



Association Mieux se Déplacer à Bicyclette – VéloSQY (Saint-Quentin-en-Yvelines)

[mdb-idf.org](http://mdb-idf.org)

# Schéma directeur cyclable (2021-2031) de Saint-Quentin-en-Yvelines

## **Observations**



## Résumé

Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), validé en 2009, comportait les orientations et des actions pour 10 ans.

Conçu à l'époque pour 7 communes, le plan d'actions doit être logiquement complété compte tenu de l'extension de SQY à 5 communes supplémentaires en 2016.

En 2021, les réalisations au cours des 12 dernières années ont apporté des services et infrastructures supplémentaires, mais la majorité des actions prévues restent à faire. De plus, la part modale vélo reste faible ; un effort important est donc nécessaire.

Le *nouveau* SDC proposé est lacunaire ; il doit être corrigé pour mieux répondre aux besoins (sécurité, efficacité, lisibilité du réseau ; services-vélos : stationnements, réparation...)

Le vélo en tant que mode de déplacement au quotidien contribue intrinsèquement aux enjeux généraux de santé et du plan climat ; ce SDC pourrait être l'opportunité d'y répondre plus efficacement.

Ce nouveau SDC (pour 10 ans) est proposé selon 2 scénarios de mise en œuvre ; chacun comporte 2 phases (2021-2024 et 2025-2031). Les 2 scénarios sont dosés différemment en fonction des phases (\*) mais au final, quel que soit le scénario retenu, le volume obtenu est identique et **il est trop faible**.

**Ambition insuffisante** : l'agglomération de SQY parle de *sprint et de marathon* pour espérer atteindre **6 %** de part modale du vélo ...en **2031** ; d'autres agglomérations ont adopté un rythme régulier et soutenu ; les meilleures ont déjà passé ce jalon (c'était il y a 30 ans pour la première).

Ce plan à 10 ans sera soumis au vote des conseillers communautaires dont le mandat s'arrête en 2026. Repoussés en 2031, les engagements (promesses) sont trop lointains.

**Le plan doit être défini avec des engagements sur 5 ans et avec des moyens plus importants.**

**(\*) N.B. : le scénario n°2 prévoit de différer le réseau structurant avec la ligne C1 du RER V « au-delà de 2025 » ...en 2031 ?**



## SDC SQY > Observations

Résumé .....	2
Du schéma directeur cyclable 2009 à sa révision (2021).....	4
Un fort potentiel pour le vélo .....	4
La pratique vélo (« part modale ») a relativement peu progressé.....	4
Une majorité d’actions non réalisées .....	5
Le SDC 2021 : perspective d’un réseau cyclable cohérent, mais plan insuffisant sur 5 ans.....	7
Des points d’attention.....	7
Deux scénarios mais sans véritable choix.....	8
Défauts et lacunes du <i>nouveau</i> SDC .....	9
Un plan à 5 ans, nécessaire pour rattraper le retard .....	12
POUR LE VELO .....	13
1. Le vélo : une demande forte !.....	13
2. Le vélo : santé ! Aussi une réponse aux préoccupations sanitaires et environnementales .....	13
3. Le vélo : un retour sur investissement très important.....	14
4. De nombreuses références pour l’atteinte d’objectifs ambitieux (plan vélo).....	14
ANNEXES .....	16
La part modale vélo à SQY aurait progressé (un peu) sur 12 ans .....	16
Jalonnement quasi inexistant .....	17
Avenue Kessel (Guyancourt, Voisins, Montigny) : l’aménagement cyclable inscrit en 2009 n’a pas été réalisé, malgré la réfection de la voirie (2016).....	18
Investissements : SQY en dessous de la moyenne.....	19
Le développement du vélo : une réponse évidente, simple, économe et inclusive pour faire face aux enjeux de la décennie à venir.....	20
2009... 2021 et les perspectives pour 2031.....	21



## Du schéma directeur cyclable 2009 à sa révision (2021)

### Un fort potentiel pour le vélo

Parmi les déplacements locaux, l'essentiel se fait à petite distance ; 35 % ne dépassent pas 2 kilomètres et 60 % font moins de 5 kilomètres (stat. nationale)

À SQY, la distance moyenne des déplacements internes à SQY est de 3,1 km (enquête EMD SQY) et la topographie générale permet de se déplacer à vélo pour tous les niveaux de pratique, sans dénivellé hormis quelques exceptions.

*Comme rappelé par le cabinet Inddigo, SQY possède une configuration territoriale qui possède un potentiel significatif de développement des modes actifs avec son territoire inscrit dans un carré de 15x15km et avec de nombreux espaces de vie de 4x4km.*

**Ce potentiel est d'autant plus important que la majorité des déplacements pourraient se faire à vélo puisqu'ils font moins de 5 km, une distance qui peut se parcourir facilement à vélo ;** l'indication de 3km par Inddigo (*comme la distance potentielle de déplacement adaptée à vélo*) est trop restrictive, de même qu'en VAE, un déplacement d'une distance d'au moins 10 km est facilitée (versus 5km indiqué par Inddigo)

### La pratique du vélo (« la part modale ») a relativement peu progressé

2010 : L'enquête ménages déplacements (EMD) pour calculer le part modale des déplacements à SQY est réalisée. La part modale du vélo n'est pas déterminée. Parmi les différents modes on trouve la part modale "2 roues" mentionnée à 2% (sans distinction entre la part « vélo » et la part « 2 roues motorisées »), cf. aussi annexe.

2014 : le PLD SQY a repris les résultats de l'enquête EMD 2010 ; ce total "2 roues" ne permet donc pas de distinguer la part de déplacement **vélo**.

2018 : la vice-présidente de SQY, en charge des mobilités déclare que l'objectif est "faire passer la part modale du vélo de 2 % à 4 % ". La part modale du vélo aurait donc été déterminée à 2 % ... l'objectif de doublement est annoncé, mais sans préciser le délai.

<https://lagazette-sqy.fr/2018/10/09/votreville/saint-quentin-en-yvelines/le-velo-dans-lagglo-encore-un-peu-de-chemin-a-parcourir/>

2020 : la part modale du vélo est estimée sur le «segment des déplacements domicile-travail à l'intérieur de SQY» : 3%, mais ce chiffre est repris par ailleurs comme si c'était la part modale vélo pour tous les types de déplacements.

