



MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE

VELOSQY – antenne du MDB
12 rue Jean Vourc'h
78960 Voisins-le-Bretonneux velosqy@free.fr

Voisins-le-Bretonneux, le 13 février 2011

A l'attention de M Douillard
Commissaire Enquêteur
Mairie de Montigny
78180 Montigny le Bretonneux

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Veillez trouver ci-joint nos remarques à propos du dossier pour l'enquête au sujet du vélodrome à Montigny le Bretonneux. En vous remerciant par avance de l'intérêt que vous pourrez y porter, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à notre considération distinguée.

Pour VELOSQY
Corine Le Pape

Une enquête publique trop restreinte

L'enquête publique se déroule alors que le projet est déjà défini de manière précise. A notre connaissance le projet a été élaboré sans concertation ni avec les habitants ni avec les associations de Saint Quentin en Yvelines . Nous espérons que la phase de consultation qui est lancée maintenant pourra être suivie d'une période de dialogue pour prendre en compte les avis qui auront pu être formulés pendant l'enquête.

La consultation du dossier est restreinte à la mairie de Montigny et aux heures d'ouverture de la mairie sans possibilité d'accès en lecture par internet et sans possibilité de disposer de copie à emporter. Ce procédé nous semble peu propice au caractère publique de cette enquête compte tenu des moyens électroniques possibles qui sont couramment utilisés dans l'agglomération pour mettre en ligne toutes sortes de documents.

Le vélodrome décidé par la CASQY répond t-il à un besoin prioritaire des habitants de Saint Quentin en Yvelines ?

La communauté d'agglomération a décidé de construire dans ce projet « vélodrome » un bâtiment couvert pour abriter un vélodrome et aussi un centre cycliste complété avec des projets immobiliers d'hébergements puis dans une deuxième tranche à des projets immobiliers de logements et d'hôtel apparemment sans aucun lien avec le cyclisme.

Nous n'avons pas compris au vu de ce dossier la justification de ce projet d'envergure

Pourquoi donner la priorité à un équipement de prestige alors que d'autres besoins restent en attente ? Exemple : le développement des circulations à vélo à SQY.

Il reste des besoins à SQY plus prioritaires auxquels il faut répondre et qui nécessitent aussi des moyens financiers.

Or la CASQY a largement exposé (sur son site d'informations en ligne ou dans son journal d'information) les risques importants sur les ressources pour les prochaines années. Il nous semble préjudiciable dans ce contexte d'engager les investissements prévus pour ce vélodrome qui, compte tenu des ressources limitées, se fera au détriment des autres investissements nécessaires.

Parmi les autres besoins, nous ne traiterons ici que des moyens nécessaires pour **développer la pratique du vélo et la sécurité des déplacements cyclables.**

Le schéma directeur cyclable de SQY a été élaboré en 2009 dans ce but. **Les actions inscrites au schéma directeur cyclable de SQY ont été limitées, en raison nous avait-on expliqué, des priorités dans d'autres domaines.** En raison de cette contrainte, ce schéma directeur prévoit ainsi des actions relativement modestes.

Le plan d'actions associées a été étalé sur 10 ans (!) Pour des problèmes budgétaires nous avait-on indiqué. De plus les premières actions programmées en 2010 sont décalées au mieux en 2011. Nous comprendrions difficilement que la CASQY puisse mobiliser des dizaines de millions d'euros en 2 ans pour construire un centre cycliste limité à la pratique sportive uniquement de haut niveau au détriment de la pratique du vélo au quotidien pour des milliers de Saint Quentinnois.

Il nous paraîtrait plus judicieux d'engager les ressources de l'agglomération pour favoriser la circulation à vélo et bénéficier des bienfaits individuels et collectifs de sa pratique (convivialité, santé , environnement, économie,...) L'amélioration des infrastructures et des services cyclables pour les déplacements quotidiens à vélo bénéficieraient immédiatement aux milliers de déplacements à vélo quotidiens et à des dizaines de milliers à l'avenir compte tenu du potentiel de développement dans notre agglomération.

