Ouen l'Aumône Liesse (RER C et Transilien H), durée du trajet 19 minutes
Transdev	14	45 minutes	-	Conflans Ste-Honorine / Éragny	Conflans Ste-Honorine	12 minutes	
Combust	10	1 course	-	Limay / Issou / Gargenville / Juziers / Mézy / Hardricourt / Cergy	Cergy Saint Christophe / Cergy Préfecture	61 minutes	

# Accès en bus à l'université : les arrêts

## L'équipement des arrêts de bus

Nom de l'arrêt	Ligne	Terminus	Position	Accès PMR	Abri voyageurs	Info voyageur	Info prochain passage
Gay Lussac	34	Non	Nord	Oui	Oui	Oui	Non
			Sud	Oui	Non	Oui	Non
Gare d'Éragny Neuville	49	Non	Nord	Oui	Oui	Oui	Non
			Sud	Oui	Oui	Oui	Non
Gare de Neuville Université	33	Oui	Montée	Non	Oui	Oui	Oui
			Descente	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	34	Oui	Montée	Non	Oui	Oui	Oui
			Descente	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	49	Oui	Montée	Non	Oui	Oui	Oui
			Descente	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	14	Oui	Montée	Non	Oui	Oui	Oui
			Descente	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	10	Oui	Montée	Non	Oui	Oui	Oui
			Descente	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	16	Non	Nord	Non	Oui	Oui	Oui
			Sud	Non	Oui	Oui	Oui
Gare de Neuville Université	27	Non	Nord	Non	Oui	Oui	Oui
			Sud	Non	Oui	Oui	Oui

# Accès TC : Atouts et difficultés constatés

## Les atouts :

- La proximité de la gare RER A-Transilien L à 400 mètres du site reliant l'université au centre de Paris en 35 minutes et au centre de Cergy en 5 minutes.
- Le site universitaire bénéficie de l'offre bus du réseau de l'agglomération, l'un des plus performants de grande couronne.

## Les principales difficultés exprimées :

- Le problème mentionné le plus souvent est la ponctualité des trains du RER A. En effet, la branche de Cergy du RER A du Transilien L subit plutôt régulièrement des perturbations (incident voyageur, colis suspect, panne de signalisation, grève ...) qui engendre alors le retard des trains, voire leur annulation, entraînant une sur-occupation des quais et des trains en circulation. Cela allonge les retards et amplifie le stress déjà lié au retard.
- Le retard des bus en raison de la congestion routière est également relevé par les étudiants qui ont répondu à l'enquête sur les pratiques de mobilité. Notamment les lignes 33 et 49 qui empruntent la RN 184 souvent embouteillée aux heures de pointe.
- La liaison entre Neuville-Université et Cergy-Préfecture est surtout assurée uniquement par le RER A et le Transilien L. Seules les lignes Express 16 et 27 parcourent ce trajet mais toutes les 30 minutes aux heures de pointe et toutes les heures en période creuse.
- La correspondance des horaires entre les bus et les trains et entre les cours et les TC.

# Projets d'amélioration de la desserte TC

## **L'amélioration de l'exploitation des lignes ferroviaires :**

- La ponctualité des lignes L et J du Transilien sera certainement améliorée grâce à la mise en service d'EOLE à l'horizon 2024 (prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie). Le projet EOLE supprimera une branche de la ligne J ce qui permettra de libérer des capacités à Paris Saint-Lazare et de réduire fortement les cisaillements avec les trains « normands » en gare de Saint-Lazare au profit de la ponctualité globale des lignes Transilien J et L du faisceau Saint-Lazare.
- Une meilleure fiabilité d'exploitation des lignes J et L par l'acquisition et la mise en place de nouveaux matériels roulants à l'horizon 2022-2024.
- Dans le cadre du schéma directeur de la ligne A du RER, la mise en service en septembre 2019 de la 4ème voie à Cergy-le-Haut (terminus de la branche Cergy) permet d'absorber en partie les retards et de fluidifier le trafic en facilitant les retournements des trains (demi-tours) en bout de ligne, sachant qu'un retournement s'exécute en moyenne en une dizaine de minutes.

## **Les autres projets en phase de réflexion et non financés :**

- Le potentiel prolongement du tramway T13 Express depuis Achères (phase 3).
- La navette électrique au sein du Campus international.

# Actions du volet TC du PLD de la CACP

## Éléments de diagnostic et actions concernant le site de Neuville

Fiches Actions	Mesures	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires financeurs	Échéances	Budget estimé
<b>Action 3 - Améliorer les échanges entre le réseau magistral et l'agglomération</b>	MC - Préfigurer la requalification de la RN184 en boulevard urbain en ouvrant la Bande d'Arrêt d'Urgence à la circulation des bus	CACP	Aucun	Après 2020	À évaluer
<b>Action 5 - Créer des aménagements routiers permettant d'augmenter la régularité et d'améliorer le temps de parcours des bus</b>	MC - Résorber les points durs « lourds » pour la circulation des bus à Éragry-sur-Oise : Boulevard des aviateurs alliés à la sortie de la gare	CACP	Aucun	Après 2020	À évaluer
<b>Action 6 - Améliorer la desserte bus pour les actifs</b>	6.1 - Améliorer la desserte bus du parc d'activités des Bellevues	STIF	Aucun	2016	2 millions €/an
<b>Action 8 - Améliorer la desserte en transports en commun du territoire en facilitant l'accès aux lignes interurbaines</b>	8.1 - Étudier l'opportunité d'une levée d'Interdiction de desserte locale (ITL) au cas par cas sur les lignes interurbaines	STIF (avec appui CACP et CD95)	Aucun	2016	Étude en interne
<b>Action 14 - Poursuivre la mise en accessibilité des transports collectifs</b>	14.2 - Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts sur le territoire de Cergy-Pontoise	CACP	STIF (70%)	2016-2020	1 532 000 €
<b>Action 15 - Améliorer l'information voyageurs et le confort d'attente aux points d'arrêt pour les voyageurs</b>	15.1 - Mettre en conformité l'information voyageurs statique et dynamique aux points d'arrêt	STIVO	Aucun	2017	À évaluer
	15.3 - Équiper tous les points d'arrêts d'une assise	CACP ou communes	Aucun	2016-2018	À évaluer
<b>Action 18 - S'assurer de l'avancement et de la mise en œuvre des grands projets d'infrastructure de déplacements</b>	18.1 - Participer aux comités de suivi, réunions de concertation et autres temps forts pour LNPN, TGO, Eole, SD RERA	CACP	Aucun	2026-2020	Fonctionnement interne

# Pistes d'amélioration de l'accès en TC

## Une offre bus à adapter en complémentarité de l'offre ferroviaire :



- Créer une nouvelle ligne de bus entre la gare de Neuville-Université et la gare de Pontoise desservant Cergy-Préfecture et reliant par la même occasion les principaux sites universitaires (Neuville, Chênes et Saint-Martin). La ligne 29 de la STIVO assure cette liaison en période estivale. Il faudrait pérenniser à l'année son fonctionnement avec la même fréquence horaire et adapter son parcours afin qu'elle devienne la navette universitaire de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Nous l'avons nommée la 29-U. Ce nouveau service de bus facilitera ainsi les déplacements inter-sites universitaire et offrira une solution alternative de transport à l'échelle de l'agglomération de Cergy-Pontoise en cas de dysfonctionnement des services ferroviaires.






- Lever l'ITL à l'arrêt Gay Lussac des lignes Express 16 et 27 afin que le site universitaire bénéficie de la desserte directe de liaisons interurbaines, notamment avec les pôles de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye.

