



MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE

VELOSQY – MDB

12 rue Jean Vourc'h

78960 Voisins-le-Bretonneux velosqy@free.fr

Voisins-le-Bretonneux, le 5 mars 2012

A 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, questions et propositions à propos du dossier pour l'enquête « carré gare » 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

SYNTHESE

Les solutions présentées ne répondent pas aux objectifs que le projet s'est donné : « rendre les accès à la gare attractifs pour les piétons/vélos afin de favoriser l'arrivée en gare via des modes doux » et « réorganiser les espaces au profit des piétons et des vélos. »

Nous présentons nos propositions d'amélioration pour faciliter et sécuriser les accès en modes doux et pour accroître les stationnements vélos

<u>SOMMAIRE</u>	
1. Une enquête publique trop restreinte	3
2. La situation actuelle : les erreurs et les manques de la présentation.....	4
3. Le projet : les aménagements cyclables et piétons sont très insuffisants	8
3.1 L'accès à la gare à vélo n'est pas facilité.....	8
3.2 Les places de parkings vélos nettement insuffisantes	9
3.3 <i>L'absence de liaison directe entre Montigny et la base de loisirs</i>	11
4 PROPOSITIONS POUR le développement des circulations à vélo à SQY.	11
4.1 PARKINGS couverts capacitaires	11
4.2 Pour faciliter l'accès à la gare:	12
ANNEXE : accès gare et centre commercial à pied et à vélo (ex Lyon Part Dieu).....	15
ANNEXE : « contrat de pôle » Saint Quentin en Yvelines juin 2009	16
ANNEXE part modale à SQY , Le Petit Quentin N°266 juillet août 2011.....	17
ANNEXE : Proposition de réseau cyclable autour de la gare de SQY	18

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 et pourtant couramment utilisés par la mairie et la CASQY pour d'autres documents.

Ce document ne situe pas les travaux soumis à enquête dans un contexte plus large et ne permet pas de vérifier la cohérence avec les autres projets en cours ou prévus pour la gare ou le quartier.

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

2. La situation actuelle : les erreurs et les manques de la présentation

La description de la situation actuelle comporte des erreurs et des manques.

Ci-dessous les principales corrections à prendre en compte pour ne pas compromettre le diagnostic et éviter d'apporter des solutions inappropriées.

- **La part modale du vélo n'est pas prise en compte**

24000 « montants » à la gare **...et aucun à vélo !?**

cf. p 75 : « Ces personnes se rendent à la gare par divers moyens »

à pied (44%) ; en transport en commun routier (37%) ; en voiture (13% soit 7% en tant que conducteur et 6% en tant que passager) ; en train via correspondance (6%).

Le dossier mentionne pourtant le parking vélo saturé et la dernière enquête de la CASQY réalisée en 2010 a indiqué 2% de part modale vélo à SQY, cf. en annexe la présentation dans le journal de la CASQY de juillet-août 2011

Actuellement le nombre de places de stationnement vélos devrait donc déjà être de 480 places pour répondre au besoin.

- **Les flux et les liens avec le reste du quartier et les quartiers connexes ne sont pas étudiés.** (excepté le projet Vélodrome mentionné sommairement au paragraphe 6)
- **Le schéma directeur cyclable validé par la CASQY en 2009 n'est pas mentionné. Or cette étude note des points à traiter et propose un réseau cyclable autour de la gare ;** cf. en annexe la carte extraite du schéma directeur cyclable de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines (2009) proposition de réseau cyclable autour de la gare de Saint Quentin
- **Le « contrat de pôle » Saint Quentin en Yvelines** de juin 2009 Document Final diffusé par M le Directeur de L'Exploitation du STIF le 23 mars 2010 n'est pas mentionné. Ce contrat décrit notamment le principe d'aménagement de la place Le Theule qui n'est pas respecté dans ce dossier soumis à enquête.
- p 12, l'itinéraire cyclable sur la zone est incomplet puisqu'il ne trace pas l'accès au parking vélo
- Les places du parking vélos non couvertes au Nord-Ouest de la place Joël Le Theule(48 places avec arceaux non couverts) ne figurent pas sur le plan page 30 .
- Rue Eiffel page 85 : « Arrêt non autorisé sur la bande cyclable entraînant inconfort et **sécurité** (sic) pour les cyclistes ». C'est le contraire : les voitures stationnées sur la bande cyclable entraînent des risques d'accident.