Avec le nouveau schéma directeur, l'objectif relativement modeste, **6%**, est annoncé **pour ...2031**

À titre de comparaison l'objectif 2030 de part modale vélo de la métropole nantaise **est de 12 %**, de la métropole de Strasbourg : **16%**.



## Une majorité d'actions non réalisées

### BILAN

Le bilan du précédent schéma directeur n'a pas été réalisé après ces 12 dernières années.

L'évaluation globale de ce qui s'est passé aurait été utile et aurait permis de se réappropriier les actions menées et les difficultés rencontrées. Il aurait été utile de bien comprendre par exemple pourquoi on constate une stagnation de la part modale du vélo et d'en tirer les enseignements.

Cette stagnation pourrait-elle s'expliquer par la persistance des nombreux points noirs, déjà identifiés en 2009, pointés à nouveau notamment par l'enquête de la FUB 2019 : discontinuités cyclables en particulier aux carrefours, sentiment d'insécurité qui prévaut en raison de la circulation automobile, absence d'entretien suffisant de l'existant...

Les actions réalisées n'ont pas été suffisantes pour répondre aux besoins prioritaires et elles ont été trop ponctuelles.

Avec des améliorations fragmentées sur le réseau, 12 ans plus tard les discontinuités persistent en grande partie. L'entretien des aménagements est insuffisant pour répondre aux besoins et faire face à la dégradation du réseau existant.

Le manque de sécurisation en particulier aux carrefours et sur les ronds-points reste prégnant.

Les stationnements vélos sont inégalement répartis par commune et ces stationnements font encore souvent défaut.

Le jalonnement (signalisation des itinéraires) est balbutiant, inexistant dans la plupart des cas. Pourtant en 2009 le SDC prévoyait *un jalonnement en accompagnement des itinéraires existants et de ceux qui vont être créés dans le cadre de ce schéma directeur, cf. aussi annexe jalonnement.*

La mise en place d'une vélo-station localisée à la gare de SQY-Montigny a permis de répondre efficacement au besoin d'un service qui était très attendu, mais quid des autres villes en terme de services pour faire progresser le vélo ? En 2009 le schéma directeur évoquait des vélostation(s).

*Extrait SDC SQY 2009*

Il semble donc préférable d'étudier en priorité la faisabilité d'une vélostation à la gare de Saint-Quentin puis en fonction des résultats, d'envisager ce dispositif pour les gares de Trappes et La Verrière (éventuellement dans le cadre du prolongement du RER C).



La majorité des réalisations inscrites au SDC 2009 n'a pas encore été réalisée.

Pour ne citer que quelques-uns des aménagements prévus et qui restent à faire :

- RD912 au sud de l'Île de Loisirs axe Est-Ouest (Trappes, Elancourt, liaison avec Plaisir)
- Axe RN10 ; Coignières, Maurepas, La Verrière, Trappes, Montigny
- Avenue des des Frères Lumières (Montigny, Guyancourt) , liaison vers Bois D'Arcy et communes de Villepreux , les Clayes
- RD91 ; de Guyancourt vers Versailles
- Avenue Kessel (Guyancourt, Voisins, Montigny)
- des pistes cyclables au sein de *l'Île de loisirs* (qui pourraient aussi servir pour des déplacements Sud-Ouest – Nord-Est , Coignières, Maurepas, Elancourt - Montigny, par exemple.
- Liaison Magny (centre) vers Guyancourt
- la passerelle de l'Aqueduc, liaison gare SQY - quartier Pas du Lac (franchissement des voies ferrées et D10) citée en 2009 comme voie mixte (piétons vélos) n'est plus fonctionnelle ; l'accès en plan incliné côté Nord a été supprimé.

## Perspectives

En 2021 il est nécessaire en toute logique d'étendre le schéma aux villes qui ont rejoint SQY en 2016 et par ailleurs de reconduire les actions (inscrites au SDC 2009) qui n'ont pas été réalisées. Le *nouveau* plan résulte principalement de ces 2 catégories d'actions.

Le Réseau Express Régional Vélo (RER V); 9 lignes cyclables continues en projet à travers toute l'Île-de-France dont 2 lignes passent à SQY. Ceci constitue une opportunité sur ces 2 axes, d'appliquer le cahier des charges du projet régional pour des aménagements cyclables de qualité et continus. (Ces 2 axes étaient déjà inscrits pour amélioration au SDC SQY 2009).

Le financement (par la Région IDF) à 60 % du RER V pour une réalisation en 4 ans (2025) est une opportunité d'autant plus intéressante pour SQY.



## Le SDC 2021 : perspective d'un réseau cyclable cohérent, mais plan insuffisant sur 5 ans.

### Les points d'attention

L'actualisation du SDC 2009 et la révision du plan d'actions étaient indispensables ; les actions ainsi ajoutées ou révisées sont pertinentes mais le plan présente des lacunes.

- les cartes qui ont servi à élaborer ce nouveau schéma cyclable sont lacunaires ; le schéma de l'existant mentionne des itinéraires en bon état ou déjà sécurisés alors qu'en réalité ils sont à reprendre, voire inexistantes.  
En conséquence, l'inventaire est erroné et en termes d'investissements ou de maintenance, le niveau nécessaire est sous-évalué.
- Les problèmes de discontinuité, de dangerosité en particulier aux carrefours impactent les utilisateurs au quotidien, de plus ces problèmes peuvent décourager les potentiels cyclistes à se mettre en selle. La résolution de ces problèmes constituerait un levier important pour contribuer à augmenter significativement la part modale du vélo et devraient être une des priorités pour les 5 ans à venir.
- La sécurisation des itinéraires cyclistes nécessite dans certains cas un rééquilibrage de l'utilisation de l'espace public au profit des déplacements actifs ; en l'occurrence plus de place pour les déplacements à vélo (mais sans empiéter sur les trottoirs). Les principes d'aménagement *tactique ou temporaire* pourraient servir à engager rapidement ce type d'actions

De multiples exemples, dans d'autres agglomérations, sont présentés notamment par le CEREMA, avec les bonnes pratiques associées pour la mise en œuvre de ce type d'aménagements

Cf aussi les propositions de VéloSQY (2020) pour SQY

<https://mdb-idf.org/velosqy-interpelle-les-villes-et-lagglomeration-de-saint-quentin-en-yvelines-pour-preparer-le-11-mai/>

<https://mdb-idf.org/avenue-du-centre-marquage-et-deambulation-cycliste/>

À SQY, sur l'avenue du Centre (7 files de voitures dans l'« hypercentre ») 1 file a été dédiée au vélo mais seulement pour une petite portion et dans un seul sens, et malheureusement avec des chicanes et en partie au détriment des piétons privés de trottoir.