33

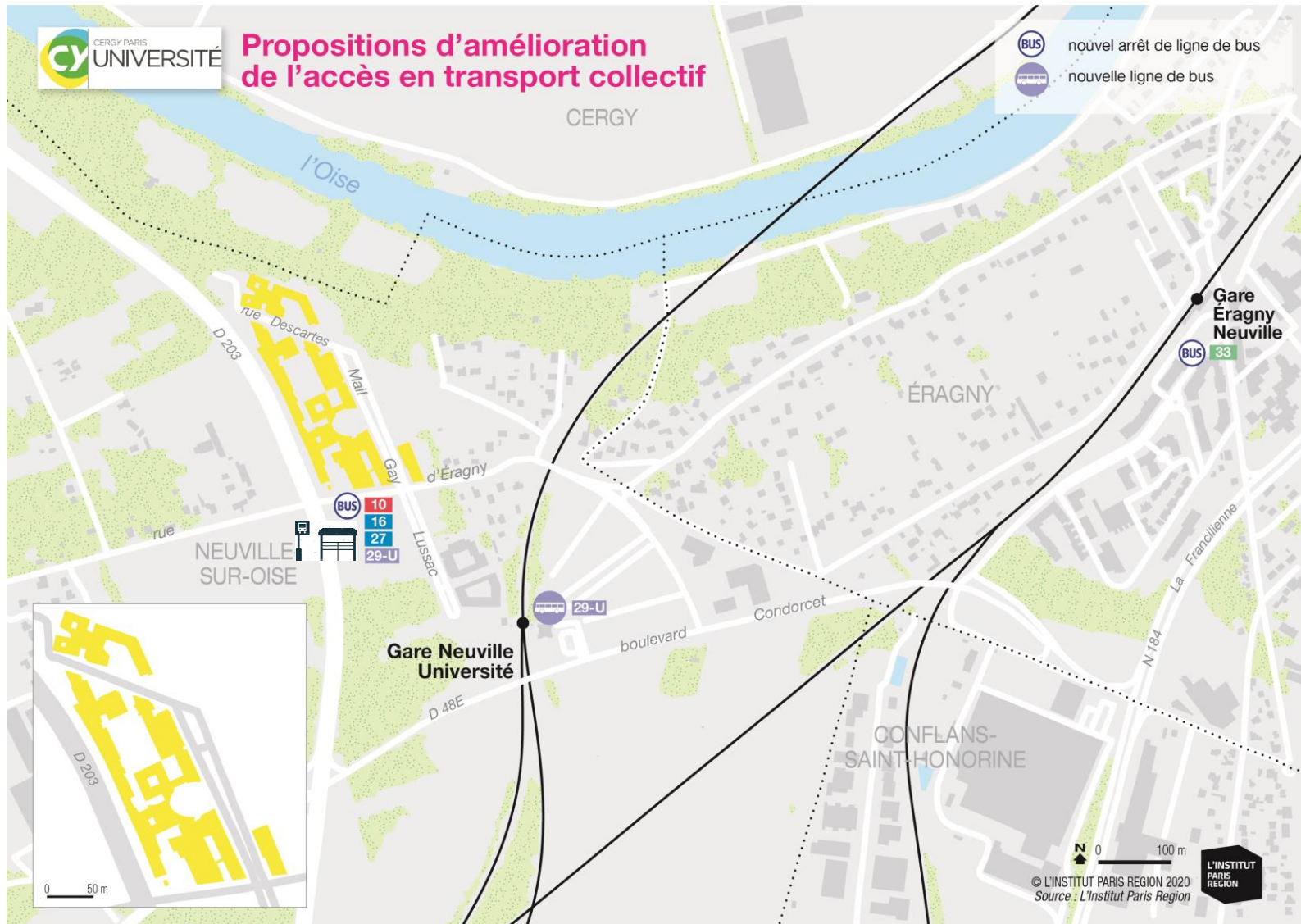
- Renforcer la liaison entre la gare d'Éragny-Neuville et la gare de Neuville-Université par la desserte de la ligne 33 de la gare d'Éragny-Neuville.

# Pistes d'amélioration de l'accès en TC

## Pour une meilleure information des voyageurs :

- Compléter si possible le nom de l'arrêt Gay Lussac avec la mention Université, soit « Gay Lussac – Université », pour mettre en évidence le site universitaire sur les plans de transport et faciliter les requêtes sur les outils de recherche d'itinéraire en transports collectifs. Cette mesure pourrait être généralisée à l'ensemble des arrêts de bus à proximité de site universitaire.
-  Améliorer l'équipement de l'arrêt de bus Gay Lussac (assise de l'arrêt en direction de la gare et information des temps d'attente des bus).
-  Renforcer la signalétique et l'orientation des voyageurs au sein de la gare de Neuville-Université, surtout depuis la gare routière et changer éventuellement la mention de la direction Cité universitaire.
-  Développer les informations sur le site internet de l'université et des pages dédiés des différentes formations IUT et IST ainsi que celle de la MIR.

# Les propositions pour l'accès en bus





# Propositions d'améliorations de l'accès TC

Action à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
Créer une nouvelle ligne de bus entre les gares Neuville-Université et Pontoise (la 29-U)	IDFM + STIVO + CACP	DSP Bus ou Avenant au contrat de l'opérateur	Moyen terme
Desservir à l'arrêt Gay Lussac par les lignes Express 16 et 27 (lever l'ITL)	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur + PLD	Court terme
Renforcer la desserte de la gare d'Éragny-Neuville par la ligne 33	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur	Court terme
Compléter le nom de l'arrêt Gay Lussac avec la mention Université	CACP + STIVO		Court terme
Améliorer l'équipement de l'arrêt de bus Gay Lussac	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur + PLD	Court terme
Développer les informations sur le site internet de l'université	CY Université		Court terme

