

# Plan Vélo

## Schéma directeur cyclable 2026 - 2032



Communauté d'agglomération Val Paris

*Pôle Attractivité du Territoire*

*Direction des Mobilités*

## Table des matières

Eléments de contexte.....	4
I. Un maillage cyclable sécurisé et continu .....	6
1. Dix itinéraires vélos prioritaires à horizon 2032 .....	7
2. Une complémentarité avec d'autres itinéraires cyclables .....	18
3. Les discontinuités cyclables du territoire .....	19
4. Systématiser les aménagements en faveur du vélo dans les opérations de voirie .....	21
5. Augmenter l'accessibilité cyclable des Zones d'Activités Economiques .....	23
II. Une offre de stationnement et de services adaptée .....	24
1. Le stationnement vélo en gare.....	24
2. Le stationnement vélo sur l'espace public .....	26
3. Accompagner les acteurs privés dans la mise en place du stationnement.....	28
4. Des services vélos pour accompagner le développement de la pratique.....	28
III. Des outils pour accompagner les communes et les habitants.....	30
1. Soutenir l'équipement des ménages : aide à l'achat de vélos à assistance électrique.....	30
2. Un fonds de concours pour soutenir les communes dans l'investissement pour le vélo .....	30
IV. Evaluer la politique cyclable pour plus d'efficacité .....	32
1. Compter les cyclistes au quotidien : implanter des dispositifs de comptage sur tout le territoire .....	32
2. Les indicateurs clés du plan vélo .....	33



**14 Parkings Vélos sécurisés en gare**  
(+9 depuis 2019)

**778 places en consigne**  
(+374% depuis 2019)



**1,5% de part modale vélo en 2022**



**1 Maison du Vélo**  
à Ermont-Eaubonne



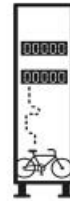
**1 itinéraire touristique à vocation nationale : La Seine à Vélo (V33)**



**12 ateliers vélos par an**



**136 kilomètres d'aménagements cyclables**  
(+ 20 kms depuis 2020)



**3 compteurs vélos fixes répartis sur le territoire**



**5765 places de stationnement vélo**



**2 lignes du Réseau Vélo Ile-de-France : V6 et V7 Ouest**



**Plus de 500 aides à l'achat en 2025**

## Éléments de contexte

Créée en 2016 de la fusion de la Communauté d'agglomération Val et Forêt et de la Communauté d'agglomération du Parisis, la Communauté d'Agglomération Val Parisis (CAVP) s'est dotée dès 2019 de son **premier Plan Vélo communautaire couvrant la période 2020-2025** et qui se compose :

- D'une cartographie des itinéraires délibérée en septembre 2019.
- D'un plan pluriannuel d'investissement délibéré en septembre 2019.
- D'un schéma stratégique cyclable délibéré en septembre 2020.
- De programmes d'actions vélos triennaux successifs délibérés chaque année depuis 2022.
- D'un fonds de concours délibéré en décembre 2019 et modifié en février 2022.
- D'un dispositif d'aide à l'achat à destination des habitants délibéré en avril 2024.

Arrivé à échéance, il convenait de le renouveler. Le nouveau Plan Vélo communautaire couvre la période 2026-2032 et comprend :

- Un schéma directeur cyclable
- Un règlement d'attribution du fonds de concours
- Un règlement d'attribution aux personnes physiques d'une Aide à l'achat de vélo

Il sera décliné en un plan pluriannuel d'investissement et des programmes d'actions vélo triennaux. Il a vocation à intensifier les actions en faveur de la pratique cyclable et à se doter d'objectifs ambitieux en lien avec les autres documents stratégiques de l'Agglomération et des collectivités partenaires (projet de territoire, PCAET, plan vélo départemental, plan vélo régional, plan vélo national...).

Il traite des 3 piliers essentiels pour créer un système vélo à l'échelle d'un territoire :

- Des aménagements sûrs et continus,
- Des stationnements nombreux et sécurisés,
- Une évaluation fine des moyens mis en œuvre et des résultats concrets.

La CAVP présente **un potentiel cyclable important**. Il s'agit d'un territoire faiblement vallonné sur ses parties très urbanisées. Seuls les massifs forestiers (Butte du Parisis, forêt domaniale de Montmorency) et les berges de Seine proposent des dénivelés plus importants.

La densité moyenne du territoire s'élève à 3 310 habitants au km<sup>2</sup>, et s'élève jusqu'à plus de 6.000 pour les communes les plus proches de Paris (Eaubonne, Sannois, Ermont, Franconville-la-Garenne). Cette forte densité représente un potentiel pour l'usage du vélo en raison de la concentration sur de petites distances des commerces et des services du quotidien. Par ailleurs, la croissance démographique du territoire est forte, avec une augmentation de 6,4% sur la période 2014-2020, alors que celle observée à l'échelle du Val d'Oise est de 0,6%.

Le territoire de la CAVP est finement desservi par le réseau ferré francilien, comprenant 16 gares sur ses 15 communes. Ainsi, l'ensemble du territoire urbanisé est situé à moins de 3 kilomètres d'une gare. Au total, on dénombre en 2024 plus de 167 000 montants par jour réparties sur l'ensemble des 16 gares (données SNCF). Le potentiel d'intermodalité y est donc majeur, notamment pour rejoindre la métropole du Grand Paris ou Cergy-Pontoise.

Par ailleurs, la mobilité scolaire et professionnelle des résidents de Val Parisis s'effectue en grande partie en direction de la Métropole du Grand Paris (51%) et de la CA Cergy-Pontoise (6%), deux territoires efficacement connectés par le réseau de transport public (ligne H, ligne J et RER C).

La maîtrise d'ouvrage des voiries du territoire est partagée entre les communes, le conseil départemental et la CA Val Parisis. Il y a donc une multiplicité d'acteurs mobilisés dans le cadre des opérations de voirie qui doivent toutes prendre en compte la mise en place d'aménagements cyclables.

## I. Un maillage cyclable sécurisé et continu

Le réseau cyclable du territoire compte, au 31 décembre 2025, **136 kilomètres d'aménagements cyclables** toutes maîtrises d'ouvrages confondues (contre 116 kilomètres en 2019, soit +17%), composés de pistes cyclables, de voies vertes, de bandes cyclables, de double-sens cyclable, de chaussées à voie centrale banalisée et de zones de rencontre. Inégalement réparties sur le territoire, ces aménagements forment aujourd'hui encore un réseau incomplet et fragmenté.



Cartographie des aménagements cyclables : Annexe 2

La révision du Plan Vélo communautaire a pour objectif la formation d'un réseau cyclable maillé, c'est-à-dire sécurisé, continu et cohérent. Ce maillage doit permettre à tous les cyclistes, néophytes ou confirmés, jeunes ou âgés, vétotafeurs ou promeneurs, de circuler sereinement sur l'agglomération et à destination des territoires voisins.

Les objectifs recherchés sont :

- **La sécurité réelle et perçue des usagers**, à travers la maîtrise de la vitesse des usagers motorisés, la séparation des modes, un traitement rigoureux des intersections, une conception soignée des aménagements ;
- **La continuité du réseau cyclable**, notamment en traitant les coupures et en le connectant aux autres réseaux (transports publics, piétons).
- **L'attractivité et le confort**, via une géométrie soignée, la limitation des arrêts non nécessaires, un repérage facilité et un bon confort de roulement.
- Un réseau adapté aux nouveaux usages, intégrant les vélos cargos et vélos adaptés.

Pour atteindre ces objectifs, les actions à mettre en œuvre sont les suivantes :

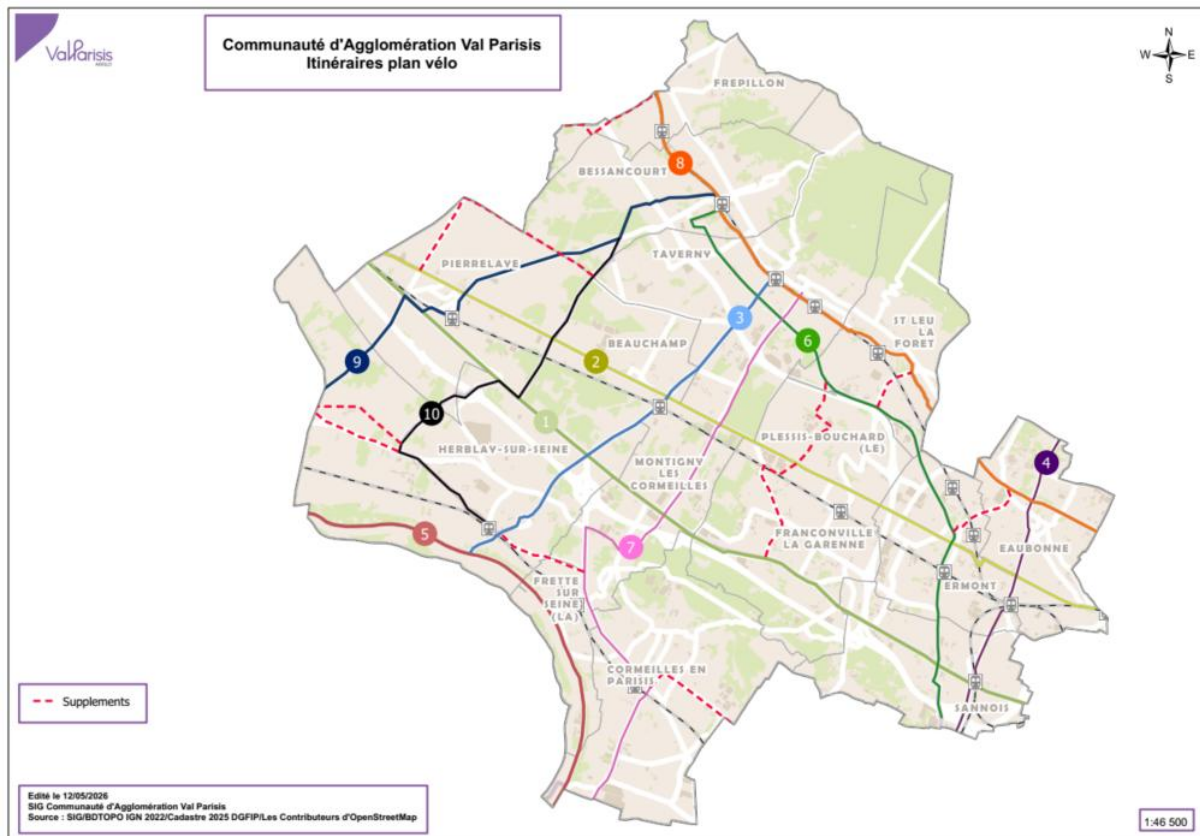
- **Développer 10 itinéraires vélos stratégiques** de la CA Val Paris, desservant finement le territoire.
- Traiter les principales discontinuités
- Intégrer aux travaux de voirie les aménagements en faveur du vélo
- Augmenter l'accessibilité des Zones d'Activités Economiques.