- La sécurisation des carrefours devrait être intégrée avec un plan d'actions spécifique



- Un partage plus équilibré de l'espace public entre tous les usages urbains, la sécurité des déplacements de tous les usagers et le développement des modes actifs devrait être une priorité (grâce à des outils comme la zone 30, la zone de rencontre, double sens cyclables, cédez le passage cycliste au feu...)
- le jalonnement devrait être déployé sur l'ensemble du réseau (et non pas limité au seul réseau *structurant*)
- l'installation de parkings-vélos devrait être multipliée en commençant par les lieux qui en sont dépourvus (et non pas restreinte au seul réseau structurant)

## Deux scénarios mais sans véritable choix.

Nous avons compris lors de la réunion de lancement en 2020 que la révision du SDC ferait l'objet d'un arbitrage budgétaire par les élus communautaires.

Sans information préalable sur ce point la direction des Mobilités a demandé en dernière réunion en mai 2021 de choisir entre 2 scénarios qui au final comportent le même contenu. Ils ne permettent donc pas de faire de véritable choix d'orientation et de politique cyclable pour les années à venir.

Les 2 scénarios présentés sont en fait seulement des options pour la planification des mêmes actions et pour une enveloppe budgétaire identique sur 10 ans.

Pour un véritable choix, la présentation aurait nécessité de présenter différents scénarios en fonction de l'objectif de part modale à atteindre et l'enveloppe financière associée.

Par exemple, quel serait le scénario pour atteindre une part modale à 12 % en 2030 ? (12 % est l'objectif national).

Pour 2031, l'objectif affiché de 6 % de part modale du vélo à SQY semble peu ambitieux en comparaison de la part modale bien supérieure, déjà effective dans d'autres agglomérations qui affichent des objectifs de part modale vélo encore plus importants.

De plus ce chiffre (6%) de part modale vélo pour SQY risque à nouveau d'être une simple promesse, à défaut de renforcer les orientations et les moyens.

En l'état, quel que soit le scénario, l'aboutissement des améliorations présentées est repoussé dans 10 ans, avec une phase à l'échéance encore plus lointaine « services express » (sic) pour par exemple, envisager d' « adapter les aménagements à la circulation des vélos cargos » ou appliquer « *le déneigement systématique* » des itinéraires cyclables...après 2031 (l'intention est louable mais pourquoi faudrait-il encore attendre pendant 11 ans !?) Nous attirons aussi l'attention sur le *balayage systématique* des feuilles mortes à l'automne, qui n'est pas explicitement inclus dans *l'entretien*.



## Défauts et lacunes du *nouveau* SDC

Le scénario 1 de « priorité à l'aménagement du réseau structurant » et le scénario 2 « rééquilibrage géographique à l'échelle SQY, pour permettre d'équiper les territoires de l'Agglomération les moins bien dotées en aménagements cyclables ») sont présentés chacun avec une même enveloppe financière, pour 10 ans.

Les scénarios ne présentent pas les impacts attendus des actions sur l'objectif de part modale.

Le scénario 2 tel que présenté consiste à différer des liaisons structurantes dont la réalisation du RER V ligne C1 à SQY, pour les reporter dans un « deuxième temps (2025-2031). Cette échéance est trop tardive pour le projet régional RERV.

De manière générale, pour donner une impulsion significative, les liaisons *structurantes* manquantes ou incomplètes ne doivent pas rester en l'état jusqu'en 2025 (ce qui serait le cas avec la mise en œuvre du scénario 2) et le complément du réseau dans certaines communes ne peut pas attendre 2025 (ce qui serait le cas avec la mise en œuvre du scénario 1).

SQY a précisé que le 'classement en « aménagement opérationnel » ne signifie pas forcément que rien n'est à faire' (sic), 'mais bien que l'effort financier à mettre en œuvre pour améliorer les sections concernées restera faible' ... Là est bien le problème.

Ne faudrait-il pas mieux identifier explicitement les *aménagements à corriger, à compléter* au lieu de les classer en « aménagement opérationnel » sans financement conséquent pour pouvoir les améliorer ? Par exemple la liaison entre Brouessy et Romainville (Magny-les-Hameaux) où des améliorations sont nécessaires.

Le SDC SQY ne fait pas référence aux préconisations du CEREMA pour estimer l'effort à faire :

*« Un réseau continu et maillé de pistes cyclables efficaces est une des composantes essentielles d'un territoire cyclable. Les pistes cyclables sont situées majoritairement le long des axes principaux du réseau viaire où une mixité des modes n'est généralement pas recommandée. Elles contribuent au développement de la pratique du vélo à condition de garantir un haut niveau de service à tous les usagers. »*

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

### Liaisons manquantes

Un exemple : **la liaison Guyancourt-Versailles (L7)** est la liaison la plus importante en terme de déplacements liés au travail (comme présenté au du COPIL du 1er [octobre 2020](#)). La création d'une piste cyclable pour cet itinéraire, déjà inscrite en 2009, serait encore différée selon le « scénario 2 » (au mieux dans 5 ans).

Le potentiel d'accroissement du vélo, renforcé par le développement des VAE, reste bloqué par la dangerosité de l'itinéraire existant. La sécurisation de cette liaison est donc très attendue et pourrait constituer aussi un levier important pour l'atteinte de l'objectif d'une part modale accrue.



## **Discontinuités, aménagements de mauvaise qualité**

Certains tronçons de liaisons existantes sont à reprendre pour assurer un itinéraire sécurisé et continu mais ne sont pas prises en compte ou ne sont pas dans les priorités.