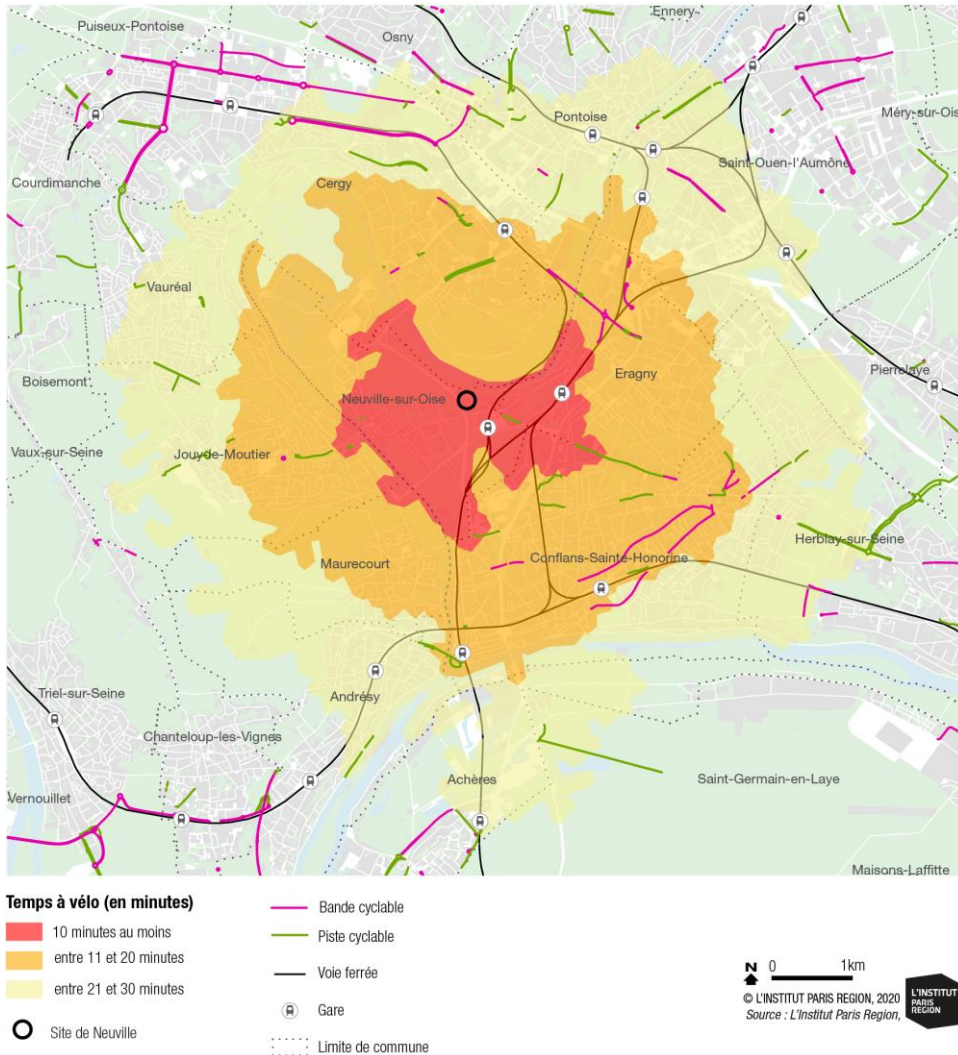
Action cartographiée

Action non cartographiée

# 5. L'accès à vélo ou à pied

# L'accessibilité et les temps de parcours

## Une accessibilité à vélo à l'échelle de l'agglomération :



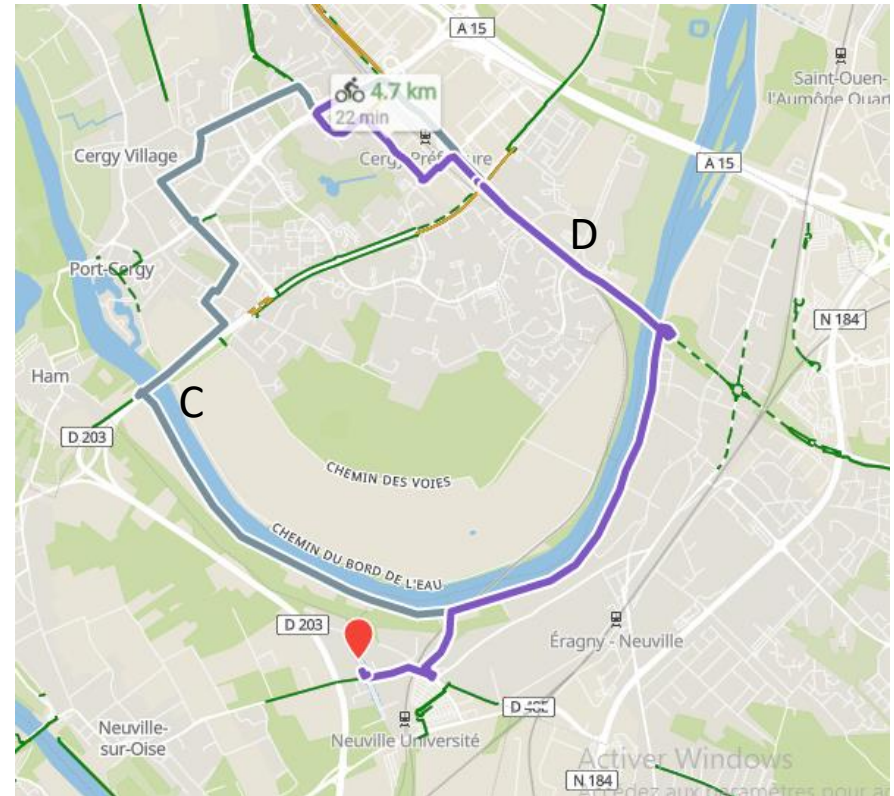
- Gare d'Éragny-Neuville : 6 minutes
- Gare de Cergy-Préfecture : 15 à 20 minutes
- Gare de Pontoise : 20 à 25 minutes
- Gare de Conflans-Sainte-Honorine : 35 minutes

# Un accès à vélo limité par les coupures

## Itinéraires à vélo depuis le centre de Cergy (site des Chênes)



Source : Google maps



Source : GéoVélo

Selon l'enquête, 33 % du personnel font régulièrement des déplacements entre le site universitaire de Neuville et le site de Cergy ou de Pontoise contre 10 % pour les étudiants.

Depuis le centre de Cergy, 4 itinéraires sont possibles mais un seul évite le dénivelé du coteau et la RD 203 (voie structurante d'agglomération à large gabarit routier).

# Aménagements et itinéraires cyclables

## Des aménagements cyclables de qualité mais peu nombreux et discontinus :

Les principaux aménagements sont constitués par :

- La rue d'Éragny avec une piste cyclable bidirectionnelle de l'université jusqu'à la partie agglomérée du centre urbain de Neuville ;
- La rue de l'Ambassadeur avec le même type de piste cyclable en limite d'Éragny ;
- La voie de la gare routière avec une bande bidirectionnelle jusqu'au parvis de la gare ;
- Le chemin de halage le long de l'Oise ;
- Le chemin entre la gare de Neuville-Université et la zone d'activités des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine.



# Les aménagements en zones 30

## La zone 30, un outil de l'apaisement de la circulation pour le site :

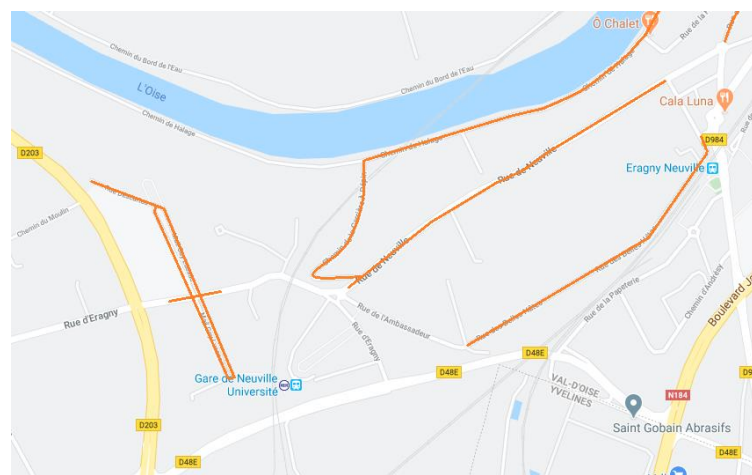
La zone 30 est une réponse à la discontinuité des aménagements cyclables, en particulier lorsque la largeur de voies de circulation est trop faible. Cet outil réglementaire du code de la route permet d'aménager à moindre coût les rues d'un quartier afin d'y limiter la vitesse de circulation à 30km/h et d'autoriser par défaut le double sens cyclable.

La généralisation des zones 30 demeure alors un enjeu de sécurité routière et de promotion des mobilités actives.

## Un secteur bien pourvu en zones 30 :

La présence des zones 30 se concentre surtout au niveau :

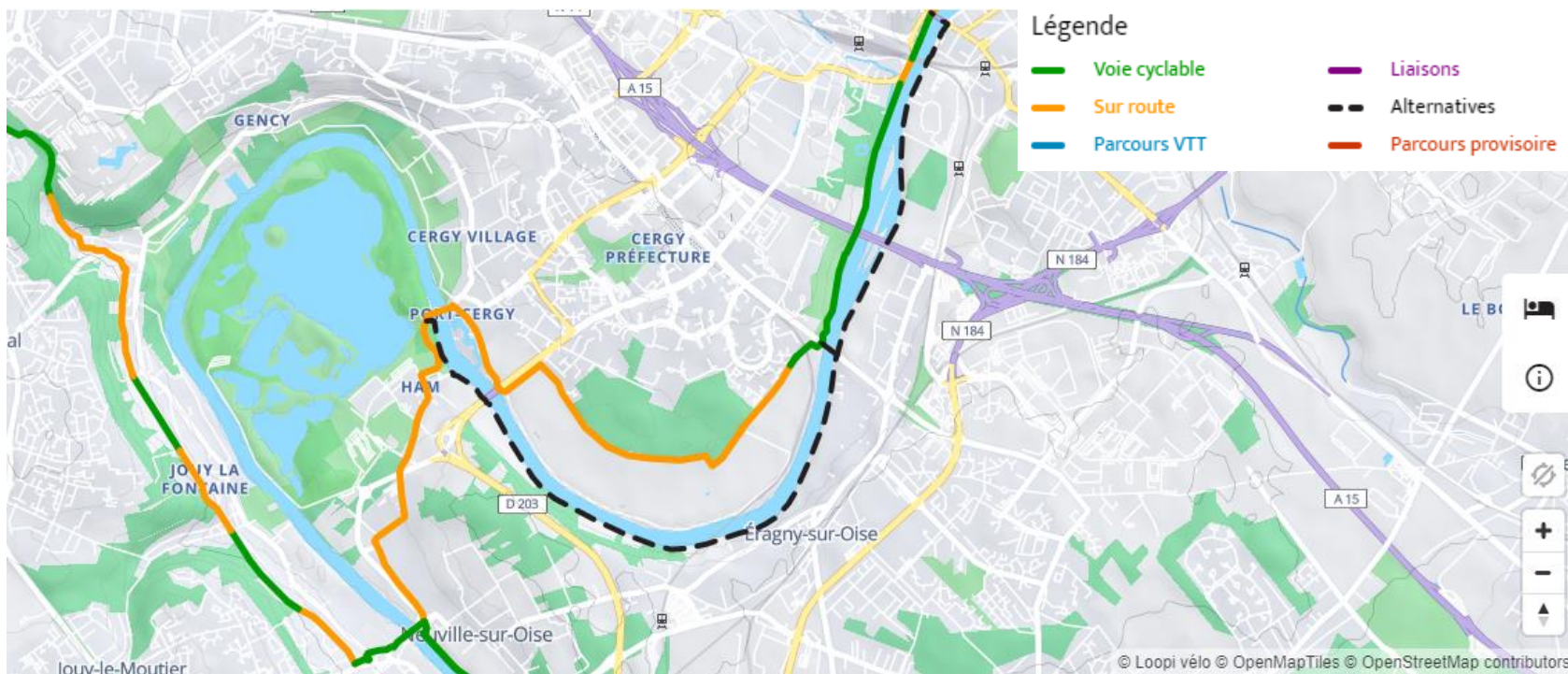
- du quartier universitaire (l'ensemble du Mail Gay Lussac et la rue d'Éragny) ;
- du quartier résidentiel d'Éragny (notamment les bords de l'Oise, la rue de Neuville ou encore la rue des Belles Hâtes jusqu'à la gare d'Éragny-Neuville).



