



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 5 mars 2012

à l'attention de M Fabien Ghez
Commissaire Enquêteur
Mairie de Montigny
78180 Montigny le Bretonneux

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Veillez trouver ci-joint nos remarques et questions à propos du dossier pour l'enquête « Pas du Lac » 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

Table des matières

| | | |
|-----|---|---|
| 1 | Une enquête publique trop restreinte | 2 |
| 2 | <i>Un traitement coûteux qui ne règle pas les défauts majeurs.....</i> | 3 |
| 2.1 | L'avenue du Pas du lac n'est aménagée en totalité..... | 3 |
| 2.2 | Les aménagements prévus ne respectent pas les règles | 4 |
| 2.3 | Piste cyclable bidirectionnelle et insertion dans la circulation avec les voitures sur un rond point : un cas problématique d'aménagement | 5 |
| 2.4 | Des pentes supérieures à 4% ne répondant pas aux normes pour les personnes à mobilité réduite. | 5 |
| 2.5 | La liaison directe entre Montigny et la base de loisirs : un besoin non traité | 5 |
| 2.6 | L'amélioration du lien entre la gare et le quartier du Pas du lac : un besoin non traité..... | 6 |
| 2.7 | Que se passera-t-il un jour de spectacle ? Quels seront les flux sur l'avenue du pas du Lac ? | 6 |
| 3 | <i>Les autres points d'attention</i> | 6 |
| 4 | Pour le développement des circulations à pied, à vélo à SQY. | 6 |
| | <i>ANNEXE : exemple piste bidirectionnelle avec séparation.....</i> | 7 |
| | ANNEXE Carrefour à feux le trottoir peut être agrandi à l'angle | |
| | ANNEXE : Proposition de réseau cyclable autour de la gare de SQY | |

1 Une enquête publique trop restreinte

La consultation du dossier est restreinte à la mairie de Montigny et au siège de la CASQY aux heures d'ouverture sans proposition des moyens électroniques possibles pourtant couramment utilisés par la mairie et la CASQY pour mettre en ligne toutes sortes de documents.

L'enquête publique se déroule alors que le projet est déjà défini de manière précise. Nous espérons que les questions et remarques seront prises en compte pour modifier et améliorer le projet.

2 Un traitement coûteux qui ne règle pas les défauts majeurs

2.1 L'avenue du Pas du lac n'est aménagée en totalité

Le projet d'aménagement de l'avenue est tronqué ; en effet **la section Sud n'est pas traitée dans ce projet .**

Entre le rond point SQY Ouest qui dessert les parkings des centres commerciaux jusqu'à la place Pompidou

la bande cyclable de 80 cm existante est beaucoup trop étroite ; les cyclistes sont mis en danger par les dépassements.

la largeur recommandée (par le CERTU) est de 1,50m ; cette largeur est d'autant plus importante à respecter ici que le dénivelé est à 6,7 % entre la place Pompidou et le rond point SQY Ouest donc difficulté accrue pour le cycliste à maintenir sa trajectoire rectiligne en montée.

Sur la place Pompidou

le stationnement est autorisé le long des trottoirs : risque pour les cyclistes à l'ouverture des portières

sur la place des véhicules stationnés fréquemment en double file et obstruent le passage ;

les vélos qui se rendent vers l'avenue du Centre risquent d'être percutés par les véhicules qui tournent à droite ds l'av du pas du lac vers l'avenue About

les vélos qui tournent à droite dans le tunnel vers l'avenue About risquent d'être percutés par les véhicules qui tournent à droite.

- pour la section de l'avenue du Pas du lac entre la Place Pompidou et l'avenue About

-circulation (2X2 voies) sans aménagement cyclable

Le schéma directeur cyclable de SQY prévoit des actions qui ne sont pas intégrées dans le projet : carrefour avec av About à traiter, proposition piste av Pas du Lac pour la section entre av About et place Pompidou , cf en annexe