Par exemple,

l'avenue S. Allende à Trappes est dépourvue de pistes cyclables ainsi que l'avenue du Centre (Montigny-Guyancourt) et le rond-point des Sangliers (Guyancourt). Ces cas ne paraissent cependant pas dans les priorités ;

RD 30 et RD11 (Plaisir et axe Plaisir Les Clayes Villepreux) sont dans la même situation ;

de la place Pompidou jusqu'à VéloDrome national et à l'entrée Nord de la base de Loisirs (zone 30 mal identifiée, bandes cyclables inadaptées, traversée pour rejoindre une portion en piste cyclable sur trottoir, zone piétonne, absence d'itinéraire cyclable continu et sécurisé) Pourtant SQY n'a apparemment prévu aucune amélioration.

## **Absence d'actions identifiées pour assurer la continuité cyclable entre des tronçons existants**

Par exemple :

. pas d'aménagement cyclables pour le franchissement de l'Avenue des Garennes par la route de Trous (Guyancourt).

. base de loisirs (Ile de Loisirs) : le projet réaffirmé de création de pistes cyclables doit être complété par la sécurisation et la lisibilité des accès la base. Ainsi ces pistes à l'intérieur pourront aussi contribuer efficacement à des itinéraires pratiques pour les déplacements au quotidien, par exemple entre le nord-est (Montigny) et le sud-ouest (Coignières, Maurepas, Elancourt, une partie de Trappes).

**Maintenance ; point d'attention** : pour conserver l'ensemble du réseau en bon état, les travaux de maintenance ou de petites corrections doivent être aussi être intégrés dans le budget pluriannuel, y compris pour garantir la maintenance de l'ensemble des liaisons « secondaires ». A cet égard, le montant annuel de 270k€ pour l'entretien n'est-il pas trop faible pour traiter tous ces points sur l'ensemble du territoire ?

## **Carrefours**

*En 2009 le SDC mentionnait : « Les conclusions de l'étude 'Le vélo en couronne dense : aspirations, usages et potentialités de développement', lancée par le Club des Villes Cyclables, insiste sur l'importance de l'aménagement des carrefours comme un des enjeux clé d'une politique cyclable. Or, les aménagements de carrefours sont trop souvent oubliés à Saint-Quentin-en-Yvelines, rendant la circulation à vélo peu commode voire dangereuse. »*

Effectivement, à vélo, c'est aux carrefours que le sentiment d'insécurité est le plus fort. À juste titre, puisque 44%\* des accidents de cyclistes en agglomération se produisent aux carrefours où les cyclistes se retrouvent mélangés au trafic général. Il est important de sécuriser les carrefours :

- une mesure simple et bénéfique pour tous les usagers : dégager la visibilité 5 m en amont de chaque intersection comme cela est prévu par la loi. En supprimant le cas échéant une place de stationnement voiture, les vélos sont alors plus visibles par les automobilistes.
- séparer les vélos du flux motorisé aux carrefours.

*(\*)Vélo et Territoires, Des solutions concrètes pour combattre l'accidentologie cycliste*

SQY a identifié un ensemble de 125 carrefours :

Plusieurs carrefours sont identifiés comme « *Aménagement opérationnel* » avec la légende « *Carrefour offrant un niveau de sécurité et de confort suffisant* » ...mais selon quels critères ?

Pour environ 30 % des carrefours, des « *reprises mineures* » sont identifiées pour assurer les continuités cyclables.

Les autres carrefours sont classés en « *reprises approfondies* » et avec des améliorations conséquentes. Pour l'aménagement de tous ces carrefours, les principes du CEREMA sont-ils pris en compte ?

Cf : CARREFOURS: APPLIQUER 7 PRINCIPES POUR DES FRANCHISSEMENTS CONFORTABLES ET SÛRS

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

### Offres de stationnement vélos et *jalonnement*

Puissant levier de changement des pratiques de mobilité, l'organisation et l'aménagement du stationnement impactent directement le fonctionnement de la ville en termes de dynamisme économique, de qualité de vie au quotidien, et de lutte et d'adaptation au changement climatique.



Souvent associé de prime abord à celui des voitures, le **stationnement** concerne tous les types de véhicules et donc aussi les **vélos**.

Le nouveau SDC restreint le stationnement et le *jalonnement* aux liaisons « structurantes ».

L'investissement pour multiplier les offres de stationnement et établir un *jalonnement* cohérent devrait être pris en compte **sur l'ensemble du réseau**, et non pas uniquement pour les liaisons « structurantes ».

En résumé, un effort important est donc nécessaire pour faciliter les déplacements à vélo et développer des infrastructures adéquates nécessaires, avec aussi des stationnements-vélos adaptés et les services indispensables pour le vélo.

SQY tente la comparaison avec Strasbourg et une lecture rapide de la présentation pourrait nous faire croire que SQY serait relativement bien. Cf. aussi annexe. *Investissements \_ SQY en dessous de la moyenne*

En fait, en 2031 avec 6 % de part modale, SQY aurait 33 années de retard ; le vélo représentait déjà **6% de la part modale** en 1997 dans la *métropole* de Strasbourg *qui développe depuis de nombreuses années une politique volontariste et audacieuse en faveur du vélo* et de la marche.(...) *et, en janvier 2019, elle a délibéré en faveur d'un Plan d'Actions des Mobilités Actives. Son objectif : passer la part modale de la marche de 33 % à 36 % et doubler celle du vélo pour atteindre 16 %, à l'horizon 2030. Rapport CEREMA (2019)*



## Un plan à 5 ans, nécessaire pour rattraper le retard

*Ce scénario de rattrapage à planifier sur 5 ans est nécessaire pour*

- . Réaliser les actions prévues en 2009 qui sont restées en souffrance,
- . Intégrer en cohérence les aménagements des 5 villes qui ont rejoint l'agglomération en 2016.
- . Réaliser les liens structurants qui font défaut ; à ce titre la réalisation du RER V à l'échéance prévue est une opportunité pour SQY (60% de financement par la région) ; elle ne doit pas être différée. Le RER V avec la branche C1 pour 2025 permettra de pallier l'absence d'aménagements cyclables sur l'axe Sud-Nord pour les communes de Coignières, Maurepas, La Verrière, Trappes et d'assurer la continuité cyclable vers Montigny. SQY doit (devrait) contribuer à la réussite du projet.
- . Lancer globalement le déploiement d'autres aménagements favorables aux déplacements à vélo. (double-sens cyclables, marquages au sol, cédez le passage au feu...)
- . Déployer de manière volontariste la généralisation des zones à trafic limité comme les zones 30 km/h

Pour les voiries où la vitesse resterait supérieure à 30 km/h, il existe des solutions adaptées pour favoriser le vélo, en fonction de la configuration des rues, l'importance du trafic ou les vitesses pratiquées. (Pistes en site propre, bandes cyclables sur la chaussée...)