# Véloroute Paris - Londres

## La véloroute, un itinéraire à l'intérêt limité pour la desserte du site de Neuville :

Le site universitaire n'est pas directement desservi par la véloroute Paris – Londres, qui traverse l'agglomération de Cergy-Pontoise, cependant il est relativement proche de la variante de l'itinéraire sur la rive gauche de l'Oise.



# Le jalonnement cyclable

## Un jalonnement cyclable peu développé et discontinu :

- À l'image des aménagements du réseau cyclable, le jalonnement cyclable est également discontinu et incomplet.
- Seules les gares et les communes sont mentionnées sur les panneaux d'indication directionnelle. L'université n'y figure pas.
- Aucune information sur les distances et les temps de parcours.
- Des panneaux relativement vieillissants et une lisibilité parfois défailante.





# Offre de stationnement et de services vélo

## Stationnement vélo :

- 10 arceaux vélo sur le mail gay Lussac, en face de l'entrée principale de l'université.
- Arceaux non abrités et non sécurisés.
- Parfois utilisés par des motos ou des scooters.
- Quelques emplacements vélo dans le parking souterrain A-D



## Services Vélo :

- Station de vélos en libre-service VéLO2 aux gares de Neuville-Université et d'Éragny-Neuville.
- Consigne Véligo à la gare de Neuville-Université.
- Vélostation de Cergy-Préfecture et Véloservices à Cergy qui sont gérés par l'atelier chantier d'insertion de l'association Vélo Solidaire. Cet atelier propose notamment des services de réparation, de location ou de vente de vélos et d'accessoires, du marquage et donne des vélos pour les plus démunis. L'association participe également à la promotion de la pratique cyclable.



# Accès à vélo : Atouts et difficultés exprimées

## Atouts :

- Le quartier universitaire relativement récent dispose d'aménagements adaptés à la pratique cyclable.
- Proximité de l'Oise et de son chemin de halage.
- Présence d'arceaux vélos juste devant l'entrée principale de l'université.
- Services vélo présents à la gare de Neuville-Université.

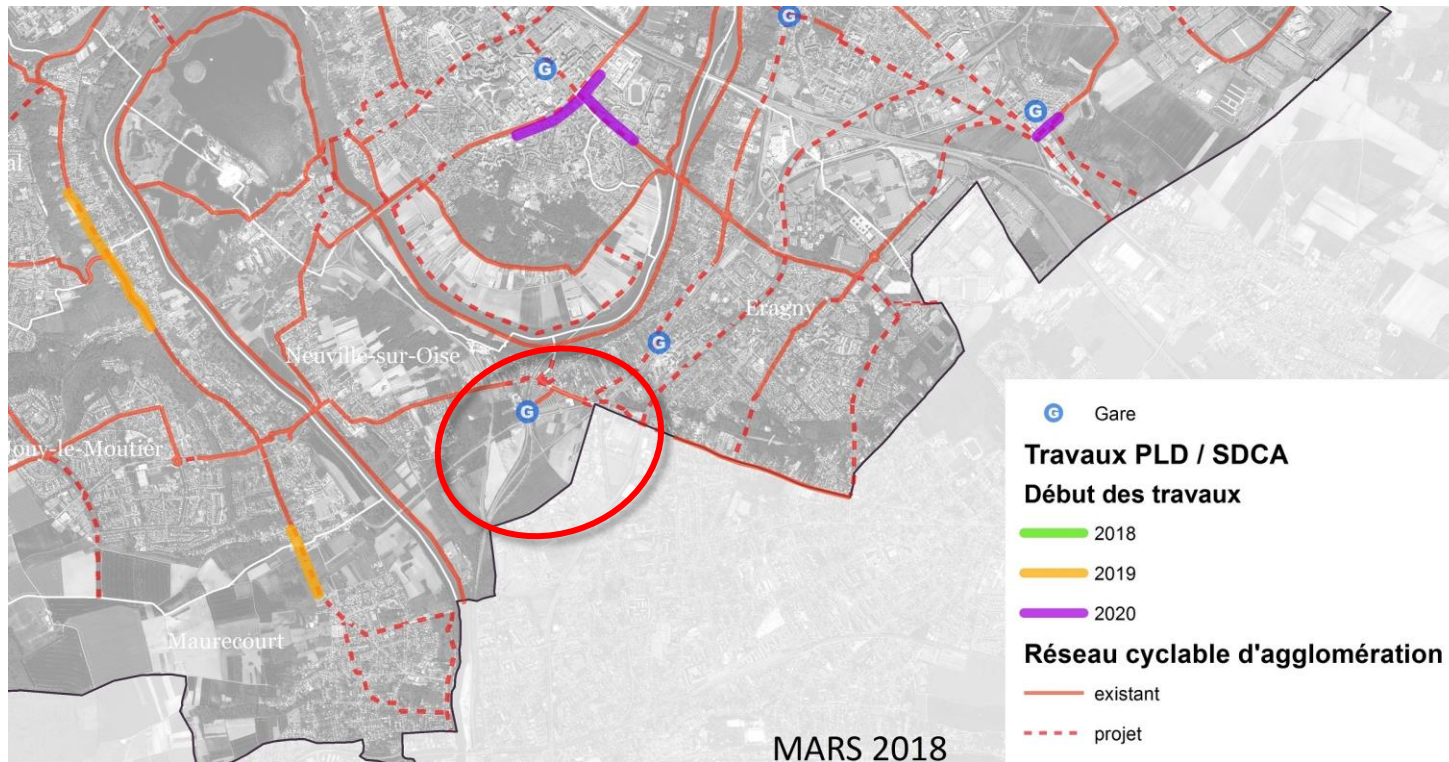
## Difficultés exprimées :

- Réseau et jalonnement cyclables discontinus. Difficile liaison avec Cergy-Préfecture et les autres sites universitaires en raison de coupure d'infrastructure le plus souvent.
- Cohabitation difficile voire dangereuse avec les automobilistes sur les grands axes tels que la RN 184, la RD 203 et la RD48E.
- Relief fortement prononcé pour rejoindre les berges de l'Oise (dénivelé de 24 mètres au niveau de la côte de Frais Val).
- Manque d'éclairage et d'entretien du revêtement et du jalonnement le long des itinéraires cyclables.
- Sur le site, le stationnement vélo à l'extérieur n'est pas couvert ni sécurisé et les emplacements dans le parking souterrain ne sont pas sécurisés.
- Absence de station VéLO2 à proximité de l'entrée de l'université.

# Projets : Schéma Cyclable d'Agglomération

## Un plan vélo ambitieux d'échelle intercommunale :

- Un double objectif : Renforcer le maillage du réseau cyclable et faciliter la pratique du vélo.
- Plusieurs pistes cyclables en projet dans l'aire d'étude (entouré en rouge) dans le cadre du Plan Local de Déplacements.