### 1. Dix itinéraires vélos prioritaires à horizon 2032

Ces 10 itinéraires constituent la colonne vertébrale du maillage cyclable de Val Paris.

Issus du schéma cyclable de 2019 et légèrement remaniés en termes de tracé, ils ont été étudiés pour rappel sur la base de 6 critères :

- Favoriser l'intermodalité vers les gares du territoire.
- Desservir les polarités urbaines.
- Desservir les établissements d'enseignement.
- Permettre l'accès aux équipements sportifs majeurs et culturels (piscines, médiathèques...).
- Rendre accessible les Zones d'Activité Economiques (ZAE).
- Desservir les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV).



Cartographie des itinéraires du plan vélo : Annexe 1

## Descriptif des 10 itinéraires :

### ▪ **Itinéraire 1** : RD14 de Saint-Ouen l'Aumône à Epinay-sur-Seine

Cet itinéraire est un potentiel axe du Réseau Vélo Ile de France (V6) entre Cergy-Pontoise et Epinay-sur-Seine. Il dessert de nombreuses Zones d'Activités Economiques, dont les Primevères à Pierrelaye et la Patte d'Oie d'Herblay-sur-Seine qui fera l'objet dans les prochaines années d'un réaménagement global. Il dessert également le centre-ville de Franconville et plusieurs centres-villes en voie de mutation, comme ceux de Montigny-lès-Cormeilles et de Sannois. Enfin, il passe directement par les gares de Sannois (ligne J) dont le réaménagement en faveur des modes actifs a été réalisé fin 2025 et de Saint-Gratien (RER C).



▪ **Itinéraire 2 : Chaussée Jules César de Saint-Ouen l'Aumône à Enghien-les-Bains**

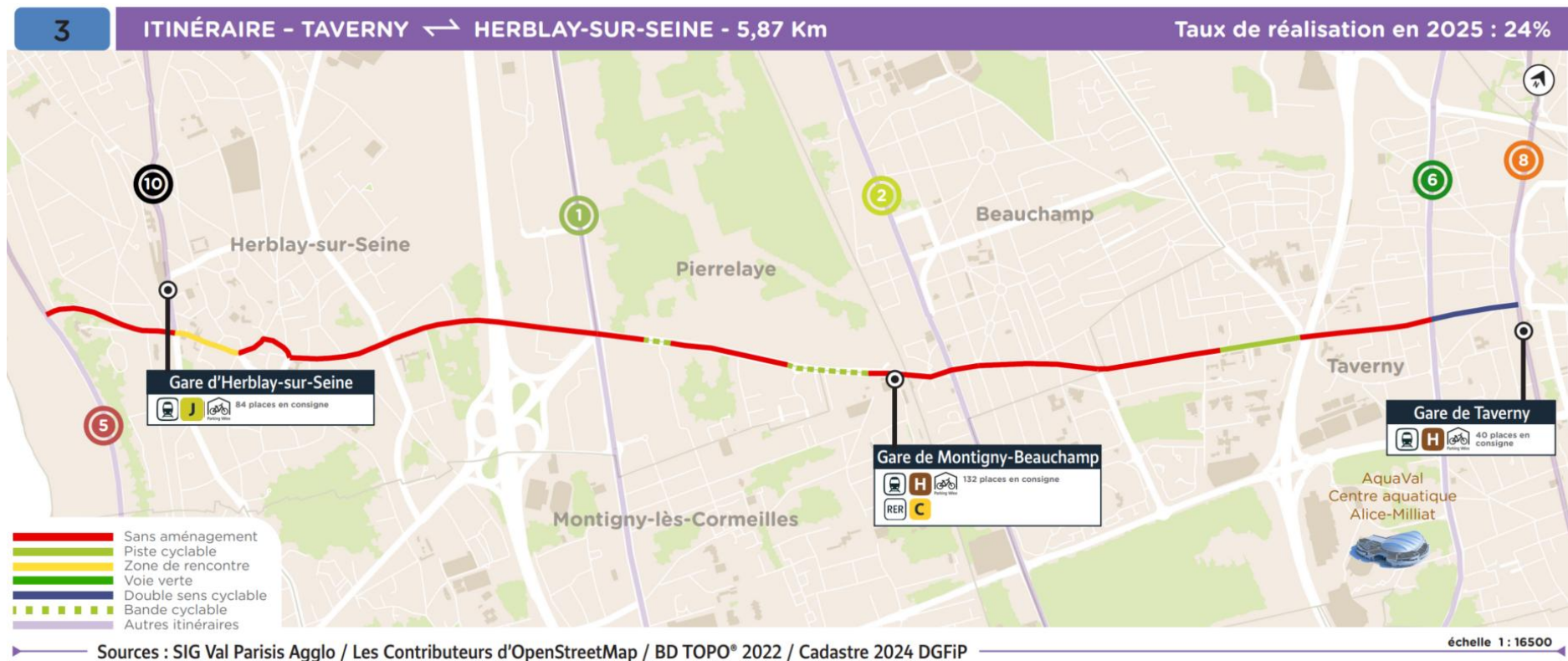
Cet itinéraire est également un potentiel axe du Réseau Vélo Ile de France (V6) entre Cergy-Pontoise et Epinay-sur-Seine. Il dessert de nombreuses gares de la ligne H (Pierrelaye, Montigny-Beauchamp, Franconville-Le Plessis-Bouchard, Ermont-Cernay et Ermont-Eaubonne). Il traverse plusieurs centres-villes : celui de Pierrelaye qui devrait faire l'objet d'un réaménagement de la voirie, celui de Beauchamp qui doit accueillir le projet d'aménagement urbain de l'îlot Triangle et celui d'Ermont, dont le plan de circulation a été modifié en 2023 en faveur des modes actifs.

Particularité : cet axe est sous maîtrise d'ouvrage de la CA Val Parisis.



▪ **Itinéraire 3 : De Taverny à Herblay par la RD106 et la Rue de la Marne**

Cet itinéraire relie, sur un axe nord-sud, la gare de Taverny aux berges de Seine à Herblay-sur-Seine. Il dessert la gare RER de Montigny-Beauchamp et la Zone d'Activités Economiques de la Patte d'Oie.