Ces éléments sont déterminants pour décider les hésitants à surmonter leurs craintes à se mettre en selle

Le SDC ainsi obtenu pourra être piloté en continu. En fonction d'évaluations régulières, le plan pourra être modifié afin de proposer au plus tôt un réseau cyclable fiable, sécurisé et de bonne qualité de service.

**Point d'attention** : le plan élaboré pour les voiries communautaires est à consolider et à mettre en œuvre en cohérence avec les plans vélo communaux et le plan vélo départemental pour obtenir une véritable politique cyclable ambitieuse à SQY. Une équipe dédiée permettrait d'assurer son pilotage en continu et dans sa globalité, avec l'indispensable coordination avec les communes et aussi le cas échéant avec le département et la direction des routes d'Île-de-France (DiRIF) pour les routes nationales.

**Toutes ces mesures concourent à une augmentation significative de la pratique de vélo au quotidien et pourront aussi contribuer aux enjeux climatiques, économiques et de santé publique.**



## POUR LE VELO

### 1. Le vélo : une demande forte !

Le vélo ne représente aujourd'hui qu'une faible part des déplacements et pourtant la demande est immense! Pour aller au travail, faire ses courses ou se promener, le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 20 ans. Plus que jamais, les citadins ont envie et besoin de bouger, surtout s'ils passent leurs journées, confinés, assis face à un écran.

Il reste un frein majeur à la pratique du vélo : la sécurité. Une majorité de répondants à la grande enquête menée par la Fédération des usagers de la Bicyclette ne se sentent pas en sécurité à vélo. Il est aujourd'hui temps de répondre à la demande des habitants, et de rendre les villes plus accueillantes pour tous les cyclistes et toutes les personnes qui souhaiteraient se déplacer à vélo au quotidien, à SQY aussi.

### 2. Le vélo pour la santé ! et aussi une réponse aux préoccupations sanitaires et environnementales

Pas un mois sans qu'une nouvelle étude ne révèle des bienfaits du vélo et de l'activité physique quotidienne pour la santé. Transformer les temps de déplacements quotidiens en activités physiques grâce au vélo et à la marche répond à l'inactivité et à la sédentarité, et aussi aux préoccupations sanitaires et environnementales (le vélo est aussi une réponse pour le climat) ; à SQY, aussi.

*« Très peu de rapports bénéfiques/risques en médecine sont aussi favorables que celui du vélo, qui rapporte dix fois plus de bénéfices qu'il ne fait courir de risques en termes de pollution et d'insécurité routière. Quel que soit le traitement, en retirer dix fois plus de bienfaits que vous n'encourez de risques à le prendre n'existe pas en pharmacologie », martèle Jean-François Toussaint, directeur de l'institut de recherche médicale et d'épidémiologie du sport (iRMES).*



### 3. Le vélo : un retour sur investissement très important.

L'ADEME informe : « *Rapide, pas cher, non-polluant et bon pour la santé, le vélo a beaucoup de qualités. Sur des distances inférieures à 6 km, il est très performant en ville (...). Comme la marche à pied, il maintient en forme, et permet une moindre exposition à la pollution que dans un espace confiné comme l'habitacle de la voiture. Économique à l'achat, il l'est aussi à l'usage. **Il ne prend pas beaucoup de place et demande des investissements publics ou collectifs modestes** : pistes cyclables, locaux à vélo dans les immeubles, parkings à vélo.*

*Il est nécessaire de favoriser la modification de la répartition modale des trafics **au profit de modes moins polluants**. Cela concerne en particulier : les « modes actifs », vélo et marche à pied, pour la mobilité courte distance ; **jusqu'à 5 kilomètres, le vélo est plus rapide et supprime les problèmes de stationnement**. En outre, 50 % des trajets en ville font moins de 3 km. Un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville, contre 14 km/h pour une voiture(...)* »

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/passera-laction/dossier/alternatives-a-voiture-individuelle/report-modal>

### 4. De nombreuses références pour l'atteinte d'objectifs ambitieux (plan vélo)

Le développement du vélo est annoncé par le gouvernement avec un objectif de triplement de la part modale pour atteindre 9% de l'ensemble des déplacements réalisés à vélo d'ici 2024. A l'horizon **2030**, la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) fixe quant à elle, une **part modale à 12%**.

*Vélo & Territoires (un réseau de collectivités mobilisées dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo en 2030) indique que pour "Pour tenir le cap stratégique **de 12 % de part modale en 2030**, le vélo doit encore gagner du terrain. (...)* ». Pour Vélo & Territoires, la recette consiste à « *couvrir la France entière de politiques cyclables transversales, quadrupler les financements vélo pour passer à un **investissement supérieur à 30 euros par an et par habitant**, rendre continu et sécuriser les aménagements cyclables, pérenniser les 1 000 km d'aménagements cyclables de transition, favoriser l'intermodalité vélo + transports collectifs, déployer le stationnement sécurisé, rendre l'information accessible au plus grand nombre(...)*"

Le Club des villes et territoires cyclables (CVTC) fédère aujourd'hui plus de 200 collectivités adhérentes représentant plus de 2000 territoires. Le CVTC est associé aux grands programmes nationaux concernant le vélo et **accompagne les territoires dans la mise en place de leur politique cyclable**. Le CVTC note que « La distinction entre tourisme à vélo, vélo loisir et vélo du quotidien peut paraître de moins en moins pertinente, d'autant que les compétences des collectivités ne cessent d'évoluer.

