



MIEUX SE DEPLACER A BICYCLETTE

VELOSQY

12 rue Jean Vourc'h

78960 Voisins-le-Bretonneux velosqy@free.fr

Voisins-le-Bretonneux, le 22 janvier 2014

A l'attention de M EPPE
Commissaire Enquêteur PLD
Hôtel d'agglomération
Saint-Quentin-en-Yvelines

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Veillez trouver ci-joint nos remarques et propositions au sujet de l'enquête publique du Plan Local de Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines en particulier au sujet des déplacements à vélo. 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

Un diagnostic à compléter

Le diagnostic du PLD au sujet des déplacements à vélo et des possibilités de stationnement pour les vélos liste la plupart des dysfonctionnements et problèmes actuels. Ce diagnostic reprend celui qui figurait déjà dans le schéma directeur cyclable (SDC) élaboré en 2008 et qui reste d'actualité :

- . **Nombreux carrefours non aménagés cyclables**
- . **Absence de signalisation générale et de**
- . **Zones d'activités non connectées aux n**
- . **Discontinuité, insécurité et inc**

-
- . **Problématique de l'offre de stationnement sur le domaine public**
 - . **Des parcs de logements pas adaptés à**

Cependant plusieurs autres points n'ont pas été mentionnés. Il convient d'ajouter :

- . **L'entretien _insuffisant_ des aménagements existants** où l'on constate trop souvent feuilles, branches au sol ou végétation latérale qui empiète sur les itinéraires cyclables
- . **Le mauvais état des pistes ou bandes cyclables** qui sont endommagées au point parfois de présenter un risque pour les usagers (trous, bosses , racines,obstacles)
- . Les obstacles (barrières, chicanes) installées sur certaines « pistes cyclables » par les aménageurs publics au motif fallacieux de protéger les usagers.

Des objectifs à renforcer

Les objectifs dans leurs énoncés généraux répondent aux problèmes constatés :

- . **Poursuivre la mise en œuvre du schéma cyclable d'agglomération**
- . **Etendre le réseau cyclable**
- . **Sécuriser la pratique du vélo**
- . **Rendre franchissable et perméable**
- . **Encourager la pratique du vélo en surmontant les difficultés qu'un utilisateur peut rencontrer**
- . **Offrir des espaces dédiés au stationnement**

Ajouter : Etendre et **généraliser les zones 30**

De manière générale , la réussite des zones 30 se lit au travers des appréciations positives concernant la modération de la vitesse , la prise en compte des piétons ; la sécurité, le cadre de vie et l'environnement . Bien qu'obligatoire, l'aménagement spécifique des entrées/sorties n'est pas systématique à SQY et reste souvent insuffisant . Les aménagements tels que les surélévations, l'usage au sol de revêtements différenciés, les rétrécissements, ne sont pas suffisamment utilisés. De plus les « zones 30 » sont trop restreintes ; pour être plus efficaces elles devraient être installées sur un périmètre suffisamment étendu. L'objectif étant de les généraliser sauf sur les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50km/h.

Le PLD propose « d'encourager la pratique du vélo » : nous demandons d'afficher clairement dans ce PLD un objectif plus ambitieux en terme de pourcentage d'augmentation de déplacement à vélo à SQY . Evitons de nous contenter de contribuer à l'objectif du PDUIF de + 10 % **d'ici 2018** ce qui voudrait dire à SQY de passer seulement d'une part modale de 2% à 2,2 %. Il conviendrait de passer à 6 % minimum en part modale.

Programme d'actions à trop petite vitesse : changeons de braquet !

Les actions prévues répondent seulement partiellement aux objectifs fixés

Le PLD fait référence au Schéma directeur cyclable (SDC) pour dire qu'il faut le poursuivre...

Le SDC rédigé en 2008 prévoit **12 chantiers prioritaires** (cf chantiers classés en *priorité forte dans le SDC*). La plupart de ces chantiers reprend une liste établie depuis au moins depuis 2005. Pour ces chantiers prioritaires, la mise en œuvre était prévue de 2010 à 2012. Le SDC mentionne « 50% seront en place en 2013 » .Nous constatons que seulement 2 chantiers (pont du Routoir, route de t Cyr) ont été réalisés et 1 chantier réalisé à moitié (av Vaillant Couturier à Trappes) soit 20 % seulement.

Le SDC mentionne au total 40 chantiers pour répondre au besoin de tronçons manquants et résoudre ainsi les problèmes majeurs de discontinuité et les risques associés (par exemple accident mortel d'un cycliste sur la RD 36 à Voisins le Bretonneux en 2010) Seulement 4 chantiers (sur les 40 identifiés) sont terminés.

Le SDC mentionne la création de nouveaux itinéraires cyclables et a identifié 5 chantiers. Aucun n'a été réalisé à ce jour .