- « *Le stationnement des vélos est également saturé et est situé à un endroit unique, peu visible, derrière la gare.* ». cf page 86.

Remarque : il existe un **deuxième endroit** qu'il faut prendre en compte : il est situé avenue de la Gare le long de la station de taxis. Ces 2 parcs représentent actuellement au total 154 places dont 20 places le long de la station taxi.

- **Les passerelles ne sont pas mentionnées**

Les accès à ces passerelles font partie du périmètre géographique de l'étude, pourtant elles ne sont pas mentionnées.

Accessibles depuis l'Avenue des Près, deux passerelles permettent de traverser les voies ferrées.

- La première appelée "passerelle rouge" mène uniquement de l'autre côté de ces voies, elle n'est pas accessible pour les vélos
- La seconde nommée "passerelle blanche" permet de traverser les voies et la RD10.

Ces deux passerelles sont très difficilement accessibles par les personnes à mobilité réduite : plusieurs ascenseurs + zigzags pour la passerelle rouge, longs détours et zigzags aussi pour la passerelle blanche.

L'accès piétons à **la passerelle blanche** se fait par l'avenue de l'Aqueduc par un escalier. Un autre accès est possible le long de l'avenue des Près via une rampe d'accès qui exige un long détour peu pratique mais permet l'accès aux cyclistes et très difficilement aux personnes à mobilité réduite. Ces accès à partir du centre de Saint-Quentin ou à partir de la gare ne sont pas signalés et sont en très mauvais état.

La passerelle blanche a une largeur de 2,65m sur le linéaire, réduite sur la partie centrale par les haubans. Cette largeur est insuffisante pour une circulation confortable mixte piétons/vélos.

Malgré tous ces inconvénients cette passerelle a le mérite d'exister et de permettre un lien « déplacement doux » entre le quartier du Pas Du Lac (mail des Tilleuls) et le quartier Saint Quentin.

- **Bande ou piste cyclables : l'aménageur connaît-il la différence et les cas d'emploi ?**

« La zone d'étude comprend plusieurs itinéraires cyclables. Ces bandes cyclables sont marquées au sol mais ne sont pas matériellement séparées des voies ».

Par définition, une bande cyclable est marquée au sol sans séparation matérielle des autres voies. Ceci n'est pas forcément un inconvénient et peut dans les cas adaptés avoir des avantages par rapport à une piste.

L'article R110-2 du code de la route spécifie que le terme de piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles, c'est-à-dire aux vélos.

La bande cyclable -contrairement à la piste cyclable séparée de la chaussée- n'assure pas la même protection, mais elle possède des avantages non négligeables :

- elle confère un sentiment personnel de sécurité au cycliste ;
- elle signale à l'automobiliste la présence des cyclistes,
- elle consacre le cycliste comme co-utilisateur de la chaussée ;
- elle morcelle l'espace qui, de ce fait, n'est plus la propriété de la seule voiture ;
- elle est généralement bien entretenue puisqu'au même niveau que la chaussée ;
- elle permet au cycliste de rouler vite
- elle soumet le cycliste au même régime de priorité que la voiture, il y a souvent moins de ruptures.

De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale.

Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers, notamment aux intersections où le cycliste est davantage dans le champ de vision de l'automobiliste.

En l'occurrence dans les rues Eiffel et de L'aqueduc, les bandes cyclables sont adaptées sauf pour la rue J le Theule où le réaménagement permettrait de créer une piste pour rejoindre le parking vélo.

- **La diagonale et les vélos**

« la diagonale : elle est fréquemment utilisée par les vélos pour rejoindre le parc à vélos. Les raisons avancées sont un gain de temps ou une meilleure sécurité ».

« Fréquemment » c'est combien de fois ? Apparemment la majorité des cyclistes n'emprunte pas cette voie même si circulation avenue Eiffel et rue Le Theule paraît dangereuse et souvent gênée par des véhicules en stationnement sur les bandes cyclables.

- **Rue de l'Aqueduc**

« Il s'agit d'une rue très courte supportant un trafic automobile réduit. La bande cyclable est donc facilement praticable.