Source : PLD Cergy-Pontoise

# Projets : le Plan Local de Déplacements

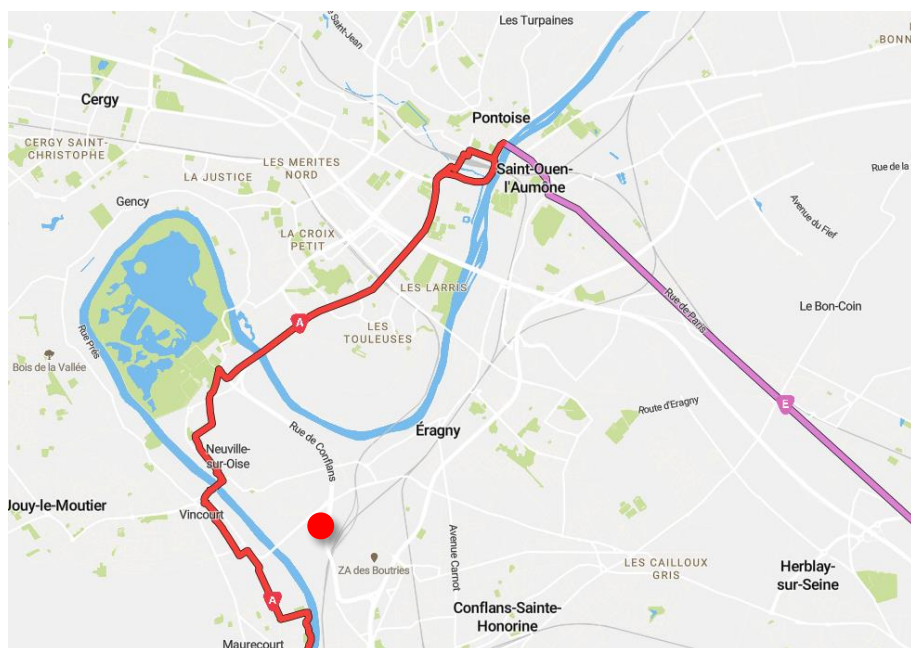
## Éléments de diagnostic et actions concernant le site de Neuville

Fiches Actions	Mesures	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires financeurs	Échéances	Budget estimé
<b>Action 2 - Résorber les coupures urbaines majeures du réseau</b>	2.3 - Améliorer le franchissement piétons et vélos des voies ferrées aux abords du pôle gare de Neuville Université (PN5) dans le cadre de la ZAC Neuville 2 et reprendre le platelage du passage à niveau PN5	CACP	Aucun	2018-2019	100 000 €
	MC1 - Continuité piétons/cyclable entre la RN184 et le pôle gare de Neuville Université	CACP	Aucun	Non programmée	À évaluer
	MC2 - Améliorer la liaison piétonne et cyclable pour les étudiants entre Cergy Grand Centre et Université de Neuville	CACP	Aucun	Non programmée	À évaluer
<b>Action 4 - Apaiser la circulation sur la voirie locale</b>	4.1 - Valider les préconisations de la hiérarchisation de la voirie en termes de vitesse	CACP et communes	Aucun	2016	À évaluer
<b>Action 22 - Poursuivre la mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération</b>	22.1 - Aménager en priorité les tronçons les plus stratégiques	CACP et CD95	Région (50%)	2018-2020	300 000 à 500 000 €/an
	22.2 - Poursuivre la mise en œuvre de la signalisation directionnelle du réseau cyclable d'agglomération	CACP	Région (50%)	2016-2020	100 000 €
<b>Action 24 - Poursuivre le développement de l'offre de stationnement</b>	24.1 - Faciliter le rabattement vélo en gare	SNCF	STIF	Non programmée	250 000 €
	24.2 - Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public (prescription PDUIF)	Communes	Aucun	2016-2018	Coûts inclus dans les coûts de fonctionnement des administrations
	24.3 - Prévoir un espace dédié au stationnement vélo dans les constructions nouvelles (prescription PDUIF)	CACP et communes	Aucun	2016-2020	Coûts inclus dans les coûts de fonctionnement des administrations et des projets urbains

# Projets : le RER Vélo

## Le RER Vélo, une opportunité d'aménagement partiel de la liaison avec Cergy Centre :

- Un projet porté par des collectifs de cyclistes et la Région Île-de-France afin de promouvoir la pratique du vélo.
- La ligne A, dont le tracé est relativement proche de celui de la Véloroute Paris – Londres, ne dessert pas le site universitaire (figurant d'un point rouge sur le plan) mais passe par le centre de Cergy, ce qui peut faciliter l'aménagement d'une partie de la liaison entre Neuville et Cergy Centre. Par ailleurs, la ligne A est une ligne prioritaire du réseau vélo régional.



# Les aménagements temporaires lors de la crise sanitaire

## L'enjeu de la pérennisation des « corona pistes »

Afin de sécuriser sur le plan sanitaire les déplacements lors du déconfinement du printemps 2020 et pallier la montée en charge de l'offre de transport, de nombreuses collectivités territoriales ont réalisé des aménagements provisoires sur les principaux axes pour développer et faciliter la pratique cyclable.

Dans l'agglomération de Cergy-Pontoise, le boulevard de l'Oise est notamment concerné par ce type d'aménagement (1 voie a été réservée aux vélos).



# Accès à vélo : les pistes d'amélioration

## Des aménagements cyclables facilitant et sécurisant la pratique cyclable :

- Assurer la continuité du réseau cyclable entre le site d'une part et les gares de Neuville-Université et d'Éragny-Neuville d'autre part.
- Créer davantage de zones 30 pour améliorer l'apaisement de la circulation et la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes.
- Installer des cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores pour éviter l'arrêt total du vélo et les efforts de relance du vélo et réduire le temps de parcours cyclable.



## Un jalonnement efficient et utile :

- Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis Cergy-Préfecture, la gare d'Éragny-Neuville et des autres sites universitaires importants de l'agglomération.
- Indiquer les distances et temps de parcours sur les panneaux des itinéraires jalonnés.



# Le développement des facilités d'usages

## Une réelle offre de stationnement sécurisé et de services vélos :

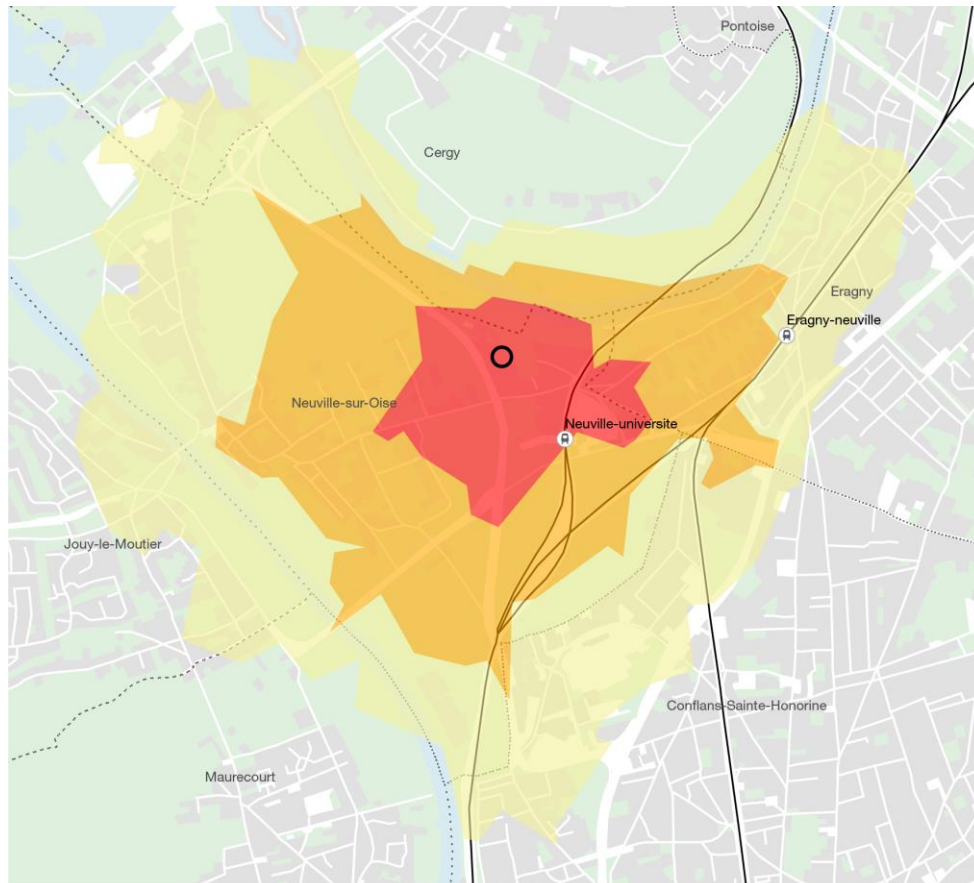
- Développer les possibilités de stationnement vélos au sein des parkings de l'université avec également l'installation d'une station de gonflage et d'entretien de première nécessité, des cassiers de rangement et sur le parvis de l'université sous la surveillance directe du poste de sécurité ;
- Abriter et éclairer les arceaux vélos présents sur le mail Gay Lussac à l'image du parc à vélos de la gare de Neuville-Université ;
- Prévoir l'installation d'une station de Vélo2 aux abords immédiats de l'université sur le mail Gay Lussac, au moins lors du renouvellement du marché public de la prestation de service ;
- Envisager un partenariat avec Véloservices et l'association Vélo Solidaire pour organiser un atelier saisonnier d'entretien, de réparation, de location-vente et des sessions de sensibilisation ou d'atelier de vélo-école ;
- Mettre à la disposition du personnel des VAE ;
- Organiser une animation autour de la pratique cyclable (conseils, partage des « meilleurs » itinéraires vélos, bourse aux vélos ...).





