

ÉTUDE DE MOBILITÉS SUR LE SITE UNIVERSITAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE

PAR L'INSTITUT PARIS REGION EN PARTENARIAT AVEC L'EPAURIF

Synthèse de l'étude – Mars 2021

Jérôme Bertrand et Amélie Rousseau de L'Institut Paris Region



EPAURIF



SOMMAIRE

Préambule : cadrage de l'étude

1. Un site dans un contexte en évolution
2. Un quartier aux aménités urbaines à améliorer
3. Un développement des modes actifs par un apaisement de la circulation routière
4. Une gestion de l'offre de stationnement à améliorer et à réguler
5. Une desserte en bus à adapter en complément de l'offre ferroviaire
6. Vers un plan de mobilités

Préambule : cadrage 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.

Préambule : cadrage 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.

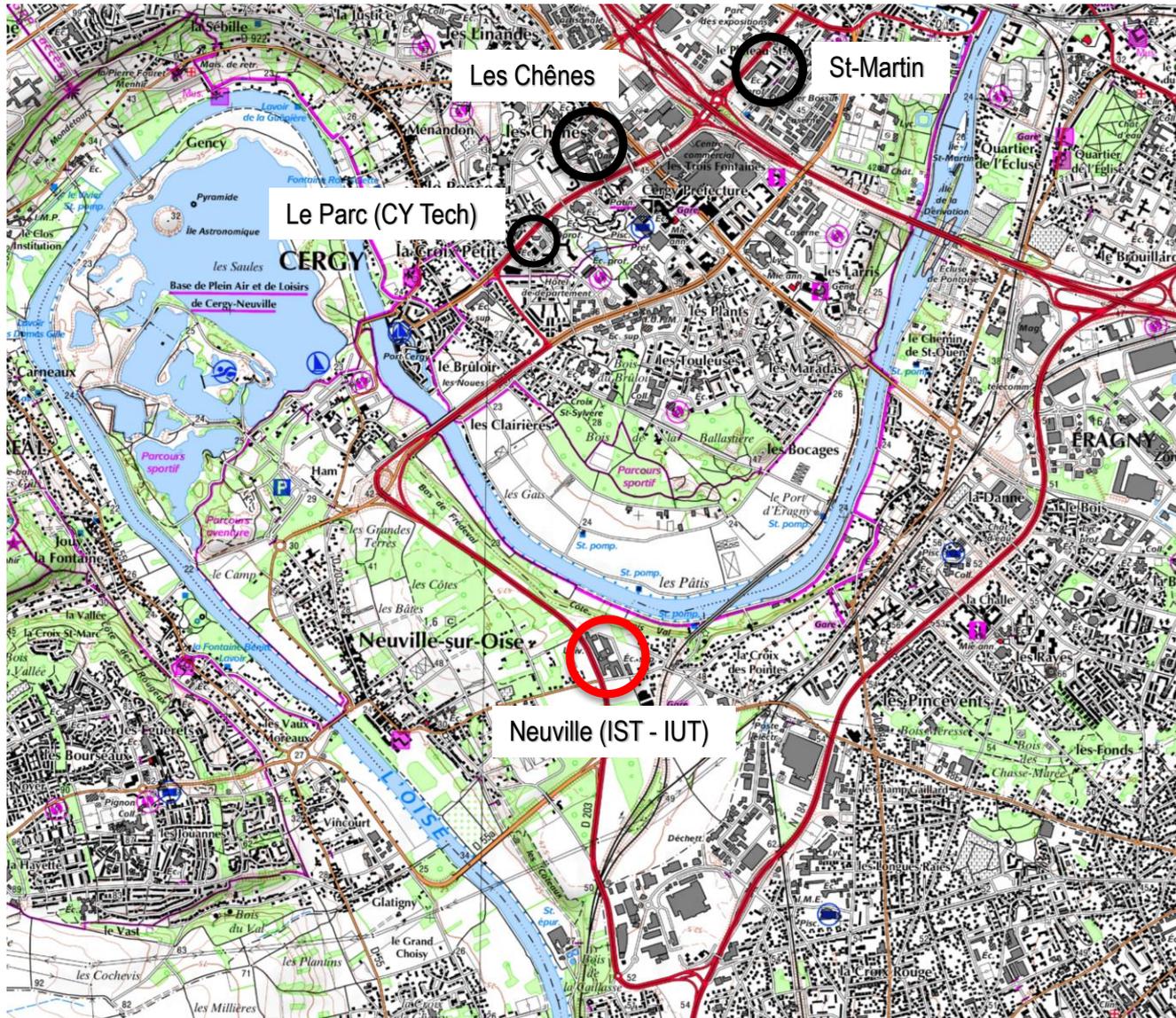
SEPTEMBRE 2020 - Traitement de la base de données (étudiants + personnels)

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. Un site dans un contexte en évolution

Un site universitaire en réseau mais éloigné



Le site de Neuville s'inscrit dans le réseau universitaire de CY mais se trouve un peu éloigné :

- 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.

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

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

Source : IGN

Le contexte urbain et les chiffres-clés du site universitaire de Neuville



Le site universitaire de Neuville aujourd'hui =
3 bâtiments (39 000 m² SDP)
3 000 étudiants.

- IUT (2 départements sur 9).
- IST (UFR Sciences et Techniques).
- MIR (Maison Internationale de la Recherche) + Laboratoires de recherche.



Le site universitaire de Neuville 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 m² SDP
 - (2 500 m² existants + 3 700 m²).
 - Parcelle de 7 210 m².