La circulation qualifiée de « réduite » n'est pas mesurée. Or La circulation dans cette rue est importante car cette rue dessert la grande station d'essence du supermarché, le parking *souterrain*, le parking privé LeTheule ; elle permet aussi une partie du trafic de transit entre les quartiers Ouest et l'avenue des Près et c'est un accès pour déposer des passagers à proximité de la gare

Il faut aussi noter la largeur trop réduite des bandes cyclables avec le risque inhérent d'ouverture des portières et l'absence de sas à vélos au feu au carrefour avec l'avenue des Près.

- **Avenue des Prés**

« Il s'agit de la seule piste cyclable séparée matériellement de la voie. Elle est située sur le trottoir, permettant une bonne circulation des vélos ».

Faux : elle est trop étroite pour permettre une bonne circulation des vélos d'autant plus qu'elle est placée au milieu du trottoir ; de plus elle n'est tracée que sur une partie !

- **Véligo : ce projet décidé par le STIF n'est pas mentionné**

Développé par le STIF et intégralement financé aux opérateurs de transports et aux collectivités locales, le projet « Véligo » met en place une offre de stationnement vélos sécurisé accessible par le Passe Navigo, sous forme de consignes collectives. Ce projet décidé en juillet 2011 prévoit 56 places à SQY pour le premier semestre 2012.

3. Le projet : les aménagements cyclables et piétons sont très insuffisants

3.1 L'accès à la gare à vélo n'est pas facilité

« L'objectif est de rendre ces accès attractifs pour les piétons/vélos afin de favoriser l'arrivée en gare via des modes doux » cf page 15 . Or l'accès à vélos ne sera pas facilité ni sécurisé.

- Les propositions de réseau cyclable autour de la gare inscrites dans le schéma directeur cyclable de SQY, validé par la CASQY et les communes en 2009, ne sont pas prises en compte. Ces propositions sont citées page 161 du dossier d'enquête mais ne sont pas prises en compte pour la plupart :
 - l'av du centre n'est pas aménagée (proposition bandes)
 - les traversées de carrefour av du Centre, av About, av des Prés ne sont pas traitées
 - les autres carrefours et le quartier du Pas du Lac ne sont pas traités
- La rue J Le Theule et la place J Le Theule

Le projet ne respecte pas le « contrat de pôle » Saint Quentin en Yvelines. En effet le « contrat de pôle » définit la partie Nord de la place J Le Theule comme « zone 100% piétonne » avec extension du parking vélo actuel .
Cf Extrait de « contrat de pôle » Saint Quentin en Yvelines juin 2009 Document Final, joint en annexe

De plus le déplacement de la station de taxi sur la rue Le Theule va inévitablement entraîner une obstruction pour les vélos. On peut lire « *De part et d'autre de cette voie, deux zones taxis, de 2 mètres de largeur chacune, permettront, pour l'une l'attente des taxis en activité, pour l'autre l'arrêt des taxis au repos* ». Concrètement cela signifie ralentissement ou arrêt sur la chaussée, manœuvre pour se garer ou pour quitter leur emplacement , ouvertures des portières , dépose ou prise des passagers qui peuvent sortir du côté chaussée et stationnement éventuel des taxis en double file.

L'accès au parking privé reste maintenu ; par conséquent , l'accès ne sera donc pas réservé aux seuls taxis comme c'est noté en page 27 « *L'accès à la Rue Le Theule s'effectuera par une voie à double sens, de 5 mètres de large, le long du Parc Relais Le Theule limitée aux taxis, aux pompiers et aux engins de ramassage des ordures ménagères* ».

Pour comprendre les flux dans cette rue il faut aussi lire la phrase suivante dans ce paragraphe page 27 pour la rue Le Theule : « *Seuls l'accès aux parc relais Le Theule sera autorisé aux véhicules particuliers.* » Remarquons que ce parking contient 217 places.

- Le dépose minute « officiel » change de place, pourtant les voitures pourront toujours déposer leurs passagers rue Eiffel à la hauteur de la place Le Theule.