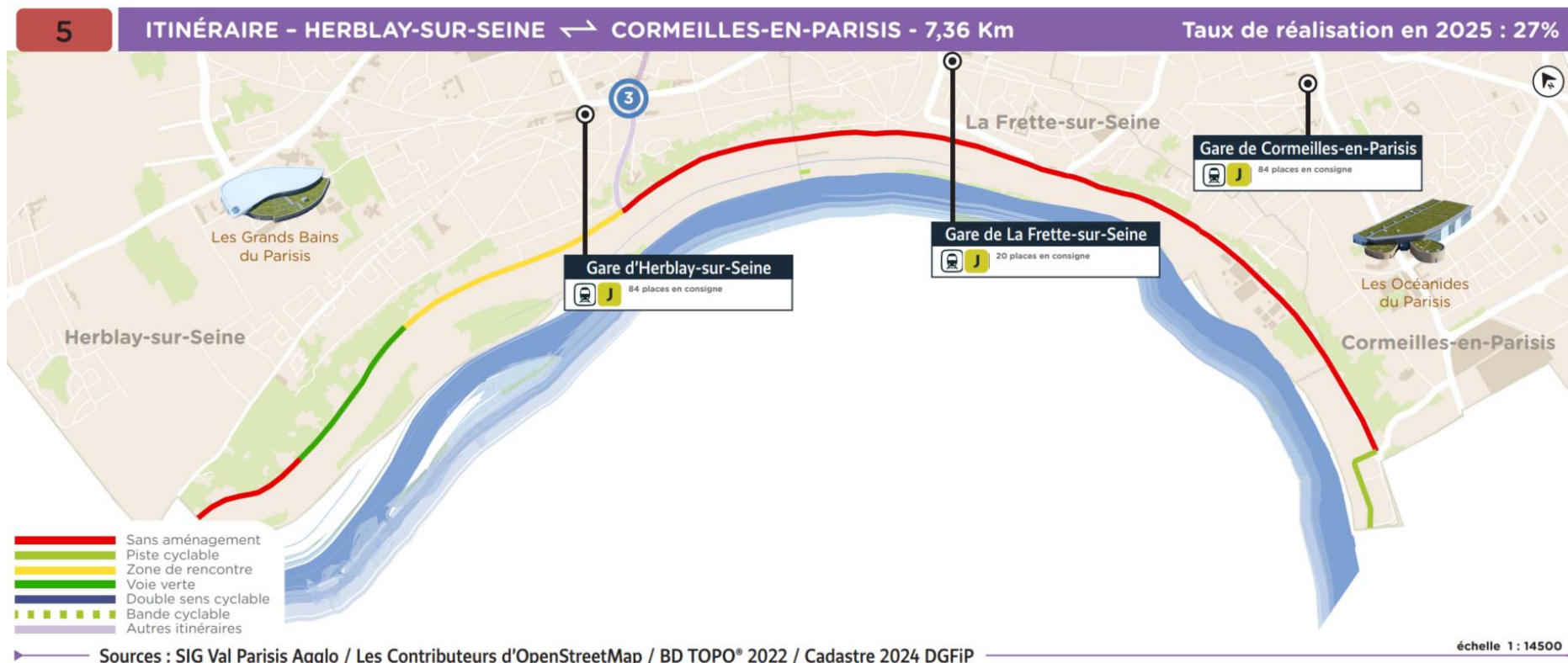




▪ **Itinéraire 5 : Berges de Seine de Conflans-Sainte-Honorine à Sartrouville**

Cet itinéraire longe la Seine sur toute sa longueur, soit plus de 7 kilomètres. Il s'inscrit, au-delà d'un itinéraire communautaire, comme un itinéraire touristique national à travers la véloroute V33 – la Seine à Vélo, qui relie à ce jour Paris au Havre et à Deauville. Il s'inscrit également comme un axe régional du Réseau Vélo Ile-de-France (V7) qui relie Saint-Fargeau-Ponthierry/Melun à Mantes-la-Jolie. A échelle plus locale, considérant les déplacements pendulaires, il permet de relier la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise à Sartrouville et Houilles, voire au quartier d'affaires Paris La Défense.

Il s'agit donc d'un itinéraire hybride ayant vocation à accueillir à la fois des flux touristiques et des flux domicile-travail.



▪ **Itinéraire 6 : De Bessancourt à Sannois par la RD502 et la RD192**

Cet itinéraire relie la gare de Bessancourt au centre-ville de Sannois et se prolonge en direction d'Argenteuil. Il permet de desservir différentes Zones d'Activités Economiques (zone commerciale Les Portes de Taverny, ZAE des Frères Lumières à Saint-Leu-la-Forêt) et de relier directement les communes du nord de l'Agglomération à Sannois et Argenteuil. Il dessert également la gare de d'Ermont-Cernay et le centre-ville d'Ermont.



▪ **Itinéraire 7 : De Taverny à Sartrouville par la RD407, la RD392 et la Rue de Saint-Germain**

Cet itinéraire relie la commune de Taverny à celle de Sartrouville, en desservant notamment la ZAE des Portes de Taverny, le centre-ville de Montigny-lès-Cormeilles, les gares de La Frette-sur-Seine et de Cormeilles-en-Parisis (ligne J) et la ZAE des Bois Rocheforts. Il est une liaison qui a vocation à s'ouvrir sur la Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine et sur ses pôles de transport (gares RER et Transilien de Sartrouville et de Houilles-Carrières-sur-Seine). Au même titre que l'itinéraire 3, il permet de rejoindre à Paris le quartier d'affaires de La Défense ou Paris.



▪ **Itinéraire 8 : De Méry-sur-Oise à Soisy-s/s-Montmorency par la rue L. Ashburton et la RD928**

Cet itinéraire dessert les gares de la ligne H (Frépillon, Bessancourt, Taverny, Saint-Leu-la-Forêt) et permet de relier la vallée de l’Oise à la Communauté d’Agglomération Plaine Vallée. Ce sont également les centres-villes de ces communes qui sont desservis, pour offrir aux usagers une alternative aux autres modes transport et un accès facilité à l’est du Val d’Oise.



Itinéraire N°8 : Annexe 3.8

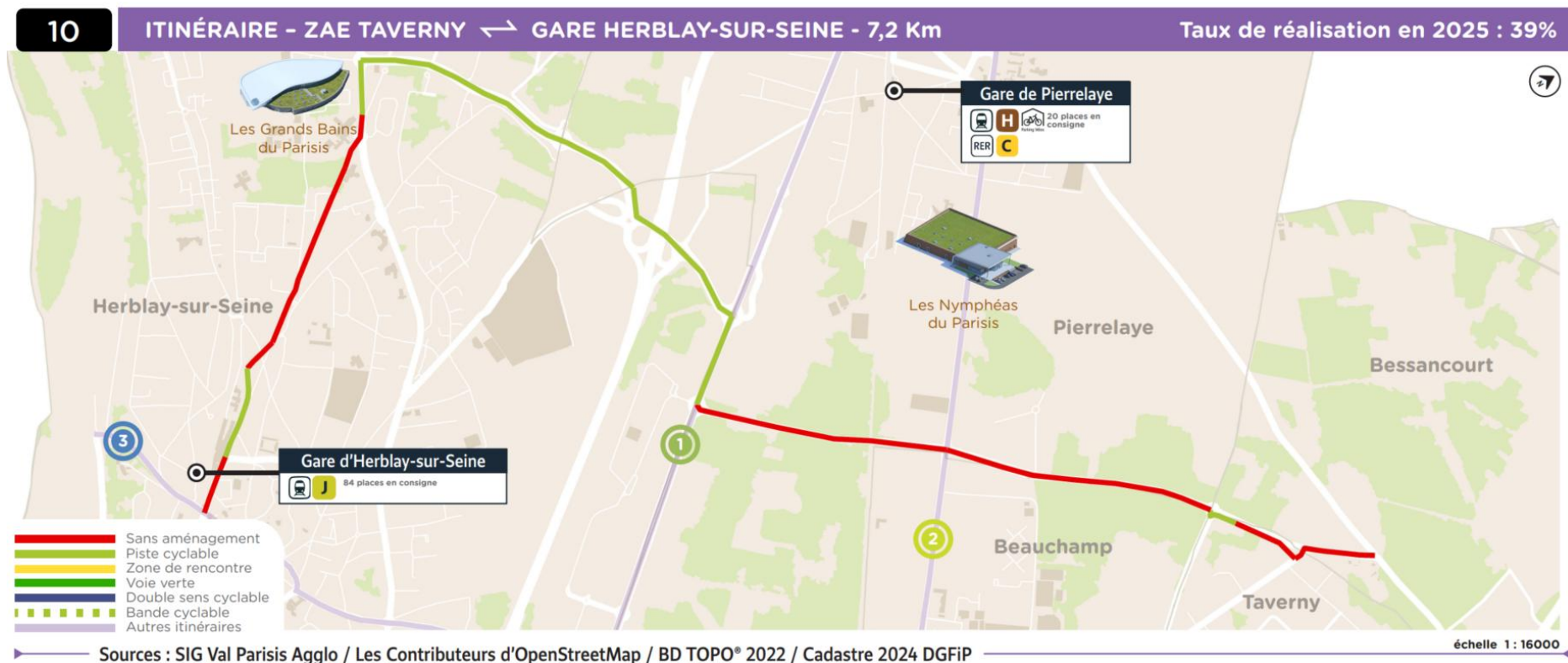
▪ **Itinéraire 9 : De Bessancourt à Conflans-Ste-Honorine par la RD191 et le Chemin des Bœufs**

Du Nord au Sud, cet itinéraire relie la gare de Bessancourt à Conflans-Sainte-Honorine, en desservant le cœur de Pierrelaye et Herblay-sur-Seine. L'axe traverse la nouvelle forêt de Maubuisson et permet de rejoindre les Zones d'Activités Economiques de l'ouest du territoire. Il aura donc une double vocation utilitaire (flux domicile-travail) et de loisirs.



▪ **Itinéraire 10 : De Bessancourt à Herblay-sur-Seine par la RD411**

Cet itinéraire relie Bessancourt à la gare d'Herblay-sur-Seine. Via la RD411, il permet de desservir les Zones d'Activités Economiques de Taverny (ZAE du Chêne Bocquet, ZAC des Ecouardes, ZAE Les Châtaigniers) et de Beauchamp (ZAE des Marcots, ZAE Ouest) à la ville d'Herblay-sur-Seine et à ses connexions vers les territoires limitrophes.



Le tableau ci-dessous présente les taux de réalisation de chaque itinéraire sur les années 2019 et 2025

Tableau bilan des 10 itinéraires du Plan Vélo Communautaire

N° itinéraire	Principales voiries concernées	Longueur totale (km)	Taux de réalisation en 2019	Taux de réalisation en 2025
1	RD14	12,6	37%	46%
2	Chaussée Jules César	12,2	0%	25%
3	RD106	5,9	8%	24%
4	RD909	4	4%	9%
5	Berges de Seine VIF7 - V33	7,4	11%	36%
6	RD502 - RD192	10	55%	59%
7	RD407 - RD392 - Rue de Saint-Germain	10,4	33%	40%
8	RD928 - Rue Lady Ashburton	10	35%	43%
9	RD191 - Chemin des Bœufs	6,9	5%	5%
10	RD411	7,2	31%	39%
Total		86,6	24%	34%

#### ▪ Des liaisons complémentaires entre les itinéraires

Les 10 itinéraires présentés ci-dessus permettent de desservir finement le territoire de Val Parisis, liant la totalité des villes et des pôles générateurs de déplacement. Toutefois, certaines liaisons complémentaires ont été identifiées afin de compléter le maillage. Elles sont au nombre de 7.

Réparties sur le territoire, elles permettent des liaisons directes entre les 10 itinéraires via des aménagements existants ou en projet, par exemple la RD48 de Cormeilles à Argenteuil ou la RD139 à Saint-Leu-la-Forêt. Cela concerne également les différents projets au sein de la forêt de Maubuisson, géré par le Syndicat mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt, comme le chemin de Saint-Prix de Beauchamp à Saint-Ouen-l'Aumône, ou la Rue de la Colonne située sur Frépillon.