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 :

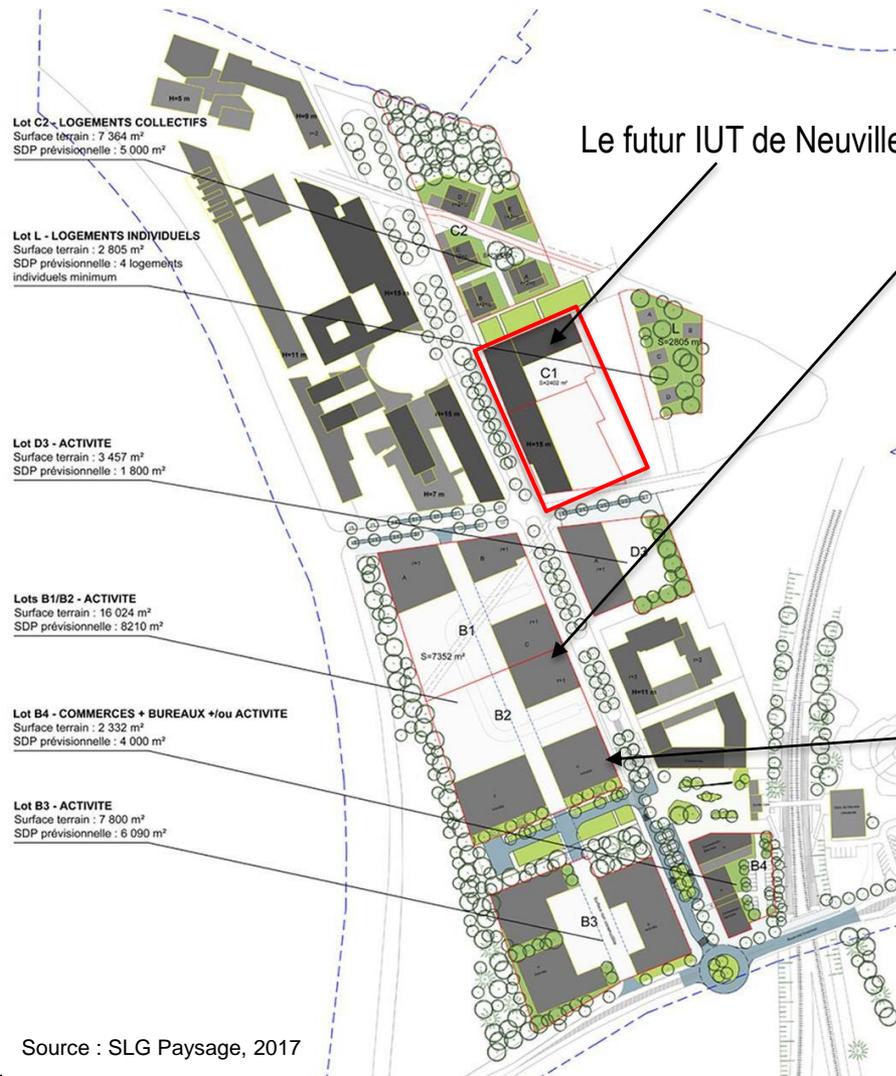
- des espaces communs (accueil, cafétéria, salles de travail et salles de réunion) ;
- des espaces dédiés à l'enseignement (2 amphithéâtres, 40 salles de cours et une plateforme logistique) ;
- des espaces pour l'encadrement administratif et pédagogique (bureaux et locaux supports pour la reprographie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

La surface de construction est estimée à 6 200 m² SDP dont 3 700 m² SDP en extension. Le nombre de places de stationnement s'élève à 130 (90 en sous-sol et 40 en surface).



Projet d'aménagement du quartier

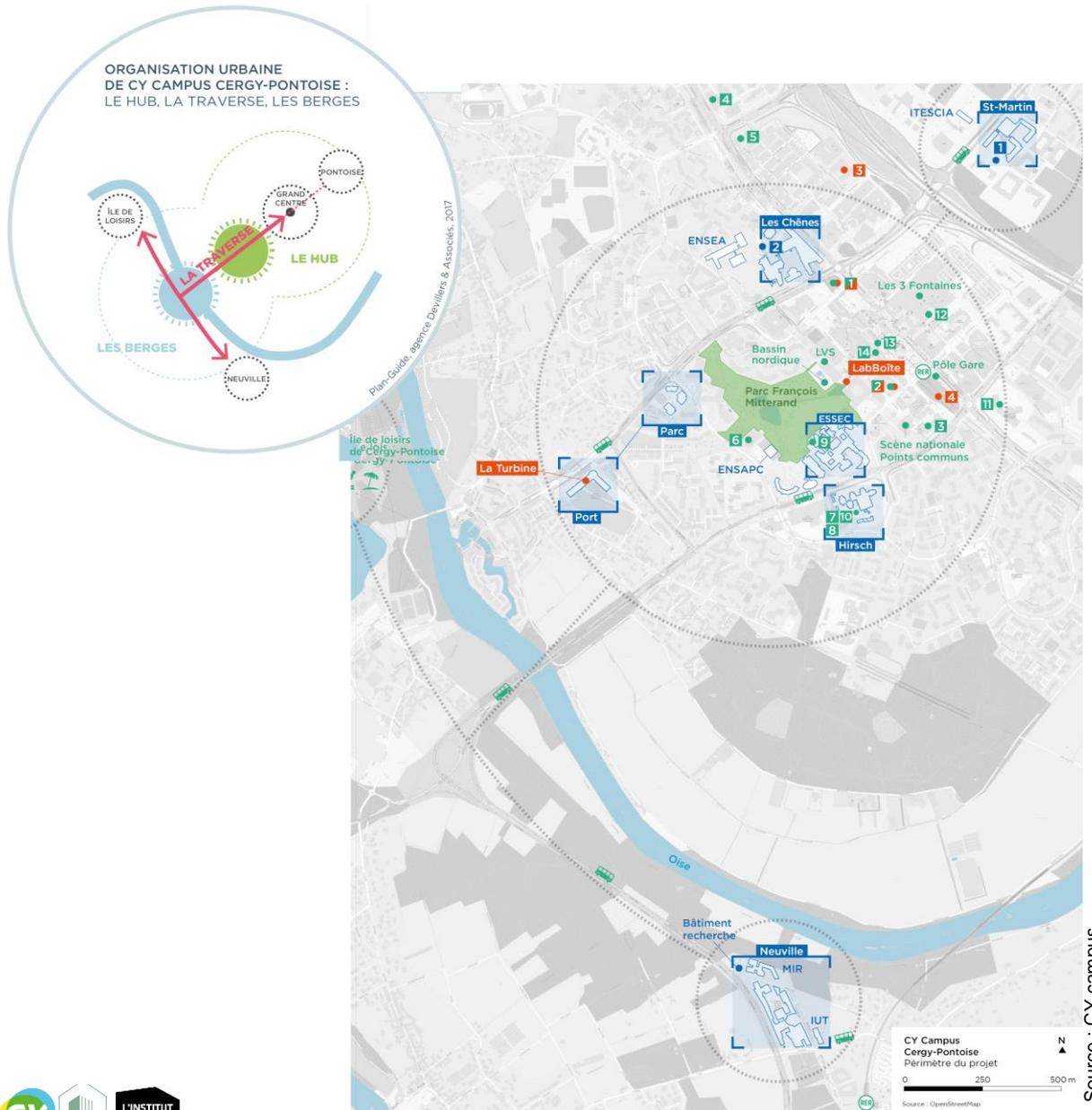
Plan masse de la ZAC Neuville 1 (Neuville Université)