Les automobilistes venant de l'av Vauban ou de l'av du Centre par l'ouest préféreront se rapprocher le plus possible de la gare sans avoir à faire un détour, passer un feu supplémentaire et faire demi-tour dans l'avenue de Centre pour déposer leurs passagers à la

place prévue officiellement pour le « dépose minute ». Par conséquent le flux avenue Eiffel ne sera pas diminué ; c'est donc une raison supplémentaire pour prendre des mesures pour permettre la circulation des vélos pratique et sûr dans cette rue :

- Bande cyclable avec zone tampon avec les voitures en stationnement.
- Faire respecter les règles (par les autorités investies du pouvoir de police)

- **L'accès à la passerelle existante n'est pas amélioré**

La passerelle « blanche » existante n'est pas adaptée mais le projet ne prévoit aucune amélioration

Au contraire la création d'une nouvelle dépose minute, située avenue du Centre, semble constituer une entrave supplémentaire à l'accès déjà compliqué de cette passerelle.

- **Une nouvelle traversée de l'avenue du centre ... qui s'arrête au milieu de la route !?**

Aucune précision n'est donnée dans ce dossier pour cette traversée qui doit assurer la continuité entre le parc de Guyancourt et la place Choiseul. Elle figure sur les plans seulement sur la partie côté gare, tronquée à la limite communale avec Guyancourt qui passe au milieu de l'avenue.

La traversée de l'avenue du centre n'est pas prévue pour les vélos.

L'avenue du centre est présentée avec une bande stationnement voitures au milieu de l'avenue selon le plan page 104 (cf légende trait bleu pour stationnement)

3.2 Des places de parkings vélos nettement insuffisantes

« Concernant les vélos, l'accès par les cyclistes au parc à vélos sera facilité et davantage sécurisé. En effet, la fréquentation de la Rue Joël Le Theule sera moins dense, car interdite à la circulation des voitures autres que les taxis. En outre, la création de deux nouvelles stations vélos au droit de l'actuelle station taxis permettra de désengorger celle de la Place Le Theule. »

- La solution n'est pas de « désengorger » le petit parking vélos actuel mais d'étendre ce parking vélos sur la place Le Theule (comme prévu dans le contrat pole gare)
- ***Le projet prévoit 170 places ; c'est nettement insuffisant***

Le nombre de places de parkings ne répond pas aux besoins

- *« A destination des vélos, le projet d'aménagement vise à créer deux stations vélos supplémentaires. Une première, sécurisée, la seconde, libre, se situeront au droit de l'actuelle station taxi. Leur emplacement précis n'est pas encore déterminé avec certitude. Ces créations permettront de ne plus saturer la station existante Place Le Theule et de permettre l'arrivée en vélo au plus proche de la gare. Une première, sécurisée, la seconde, libre, se situeront au droit de l'actuelle station taxi. »page 86*

Le parking vélo actuel place J Le Theule permet d'accéder à la gare par les portes latérales cote Ouest. Le parking actuel à coté de la station de taxi permet d'accéder par l'Est. Que signifie « au plus proche de la gare » ? En tout cas pas plus proche qu'aujourd'hui !

Station sécurisée, station libre, parc sécurisés : de quoi parle –t-on ?

Veut-on dire que « libre » signifie « gratuit » et sécurisé impliquerait « payant »

Dans le Petit Quentin n° 236 novembre 2008 M Le Maire de Montigny qui est aussi Président de commission Transport de la CASQY, annonçait des « **parcs sécurisés** ». « *Nous devons également permettre aux cyclistes de stationner en toute sécurité. Dans quelques semaines, de nouveaux parcs à vélo sécurisés verront le jour. D'ici deux ans, une centaine de sites seront équipés.* » Il s'agissait d'arceaux dont le déploiement reste à faire pour la majeure partie (...2 ans après la date de fin prévue)

- **L'évolution de la part modale des déplacements à vélo n'est pas mentionnée**

Ce projet est présenté avec l'objectif de « *réorganiser les espaces au profit des piétons et des vélos.* »

Pourtant il prévoit seulement 170 places vélos ; or la CASQY a réalisé une enquête en 2010 qui a déterminé 2% pour la part modale du vélo soit un besoin actuel de 480 places à la gare.