➤ **Objectif** : atteindre un taux de réalisation des 10 itinéraires de 60% à horizon 2032

#### 2. Une complémentarité avec d'autres itinéraires cyclables

Le Plan Vélo communautaire de Val Parisis ne peut fonctionner sans une articulation avec les politiques cyclables des autres collectivités : communes, EPCI limitrophes, Département du Val d'Oise et Région Ile-de-France.

A ce titre, deux projets d'importance majeure traversent le territoire : Le Réseau Vélo Ile de France (VIF) et la Seine à Vélo.

#### ▪ Réseau Vélo Ile de France

Le VIF est un réseau de voies cyclables à l'échelle francilienne permettant de rejoindre Paris.

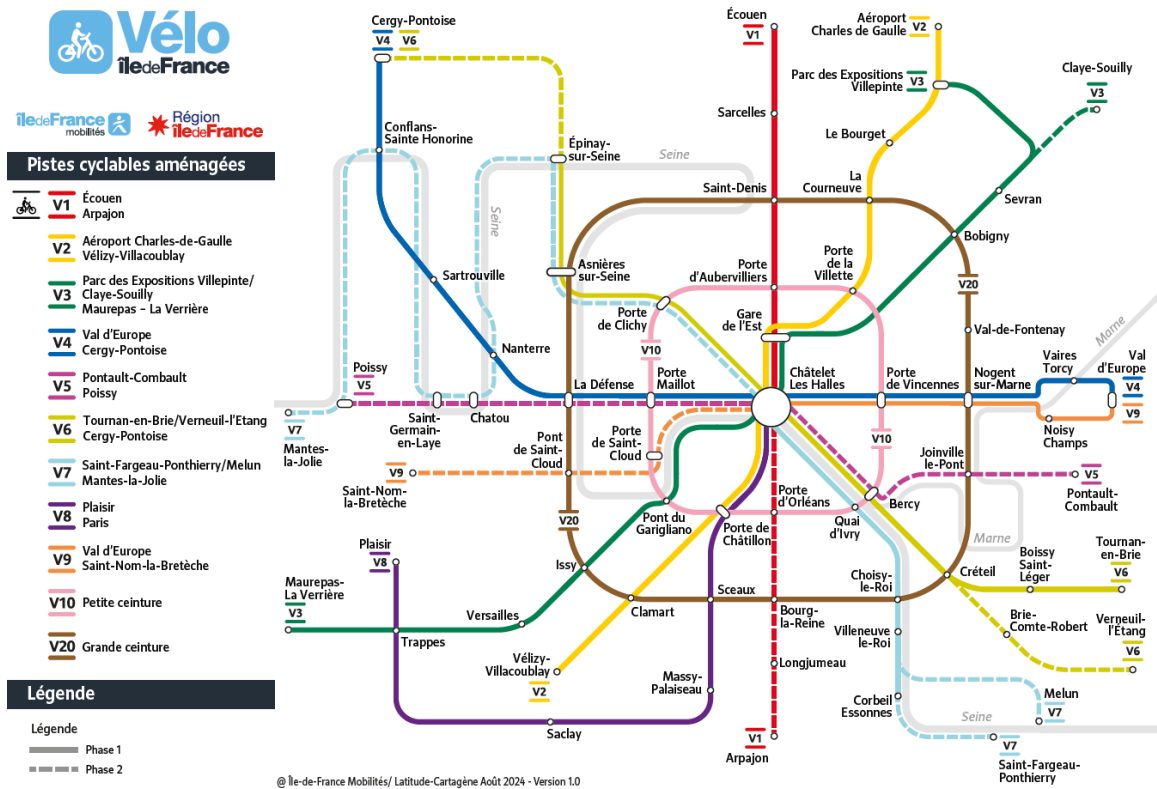
11 itinéraires pour un total de 750 kilomètres sont prévus en réalisation à horizon 2032. La création des aménagements cyclables incombe aux maîtres d'ouvrage et est fortement subventionnée par la Région. Elle a délibéré un cahier des charges ambitieux intégrant des règles précises sur la typologie des aménagements et le jalonnement.

La CA Val Parisis est concernée par deux des 11 itinéraires : la V6 Ouest et la V7 Ouest.

- **La V6 Ouest** relie Cergy-Pontoise à Paris. Le tracé de cette ligne n'est pas validé sur la partie Epinay-sur-Seine <> Cergy-Pontoise. Une étude pilotée par le Département du Val d'Oise a pour

objectif de définir précisément le tracé. A date, au moins deux options sont envisagées : la RD14 (itinéraire 1 du Plan Vélo) et la Chaussée Jules César (itinéraire 2 du Plan Vélo).

- **La V7 Ouest** relie Les Mureaux à Paris par les bords de Seine (Herblay-sur-Seine, La Frette-sur-Seine, Corneilles-en-Parisis). Le tracé de cette ligne est validé (itinéraire 5 du Plan Vélo). Les premiers aménagements aux normes du cahier des charges ont été livrés en début d'année 2026.



Plan du Réseau Vélo Ile-de-France – Août 2024 - IDFM

▪ **La Seine à Vélo :**

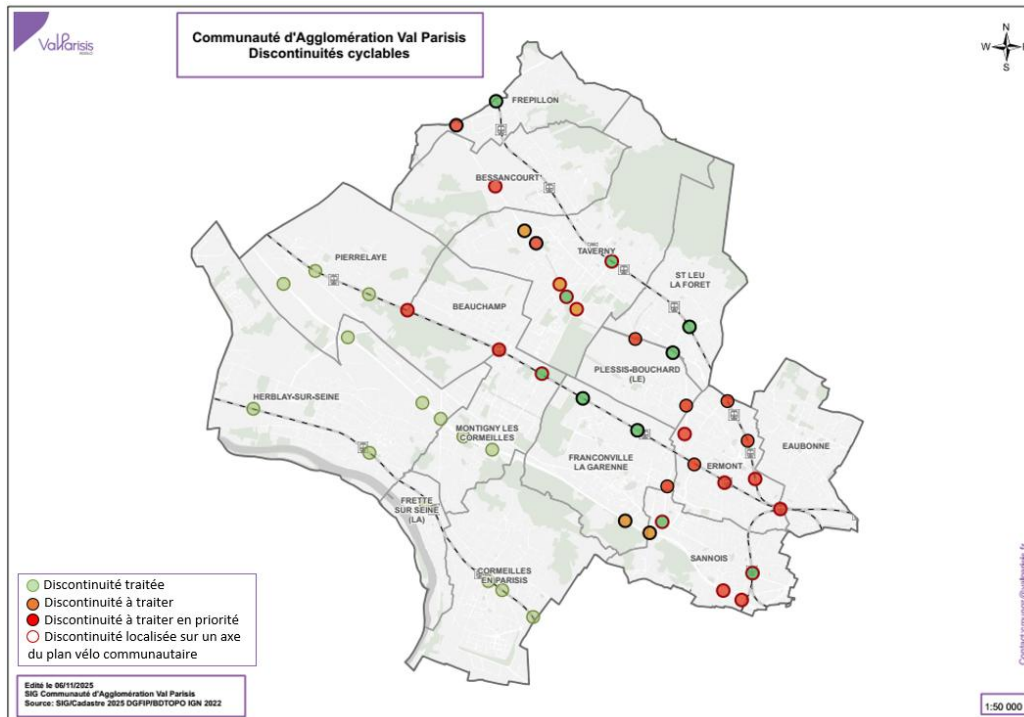
La Seine à Vélo est un itinéraire cyclable touristique (véloroute) reliant Paris au Havre et à Deauville en longeant la Seine sur plus de 500 kilomètres. Il s'agit d'un projet né en 2015 de la volonté des départements normands et franciliens d'offrir une expérience touristique à vélo. Le tracé de la véloroute sur le territoire correspond à l'itinéraire 5 du Plan vélo, et par extension à la ligne V7 Ouest du VIF.

- **Objectif :** participer à la mise en œuvre du Réseau Vélo Ile de France et de la Seine à Vélo

**3. Les discontinuités cyclables du territoire**

Le territoire de la CA Val Parisis est fortement irrigué par un réseau de transports important (ferroviaire et autoroutier), principalement dans le sens Nord-Ouest/Sud-Est. Cette particularité a un impact négatif sur les mobilités actives, les infrastructures lourdes créant de nombreuses discontinuités.

Ce sont principalement les voies ferroviaires (tronçon Paris-Nord <> Pontoise, Paris-Nord <> Persan-Beaumont, Paris Saint-Lazare <> Ermont-Eaubonne et Paris Saint-Lazare <> Gisors) et le réseau autoroutier (A15 et A115) qui sont à l'origine de ces coupures physiques.



Cartographie des discontinuités cyclables : Annexe 4

Une attention particulière sera portée à ces points durs lors de la conception et la réalisation du réseau cyclable. La vocation Nord-Sud de plusieurs itinéraires du Schéma Directeur Cyclable a pour objectif de franchir de manière sécurisée ces infrastructures de transport et de participer à la résorption de ces discontinuités.

Les discontinuités cyclables ne peuvent être réduites aux franchissements des axes autoroutiers et ferroviaires. De simples carrefours ou des axes partagés sur lesquels la vitesse pratiquée est élevée peuvent se révéler comme des points durs pour les cyclistes. Le baromètre vélo 2025, mis en place par la Fédération des Usagers de la Bicyclette et soutenu par les ministères de l'Aménagement du Territoire et de la Transition Ecologique, a interrogé les usagers sur les points durs. Les résultats permettent de mettre en évidence plusieurs localisations :

- La RD106 au niveau de la gare de Montigny-Beauchamp,
- La RD140 à Ermont,
- La RD909 au niveau de la gare d'Ermont-Eaubonne,
- La RD392 à Cormeilles-en-Parisis.



Carte des sites à améliorer en priorité d'après les répondants du Baromètre Vélo 2025

Ces discontinuités doivent être incluses dans les réflexions des collectivités et dans la mise en œuvre opérationnelle des plans vélos.