Etude Conception Realisation		Etude Conception Realisation	
Bénéficiaire :	SC NEUVILLE ERAGNY LOCATION	Bénéficiaire :	SC NEUVILLE ERAGNY LOCATION
N° de permis de construire :	PC N° 1095450 1910007	N° de permis de construire :	PC N° 1095450 1910007 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 ²	Surface plancher :	4 130 m ²
Hauteur de la construction :	10,70 m	Hauteur de la construction :	12,10 m
Superficie du terrain :	6 132 m ²	Superficie du terrain :	6 132 m ²
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 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.

2. Un quartier aux aménités urbaines à améliorer

Constat - Un manque d'urbanité autour du site

Le caractère monofonctionnel du quartier ne contribue pas à son animation :

- Peu de vie urbaine en dehors des flux piétons entre l'université et la gare ;
- Absence de services et de commerces hors enceinte universitaire et faiblesse de l'offre au sein de l'université ;
- Manque d'animation sur des espaces ouverts (parvis de l'université ou de la gare côté mail) peu éclairés et peu fréquentés en période creuse. Un sentiment d'insécurité qui peut se développer ;
- Faible mixité d'activités (entreprises et université le jour, résidences étudiantes la nuit).



Parvis de la gare – Côté Université



Mail Gay Lussac vers l'université



Parvis de l'université

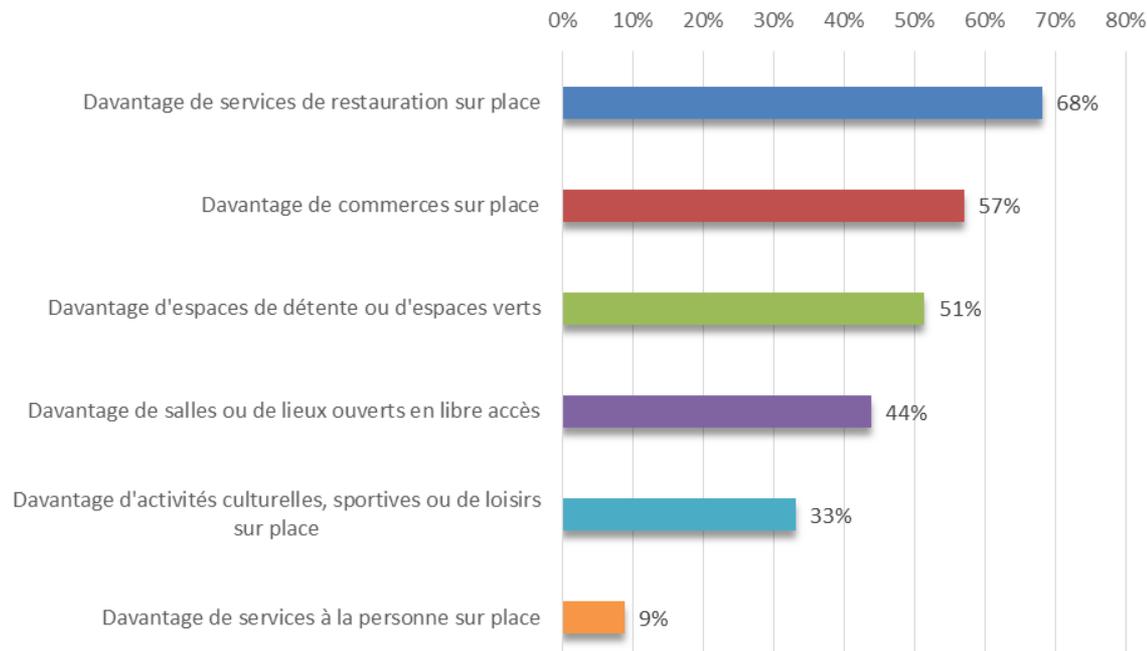
Enjeux - Des aménités urbaines à développer

Favoriser la vie sur le campus et l'animation du quartier

Plus de 28 % des usagers (32 % pour le personnel, 27 % pour les étudiants) quittent le site universitaire pendant la pause déjeuner, dont 19 % en direction de Cergy.
=> La recherche d'espace convivial ou de restauration adaptés à la demande engendre des déplacements qui pourraient être évités ;

- Un renforcement de l'offre de restauration et de commerces fortement souhaité par les usagers.

Améliorations proposés pour limiter les déplacements le midi



Actions - Développer les aménités urbaines

Les pistes d'amélioration pour renforcer l'animation urbaine :