De plus la part modale du vélo va très probablement augmenter comme cela s'est déjà produit dans d'autres villes qui ont appliqué une politique résolument favorable aux circulations à vélo. Pourquoi la part modale du vélo dans le centre ville à SQY ne serait pas égale à celle _actuelle_ de Strasbourg (centre ville) : 17%.

- **A quand la mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement vélos à la gare de SQY ?**

Le Club des villes et territoires cyclables rassemble aujourd'hui plus de 1100 collectivités territoriales : communes, agglomérations, départements, régions, représentant 42 millions d'habitants. Saint Quentin en Yvelines en fait partie.

Parmi les 10 mesures prioritaires, pour faire du vélo l'outil de mobilité durable et équitable des territoires le club des villes et territoires cyclables **recommande la mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du stationnement**. Cette action se déploie dans l'habitat collectif existant (garages vélos, box, stationnements sur voirie...), dans les équipements publics et **dans les gares**.

Des capacités de parkings vélo pour les prochaines années inférieures au besoin actuel, est-ce à la hauteur de cette ambition ?

Aucun objectif d'augmentation de la part modale du vélo, est-ce ambitieux ?

3.3 *L'absence de liaison directe entre Montigny et la base de loisirs*

L'absence de liaison directe entre Montigny et la base de loisirs n'est pas mentionnée. La passerelle supplémentaire inscrite dans le PLU de Montigny pourrait y remédier

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 inscrite au PLU de Montigny qui a été 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 permettre les accès à pied ou à vélo à la base qui nécessitent un très long détour . Les flux supplémentaires avec le projet de vélodrome et de constructions immobilières nécessitent d'autant plus cet accès supplémentaire et direct.

4 PROPOSITIONS POUR le développement des circulations à vélo à SQY.

4.1 PARKINGS couverts capacitaires

L'étude de la CASQY « d'opportunité de faisabilité de services vélos en gare » de 2010 prévoit 600 places en 2015 et 900 places en 2020 ; il faut reprendre _a minima_ ces chiffres et dimensionner les parkings vélos en conséquence puisque la livraison des travaux est prévue en 2014.

L'étude « carré gare » doit réserver les espaces pour ensuite rendre l'extension possible (après 2015)

Les parkings devront être couverts .

D'autres villes françaises qui ont appliqué une politique résolument favorable aux circulations à vélo ont déjà vu la part modale du vélo atteindre plus de 10 % dans le centre-ville.

Pourquoi ne serait-ce pas le cas à SQY ?

Pourquoi la part modale du vélo ne serait-telle pas égale à celle _actuelle_ de Strasbourg (centre-ville) : 17%

Sur la base des 28000 « montants », le tableau ci-dessous indique le besoin en places de parkings vélos en fonction de la part modale du vélo :

<i>Part modale vélo</i>	<i>Besoin places stationnement</i>
2% (actuel SQY)	480
5%	1400
10%	2800
17%	4760

Versus 170 places dans le dossier !

4.2 Pour faciliter l'accès à la gare:

Avenue du Centre La traversée de l'avenue du centre (entre place Choiseul et parc Guyancourt)

- Ajouter une traversée contiguë vélos (avec pictogrammes vélos au sol)
- Cette traversée 2X2 voies + 2x1 voie avec rampe d'accès parking souterrain doit être aménagée en amont dans chaque sens pour sécuriser la traversée (zone 30 et plateau par exemple) la sortie du parking devra être particulièrement traitée compte tenu du peu de visibilité du passage piétons en sortie de parking souterrain

Avenue Aqueduc : Bandes cyclables à conserver et sas vélo à ajouter au feu

Avenue Eiffel

Ajouter une zone tampon entre les bandes cyclables et les stationnements voitures
Ajouter sas vélo aux feux avec av du Centre

Passerelle blanche

Améliorer les accès et élargir la passerelle.

Place Le Theule et rue Le Theule

Conserver le principe d'aménagement inscrit dans le contrat de pole gare pour la place J Le Theule : **aire piétonne et extension du parking vélos** sur la partie Nord Est de la place.