2.2 Les aménagements prévus ne respectent pas les règles

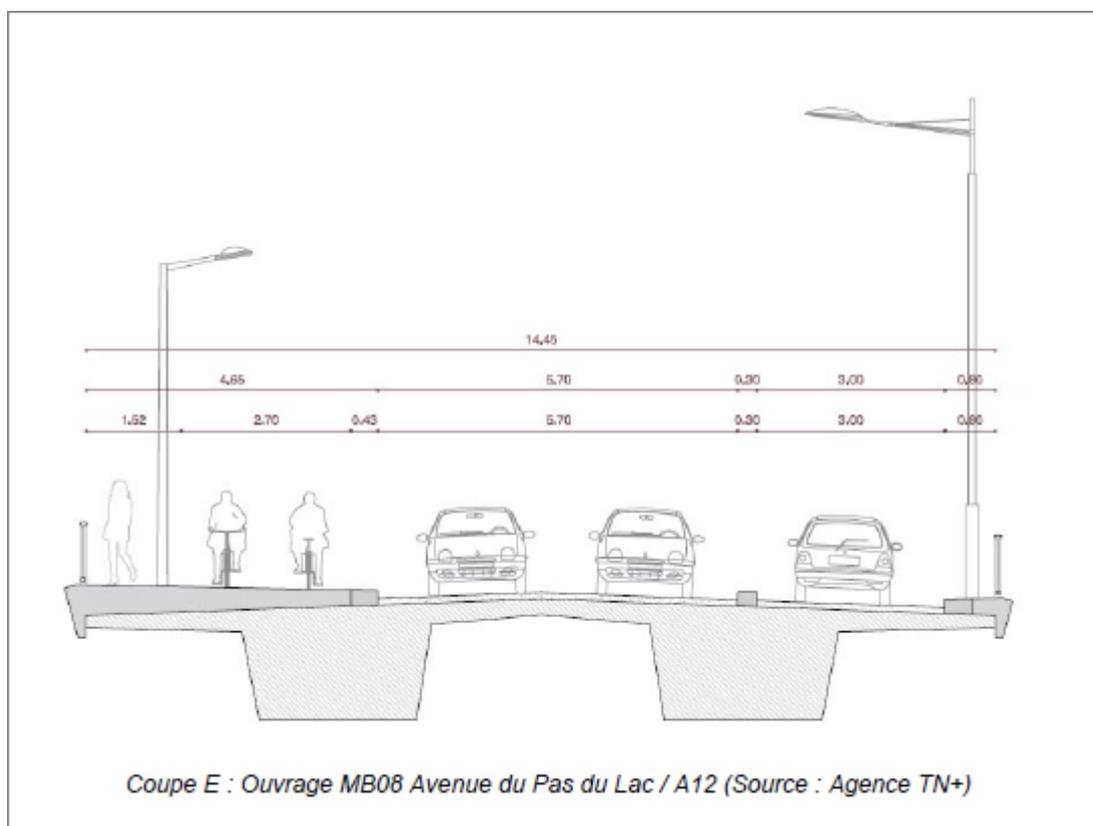
Comme le montre le schéma (cf page 50 du dossier enquête publique rappelé ci dessous) la largeur utile du trottoir se réduit à 1 mètre. Sur la largeur prévue de 1,52 m, l'emplacement du poteau d'éclairage laisse une largeur sans obstacle de 1m . Cette largeur n'est pas conforme à la législation et encore moins à la recommandation AFNOR.

Les décrets n° 2006-1657 et 2006- 1658 du 21 décembre 2006 et l'arrêté du 15 janvier 2007 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics imposent une largeur minimale de trottoir de 1,40 m libre de tout obstacle. Cette largeur est de 1.80 m au minimum dans la recommandation de l'AFNOR (fascicule P 98-350).

La largeur recommandée par le CERTU pour une piste cyclable bidirectionnelle est de 3,00m. La largeur prévue est de 2,70 m seulement.

Pistes bidirectionnelles Lorsque le trottoir est suffisamment large, une solution consiste à délimiter une piste à hauteur du trottoir, mais en différenciant très clairement les parties affectées aux cyclistes et aux piétons. La séparation entre le cheminement piéton et cycliste sera de préférence repérable et détectable (extrait fiche CERTU).

La piste n'est pas clairement différenciée (pas de séparation)



2.3 Piste cyclable bidirectionnelle et insertion dans la circulation avec les voitures sur un rond point : un cas problématique d'aménagement

La question des pistes bidirectionnelles pour la sortie d'aménagement est délicate. Ici, le dossier ne décrit pas comment les cyclistes vont s'insérer dans le rond point de SQY Ouest : a priori ce point crée donc un danger important.

Attention à la marche ! Si le retour d'une piste sur la chaussée nécessite une « mise à niveau », ou le franchissement d'un fil d'eau ou d'une bordure, il faudra veiller à ce que celui-ci ne crée par une marche. Le passage à « vue 0 » doit être la règle.

2.4 Des pentes supérieures à 4% ne répondant pas aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

« Les ouvrages d'art, permettant le franchissement des grandes infrastructures, présentent des sections avec des pentes supérieures à 4% ne répondant pas aux normes pour les personnes à mobilité réduite. » cf page 43 paragraphe 3.5

2.5 La liaison directe entre Montigny et la base de loisirs : un besoin non traité

L'absence de liaison directe entre Montigny et la base de loisirs est mise en évidence par exemple en page 156. Ce projet n'apporte pas de solution.

La "**deuxième passerelle**" annoncée il y a quelques années par M le Maire de Montigny au sud du site du vélodrome n'est pas inscrite dans le dossier.