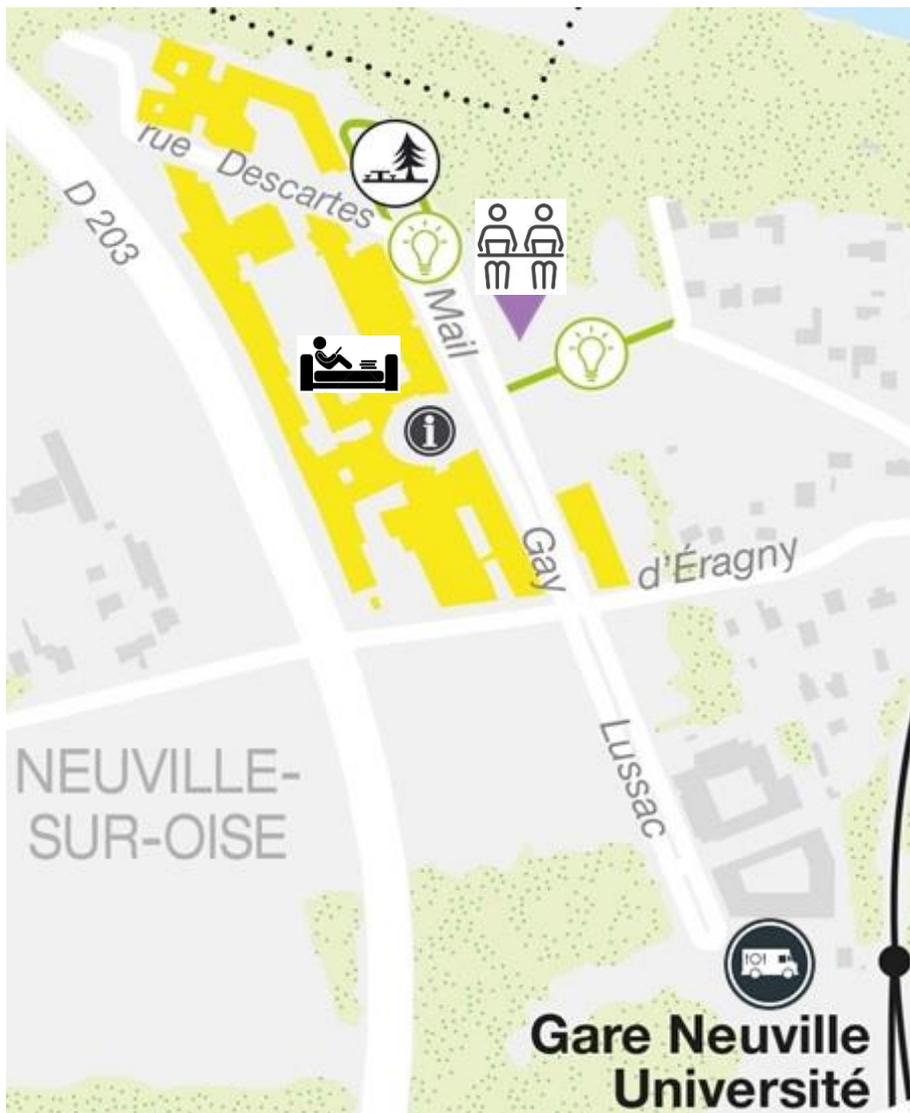


- Aménager un sentier pédestre donnant accès aux berges de l'Oise ;
- Marquer davantage l'entrée et installer un plan de situation sur le parvis ;
- Installer ou renforcer l'éclairage urbain des voies piétonnes ;
- Aménager une salle en libre accès le temps du déjeuner ;
- Aménager un espace extérieur connecté en wifi pour y travailler, y déjeuner ou se détendre ;
- Faciliter l'installation de Food trucks sur le parvis de la gare.



**Mail Gay Lussac au
niveau de l'université
Un espace à valoriser**

Actions - Des propositions pour plus de services



Food truck sur le parvis de la gare



Aire de déjeuner et de détente



Espace de travail en extérieur avec connexion Wi-Fi



Point information avec plan de situation



Salle de déjeuner et de travail pour les étudiants

3. Un développement des modes actifs par l'apaisement de la circulation routière

Constats - Les difficultés de l'accès à vélo

Des aménagements cyclables de qualité mais peu nombreux et discontinus :



Rue d'Éragny – Mail Gay Lussac



Rue de l'Ambassadeur



Voie douce Neuville -Conflans

Aucun aménagement cyclable sur les grands axes routiers :



RD 203



RN 184



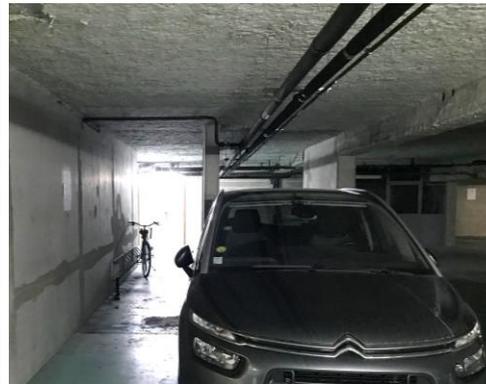
RD 48^E

Constats - Les difficultés de l'accès à vélo

Un jalonnement cyclable peu développé, discontinu et vieillissant :



Un stationnement vélo à l'extérieur non sécurisé ni abrité, non aménagé à l'intérieur des parkings et une station VÉLO2 éloignée :



Enjeu - Développer la pratique cyclable

D'après l'enquête menée auprès des usagers du site de Neuville en juin 2020.

Une faible part modale notamment pour les étudiants :

- Seulement 2% des usagers utilisent les modes actifs (marche et vélo) pour venir à Neuville ;
- 6 % du personnel utilisent leur vélo entre leur domicile et l'université contre 0,5 % pour les étudiants alors que 23 % des étudiants disposent d'un vélo (37 % pour le personnel).

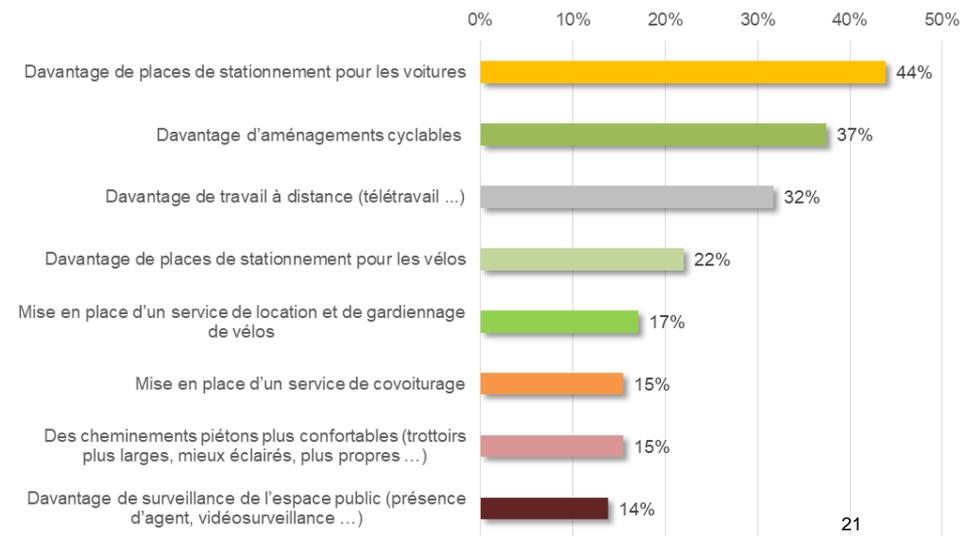
Des difficultés exprimées surtout par le personnel :

- 8 % du personnel ont signalé le manque de pistes cyclables.