- **Objectif** : soigner le traitement des points durs afin de réduire le nombre de discontinuités cyclables

#### 4. Systématiser les aménagements en faveur du vélo dans les opérations de voirie

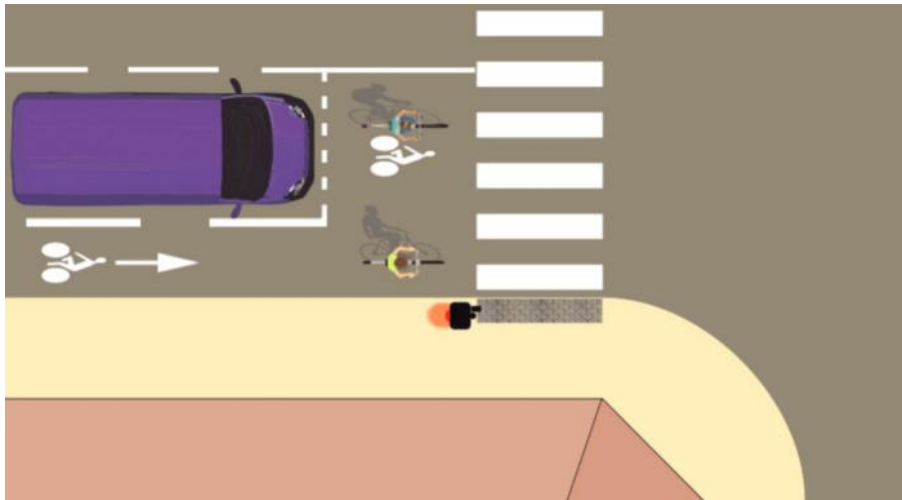
La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) puis la loi LOM (loi d'Orientations des mobilités) oblige les collectivités à prévoir des aménagements cyclables pour tous travaux de voirie. L'article L228-2 du Code de l'environnement indique :

*« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »*

Des dispositifs complémentaires aux aménagements cyclables doivent être envisagés en ce qui concerne les franchissements de carrefours à feux. Il s'agit :

- **Du sas vélo**

Il s'agit d'un espace aménagé spécialement pour les cyclistes dans un carrefour à feux. Il se situe entre le feu tricolore et la ligne pointillée devant laquelle doivent s'arrêter les voitures. On le reconnaît à ses deux lignes pointillées blanches entre lesquelles se retrouvent des logos de vélos.



Représentation d'un SAS Vélo : CEREMA

Il permet :

- De mieux voir et d'être vu.
- De démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion.
- De ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage.
- D'augmenter le confort de la traversée des piétons, en augmentant la distance avec les véhicules motorisés à l'arrêt.
- D'augmenter la sécurité des piétons à travers une visibilité accrue notamment pour les véhicules hauts.

Le sas vélo nécessite un arrêté de la circulation pris par l'autorité investie du pouvoir de police.

▪ **Des panneaux cédez-le-passage cycliste aux feux**

Les cédez-le-passage cycliste aux feux permettent aux cyclistes de franchir le feu rouge dans la ou les directions indiquées par les flèches, sous réserve de céder le passage à tous les usagers qu'ils croisent, en particulier les piétons.



Illustrations de panneaux M12

D'après les études menés par le CEREMA, ce dispositif contribue à améliorer la sécurité routière. Il permet aux cyclistes de pouvoir choisir de traverser les carrefours aux moments où ils risquent le moins de croiser le trafic motorisé : pendant la phase de feu rouge où se positionne le cycliste, il peut exister un créneau temporel où aucun véhicule ne circule dans la rue croisée, permettant au cycliste de tourner sans conflit. Ce dispositif responsabilise les cyclistes qui choisissent le moment opportun pour s'insérer de manière sécuritaire dans le carrefour et sans gêner les autres usagers. Cette mesure donne la possibilité aux cyclistes de se décaler par rapport au flux des autres véhicules et d'éviter ainsi certains conflits particulièrement dangereux comme ceux avec les véhicules lourds en mouvement tournant, où le cycliste est dans l'angle mort du poids lourd.

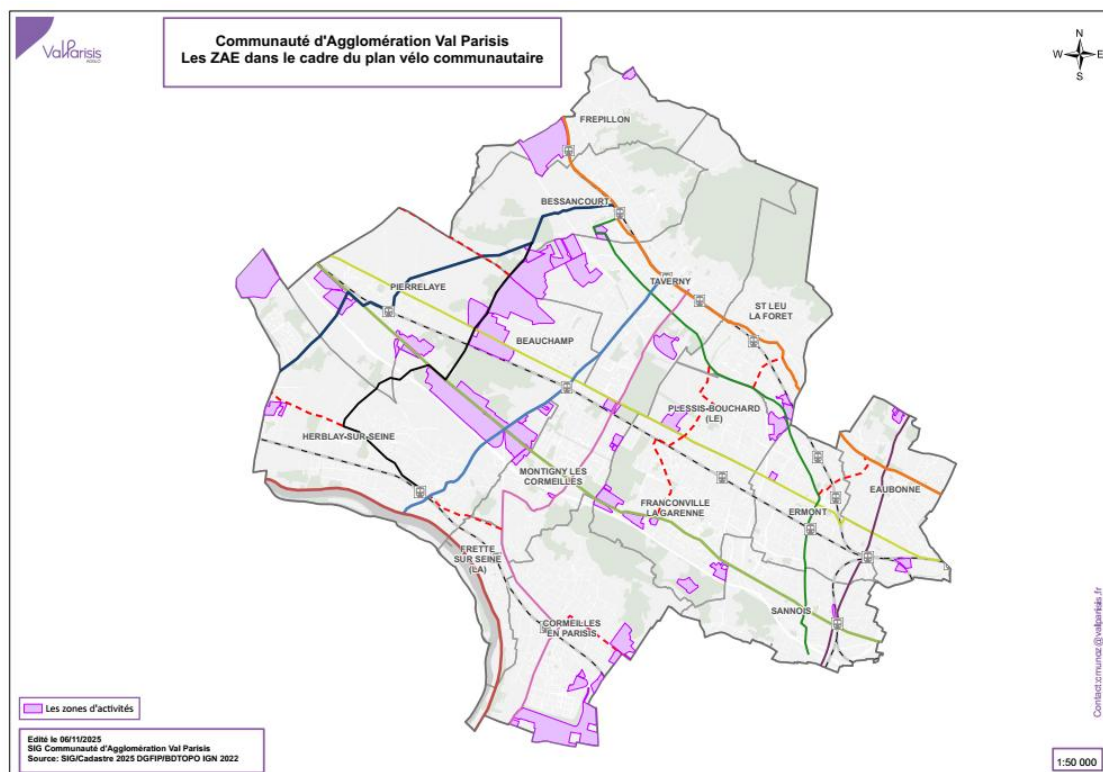
- **Objectif** : Recenser ces dispositifs sur la totalité du territoire et viser un taux d'équipement de 80% sur les carrefours à feux à horizon 2032.

## 5. Augmenter l'accessibilité cyclable des Zones d'Activités Economiques

La CAVP est compétente en matière de développement économique, notamment dans la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des zones d'activités industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire. Les Zones d'Activités Economiques (ZAE) représentent plus de 28 000 emplois privés sur les 72 000 du territoire. 41 parcs d'activité économique existent sur le territoire communautaire et feront l'objet d'études au cas par cas sur leur accessibilité cyclable.

Cette accessibilité doit à la fois se concrétiser sous forme d'aménagements cyclables et de stationnement de courte (pour les entreprises recevant du public) et de longue durée (pour les salariés).

La carte ci-dessous présente la localisation des ZAE en fonction des 10 itinéraires du plan vélo. En raison d'une présence sur l'ensemble du territoire et à proximité des axes routiers importants, une grande partie des ZAE est desservie par ces itinéraires.



Cartographie des ZAE dans le cadre du plan vélo communautaire – Annexe 5

- **Objectif** : Etudier au cas par cas la desserte cyclable interne des Zones d'Activités Economique.

## II. Une offre de stationnement et de services adaptée

L'absence de stationnement et le vol sont deux facteurs forts de renonciation à l'usage du vélo. Il s'agit d'un maillon indispensable de la chaîne de déplacement à vélo. A ce titre, la CAVP se fixe comme objectif de renforcer la quantité et la qualité du stationnement sur son territoire, que ce soit en gare ou en ville.