Le CEREMA, expert public de référence, présente ses recommandations pour une politique cyclable volontariste notamment pour encourager la pratique du vélo et pour aménager un réseau cyclable.

Cf notamment : [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/Le\\_velo\\_en\\_ville\\_cle1848a1.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/Le_velo_en_ville_cle1848a1.pdf)



La FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) remarque qu'une politique volontariste inscrite dans la durée est indispensable pour obtenir des résultats pérennes. *« Lorsque l'on regarde de près les « bons élèves », on ne peut en effet que le constater : chaque point de transfert modal en faveur du vélo est toujours le fruit d'une politique volontariste. Pas forcément très coûteuse d'ailleurs, mais qui implique de la part des élus une vraie stratégie, c'est-à-dire une vision à long terme et une approche globale de l'ensemble des déplacements. Elle exige aussi de la persévérance car faire évoluer les comportements prend du temps... »*

A SQY il est nécessaire d'intégrer les bons ingrédients dans la recette pour obtenir les résultats escomptés.

## ANNEXES

La part modale vélo à SQY aurait progressé (un peu) sur 12 ans

2010 : Publication de l'enquête mobilité

La part modale vélo, inférieure à 2 %, est comprise dans les « 2 roues » par déduction des autres modes de déplacements (*VP* : voiture particulière ; *MAP* : marche ; *TC* : transports en commun)

Caractéristiques	Saint-Quentin-en-Yvelines	Blancourt	Guyancourt	La Verrière	Magny-les-Hameaux	Montigny-le-Bretonneux	Trappes	Voisins-le-Bretonneux
Mobilité	3,5	3,5	3,9	3,5	3,5	3,4	3,2	3,7
Taille des ménages	2,6	2,5	2,6	2,7	2,7	2,4	2,8	2,8
Taux de motorisation	1,3	1,4	1,2	1,1	1,5	1,3	0,9	1,6
<b>Part modale</b>	VP (51%) MAP (51%) TC (15%)	VP (54%) MAP (50%) TC (13%)	VP (49%) MAP (52%) TC (16%)	VP (48%) MAP (27%) TC (21%)	VP (64%) MAP (22%) TC (12%)	VP (54%) MAP (29%) TC (15%)	VP (37%) MAP (45%) TC (17%)	VP (62%) MAP (21%) TC (9%)
% de déplacements internes	65%	37%	48%	36%	38%	51%	58%	36%
Motifs (SESAME) principaux de déplacements internes	Travail/école (35%) Affaires (23%) Accompagnement (20%)	Travail/école (32%) Affaires (22%) Accompagnement (27%)	Travail/école (29%) Affaires (27%) Accompagnement (26%)	Travail/école (41%) Affaires (19%) Accompagnement (22%)	Travail/école (27%) Affaires (25%) Accompagnement (25%)	Travail/école (29%) Affaires (26%) Achats (23%)	Travail/école (36%) Affaires (22%) Accompagnement (20%)	Travail/école (23%) Affaires (25%) Accompagnement (28%)

Tableau comparatif

Enquête	Année	Marche	Total TC	Total deux roues	Total voiture	Autre mode
Etang De Berre	2009	22%	4%	2%	70%	1%
Bordeaux	2009	21%	9%	5%	64%	2%
Aix	2009	26%	7%	2%	63%	2%
Genevois Français	2007	26%	2%	3%	63%	3%
Rouen-Elbeuf	2007	26%	9%	2%	63%	2%
Bas-Rhin	2009	25%	8%	7%	58%	2%
Bouches-du-Rhône	2009	31%	10%	3%	56%	1%
Rouen Agglo	2007	31%	6%	2%	56%	1%
Toulon	2008	32%	8%	4%	56%	1%
Le Havre	2007	34%	9%	2%	55%	1%
Rennes	2007	28%	12%	5%	54%	1%
CASQY + EDVM	2010	30%	14%	2%	53%	1%
CASQY	2010	31%	15%	2%	51%	1%
Marseille	2009	34%	12%	3%	50%	1%
Strasbourg – CUS	2009	33%	12%	9%	45%	1%

Source: exploitation tes - EMD 2010

Extrait de : Enquête « ménages déplacements » 2010 , repères et chiffres-clés

[https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/sites/default/files/2019-07/Enquete\\_mobilite\\_deplacement\\_2010.pdf](https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/sites/default/files/2019-07/Enquete_mobilite_deplacement_2010.pdf)

2021 : la part modale est estimée à 3 % (par excès ?)

N.B. : la direction des Mobilités n'a pas répondu aux demandes d'analyser les causes de cette stagnation et n'est pas en mesure de communiquer l'impact des réalisations cyclables.

A défaut de mesures et d'indicateurs pertinents, la conduite de la politique cyclable ne parait pas très efficiente, avec notamment des aménagements réalisés parfois de manière inadaptée aux besoins.

## Jalonnement quasi inexistant

Extrait SDC 2009 (plan à 10 ans) :

### d) Le jalonnement

Le jalonnement cycliste permet d'assurer le guidage par signalement des itinéraires les plus directs et les plus sûrs ainsi que l'indication des distances à parcourir. Il est également important d'un point de vue psychologique car il contribue à donner au vélo sa place parmi les modes de déplacements urbains et à le rendre visible aux yeux de tous.

Le jalonnement cycliste doit donc être prévu en accompagnement des itinéraires existants et de ceux qui vont être créés dans le cadre de ce schéma directeur.

Le jalonnement doit être réalisé à l'aide de panneaux directionnels vélo réglementaires de type Dv, implantés de préférence en pré-signalisation pour éviter toute confusion avec les indications données aux usagers motorisés.



A o ù t 2 0 0 9

2021 : le jalonnement n'existe pas (encore) , ...donc encore beaucoup de routes et d'itinéraires à faire



Ce serait bien de commencer maintenant  
pour y arriver avant 2031 !