Le Vélo, image d'un mode individuel alternatif pour le personnel :

- Le développement de la pratique cyclable deuxième demande d'amélioration souhaitée par le personnel.

Les principales actions pouvant améliorer les conditions de déplacements du personnel



Actions - Un préalable : l'apaisement de la circulation

Des aménagements cyclables facilitant et sécurisant la pratique cyclable :



- Modérer la vitesse limite autorisée sur RD 203 à 70 km/h puis à 50 km/h tout en aménageant une piste cyclable bidirectionnelle sécurisée sur le côté Est. La RD 203 pourra devenir ainsi l'itinéraire principal pour relier Neuville à Cergy-Centre et les autres sites universitaires de l'agglomération ;
- Assurer la continuité du réseau cyclable entre le site et les gares de Neuville-Université et d'Éragny-Neuville par la création de zones 30 étendues pour améliorer la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes lorsque l'espace de voirie est contraint;
- 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 efficace 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.

Actions - Développer 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 casiers 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 ...).



Actions – Rendre l'accès à pied plus confortable et sécurisé

Des pistes d'améliorations pour faciliter les déplacements à pied :



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



- Jalonner depuis la gare vers l'université et vers Conflans-Sainte-Honorine (via la voie douce) ;



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



- Marquer davantage l'entrée et installer un plan de situation sur le parvis ;



- Installer ou renforcer l'éclairage urbain des voies piétonnes ;

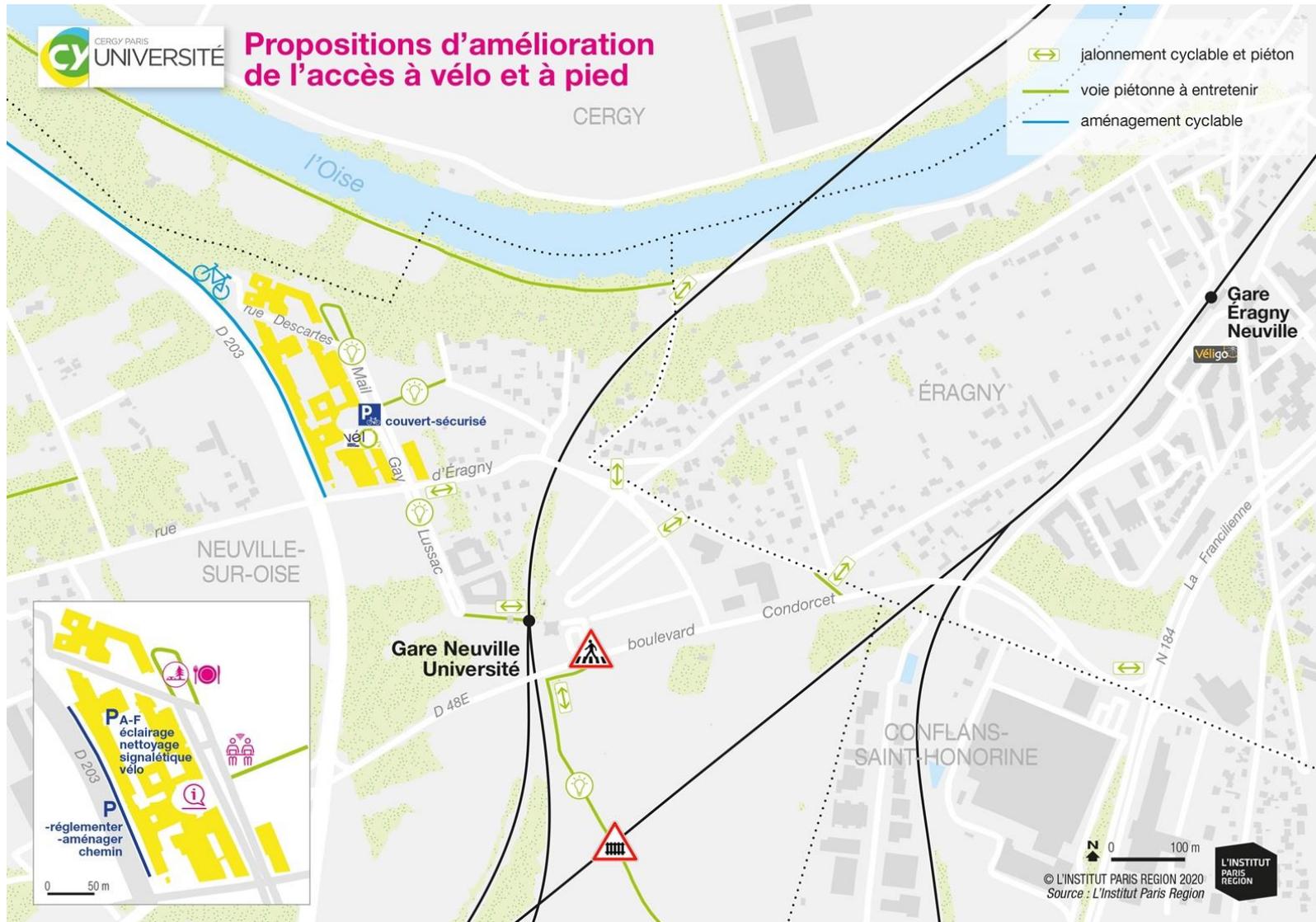


- Reprendre le platelage du passage au niveau PN5 sur la ligne d'Achères à Pontoise ;



- Sécuriser la traversée piétonne du boulevard Condorcet entre la gare et la voie douce.