Si l'aménageur veut cependant déplacer la station de taxi actuelle de l'av de la gare vers la place J Le Theule (ce qui n'est pas inscrit dans le contrat pole gare) , nous proposons une solution compatible avec une meilleure sécurité pour les piétons et vélos des vélos et pour faciliter les accès à la gare . **cf schéma page suivante**

Principe :

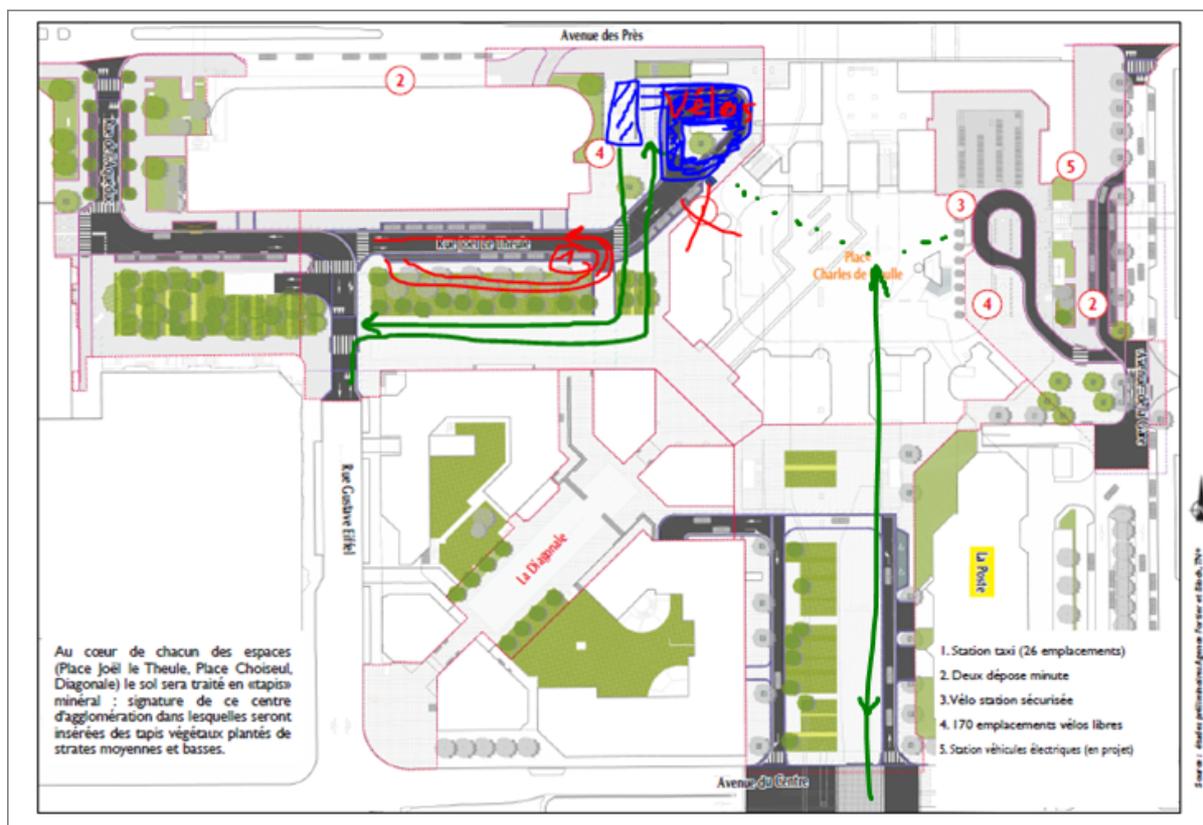
- une piste bidirectionnelle entre la rue Eiffel et le parking vélos sur la placette au Nord Est , séparée au sol de la zone piétonne jusqu'au parking vélos
- la rue Le Theule (Nord) réservée aux véhicules autorisés et aménagée pour permettre le demi tour aux taxis

Avantage :

- Fluidité : la circulation des vélos n'est pas mélangée avec l'accès taxi ni avec la circulation des voitures qui entrent et sortent du parking privé Le Theule
 - Sécurité ; les vélos peuvent accéder aux parkings sur voie réservé vélos
 - éviter les conflits d'usage piétons vélos
- cf aussi exemple d'aménagement à Lyon Part Dieu en annexe

Place Choiseul et place De Gaulle

Les vélos peuvent emprunter les places ; une piste est tracée au sol place Choiseul dans le prolongement de la traversée avenue du Centre, la place de Gaule est une aire piétonne (les vélos pourront y circuler « au pas ») cf schéma ci-dessous :



En conclusion, **il nous paraît indispensable de modifier ce projet pour favoriser la circulation à vélo** et bénéficier des bienfaits individuels et collectifs de sa pratique : convivialité, santé, environnement, économie individuelle et collective,... L'amélioration des infrastructures et des services cyclables pour les déplacements quotidiens à vélo bénéficieront 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.