# L'accessibilité et les temps de parcours

Une accessibilité à pied relativement limitée :



Temps de marche (en minutes)

- 10 minutes au moins
- entre 11 et 20 minutes
- entre 21 et 30 minutes

- Voie ferrée
- Gare
- Limite de commune

0 500m  
© L'INSTITUT PARIS REGION, 2020  
Source : L'institut Paris Region

○ Site de Neuville



- Gare d'Éragny-Neuville : 20 minutes
- Centre de Neuville-sur-Oise : 20 minutes
- Hypermarché de Conflans-Sainte-Honorine : 35 minutes

# Cheminements piétons et signalétique

## Des aménagements piétons de qualité mais peu animés :

- Le mail Gay Lussac planté et équipé de mobilier urbain (bancs, poubelle ...). Un aménagement linéaire rendant lisible la liaison entre la gare et le site universitaire. La traversée piétonne entre le mail central et le parvis de l'université est sécurisée (ralentisseur pour les automobiles) et celle de la rue d'Éragny également avec l'aménagement d'un plateau traversant.
- Le chemin de halage le long de l'Oise.
- La voie douce récemment aménagée entre la gare de Neuville-Université et la zone d'activités des Boutries à Conflans-Sainte-Honorine.



# Cheminements piétons et signalétique

## Un jalonnement piéton autour du site peu présent :

- Le jalonnement piéton indiquant le site universitaire ou la gare est quasi-inexistant ou alors relativement discret.
- Depuis la gare routière ou à la sortie de la gare, aucune signalétique n'est présente.
- Au sein de la gare, seul un panneau, situé sur la passerelle d'échanges avec les quais, signale la direction de la sortie vers l'université avec la mention « Cité universitaire ».



# Accès à pied : Atouts et difficultés exprimées

## Atouts :

- Une liaison piétonne depuis la gare aménagée et courte (400 m parcourue en 5 minutes), soit un très bon niveau de marchabilité.
- La compacité du site
- Le cadre paysager par le mail planté et l'espace boisé sur le coteau de l'Oise.

## Difficultés exprimées :

- Le jalonnement depuis la gare surtout pour les primo-visiteurs.
- L'absence à l'extérieur d'un plan d'identification et de repérage des différents bâtiments et services de l'université (le panneau existe mais le plan n'y est plus).
- Le signalement ou le repérage visuel de l'entrée principale et des entrées secondaires.
- Un sentiment d'insécurité le soir en raison de l'éclairage public perfectible, de l'absence d'animation (pas de commerces ni de services) et de la présence de déchets ou de poubelles faisant obstacles aux abords des résidences Crous ou ALJT.
- Les berges de l'Oise sont très proches mais elles sont très difficiles d'accès.

# Accès à pied : le Plan Local de Déplacements

## Éléments de diagnostic et actions concernant le site de Neuville

Fiches Actions	Mesures	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires financeurs	Échéances	Budget estimé
<b>Action 2 - Résorber les coupures urbaines majeures du réseau</b>	2.3 - Améliorer le franchissement piétons et vélos des voies ferrées aux abords du pôle gare de Neuville Université (PN5) dans le cadre de la ZAC Neuville 2 et reprendre le platelage du passage à niveau PN5	CACP	Aucun	2018-2019	100 000 €
<b>Action 4 - Apaiser la circulation sur la voirie locale</b>	4.1 - Valider les préconisations de la hiérarchisation de la voirie en termes de vitesse	CACP et communes	Aucun	2016	A évaluer
<b>Action 20 - Rendre la marche plus attractive</b>	20.1 - Jalonner les quartiers centraux	CACP et communes	Aucun	2019-2020	250 000 €
	20.2 - Cartographier les itinéraires piétonniers	CACP	Aucun	2019	10 000 €
<b>Action 21 - Améliorer la perméabilité de Cergy-Pontoise pour les piétons</b>	21.1 - Eviter les rues en impasse pour les modes actifs dans les nouvelles zones à urbaniser	CACP et communes	Aucun	2016-2020	Budget de fonctionnement
	21.2 - Identifier les secteurs à rendre plus perméables pour la marche à pied	CACP	Aucun	2020	Budget de fonctionnement

# Accès à pied : les pistes d'amélioration

## Des aménagements piétons à envisager :



- Aménager un cheminement piéton au niveau de l'aire de stationnement située le long de la RD 203.



- Aménager un sentier pédestre donnant accès aux berges de l'Oise.

## Un jalonnement piéton et une signalétique à mettre en place :



- Mettre en place le jalonnement piéton depuis la gare vers l'université d'une part et vers Conflans-Sainte-Honorine (via la voie douce) d'autre part, avec l'indication des distances et des temps de parcours.



- Renforcer la signalétique au sein du pôle gare pour indiquer les sorties vers l'université



- À l'occasion de la création des passages unitaires à l'entrée principale de l'université, marquer davantage l'entrée et y installer un plan de situation.

# Accès à pied : les pistes d'amélioration

## Pour un meilleur confort et une sécurisation des cheminements :



- Pour le mail Gay Lussac, renforcer l'éclairage urbain et les patrouilles de police au niveau de la gare et rappeler aux responsables des résidences les obligations de gestion des sorties et des entrées des poubelles.



- Pour la voie douce allant de la gare à la zone d'activité de Conflans-Sainte-Honorine, installer un éclairage public tout du long, reprendre l'état du platelage du passage au niveau PN5 sur la ligne d'Achères à Pontoise pour améliorer le confort et éviter les risque de chute lors de la traversée de la voie ferrée.



- Sécuriser la traversée piétonne du boulevard Condorcet au droit de la voie douce et du parking dépose minute de la gare et celle situées sur la rue d'Éragny aux abords de la gare routière et du parc relais.

## Les aménités urbaines du quartier universitaire à développer :



- Aménager une salle en libre accès le temps du déjeuner permettant aux étudiants de se restaurer (équipement de micro-ondes) et de travailler