Actions – Faciliter l'accès aux modes actifs



4. Une gestion de l'offre de stationnement à améliorer et à réguler

Constats - L'automobile, le mode le plus adapté pour se rendre à Neuville

D'après l'enquête menée auprès des usagers du site de Neuville en juin 2020.

Une pratique importante parmi le personnel :

- Près d'un quart des usagers se rendent à Neuville en voiture ;
- Une pratique modale majoritaire pour le personnel (56 % contre 17 % pour les étudiants) ;
- Un taux élevé d'équipement en voiture parmi le personnel (83 % contre 41 % pour les étudiants).

Un mode rapide, souple et encouragé par :

- La localisation périurbaine du site ;
- La configuration du réseau routier de l'agglomération de Cergy-Pontoise ;
- Les facilités de stationnement ;
- Des temps de trajets réduits (Plus de 80 % des usagers en voiture ont des temps de parcours inférieur à 45 minutes contre moins de 40 % pour les usagers des TC).

Mais un mode non sans défaut :

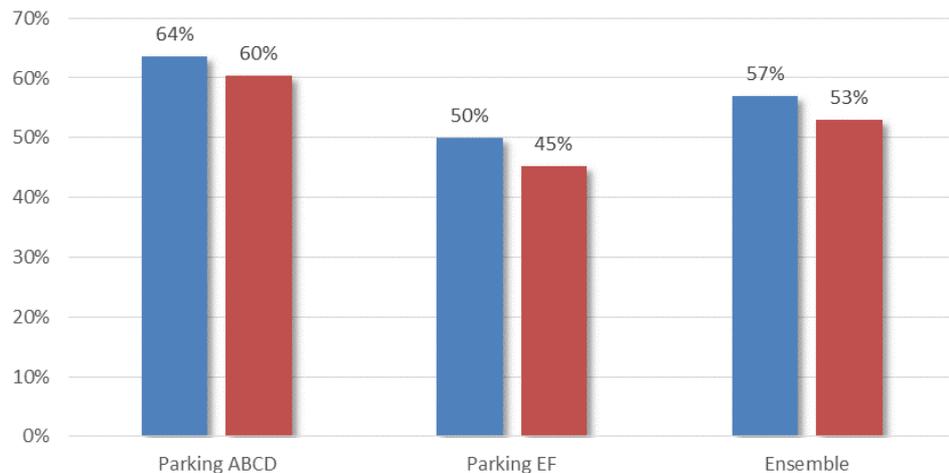
- Un coût d'utilisation élevé pour les usagers mais aussi pour l'université (aménagement et entretien des parkings en ouvrage) ;
- Une accidentalité à prendre en considération ;
- Un mode fortement émetteur en carbone.

Constats - Une capacité de stationnement au sein de l'université bien dimensionnée

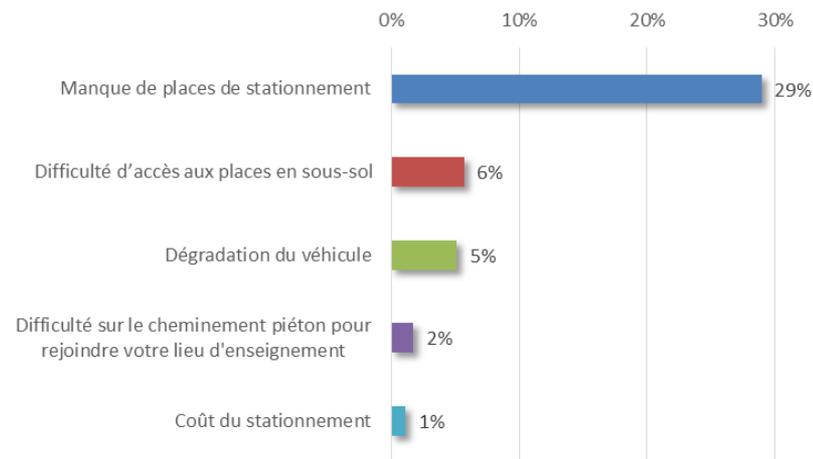
Une offre de stationnement en ouvrage importante mais parfois sous tension :

- Les parkings du site ont un niveau de remplissage généralement constaté pour ce type d'équipement. Mais il peut être plus important, notamment en septembre où il peut être proche de 90% ;
- Le manque de places de stationnement est la première difficulté exprimée par les usagers automobilistes. Dans les faits, cela correspond davantage à un temps plus long pour trouver une place plus qu'une réelle saturation des parkings.

Taux de remplissage moyen des parkings du site de Neuville
(17-21 déc. 2019 et 7-10 janvier 2020)



Principales difficultés pour stationner son véhicule



Constats - Un stationnement sur voirie non régulé

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, places 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.



Enjeu et actions - Améliorer la gestion de l'offre de stationnement

Réguler l'offre sur voirie et moderniser l'offre en ouvrage :

- Réglementer le stationnement sur voirie :



- instauration d'une zone bleue pour limiter l'occupation des places et le conflit d'usage entre les étudiants et les usagers de la gare ;
 - Renforcer les contrôles une fois la zone bleue créée ;
 - Aménager des emplacements de dépose-minute / livraison surtout le long du mail.
- Aménager un cheminement piéton au niveau de l'aire de stationnement située le long de la RD 203 ;
 - Rendre lisible la signalisation vers et dans les différents parkings de l'université
 - Promouvoir le covoiturage pour les étudiants (réduction de l'abonnement et facilité de stationnement ?) ;
 - Poursuivre les efforts d'aménagement des parkings de l'université en renforçant notamment l'information en amont du nombre de places disponibles, la signalétique pour accéder aux étages, l'éclairage, le nettoyage ...)
 - Augmenter ponctuellement les capacités de stationnement (accord avec le Parc relais) ;
 - Gérer les capacités de stationnement en cas de saturation prolongée (gestion des accès selon des critères de priorité).