Des moyens insuffisants pour les pistes cyclables et poursuivre la mise en œuvre du SDC

Action 2.1.2	Assurer une mobilité moyens annuellement pistes cyclables	Action 2.1.1	Poursuivre la mise Schéma Directeur C
Financeurs : CASQY		Financeurs : CASQY, Région, STIF, C	
Coût :		Communes	
Budget 2013 : 1 580 k€ ;		Coût : Coût du contrat réseau vert	
Budget 2014 : 867 k€ ;		Budget 2013 : 1 580 k€ ;	
Budget 2015 : 387 k€		Budget 2014 : 867 k€ ;	
Entretien/ Réfection : bande cyclable piste cyclable : 2 300 €/l		Budget 2015 : 387 k€	
Partenaires / Moyens à mobiliser : C			

L'allocation des moyens budgétés inscrits dans les actions 2.1.1 et 2.1.2 _ en nette diminution _ en 2014 et 2015 ne suffira pas , loin s'en faut , pour rattrapper le retard sur le plan inscrit au schéma directeur cyclable en 2008. Pour chacune de ces 2 actions les budgets sont identiques . Devons- nous comprendre que le budget couvre le besoins des 2 actions ou que chaque action bénéficie d'un budget distinct de même valeur ?.

L'action « poursuivre la mise en œuvre du SDC » est prévue sur 5ans et l'action « étendre le réseau cyclable » sur 10 ans. Au-delà de 2015 les budgets prévisionnels ne sont pas indiqués.

Les « points noirs » subsistent

Le SDC décrit les « **points noirs** » comme le franchissement des grands ronds-points et la traversée des grands axes et des moyens pour y remédier en reprenant les recommandations du CERTU. Cependant aucun chantier n'est listé dans le SDC à ce sujet. Les points noirs subsistent. Le PLU 2014 paraphrase le SDC 2008. Ce thème est maintenant décliné en 2 actions , actions 2.1.7 et 2.1.8 qui seront réalisées « le plus tôt possible » ... (en moins de 2 ans selon le calendrier page 84 . En l'absence de chantiers identifiés et de moyens alloués ,ces promesses n'engageraient-elles que ceux qui les croient ?)

Action 2.1.7

Améliorer et sécuriser les traversées sur les carrefours dangereux

Financeurs : Gestionnaire de voirie

Coût : ETP : 4 j/ mois

25-50 k€ /carrefours

Action 2.1.8

Aménager des traversées piétonnes et cyclables et des coupures urbaines

Financeurs : Gestionnaire de voirie et propriétaires du domaine public

Coût : bande cyclable : 100€/ml (par

Extrait :

Le traitement de ces carrefours est une œuvre le plus tôt possible pour

Stationnement gare de SQY . Le SDC 2008 indique que le stationnement des vélos et les accès à la gare de SQY feront l'objet d'un traitement particulier dans le cadre du chantier pôle gare. En 2011 le dossier « carré gare » qui a traité de ces aménagements n'a malheureusement pas saisi l'opportunité d'améliorer de façon satisfaisante les accès et le stationnement des vélos cf en annexe l'avis de MDB-VeloSQY à ce sujet.

Par exemple, seulement 150 places vélos figure dans le dossier « carré gare » pour 35000 entrants par jour à la gare de SQY ! Dans la réunion publique du 25 juin 2013 organisée par la CASQY (en réponse à notre remarque au sujet de cette insuffisance manifeste) M le Directeur de l'aménagement et du développement de la CASQY a mentionné 400 places. Cependant ce chiffre ne figure ni dans le dossier « Carré gare », ni dans le PLD. Le PLD pourrait-il au moins inscrire la nécessité de réserver les emprises nécessaires pour l'implantation des parkings vélos à venir. Ces emprises doivent être réservées sans restreindre les cheminements des piétons.

Les propositions de réseau cyclable autour de la gare inscrites dans le schéma directeur cyclable de SQY n'ont été que très partiellement prises en compte dans le projet « Carré Gare » . Le PLD 2014 n'inscrit pas d'action complémentaire sur ce point.

POUR le développement des circulations à vélo à SQY.

Ondes vertes ou risque de zones rouges ?

le PLD prévoit de développer les « ondes vertes » sur plusieurs axes de l'agglomération : **attention qu'elles ne deviennent pas des zones rouges** c'est-à-dire des zones à risques pour les piétons et vélos en particulier aux carrefours. Inciter à rouler à 50km/h ne suffit pas forcément pour améliorer la sécurité ; La vitesse maximale de 50km/h peut être une vitesse excessive notamment au franchissement d'un carrefour d'autant plus quand les traversées des piétons et des cyclistes se font en même temps que la circulation automobile des rues adjacentes avec la possibilité de tourner à droite pour les automobilistes. Les automobilistes doivent être incités à réduire leur vitesse pour assurer la sécurité de tous les usagers.

PLD et PLU : des mesures plus favorables pourraient être adoptées

Le PLD mentionne les mises à jour qui seront nécessaires dans les PLU art 12 pour intégrer les prescriptions du PDUIF concernant les surfaces à réserver dans les constructions pour les parkings vélos. Il s'agit là de valeurs minimales à appliquer. **La CASQY ne pourrait-elle pas déployer des mesures plus favorables ?**

Le jalonnement reste très attendu (tant annoncé , maintenant reporté dans 5 ans !)