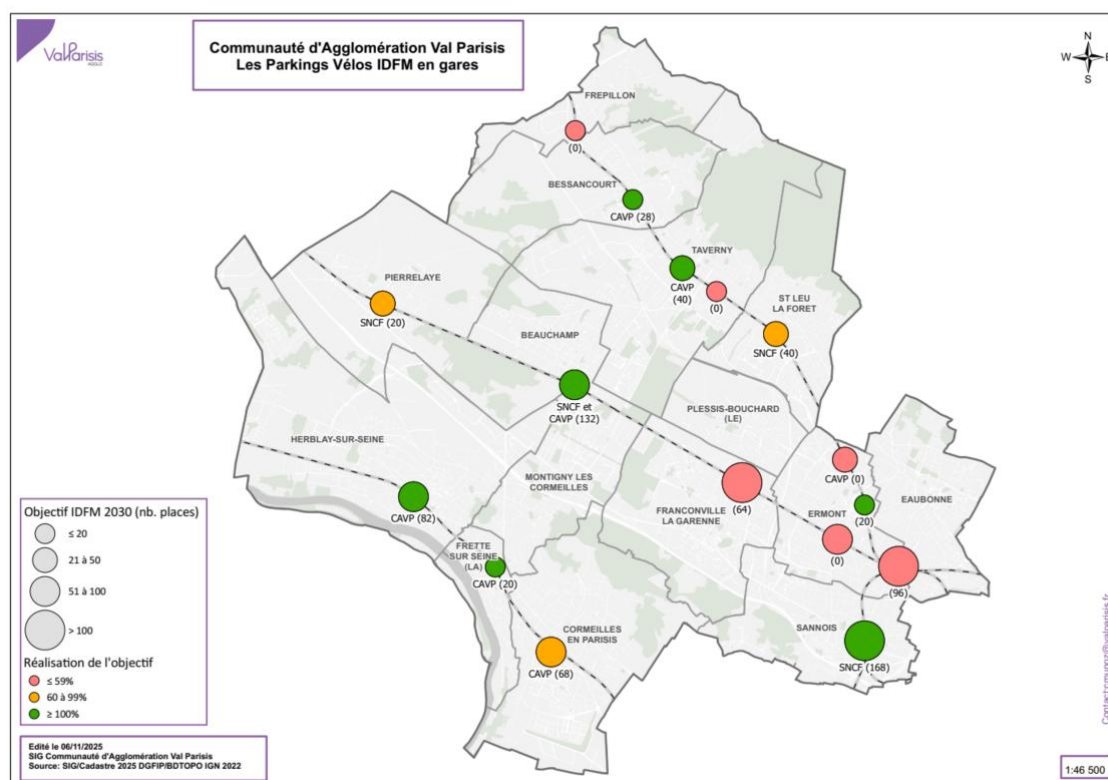
### 1. Le stationnement vélo en gare

Le stationnement vélo en gare est un levier primordial de l'intermodalité vélo-train. Piloté par Ile-de-France Mobilités, le Schéma Directeur du stationnement vélo en gares et stations fixe des objectifs chiffrés d'implantation de stationnement vélo pour chacune des gares d'Ile-de-France, que ce soit pour des consignes sécurisées ou du libre-accès abrité. La CAVP s'est saisie de cette politique de déploiement des Parkings Vélos Ile-de-France Mobilités, nom officiel du service, avec l'objectif de **doter 100% des gares de consignes sécurisées d'ici à 2028**.

Cet objectif s'inscrit également dans l'action 4.2 du Plan des Mobilités en Ile-de-France visant à offrir du stationnement vélo dans toutes les gares et stations d'Ile-de-France, pour un total de 140 000 places.

Les consignes à vélos doivent être implantées au plus près des accès voyageurs et bénéficier de la meilleure visibilité possible. Des recommandations ou obligations sont faites sur les équipements complémentaires : places pour vélos-cargo ou à gabarit spécial, places équipées de prises de recharge, mise en place de casiers sécurisés, pompes de gonflage ou pied de réparation.

La CAVP partage la maîtrise d'ouvrage du déploiement de ce service avec la SNCF. Cela nécessite ainsi une coopération entre Ile-de-France Mobilités, la SNCF, la CA Val Parisis et les communes.



Cartographie des Parkings Vélos IDFM en gare – Annexe 6

De 2019 à 2026, le nombre de stationnement sécurisé (en consigne) en gare est passé de 164 places à 778 places, toutes maîtrises d'ouvrages confondues, soit une évolution de 374%.

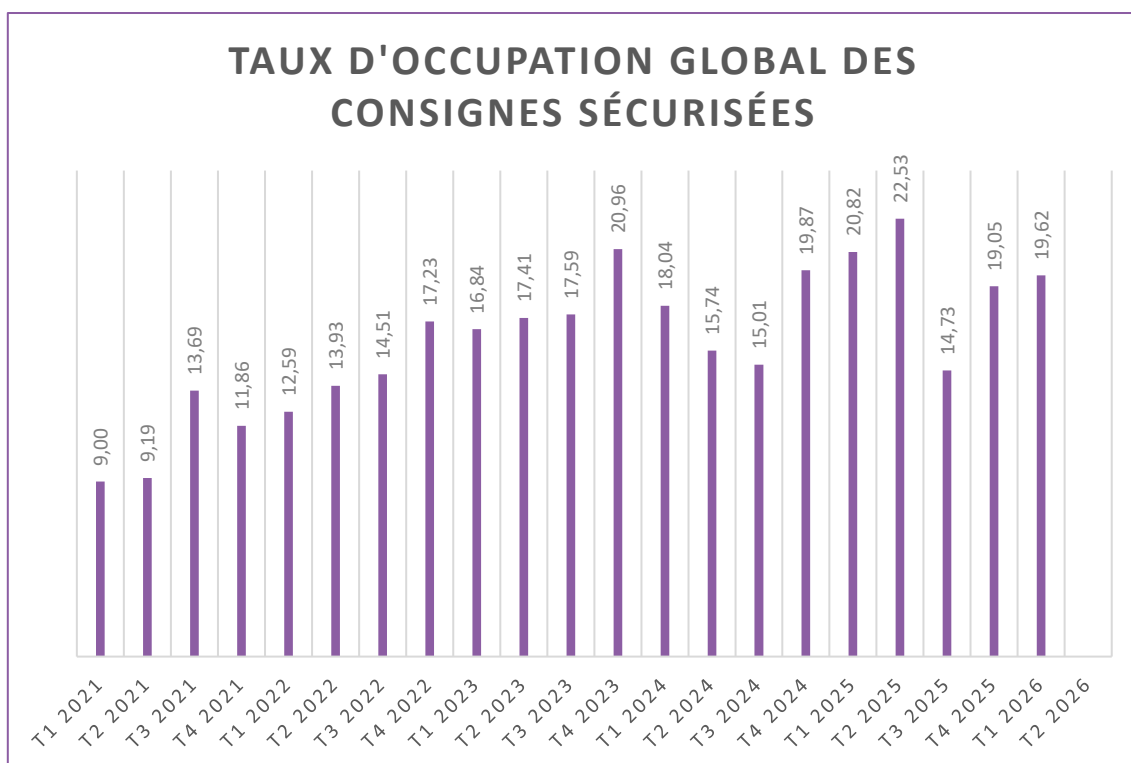
La liste des équipements de stationnement en gare est disponible sur la plateforme de données en libre accès d'Ile-de-France Mobilités : <https://data.iledefrance-mobilites.fr/explore/dataset/parking-velos-ile-de-france-mobilites/information/>

Le tableau ci-dessous dresse le bilan des consignes en service et des projets à venir.

Nom	Besoins identifiés par IDFM			Réalisé				En projet	
	Offre Globale 2030	Consigne	Libre accès	Consigne réalisé	Taux de réalisation consigne	Libre accès réalisé	Taux de réalisation libre accès	Mise en Service	Commentaires
Bessancourt	35	10	25	28	280%	20	80%	2020	
Cormeilles-En-Parisis	230	70	160	68	97%	20	13%	2015	
Ermont - Cernay	240	100	140	0	0%	6	4%		Consigne prévue en 2026
Ermont - Eaubonne	875	350	525	96	27%	118	22%	2024	
Ermont - Gros-Noyer-Saint-Prix	105	40	65	0	0%	60	92%		
Ermont - Halte	65	20	45	20	100%	30	67%	2026	
Franconville-Le-Plessis-Bouchard	340	110	230	64	58%	4	2%	2025	2ème consigne sur le pôle en 2026
Frépillon	20	15	5	0	0%	20	400%		Projet SNCF 2026
Herblay-sur-Seine	205	70	135	82	117%	14	10%	2021	
La Frette-Montigny	55	20	35	20	100%	14	40%	2024	
Montigny-Beauchamp	285	90	195	132	147%	0	0%	2016 et 2024	
Pierrelaye	75	30	45	20	67%	46	102%	2025	
Saint-Leu-La-Forêt	150	50	100	40	80%	56	56%	2017	
Sannois	295	120	176	168	140%	40	23%	2026	
Taverny	95	30	65	40	133%	20	31%	2025	Projet de pôle gare 2026
Taverny - Vaucelles	30	10	20	0	0%	0	0%		Consigne en 2026
TOTAL	3100	1135	1966	778		468			

Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, 69% des places en consignes et 24% des places en libre accès ont été réalisés, avec des taux de réalisation contrastés dans chaque pôle gare.

Enfin, le suivi et la gestion des consignes vélos sécurisées permet d'évaluer, à travers le taux d'occupation mensuel, une dynamique globale de fréquentation cyclable des gares du territoire. Le tableau ci-après montre une tendance générale à la hausse de la fréquentation de ces équipements, entre début 2021 et 2026. Les baisses ponctuelles du taux d'occupation s'expliquent par l'ouverture de nouvelles consignes.



Source : données Cars Lacroix

- **Objectif :** Atteindre un taux de couverture des Parkings Vélos fermés en gare de 100% sur les 16 gares du territoire et viser le nombre de places identifié par Ile-de-France Mobilités par gare. Maximiser le nombre de places en libre accès en fonction du foncier disponible.

## 2. Le stationnement vélo sur l'espace public

La CAVP et les communes membres se dotent progressivement de stationnement vélo sécurisé (arceaux, box, consignes) sur l'espace public afin de répondre à tous les besoins de stationnement, qu'ils soient de courte, de moyenne ou de longue durée.

Bien que les communes soient compétentes en matière de stationnement sur l'espace public, la CAVP se place dans **un rôle de conseil et de financeur** à travers le fonds de concours vélo.

Ces créations de stationnement vélo devront se faire prioritairement à proximité des pôles générateurs de déplacement (établissements scolaires et d'enseignement supérieur, polarités commerciales et centres commerciaux, établissements de santé, sites touristiques et de loisirs, ERP de cat. 1 à 3).

La LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, à travers son article 52, demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé 5 mètres en amont des passages piétons pour des raisons de sécurité. L'espace libéré peut offrir d'autres usages, dont celui du stationnement vélo. La date limite fixée de mise en œuvre est le 31 décembre 2026.