5. Une desserte en bus à adapter en complément de l'offre ferroviaire

Constats - Une desserte TC dépendante du RER A

Une desserte fortement structurée par l'offre ferroviaire en gare de Neuville :

- 10 trains à la pointe du matin sur la branche Cergy du RER A et du Transilien L desservant la gare de Neuville-Université ;
- Contre 3 trains sur la branche Gisors du Transilien J à la gare d'Eragny-Neuville (à 1,6 km) ;
- Une gare routière desservie par 7 lignes de bus, dont deux lignes Express et trois exploitées par la STIVO (réseau de bus de l'agglomération) : 10, 14, 16, 27, 33, 34 et 49.

Pôle multimodal de Neuville-Université



Source :
STIVO, 2020



Constats - Les TC, le principal mode d'accès à Neuville

Près des trois quarts des usagers du site universitaire viennent en TC :

- Les étudiants utilisent davantage les TC (81 % contre 37 % pour le personnel).

Des déplacements relativement longs et diffus dans l'espace :

- Plus de quatre déplacements sur dix ont un temps de trajet de plus d'une heure (43 % contre 7 % pour les usagers en voiture) ;
- La moitié de ces usagers réside dans le Val d'Oise contre 64 % pour les usagers automobilistes.

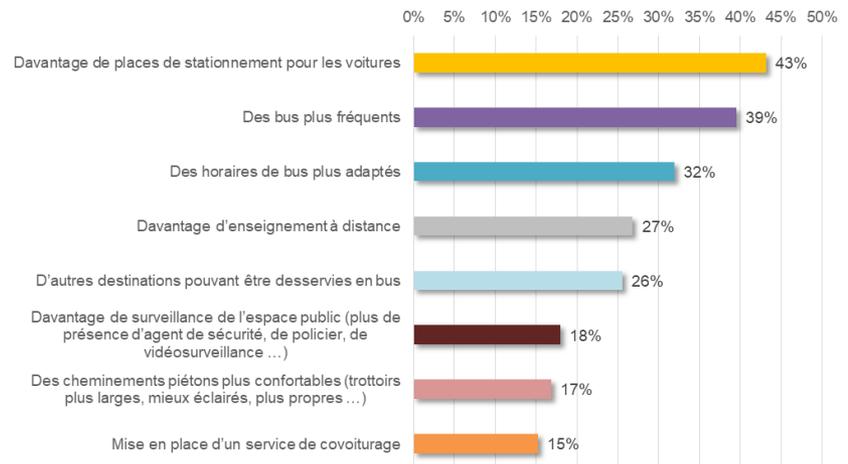
Desserte dépendante de la qualité de service du réseau ferroviaire :

- Des retards et des perturbations qui affectent souvent la branche de Cergy aux heures de pointes. Des difficultés souvent exprimées par les étudiants (40 % ont exprimés subir les retards des trains qui engendrent généralement des retards en cours et du stress) ;
- L'amélioration de l'offre bus : deuxième demande d'amélioration pour les étudiants

L'expression des difficultés des étudiants



Les principales actions pouvant améliorer les conditions de déplacements des étudiants



Enjeu et actions - Une desserte en bus à renforcer

Intérêt à développer une desserte par bus complémentaire au réseau ferroviaire :

- Avoir recours à une alternative de transports collectifs en cas de dysfonctionnement des services ferroviaires ;
- Offrir d'autres possibilités de liaisons que celles proposées par la branche du RER A :
 - Liaisons au sein du bassin de vie de l'agglomération de Cergy-Pontoise ;
 - Liaisons directes vers des pôles de grande couronne tels que Les Mureaux ou Poissy.
- Faciliter le rabattement vers les gares ;
- Favoriser les déplacements inter-sites pour les étudiants et le personnel n'ayant pas le permis de conduire.

Les pistes d'actions pour améliorer l'offre bus :