Avenue Kessel (Guyancourt, Voisins, Montigny) : l'aménagement cyclable inscrit en 2009 n'a pas été réalisé, malgré la réfection de la voirie (2016)

Dans le **SDC 2009, un aménagement cyclable** important pour la liaison Voisins-Guyancourt-Montigny, est inscrit pour l'avenue Kessel ; cette voirie en reste aujourd'hui dépourvue, malgré les travaux d'ampleur réalisés en 2016 pour sa réfection (3,1 millions euros). Au lancement des travaux, notre association s'est inquiétée de l'absence programmée d'aménagements cyclables. La direction des mobilités nous a répondu qu'il s'agissait de la *décision des élus*. Les élus en charge du sujet ont justifié leur décision de ne rien faire, avec des arguments pour le moins consternants :

« *il y a pas la place pour un aménagement cyclable* » ...sur une si large avenue, vraiment pas la place !? et cet aménagement était inscrit en 2009

« *Ce serait trop cher* » ...Quand bien même, de combien ? ...on ne le saura pas ; *cela n'a pas été chiffré* puisque l'aménagement cyclable a été refusé a priori « par les élus » au mépris de la loi ( art 228-2 code de l'environnement) ; aucune demande n'a donc été présentée pour une subvention régionale ou départementale qui aurait permis d'intégrer l'aménagement cyclable sans éventuel surcout pour SQY.

« *Les cyclistes peuvent se détourner sur L'Europe* » (avenue plus au Nord où il y a une piste cyclable)... détour conseillé par des personnes qui ne comprennent pas que les cyclistes ont besoin d'itinéraires directs sécurisés et continus. De plus ce conseil malavisé n'encouragera personne pour aller avenue Kessel à vélo faire ses courses dans les commerces de proximité (les Causses) , à vélo à l'école (Paul Fort), à vélo au laboratoire d'analyse , à vélo pour aller à l'église (St Pierre du Lac) ou au centre municipal des arts, etc.

Et selon des élus : « *un aménagement cyclable ici serait dangereux pour les cyclistes !* » ... sans commentaire.

Heureusement en 2021 nous n'avons plus entendu ce type d'arguments et ...

**en 2021**, cette avenue récemment entièrement refaite -sans aménagement cyclable- est inscrite (dans le « *nouveau* » SDC ) avec un aménagement cyclable envisagé pour... **2031** (?)

Cf aussi <https://mdb-idf.org/pour-des-amenagements-cyclables-avenue-joseph-kessel-sqy/>

## Investissements : SQY en dessous de la moyenne

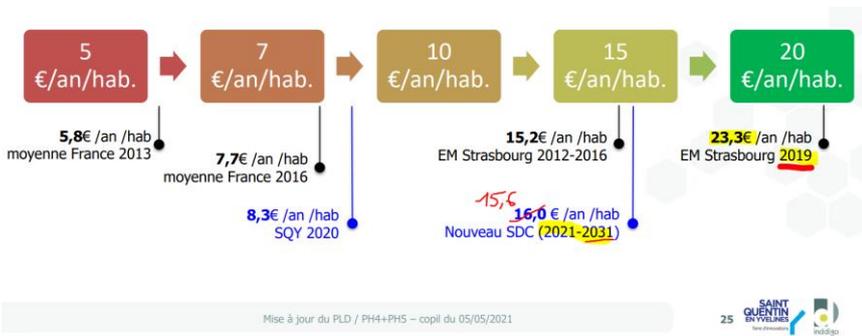
Le tableau ci-dessous est extrait de la présentation de SQY Indiggo ; sur le critère des dépenses pour le vélo par habitant et par an, les auteurs positionnent des valeurs pour SQY, en comparaison avec les résultat de l'enquête CVTC (2015/2016)

-----extrait de la presentation de SQY Indiggo -----

**Volet « Infrastructures » / Analyse synthétique du réseau complet**

### Taux moyens d'investissement politique vélo [collectivités françaises]

- Source, CVTC, *Les politiques en faveur des piétons et des cyclistes dans les villes françaises* > enquête nationale [2015/2016]



Mise à jour du PLD / PH4+PH5 – copil du 05/05/2021



### Nos remarques :

Sur la figure ci-dessus, les valeurs moyennes France sont indiquées pour 2013 et 2016 mais on ne voit pas les dépenses de SQY sur ces 2 années

L'affichage pour 2020 de 8,3€ à SQY pourrait nous faire croire que SQY est bien placé ( et même au dessus de la moyenne) or la moyenne 2019 est **8,9 €/an/habitant en 2019 (enquête ADEME) et** « Le budget dédié au vélo (investissement et exploitation) dans les collectivités enquêtées passe de 7,32 € par habitant en 2016 à 9,26 € en 2019 » (CVTC)

De plus SQY a précisé que le montant noté en 2020 était exceptionnel, en contraste avec les années précédentes et des montants plus faibles (qui n'ont pas été publiés). On trouve dans le rapport annuel SQY 2018 : 1 M euros pour le vélo (invest) soit 4,4 € / hab pour « création et rénovation pistes cyclables »

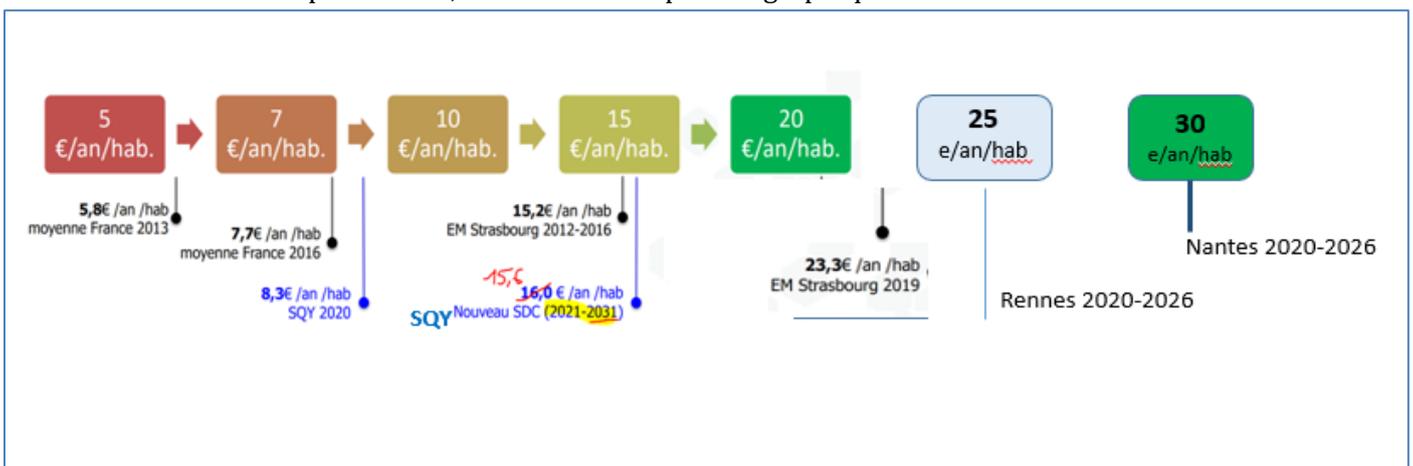
Rapport SQY 2018 <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/actualites/rapport-annuel-2018-669> , p 61