Cône de visibilité avant passage piéton - CEREMA

La CAVP accompagne les communes sur le suivi de cette mise en œuvre via ses outils cartographiques et son Système d'Information Géographique. A ce titre, une application du SIG permet d'évaluer la progression du nombre de stationnement

Cette action de création globale de stationnement vélo s'inscrit dans la mesure 4.2.3 du Plan des Mobilités en Ile-de-France, qui prescrit un nombre de places de stationnement vélo sur voirie pour 1 000 habitants + emplois. Les communes de Val Parisis étant situés dans la zone 4, elles doivent offrir 15 places pour 1000 habitants sur voirie.

Le tableau ci-après liste les communes selon le nombre de places pour 1 000 habitants.

Communes	Population 2022	Nbre places existantes	Places pour 1000 habs
Eaubonne	25 934	509	19,63
Le Plessis-Bouchard	8 333	131	15,72
Frépillon	3 327	50	15,03
Ermont	29 189	417	14,29
Beauchamp	9 506	134	14,10
Cormeilles-en-Parisis	27 086	348	12,85
Taverny	27 065	347	12,82
Bessancourt	8 521	98	11,50
Herblay-sur-Seine	31 818	303	9,52
Montigny-Lès-Cormeilles	22 390	212	9,47
Sannois	26 772	234	8,74
Saint-Leu-la-Forêt	16 047	110	6,85
Franconville-La-Garenne	38 024	190	5,00
Pierrelaye	10 230	42	4,11
La Frette-sur-Seine	4 587	8	1,74
<b>Total Val Parisis</b>	<b>288 829</b>	<b>3133</b>	<b>10,85</b>

Les chiffres présentés ci-dessus ne comprennent pas tous les stationnements vélos. Le mobilier appelé « pincés-roues », qui s'utilise en insérant simplement la roue avant du vélo dans le mobilier urbain, n'est pas compté. Il ne permet en effet pas de sécuriser le vélo et présente le défaut d'abîmer les roues (voile de la roue avant). Un remplacement progressif de ce mobilier, aujourd'hui au nombre de 1 077 sur le territoire (soit 18,65% du total) doit être poursuivi et aboutir à horizon 2032.

- **Objectif** : offrir 15 places pour 1 000 habitants dans toutes les communes de l'Agglomération et supprimer totalement les stationnements appelés pincés-roues.

### 3. Accompagner les acteurs privés dans la mise en place du stationnement

Le succès d'un système vélo ne peut se faire sans un effort des acteurs privés, notamment sur la mise en place de stationnement vélo sur leurs sites, qu'il s'agisse de commerces (pour les salariés et la clientèle) ou d'entreprises (pour les salariés et les visiteurs).

A ce titre, la CAVP prévoit de se positionner comme un acteur de conseil et de lobbying auprès notamment des principaux centres commerciaux ou des grands employeurs du territoire. Un recensement, suivi d'une prise de contact et d'échanges avec ces acteurs auront pour objectif de compléter le maillage de stationnement sur le territoire.

- **Objectif** : augmenter le stationnement vélo des acteurs privés à travers des actions de lobbying

### 4. Des services vélos pour accompagner le développement de la pratique

#### Organiser des ateliers de réparation en gare

Depuis 2022, la collectivité organise annuellement des **ateliers réparation de vélos en gare** en partenariat avec des acteurs associatifs et solidaires, œuvrant notamment à l'insertion sociale et professionnelle de ses publics. Sur les années 2022 à 2025, c'est notamment Véloservices et La Sauvegarde 95 qui a effectué ces ateliers.

Le but est d'entretenir et mettre en sécurité les vélos des usagers se rendant à la gare, mais également de communiquer autour de ce mode de déplacement.



Affiche 2025 des ateliers de réparation en gare – Direction de la Communication

Les gares d'Ermont-Eaubonne, de Franconville-Le Plessis-Bouchard, de Montigny-Beauchamp, d'Herblay-sur-Seine et de Cormeilles-en-Parisis ont toutes accueillies ces ateliers au moins une année. Sur 2023 et 2024, respectivement 170 et 135 interventions ont été réalisés sur des vélos d'usagers. La SNCF organise également ce type d'atelier de manière complémentaire, sur d'autres gares du territoire.

- **Objectif : organiser 12 ateliers vélos en gare par an**

### **Accompagner le service de location longue durée Véligo Location**

Ile-de-France Mobilités a mis en place depuis 2019 un service de location longue durée de vélo électrique : **Véligo Location**. Ce service a pour objectif d'encourager l'utilisation du vélo notamment pour les trajets domicile-travail. Ce dispositif rencontre un franc succès et vise, pour 2028, le déploiement de 30 000 vélos : 23 000 VAE classiques, 2000 VAE cargos pour les particuliers, 500 VAE cargo pour les professionnels, 3000 vélos mécaniques, 1000 vélos pliants et 500 vélos adaptés (pour les personnes à mobilité réduite).

Différents points de retrait pour les particuliers sont disponibles sur le territoire, afin de simplifier la réception des vélos. Depuis la mise en place du service, plus de 700 vélos ont été loués à des habitants du territoire, dont une trentaine de vélos cargo.

- **Objectif : faire connaître le service pour appuyer son succès à l'échelle locale**

### **Appuyer la mise en service de la Maison du Vélo d'Ermont-Eaubonne**

Ile-de-France Mobilités met en service des Maisons du Vélo pour accueillir les usagers et promouvoir le vélo comme mode déplacement du quotidien. L'objectif est d'atteindre à terme 40 Maisons du Vélo en Ile-de-France, dont la moitié dite « fixe », implantées dans les gares ou à proximité, et l'autre moitié « mobile », en itinérance sur l'ensemble du territoire.

Ces Maisons du Vélo proposent :

- De l'information, des essais et de la location courte et longue durée de Véligo Location
- De la réparation pour les clients Véligo Location
- De l'information sur tous les services vélos IDFM
- De l'accompagnement personnalisé pour les professionnels et les personnes à besoins spécifiques souhaitant souscrire à Véligo Location
- Des équipements de petits outillages disponibles pour tous les cyclistes en autonomie
- Des animations variées proposées par des partenaires (vélos-écoles, atelier de remise en selle, réparation)

7 Maisons du Vélo fixes seront mises en place sur l'année 2026. L'une de celles-ci ouvrira au sein de la gare d'Ermont-Eaubonne.

Cette Maison du Vélo représentera une opportunité de communiquer sur les dispositifs de l'Agglomération et un point d'entrée pour les relations usagers-collectivités.

- **Objectif : Se saisir de la Maison du Vélo pour appuyer les politiques cyclables locales**

### **Etudier la pertinence de la mise en place d'un système de vélos en libre-service**

Le vélo en libre-service est un dispositif de mobilité consistant à la mise à disposition de vélo dans l'espace public. Ce dispositif existe globalement sous deux formes : avec ou sans station (free-floating). La CAVP est limitrophe d'une part, de la métropole du Grand Paris sur laquelle est implantée le service Vélib', et d'autre part de la CA de Cergy Pontoise sur laquelle est implantée VéLO2.

Dans ce contexte, pour des questions de promotion de la pratique cyclable et de continuité géographique entre ces deux territoires limitrophes, une réflexion va être engagée sur le potentiel d'un tel dispositif.

- **Objectif : mener une réflexion sur l'intérêt du vélo en libre-service sur le territoire**

### III. Des outils pour accompagner les communes et les habitants

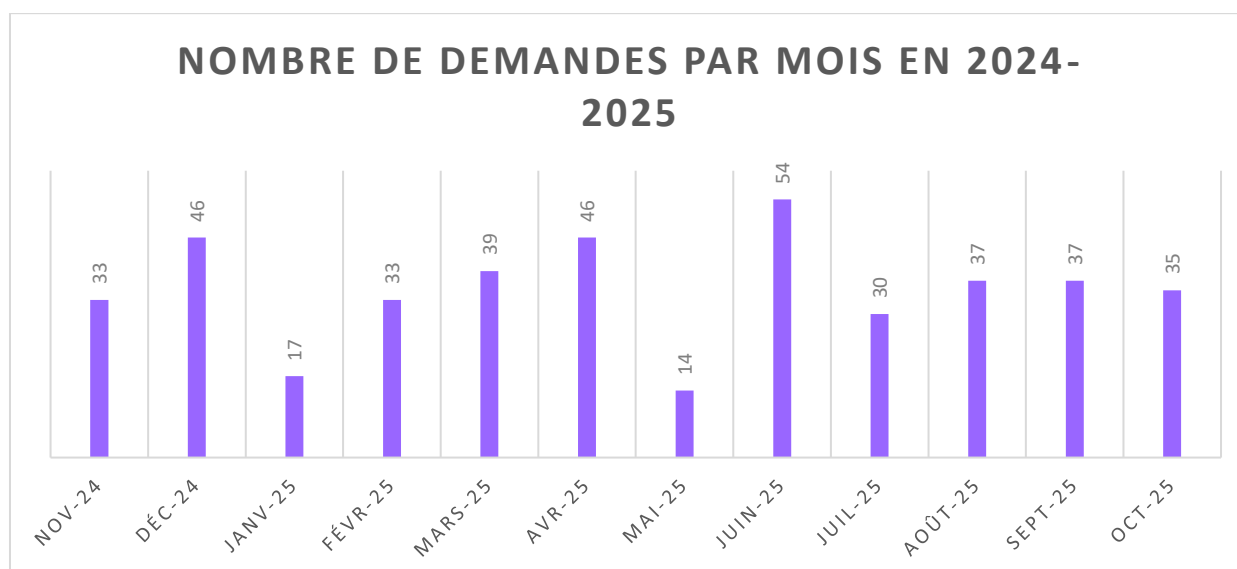
#### 1. Soutenir l'équipement des ménages : aide à l'achat de vélos à assistance électrique

La Région Ile-de-France a lancé en 2020 son aide à l'achat de vélo, dispositif permettant aux franciliens de bénéficier d'une subvention pour l'achat de vélos neufs ou reconditionnés. Ce dispositif a évolué et s'est enrichi pour financer, au 1<sup>er</sup> janvier 2026 :

- Les vélos à assistance électrique, les vélos pliants, les vélos cargos avec ou sans assistance
- Les kits d'électrification installés par des professionnels
- Les vélos mécaniques pour les 15-25 ans
- Les vélos adaptés, pour les personnes ne pouvant pas faire de vélo classique

Des accessoires sont également subventionnables par la Région.