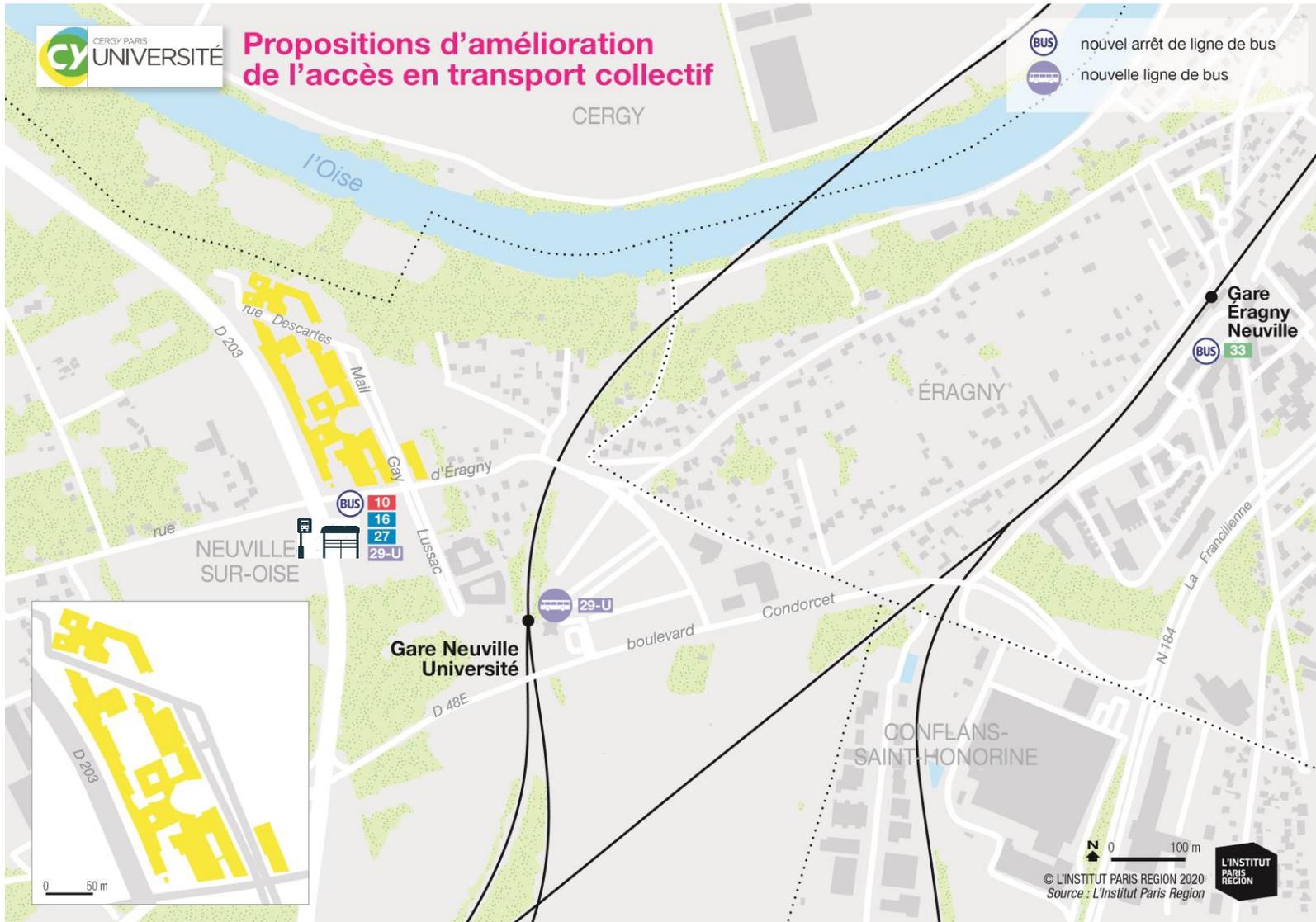


33



- Créer une nouvelle ligne de bus entre les gares Neuville-Université et Pontoise (la « 29-U ») et les principaux sites de l'université ;
- Desservir l'arrêt Gay Lussac par les lignes Express 16 et 27 (lever l'ITL) ;
- Renforcer la desserte de la gare d'Éragny-Neuville par la ligne 33 ;
- Compléter le nom de l'arrêt Gay Lussac avec la mention Université ;
- Améliorer l'équipement de l'arrêt de bus Gay Lussac ;
- Développer les informations sur le site internet de l'université.

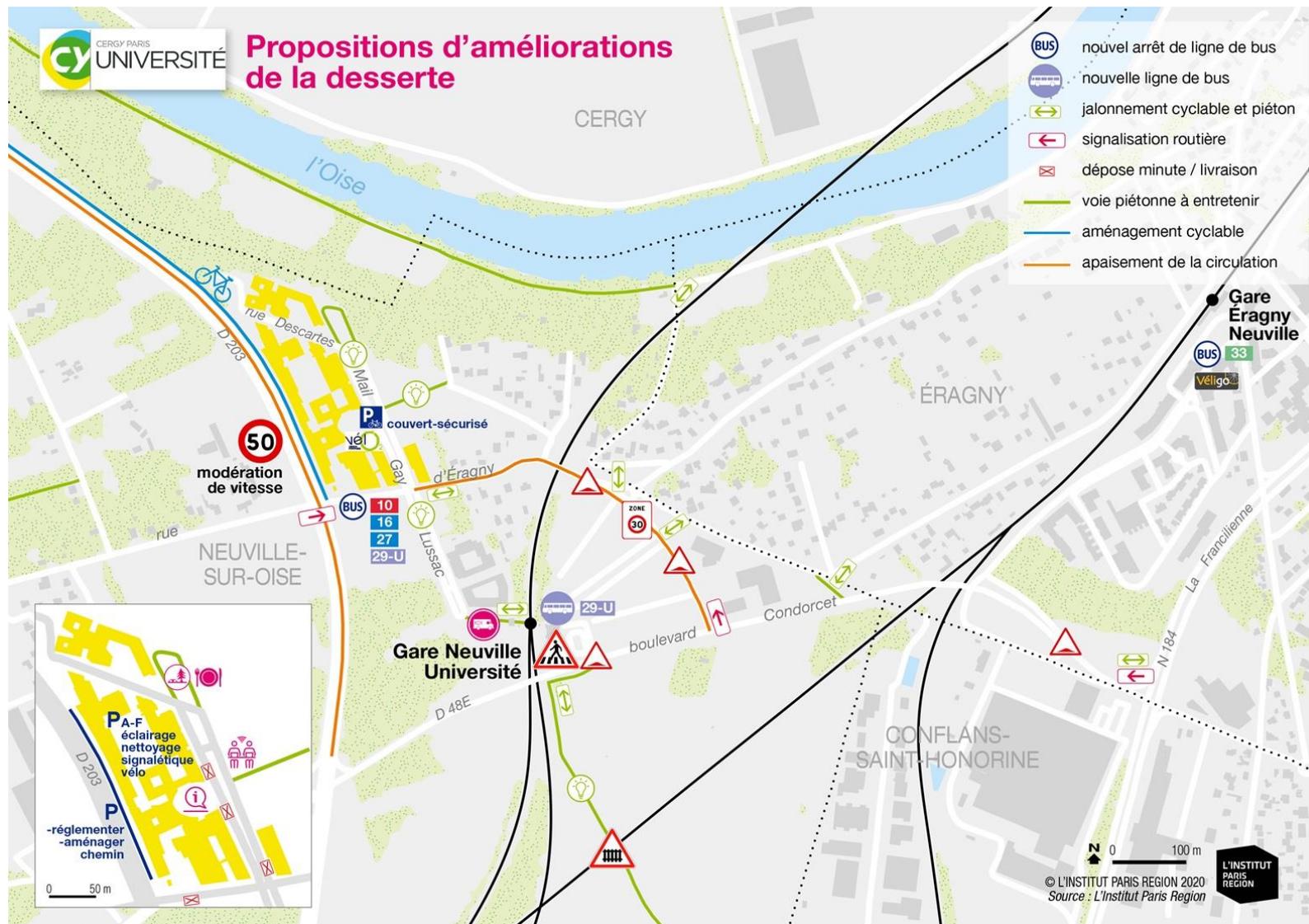
Actions - Renforcer l'offre en bus



6. Vers un plan de mobilités

Vers un plan de déplacements Campus
pour mener à bien les propositions d'amélioration

Synthèse des propositions pour Neuville



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 CO₂ et des gaz à effet de serre (GES) ;
- **Répondre à des obligations légales.**

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 qui intègre déjà les établissements d'enseignement supérieur et les collectivités territoriales.