A SQY la moyenne **prévisionnelle** pour la période (2021 à 2031) est de 15,6€ ; en regard sur le schéma présenté par la CASQY on trouve EM Strasbourg à 15,2 €... pour une période antérieure de 15 ans (2012-2016)

Sur cette présentation ( avec des moyennes nationales suivies de 2 valeurs pour Strasbourg ) on peut remarquer que la frise est limitée à 20 € /hab. , que Strasbourg a dépassé ! Pour la période 2020-2026 certaines collectivités prévoient 25€ voire 30 €/an/hab. alors que SQY en serait seulement à 15,6 € (*jusqu'en 2031*).

Rq : le budget d'invest est est 36,6 millions pour 10 ans soit 3,66 millions par an pour SQY . La population est de 232 336 hab. ( Insee, 2020) soit  $3,660 \cdot 10^3 : 232 \ 336 = 15,6$  euros par an et par hab. ( et non pas 16,0)

Pour une meilleure compréhension, nous avons complété le graphique :





## Le développement du vélo : une réponse évidente, simple, économe et inclusive pour faire face aux enjeux de la décennie à venir

Pour vélo et territoires, le développement du vélo est une réponse évidente, simple, économe et inclusive pour faire face aux enjeux de la décennie à venir pour les citoyens, les territoires et les acteurs économiques

Pour cela, Vélo & Territoires recommande de :

- Intégrer des plans vélo ambitieux aux objectifs bas-carbone des stratégies nationale, régionale et **locale** ;
- Soutenir la mobilité à vélo du quotidien par des mesures favorisant la mixité fonctionnelle des espaces publics favorables aux modes actifs (apaisement du trafic, action sur le stationnement...) ;
- Viser la sobriété foncière avec des transports économes en espace public sans émissions ;
- Tendre vers zéro artificialisation nette des sols via un rééquilibrage de l'espace public en direction de modes de transports sobres, inclusifs et résilients (modes actifs, transports publics).

[https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/Le-vlo-ingrdient-cl-de-la-relance\\_Vlo-Territoires\\_juin-2020.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/06/Le-vlo-ingrdient-cl-de-la-relance_Vlo-Territoires_juin-2020.pdf)

Vélo & Territoires identifie 4 priorités pour faire du vélo l'ingrédient clé de la relance :

- **Transition écologique** - Pour des territoires plus durables : soutenir la pratique du vélo au quotidien
- **Emploi** - Pour des emplois pérennes et de proximité : encourager l'économie du vélo
- **Économie** - Pour des retombées économiques locales : soutenir l'industrie et l'innovation
- **Santé** - Pour une population en meilleure santé et la qualité de l'air : encourager une pratique du vélo adaptée



### Le vélo, mode de transport décarboné pour restaurer la qualité de l'air

67 000 décès par an liés aux particules fines en France<sup>30</sup>

11 agglomérations françaises dépassent le seuil concentration de NO<sub>2</sub> en 2018 (émissions liées aux transports)<sup>31</sup>

34 000 décès seraient évitables chaque année si les niveaux requis de particules fines étaient respectés<sup>32</sup>

Les transports sont les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre en France (30 % de l'ensemble). En cohérence avec l'Accord de Paris et à ses engagements vis-à-vis de l'Union européenne, la France s'investit dans une Stratégie bas carbone (SNBC) visant la décarbonation complète des transports à horizon 2050. Les stratégies régionales (SRADDET, SRCAE, SAR, PCAET) doivent intégrer ces objectifs dont une part modale vélo de 12 % à horizon 2030.

De plus, le vélo est principalement utilisé pour les trajets sur des courtes distances, là où les voitures rejettent le plus de gaz polluants (environ 60 % des trajets entre 1 et 3 km sont réalisés en voiture actuellement). Le vélo permet également de réduire la pollution sonore et l'encombrement de l'espace public (en stationnement, un vélo occupe 1 à 2 m<sup>2</sup> contre 10 pour une voiture).

## 2009... 2021 et les perspectives pour 2031

Le PLD SQY comporte en annexe le SDC 2009 ; la page de couverture est illustrée avec la photo d'une personne à vélo, mais à l'arrêt entre un bus et une voiture en premier plan, cycliste qui devra faire attention aux potelets placés sur son itinéraire, un panneau pour lui indiquer la fin d'une piste cyclable et l'autre pour lui intimer l'obligation de mettre pieds à terre ! (cf. copie ci-dessous à gauche).

En 2021, malgré des progrès ponctuels, cet exemple reste malheureusement trop souvent emblématique de la réalité. Les actions engagées ces 12 dernières années ont été très insuffisantes ; l'accélération est maintenant attendue pour faciliter les déplacements à vélo et développer les infrastructures adéquates nécessaires, les stationnements-vélos adaptés et les services indispensables. Toutes ces mesures concourront à une augmentation significative de la pratique de vélo au quotidien et pourront répondre aussi aux enjeux climatique, économique et de de santé publique.

Avec des ambitions revues à la hausse, le « nouveau » schéma directeur pourrait y contribuer à condition de renforcer les moyens alloués et d'assurer le pilotage en continu des actions.



de Saint-Quentin-en-Yvelines  
e 3 : Schéma directeur cyclable

Discontinuités, cyclistes pieds à terre !

versus itinéraires sécurisés, continus