SQY dispose d'un réseau cyclable discontinu avec des problèmes et des insuffisances qui limitent le développement des déplacements à vélo. Il conviendrait notamment de créer de nouvelles pistes ou bandes cyclables, d'éliminer les points noirs en particuliers dans les intersections, d'établir la continuité des trajets, d'aménager la voirie en zones 30 ou tout autre moyen pour favoriser les « circulations douces » et de créer des places de stationnement vélos. Il est nécessaire aussi de rénover certaines portions dégradées.

Le dossier est incomplet

Le dossier nous semble incomplet sur plusieurs points (impacts environnement, aspects financiers et économiques). Nous ne développons ici que la partie au sujet des déplacements cyclables.

Le périmètre d'étude est trop limité pour comprendre les cheminements prévus des piétons et des cyclistes.

La continuité cyclable est "calée" coté vélodrome dans la surlargueur de l'avenue du Pas du Lac . Le schéma directeur cyclable de SQY avait déjà inscrit cet aménagement lié au projet vélodrome; cependant **le schéma directeur cyclable précise qu'un élargissement du pont de franchissement de l'A12** sera nécessaire. Cet élargissement n'est pas repris dans le dossier.

D'autres projets connexes sont évoqués comme des voies de "déplacements doux " sans explications suffisantes pour comprendre leur intérêt ou leur impact environnemental.

La "deuxième passerelle" au sud du site du vélodrome n'est pas inscrite dans le dossier de l'enquête publique et n'est pas mentionnée dans les projets connexes. Cette " liaison douce" à créer entre la base de loisirs et le site de la future de médecine est pourtant inscrite au PLU Montigny en vigueur validé par le conseil communautaire. " Créer une liaison douce entre la base de loisirs et le site de la future faculté de médecine en installant une seconde passerelle au sud du site."

Cette « seconde passerelle » est déjà justifiée aujourd'hui pour améliorer les accès à pied ou à vélo à la base qui nécessite aujourd'hui un long détour peu pratique. Les flux supplémentaires avec le vélodrome et une zone urbanisée à proximité nécessiteraient d'autant plus cet accès supplémentaire et direct.

A cette phase du projet, l'impact sur les transports et les déplacements devrait être traité dans son ensemble.

LES STATIONNEMENTS : une « démarche environnementale » à mettre en oeuvre

Les parkings voitures : à réserver sur le site pour l'utilisation quotidienne

L'utilisation prévue des parkings proches dans les centres commerciaux ou à la gare est judicieuse et permettra de limiter la construction de nouveaux parkings. Comme le dossier l'indique justement ces parkings sont actuellement « sous utilisés »

Il conviendra de mettre en place une information adaptée pour les automobilistes pour les orienter vers ces parkings et un jalonnement piétons pour rejoindre le vélodrome

Réduire les parkings voitures réellement à l'utilisation quotidienne.

La plaquette de présentation constituée d'un triptyque diffusé par la CASQY indique : "Le Vélodrome un projet durable" et précise "limitation des places de parking à l'utilisation quotidienne" dans la rubrique "une démarche environnementale".

Pourquoi alors construire un parking de 250 places (+ 28 places pour hébergement)

Est-ce que l'exploitation quotidienne nécessitera la présence de plus de 500 personnes ?

Il conviendrait donc de respecter cette " évidence pour le territoire" selon les termes de cette présentation et de construire des parkings voitures d'environ 70 places au maximum pour limiter l'impact sur l'environnement.

Les parkings vélos : à créer

Les parkings vélos ne sont pas prévus dans le dossier. Les parkings vélos adaptés sont pourtant un élément important pour encourager et développer la pratique du vélo et ils nécessitent une surface très limitée (par rapport aux parkings voitures)

M Patrier (société Bouygues) nous a assuré qu'une vingtaine d'arceaux étaient prévus au vu de son plan de masse. Ce plan de masse format A0 présenté le 9 février n'est pas consultable dans le dossier. Cette capacité est insuffisante

350 places parkings vélos sont à ajouter (soit 7% des places assises). Les arceaux adaptés sont à placer à proximité immédiate des entrées principales du vélodrome.