Dans le même temps, ce projet doit être complété avec la mise en œuvre des actions nécessaires pour créer un réseau cyclable autour de la gare et résoudre les difficultés identifiées.

ANNEXE : accès gare et centre commercial à pied et à vélo (ex Lyon Part Dieu)





ANNEXE : « contrat de pôle » Saint Quentin en Yvelines juin 2009

Extrait du Document Final diffusé par M le Directeur de L'Exploitation du STIF
Principes d'aménagement retenus pour la **place J Le Theule**

Comment utilisez-vous votre vélo à Saint-Quentin ?

« Économique, écologique et pratique. »
Guillaume Prouteau.



Je vais au travail à vélo pratiquement tous les jours. À la maison nous n'avons qu'une seule voiture et, pour des raisons économique et écologique, nous ne souhaitons pas en acheter une autre. Comme je n'habite pas trop loin du travail, c'est vraiment pratique. En venant, je peux déposer mes enfants à la crèche ou à l'école. Il y a de nombreuses pistes cyclables, ce qui est sécurisant quand on est avec les enfants. J'essaie aussi de privilégier le vélo pour les petites courses ; c'est plus pratique qu'en voiture quand il faut se garer. Mon entreprise est membre d'un PDIE (Plan de déplacement interentreprises), comme ça, on a de la place pour garer nos vélos dans le parking et il y a même des vélos électriques que nous pouvons emprunter. Je trouve que le réseau de pistes cyclables sur l'agglomération est

Je fais beaucoup de VTT en randonnée, mais aussi pour me déplacer en ville. Quand on habite en ville, le vélo est bien plus pratique que la voiture. Cet hiver, quand il y a eu de la neige et que tout le monde était bloqué sur les routes, j'ai pu me déplacer sans trop de problèmes. Pour le côté sportif du vélo, Saint-Quentin est très bien situé. De chez moi, je peux partir dans la vallée de Chevreuse, à La Minière et jusqu'à après Versailles. Depuis quelques années, je constate qu'il y a de plus en plus de gens à vélo à Saint-Quentin, c'est une bonne chose. J'espère que la Casqy va continuer à installer des parkings pour bicyclettes, car il y en a encore trop peu.

« Une affaire de famille. »
Flora Le Pape.



Je l'utilise surtout pour me rendre à la gare. Depuis Voisins, en passant par les petites routes, je mets quinze minutes. Le

LES SAINT-QUENTINOIS À BICYCLETTE

En 2010, la Casqy a réalisé une enquête sur les déplacements effectués quotidiennement par les résidents de l'agglomération. 3 400 Saint-Quentinois ont été interrogés sur leur pratique en matière de transport. En voici quelques résultats concernant l'usage de la bicyclette :

- 2 % des déplacements quotidiens sont réalisés à vélo, pour une durée de 13 minutes et une distance de 1,5 km, à une vitesse moyenne de 17 km/h.

- 26 % des utilisateurs s'en servent pour aller au travail, 41 % pour aller à l'école, et près de 10 % pour faire leurs courses.

- Les 5-17 ans sont les plus nombreux à utiliser leur vélo, viennent ensuite les 50-64 ans, mais dans une moindre mesure.

NE TOMBEZ PAS DANS LE PANNEAU !

Ce signal indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux cycles à deux ou trois roues, et indique aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement, ni de s'y arrêter.



Vous devez emprunter la piste ou la bande cyclable. Ce n'est pas un conseil, mais une obligation.



Entrée d'une aire piétonne. La circulation à vélo est autorisée, mais à allure réduite. Priorité aux piétons.



Circulation interdite au vélo.



Débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche. Un



ANNEXE part modale à SOY , Le Petit Quentin N°266 juillet août 2011

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)