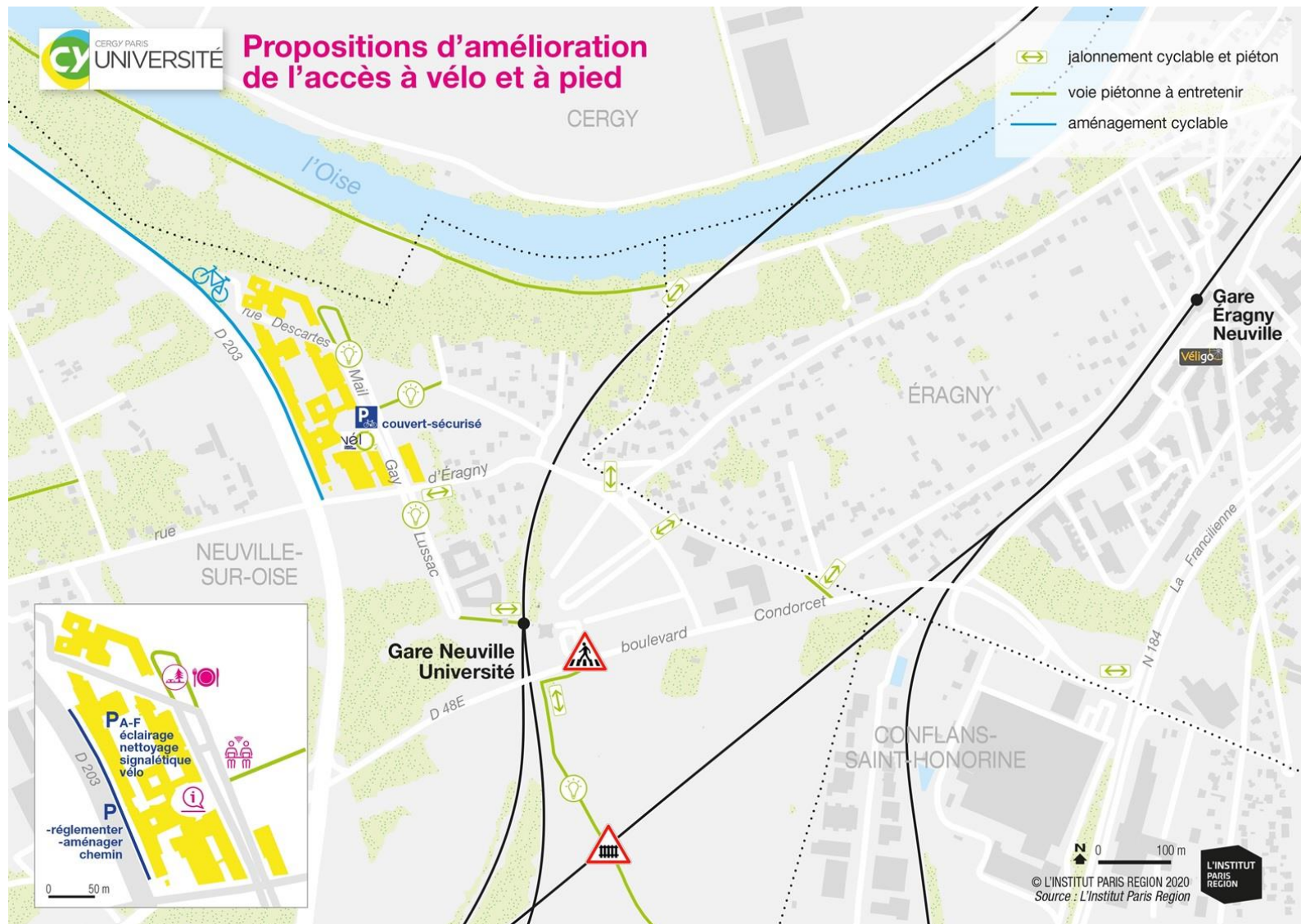


- Aménager un espace extérieur connecté en wifi pour y travailler, y déjeuner ou se détendre.



- Faciliter l'installation de food trucks sur le parvis de la gare côté mail Gay Lussac. Ces services de restauration peuvent bénéficier aux étudiants, aux salariés du parc d'activités, aux usagers de la gare et aux résidents du Crous ou du foyer ALJT.

# Les propositions pour les modes actifs





# Propositions d'améliorations de l'accès à vélo

Action à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
Assurer la continuité cyclable entre le site et les gares Neuville-Université et Éragny-Neuville	CACP	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Moyen terme
Créer des zones 30 pour améliorer l'apaisement de la circulation	CACP		Moyen terme
Installer des cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis Cergy-Préfecture et la gare d'Éragny-Neuville	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Indiquer les distances et temps de parcours sur les panneaux des itinéraires jalonnés	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Développer les possibilités de stationnement vélos au sein des parkings de l'université	CY Université		Court terme
Abriter les arceaux vélos présents sur le mail Gay Lussac	CACP	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Prévoir l'installation d'une station de Vélo2 aux abords immédiats de l'université	CACP	Marché public Vélo2	Moyen terme
Envisager un partenariat avec Véloservices et l'association Vélo Solidaire	CACP + CY Université	Plan vélo régional	Court terme

Action cartographiée

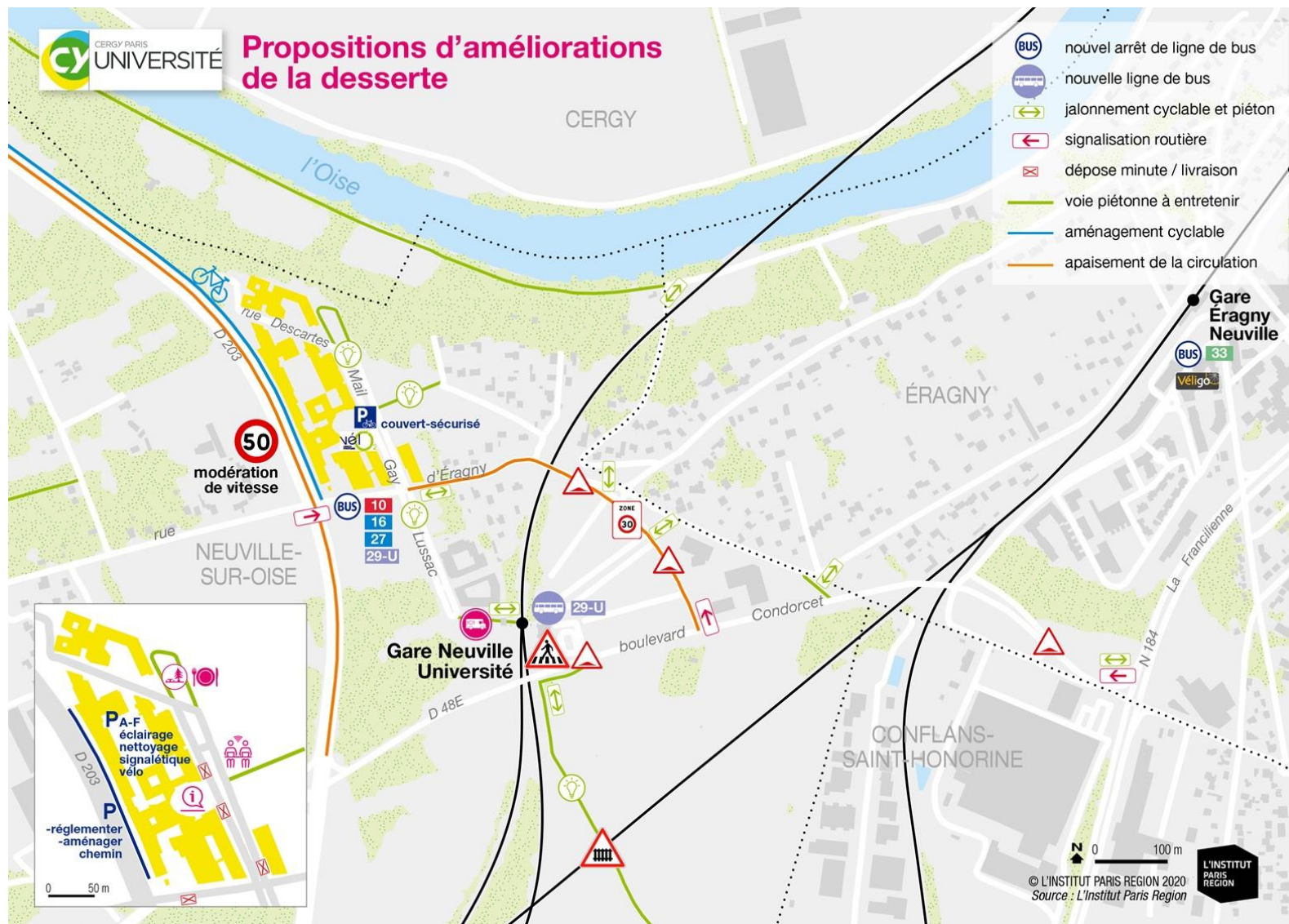
Action non cartographiée

# Propositions d'améliorations de l'accès à pied et à la vie du quartier

Action à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
Aménager un cheminement piéton au niveau de l'aire de stationnement située le long de la RD 203	CD 95		Moyen terme
Aménager un sentier pédestre donnant accès aux berges de l'Oise	CACP	Schéma local du tourisme ?	Moyen terme
Jalonner depuis la gare vers l'université et vers Conflans-Sainte-Honorine (via la voie douce)	CACP		Court terme
Renforcer la signalétique au sein du pôle gare pour indiquer les sorties vers l'université	SNCF Transilien	Guide d'aménagement des pôles d'échanges	Moyen terme
Marquer davantage l'entrée et installer un plan de situation sur le parvis	CY Université		Court terme
Installer ou renforcer l'éclairage urbain des voies piétonnes	CACP		Moyen terme
Reprendre le platelage du passage au niveau PN5 sur la ligne d'Achères à Pontoise	SNCF Réseau		Moyen terme
Sécuriser la traversée piétonne du boulevard Condorcet entre la gare et la voie douce	CD 95		Court terme
Aménager une salle en libre accès le temps du déjeuner	CY Université		Court terme
Aménager un espace extérieur connecté en wifi pour y travailler, y déjeuner ou se détendre	CACP + CY Université		Moyen terme
Faciliter l'installation de food trucks sur le parvis de la gare	CACP + CY Université		Court terme