L'action 2.1.9 « mettre en place un jalonnement pour les vélos » reprend le paragraphe inscrit au SDC 2008 et fait référence aussi au schéma directeur de signalisation directionnelle cyclable de ...2006 ... qui n'a pas encore été mis en oeuvre

Pour ce faire il s'agit de reprendre
directeur de signalisation directionnelle
2006:

- Vérifier et mettre à jour la liste de

Le délai pour réaliser cette action – 5 ans - est trop long (cf calendrier page 84)

Action à planifier à court terme.

Tourne à droite

Ce dispositif pour faciliter la circulation à vélo a déjà été expérimenté de manière très positive depuis plusieurs années et est maintenant déployé dans de nombreuses communes en France. Pourquoi prévoir seulement l'expérimentation à SQY ? action prévue sur 2 ans , cf calendrier page 93. **Ajouter l'action de mise en œuvre , à faire à court terme**

Double sens cyclable

Ce dispositif pour faciliter la circulation à vélo a déjà été expérimenté de manière très positive depuis plusieurs années et est maintenant déployé dans de nombreuses communes en France.

Ici le PLD parle seulement de recenser (sur 2 ans) les zones susceptibles d'accueillir ce dispositif, cf page 94. Sas Vélos

Ce dispositif est déjà utilisé à SQY à plusieurs endroits. Or le PLD prévoit seulement de recenser (sur 2 ans) les zones susceptibles d'accueillir ce dispositif. **Ajouter l'action de mise en œuvre de sas vélos sur tous les projets d'aménagement ou de ré-aménagement de voirie, à faire à court terme.**

Action 4.4.3

Poursuivre le déploiement stationnement vélos sur public

Hormis la référence au SDC le déploiement de stationnement vélos n'est pas précisé avec des objectifs chiffrés , cf notamment nos remarques ci-dessus au sujet du stationnement insuffisant à la gare de SQY.

Le type d'arceaux déployé par la CASQY présente l'inconvénient d'avoir un diamètre trop important pour y attacher facilement ensemble roue et cadre. **Utiliser un type d'arceau conforme aux recommandations CERTU**

Les quelques abris mis en place récemment (de type abris bus) sont peu fonctionnels car dépourvus de protection latérale et trop étroits en largeur pour protéger efficacement les vélos.

Action 6.1.2

Concierter et impliquer utilisateurs dans le

La CASQY organisera annuelleme
événement type table-ronde/colloque
relation publique sur un projet pha

- **Renforcer la déclinaison de cet objectif : consulter les associations d'usagers en amont de chaque projet et pour les phases de bilan.**

Autres propositions

- Aider à l'acquisition de vélos ou faciliter le prêt et la location courte et longue durée
 - Faciliter l'apprentissage du vélo (création de vélo-écoles dans chaque commune)
 - Lutter contre le vol (marquage, surveillance des parkings, numéro unique des polices municipales...)
 - Sensibiliser les habitants en mettant en avant les avantages pratiques (gain de temps, économie), les bénéfiques santé, l'accès à l'autonomie pour les jeunes.
 - Encourager les initiatives individuelles ou associatives : marquages , atelier participatifs d'entretien ou de petites réparations (par exemple dans les maisons de quartier)
 - Améliorer les insertions sur les pistes et ré-insertions sur la voirie : actuellement elles présentent des risques car non signalées ou peu pratiques.
- Encouragement à la pratique :
- Mise en place d'un système de vélopartage, location de vélos.

INTERMODALITE

Vélo – bus :

- Bus adaptés au chargement des vélos

Vélo – train :

- Faciliter l'accès des cyclistes aux trains:

- parcs de stationnement sécurisé en nombre suffisant et couverts,
- passage des bornes de contrôle dans les gares
- train avec voitures adaptées pour transporter des vélos

- A quand les « vélostations » dans les 3 gares de l'agglomération , annoncées dans le schéma directeur 2008 et mentionnées doublement dans le PLD 2014 dans l'action 2.2.1 et 4.4.2 « poursuivre le projet de velostation » prévu à « l'horizon mi-2014 » pour la gare de SQY seulement..

-

Renforcer le programme d'actions

Saint-Quentin-en-Yvelines ne présente pas de topographie marquée . Les déplacements à vélo peuvent se faire sans difficulté de relief. L'amélioration significative des infrastructures et des services cyclables pour les déplacements à vélo est indispensable aux milliers de déplacements quotidiens. Ces améliorations permettront de développer le potentiel cyclable de notre agglomération pour le bénéfice de tous.

Il nous paraîtrait absolument nécessaire de compléter ce PLD pour renforcer le programme d'actions . La Casqy et chacune de ses communes pourraient alors agir avec détermination et cohérence à l'image d'autres grandes villes en France qui ont réussi à faire du vélo un véritable moyen de transport qui participe au développement et à l'attractivité de leur territoire. Saint-Quentin-en-Yvelines pourrait ainsi développer grandement les déplacements à vélo et bénéficier des bienfaits individuels et collectifs de sa pratique : convivialité, santé , environnement et économie.