Cette " liaison douce" à créer entre la base de loisirs et le site de la future de médecine est pourtant inscrite au PLU Montigny 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."

cf PLU / Espace Ville –PLU approuvé par délibération du conseil communautaire en date du 14 octobre 2010

2EME PARTIE – JUSTIFICATIONS DE LA MODULATION DE LA BANDE D'INCONSTRUCTIBILITE, LE LONG DE L'A12 AU REGARD DES CRITERES FIXES PAR L'ARTICLE L-111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME

chapitre 4 : le parti d'aménagement : (...) "Au regard de l'intégration urbaine et architecturale"

"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. "

(...) "au regard de la sécurité "

"Les liaisons piétonnes et cycles sont privilégiées depuis la gare vers le site du Vélodrome : - Une nouvelle passerelle sera réalisée au sud du site "

et aussi PLU 3- PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

(...) Atténuer les coupures urbaines

Atténuer la coupure générée par les voies SNCF entre le quartier Saint-Quentin et le Pas du Lac, avec la multiplication des passerelles ou passages, voire une couverture partielle des voie ferrées

2.6 L'amélioration du lien entre la gare et le quartier du Pas du lac : un besoin non traité

La passerelle existante possède une largeur insuffisante pour une circulation mixte piétons – cycles , elle est peu accessible et les accès sont mal entretenus. Cf page 154 du dossier Le projet n'apporte aucune amélioration : pourquoi ?

2.7 Que se passera-t-il un jour de spectacle ? Quels seront les flux sur l'avenue du pas du Lac ?

Le schéma du dossier coupeE ouvrage MB08 montre bien qu'une seule personne peut passer à la fois sur le trottoir dans un goulet d'étranglement de 1 mètre.

Comment les piétons pourront-ils circuler sur le trottoir les jours d'affluence au vélodrome ? A l'exception d'un parking de 250 places, Vélopolis prévoit les possibilités de parking dans le quartier Saint Quentin (parkings gare et parkings centres commerciaux)

Comment la foule pourra-t-elle traverser le pont pour regagner le quartier de la gare en toute sécurité ? Combien de temps faudra-t-il avec un écoulement d'une personne à la fois (et si des personnes devaient se croiser sur ce trottoir étroit ?)

3 Les autres points d'attention

Le lien cyclable avec la RD10 n'est pas précisé.

La circulation nécessite-elle le maintien de 2X2 voies ou 3 voies selon les sections de l'avenue ?

Le carrefour à feu comporte un trottoir arrondi ; le trottoir peut être agrandi pour réduire la largeur de traversée piétons et cyclistes et ainsi améliorer la sécurité, cf en annexe.

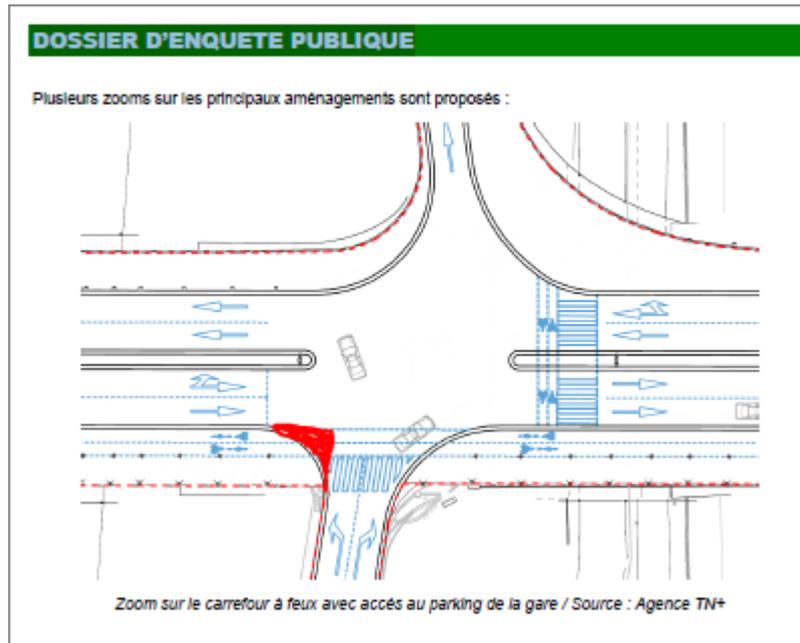
4 Pour le développement des circulations à pied, à vélo à SQY.

Il est indispensable de modifier ce projet pour réaliser les aménagements avec les règles en vigueur et les bonnes pratiques (largeur trottoir , aménagements cyclables).

Ce projet doit aussi être mené en cohérence et dans les mêmes délais, d'une part avec l'amélioration des liens entre le quartier de la gare et le quartier du Pas du lac (élargissement et amélioration de la passerelle blanche) et d'autre part avec la création d'une passerelle vélos-piétons pour rejoindre directement la base de loisirs à partir du quartier des Prés .



ANNEXE : exemple piste bidirectionnelle avec séparation de l'aire piétonne (Lyon Part Dieu)



ANNEXE Carrefour à feux le trottoir peut être agrandi à l'angle : meilleure sécurité piétons et cyclistes

ANNEXE : Proposition de réseau cyclable autour de la gare de SQY

Carte extraite du schéma directeur cyclable de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (2009)