# 6. Vers un plan de mobilités

# Synthèse des propositions pour Neuville



# Tableaux de synthèse des actions

Action à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
<b><i>Propositions concernant l'accès en voiture et la gestion du stationnement</i></b>			
Rendre la signalisation routière continue et homogène et l'actualiser	CACP + CD 95	Schéma directeur de signalisation directionnelle	Court terme
Réguler l'offre de stationnement sur voirie	Commune de Neuville	Zone bleue	Court terme
Aménager un cheminement piéton au niveau de l'aire de stationnement située le long de la RD 203	CD 95		Moyen terme
Promouvoir le covoiturage à l'université	CY Université	Applications mobiles	Court terme
Poursuivre les efforts d'aménagement des parkings de l'université	CY Université	Parking centre commercial	Court terme
Augmenter ponctuellement les capacités de stationnement	CY Université / CACP / Eiffia	Mutualisation de parking	Moyen terme
Gérer les capacités de stationnement en cas de saturation prolongée	CY Université	Parking de centre hospitalier	Long terme

# Tableaux de synthèse des actions

Actions à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
<i>Propositions concernant l'accès en transport collectif</i>			
Créer une nouvelle ligne de bus entre les gares Neuville-Université et Pontoise (la 29-U)	IDFM + STIVO + CACP	DSP Bus ou Avenant au contrat de l'opérateur	Moyen terme
Desservir à l'arrêt Gay Lussac par les lignes Express 16 et 27 (lever l'ITL)	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur + PLD	Court terme
Renforcer la desserte de la gare d'Éragny-Neuville par la ligne 33	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur	Court terme
Compléter le nom de l'arrêt Gay Lussac avec la mention Université	CACP + STIVO		Court terme
Améliorer l'équipement de l'arrêt de bus Gay Lussac	IDFM + STIVO + CACP	Avenant au contrat de l'opérateur + PLD	Court terme
Développer les informations sur le site internet de l'université	CY Université		Court terme

# Tableaux de synthèse des actions

Actions à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
<b>Propositions concernant l'accès à vélo</b>			
Apaiser la circulation sur la RD 203 et aménagement le long un pite cyclable bidirectionnelle	CD 95	Campus international	Moyen terme
Assurer la continuité cyclable entre le site et les gares Neuville-Université et Éragny-Neuville	CACP	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Moyen terme
Installer des cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Assurer la continuité du jalonnement cyclable depuis Cergy-Préfecture et la gare d'Éragny-Neuville	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Indiquer les distances et temps de parcours sur les panneaux des itinéraires jalonnés	CACP + CD 95	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Développer les possibilités de stationnement vélos au sein des parkings de l'université	CY Université		Court terme
Abriter les arceaux vélos présents sur le mail Gay Lussac	CACP	Schéma directeur des aménagements cyclables CACP	Court terme
Prévoir l'installation d'une station de VéIO2 aux abords immédiats de l'université	CACP	Marché public VéIO2	Moyen terme
Envisager un partenariat avec Véloservices et l'association Vélo Solidaire	CACP + CY Université	Plan vélo régional	Court terme

# Tableaux de synthèse des actions

Actions à mettre en œuvre	Responsable de la mise en œuvre	Référence ou outil	Temporalité de la mise en œuvre
<b><i>Propositions concernant l'accès à pied et la qualité de vie du quartier</i></b>			
Aménager un sentier pédestre donnant accès aux berges de l'Oise	CACP	Schéma local du tourisme ?	Moyen terme
Jalonner depuis la gare vers l'université et vers Conflans-Sainte-Honorine (via la voie douce)	CACP		Court terme
Renforcer la signalétique au sein du pôle gare pour indiquer les sorties vers l'université	SNCF Transilien	Guide d'aménagement des pôles d'échanges	Moyen terme
Marquer davantage l'entrée et installer un plan de situation sur le parvis	CY Université		Court terme
Installer ou renforcer l'éclairage urbain des voies piétonnes	CACP		Moyen terme
Reprendre le platelage du passage au niveau PN5 sur la ligne d'Achères à Pontoise	SNCF Réseau		Moyen terme
Sécuriser la traversée piétonne du boulevard Condorcet entre la gare et la voie douce	CD 95		Court terme
Aménager une salle en libre accès le temps du déjeuner	CY Université		Court terme
Aménager un espace extérieur connecté en wifi pour y travailler, y déjeuner ou se détendre	CACP + CY Université		Moyen terme
Faciliter l'installation de food trucks sur le parvis de la gare	CACP + CY Université		Court terme



# Pourquoi réaliser un plan de mobilités ?

## Pour :

- Améliorer l'accès au site universitaire face à la croissance de la fréquentation ;
- Favoriser le recrutement ou le maintien du personnel en offrant au personnel une gamme plus large de solutions alternatives à la voiture ;
- Optimiser davantage le foncier : mettre en place de services pour les usagers sur l'espace ouvert au public, limiter les besoins en stationnement automobile malgré l'accueil de plus d'usagers ;
- Réduire les coûts des trajets domicile-travail, voire rendre possible l'économie d'une seconde voiture ;
- Encourager les pratiques de mobilité bénéfiques pour la santé avec un exercice physique au quotidien ;
- Réduire le risque routier et limiter les arrêts de travail dus à ces accidents ;
- Répondre à des préoccupations environnementales : réduire la pollution de l'air, les émissions de CO<sub>2</sub> et des gaz à effet de serre (GES) ;
- Répondre à des obligations légales.

# Les étapes d'un plan de mobilités

## **Étape 1 - Mettre en place le dispositif de pilotage, de concertation et de communication Prendre la décision d'élaborer un PDE :**

- Nommer un chef de projet et installer une équipe
- Définir les objectifs et les publics
- Organiser le dispositif de concertation
- Communiquer sur le PDE auprès de l'ensemble des publics visés

## **Étape 2 - Réaliser le diagnostic « déplacements » :**

- Lancer les enquêtes de mobilité et collecter les informations
- Analyser la mobilité et l'accessibilité du site
- Établir le compte « déplacements » (coûts internes et coûts externes)
- Estimer les impacts environnementaux : GES et consommation d'énergie
- Évaluer les marges potentielles d'évolution

## **Étape 3 - Élaborer le plan d'actions :**

- Hiérarchiser des problèmes à résoudre et fixer une échéance
- Lister les mesures selon 3 catégorie d'actions (Réduire les besoins de déplacements / Optimiser les déplacements / Reporter des déplacements en voiture individuelle vers des modes alternatifs, plus sûrs et moins émetteurs de GES)
- Estimer le budget alloué à chaque mesure
- Identifier un référent de l'université pour le portage et/ou le suivi de chaque action

# Les étapes d'un plan de mobilités

## Étape 4 - Mettre en œuvre et pérenniser les actions :

- Planning des actions
- Mobilisation des acteurs et des partenaires
- Animation du plan

## Étape 5 - Élaborer un système de suivi et d'évaluation :

(Feuilles de route régulières / Comités de suivi / Bilan annuel commenté et diffusé)

- Mesurer si les objectifs sont atteints
- Vérifier la qualité de l'engagement des publics visés
- Évaluer l'impact des mesures sur les cibles
- Ne pas hésiter à réorienter les actions
- Revenir vers le personnel et les étudiants

# Vers un plan de mobilités

## Les facteurs clés de la réussite d'un plan de mobilités :

- Mettre en place le dispositif de pilotage, de concertation et de communication ;
- Suivre et évaluer de la mise en œuvre des actions et leur efficacité dans le temps ;
- Impliquer les parties prenantes de ce projet transversal au sein de l'université (un référent de l'université par action).

## Une opportunité :

- Le plan de déplacements inter-établissements initié et piloté par l'association CY Campus international.