Depuis avril 2024, la CAVP a mis en place sa propre aide à l'achat de vélo pour les vélos à assistance électrique, les vélos pliants et les vélos cargos. Cette aide de 100€ maximum a vocation à compléter l'aide francilienne pour les habitants du territoire.



Elle rencontre un succès important et doit s'inscrire comme un levier de la transition vers des mobilités décarbonées.

- **Objectif : Maintenir et faire connaître l'aide à l'achat de vélos de l'Agglomération**

#### 2. Un fonds de concours pour soutenir les communes dans l'investissement pour le vélo

Afin d'aider et d'inciter les communes membres à la création d'aménagements sur le territoire, un fonds de concours intercommunal a été créé en 2019. Il permet aux communes de solliciter financièrement la CAVP dans le cadre d'opérations de voirie intégrant des aménagements cyclables, dans la création de stationnement cyclables, dans la mise en place de jalonnement ou encore pour des équipements de service : stations de gonflage, stations de réparation...

Ce premier fonds de concours couvrait les années 2019 à 2025. Utilisé à hauteur de 25,78%, il a permis la création d'une dizaine de kilomètres de linéaire cyclable et de plus de 200 places de stationnement vélo. L'ensemble des réalisations du fonds de concours 2019 – 2025 est disponible en annexe.

Un nouveau fonds de concours portant sur les années 2026-2032 va être mis en place. Deux modifications de fond vont être apportées :

- Financer les travaux d'amélioration des franchissements cyclables sur les carrefours
- Financer les travaux de rénovation d'aménagements cyclables dès lors qu'ils permettent une mise aux normes de l'aménagement, notamment en termes de largeur de piste.

Ces évolutions ont pour but d'inciter aux travaux de rénovation et d'amélioration d'aménagements déjà existants. Les aménagements existants, parfois vieillissants et ne correspondant plus aux normes actuelles, doivent également être traités afin que la totalité des itinéraires du plan vélo ait un niveau de service satisfaisant.

- **Objectif : Atteindre un taux de consommation du fonds de concours vélo de 50% à horizon 2032**

## IV. Evaluer la politique cyclable pour plus d'efficacité

Mesurer l'efficacité des actions mises en place depuis 2019 est primordial pour valider ou corriger les efforts de la collectivité. A ce titre il existe de nombreux indicateurs pour évaluer la politique cyclable.

La CAVP se fixe des objectifs ambitieux sur le sujet des modes actifs définis dans le projet de territoire 2021-2030. Ces orientations sont prises en compte dans le Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET) à travers l'orientation de l'Axe 1 : « Favoriser les modes de déplacement doux et collectifs ».

### ► Objectif principal : Atteindre 4% de part modale vélo en 2030, contre 1,5% en 2022

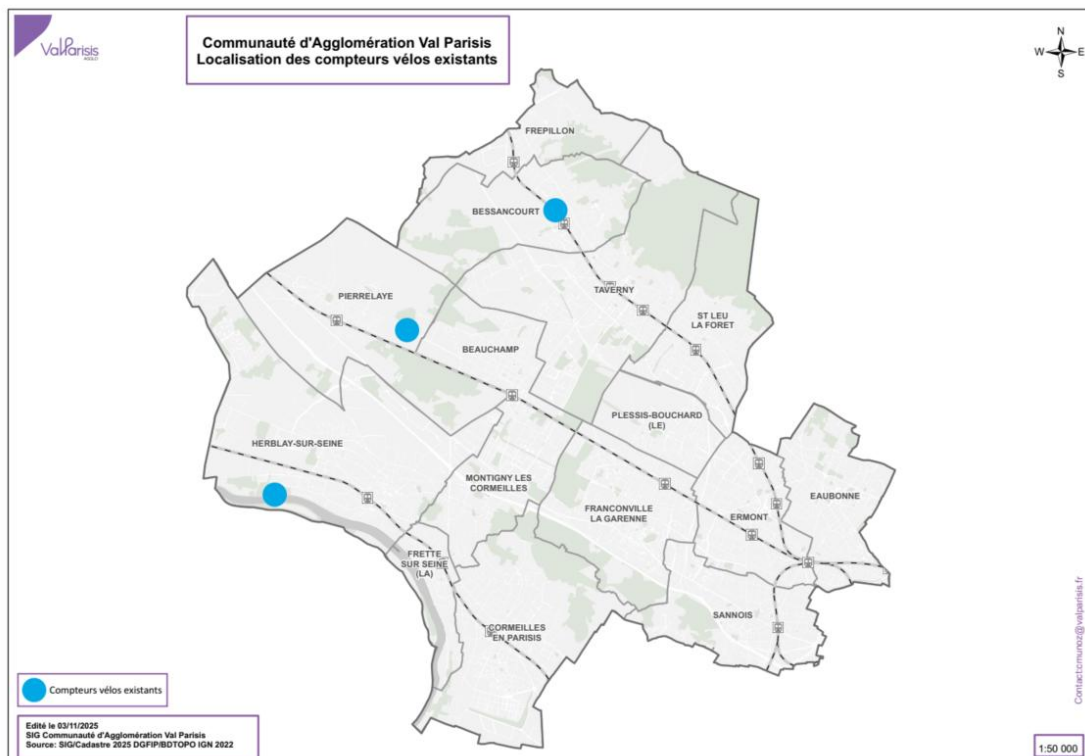
Pour information, l'objectif du Plan des mobilités en Ile-de-France vise un triplement des déplacements à vélo de 2019 à 2030, soit un objectif de part modale vélo de 2,4% en 2030 à l'échelle francilienne.

### 1. Compter les cyclistes au quotidien : implanter des dispositifs de comptage sur tout le territoire

La solution préférentielle pour évaluer finement l'évolution de la pratique cyclable consiste en l'implantation de compteurs vélo sur les principaux axes du territoire.

Au 31 décembre 2025, 3 compteurs sont implantés :

- Sur les quais de Seine à Herblay-sur-Seine (itinéraire 5 du plan vélo, V33 – La Seine à Vélo et V7 Ouest du VIF)
- Sur la Chaussée Jules César à Pierrelaye (itinéraire 2 du plan vélo)
- Sur l'Allée de la Liberté à Bessancourt (itinéraire 8 du plan vélo)



Cartographie des compteurs existants – Annexe 7

Les données de ces compteurs sont partagées en OpenData au sein de la Plateforme Nationale de Fréquentations (PNF), dispositif technique animé par Vélo et Territoires permettant de mutualiser, d'agrégier et de communiquer sur des données de comptage vélo au niveau national sur la base de



Le tableau ci-dessous présente cet indicateur à l'échelle des communes, classées de la part modale la plus haute à la part modale la plus basse.

Communes	Part des actifs 15 ans ou plus vélo pour travailler en 2022
Saint-Leu-la-Forêt	2,2
Beauchamp	2,1
Eaubonne	1,9
La Frette-sur-Seine	1,9
Sannois	1,9
Bessancourt	1,8
Cormeilles-en-Parisis	1,7
Le Plessis-Bouchard	1,7
Taverny	1,6
Ermont	1,4
Herblay-sur-Seine	1,3
Franconville-La-Garenne	1,1
Frépillon	1
Montigny-lès-Cormeilles	1
Pierrelaye	0,6

Source : INSEE, Recensement de la Population 2022 – Caractéristiques de l'emploi

En termes de linéaire cyclable, un suivi du nombre de kilomètre est mis en place (136 kilomètres au 1<sup>er</sup> janvier 2026), sans toutefois viser un objectif total. En revanche, le taux de réalisation des 10 itinéraires cyclables représente un indicateur de suivi important. S'élevant aujourd'hui à 34%, l'objectif est porté à 60% à fin 2032.

En termes de stationnement cyclable, plusieurs grands objectifs sont fixés : dans les gares, atteindre une couverture complète en consignes sécurisées et viser 33% de taux d'occupation. Hors gare, offrir 15 places pour 1 000 habitants sur l'espace public.

En termes d'aide à l'achat, un suivi est mis en place sur le nombre d'aides versés par an et le montant associé. Pour sa 1<sup>ère</sup> année pleine en 2025, le budget mis à disposition s'élevait à 50 000€.

Le taux de sollicitation du fonds de concours permet lui de suivre la dynamique d'investissement des communes lié au plan vélo communautaire.

Le tableau ci-dessous liste les indicateurs de suivi du Plan Vélo Communautaire et leur objectif à horizon du 31 décembre 2032.

	<b>Indicateurs de suivi principaux</b>		
Infrastructures	Nombre de kilomètre de linéaire cyclable	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 : 136 kilomètres	Objectif : 200 kilomètres
Infrastructures	Taux de réalisation des 10 itinéraires	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 : 36 %	Objectif : 60%
Stationnement	Nombre de places dans l'espace public	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 : 10,8 pour 1000 habitants	Objectif : 15 pour 1000 hab.
Stationnement	Nombre de consignes sécurisés en gare	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 : 75% des gares	Objectif : 100% des gares
Stationnement	Nombre de places en consignes sécurisées en gare	Au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 : 778	Objectif : 1135
Stationnement	Taux d'occupation des consignes	En 2025 : 18%	Objectif : 33%
Fréquentation	Part modale vélo	En 2022 : 1,5%	Objectif : 4%
Fréquentation	Nombre de cyclistes comptés / an		
Aide achat	Nombre d'aides versées / an		
Aide achat	Montant dépensé / an		
Fonds de concours	Taux de sollicitation du fonds de concours		Objectif : 50%