
De : Matthieu Le Duc

Envoyé le : vendredi 22 janvier 2021 00:18

À : enquetegare2020@gmail.com; ayav_ca@framalistes.org; camille.baty2506@gmail.com

Objet : Avis de l'association Allez-y à vélo concernant la Rénovation du bâtiment voyageurs à la gare de Cergy-Préfecture

Avis de l'association Allez-y à vélo concernant la Rénovation du bâtiment voyageurs à la gare de Cergy-Préfecture

Le commissaire indique que l'enquête publique ne concerne que le bâtiment voyageur de la SNCF. Les informations concernant l'aménagement du parvis de la gare permettent juste de replacer le bâtiment dans son contexte urbain actuel et futur.

Nous nous retrouvons donc devant deux projets différents avec deux maîtres d'ouvrage différents :

1. l'extension et la rénovation du bâtiment voyageur de la SNCF
2. l'aménagement du parvis de la gare et des voies permettant son accès

1. L'extension et la rénovation du bâtiment voyageur de la SNCF

• Mention concernant les documents de planification

L'enquête publique ne mentionne quasiment pas l'usage et la place du vélo à l'intérieur de la gare (aucune mention spécifique au vélo dans les paragraphes concernant le PDUIF et le PLD).

• Accès pour les mobilités actives

Nous ne remarquons aucun équipement permettant de faciliter l'accès des mobilités actives aux quais (goulotte au niveau des escaliers vers les quais) et à la dalle (goulotte au niveau des escaliers vers la dalle - côté gare routière).

• Stratégie commerciale et immobilière

Une partie importante de l'immobilier rénové appartient toujours à la CACP (boutique transport, parking véligo, atelier vélo service, ancienne gendarmerie ...). D'après le commissaire enquêteur, la cession de ces espaces à la SNCF a été validée dans le cadre d'un accord amiable. Le projet de réhabilitation prévoit la création de nouveaux locaux loués à des enseignes commerciales sélectionnées par la filiale SNCF Gare et Connexion elle-même.

- La station Véligo est donc déplacée dans un nouveau local construit à proximité de la nouvelle CAF (100 mètres de la gare). Le sujet de l'éloignement de la station est problématique
- La boutique transport est déplacée à l'intérieur de la nouvelle gare. Elle passe d'un positionnement stratégique (pignon sur rue) à un endroit ultra confiné sans aucune visibilité du parvis de la gare.
- Le local de Vélo Service permet aux administrés de bénéficier d'un service de réparation et d'achat de vélo d'occasion au pied d'une gare centrale de l'agglomération. Celui-ci semble disparaître dans le projet présenté par la SNCF.

2. L'aménagement du parvis de la gare et des voies permettant son accès

Le projet d'aménagement du parvis de la gare et du réseau viaire attenant est en partie présenté dans le dossier d'enquête publique. Il s'agit des premiers éléments réceptionnés par AYAV au sujet de ce projet.

La lecture des documents nous amène à poser un certain nombre de questions et émettre de nombreuses critiques. Le commissaire enquêteur n'est pas concerné par ce projet.

Gardons en mémoire que Cergy a été conçu avec deux niveaux de circulation, un niveau bas pour les voitures et un niveau haut pour les vélos et les piétons (sur une dalle dans le grand centre)

Il reste que les vélos arrivent par les deux niveaux et qu'il faut donc prévoir des stationnements des vélos aux deux niveaux et un passage simple d'un niveau à l'autre (autre qu'un ascenseur ou un escalier roulant), de type rampe, aussi utile pour les fauteuils roulants et poussettes.

Interrogations

- La rue de la gare sera-t-elle aménagée en double sens cyclable dans son intégralité ? AYAV le préconise dans la mesure où elle permet d'accéder directement à l'avenue de la préfecture et l'avenue des 3 fontaines
- Quels aménagements cyclables sont prévus sur l'avenue de la Poste et l'avenue B. Hirsch ?
- De quelle manière l'accès cyclable de la gare côté boulevard du Port sera traité ?
- Quels aménagements pour les mobilités actives et PMR pendant les travaux ?
- Quel stationnement pour les mobilités actives sur la dalle et dans la gare (hors véligo)

Critiques et propositions

- Les documents graphiques mettent en évidence un déplacement de deux stations véligo, l'une à environ 100 m de l'actuelle station et l'autre dans le tunnel. Leurs emplacements (trop éloignés de l'entrée de la gare ou dans le tunnel où peu de cyclistes auront envie de rouler) et le manque d'une station au niveau haut (dalle) telle distance ne semblent pas pertinents aux yeux pour les usagers quotidiens du vélo. **AYAV préconise une station Véligo au niveau haut et une autre au niveau bas, toutes deux au plus près de l'entrée de la gare et bien visibles rapprochement de la future construction vis à vis de l'accès au bâtiment voyageur**
- Les stationnements libres abrités non gardiennés se situent uniquement sous la dalle le long du boulevard de l'Oise et de l'autre côté du bd de l'Oise par rapport à la gare. Ils impliquent une suppression des stationnements actuels situés au pied des escalators. Encore une fois, peu de cyclistes emprunteront le tunnel (trop de pollution et de sentiment d'insécurité) et aucun ne voudra y laisser son vélo pour prendre le train. Quid du stationnement vélo au pied des nouvelles cellules commerciales ? **AYAV préconise des stationnements abrités sur la dalle pour les cyclistes arrivant par ce niveau et d'autres devant les commerces, au plus près de l'entrée de la gare.**
- Le document graphique met en évidence une série d'escaliers à proximité de la nouvelle station véligo qui vient interrompre la continuité cyclable de l'avenue de la Poste. Ce nouvel aménagement n'est pas tolérable pour les usagers du vélo
- Le même document graphique fait apparaître un escalier important faisant le lien entre la dalle et le parvis de la gare. Quid de l'accès PMR et mobilités actives (en dehors des ascenseurs ? Nous pensons qu'il est important de faire une rampe en pente douce pour les vélos et fauteuils roulants pour passer d'un niveau à l'autre.

Conclusion.

Bien que des efforts aient été réalisés pour marquer la place des mobilités actives dans l'espace public (piste bidirectionnelle et station véligo), les maîtres d'ouvrage continuent à mandater des prestataires qui privilégient une vision technique et esthétique des infrastructures et superstructures. Le besoin des usagers est trop souvent appréhendé à travers le prisme marchand, au dépend du service lié à la mobilité (suppression du local de réparation vélo, invisibilisation de la boutique transport, mise à l'écart des zones de stationnement vélo ...).

Cette analyse devra être complétée sur la base des documents actualisés et détaillés du projet de rénovation du parvis de la gare.

Le conseil d'administration d'AYAV