



Municipales 2020

Nos propositions pour mieux se déplacer à vélo à MONTIGNY-le-Bretonneux

SOMMAIRE

Nos propositions pour développer et améliorer les déplacements à vélo à Montigny-le-Bretonneux

1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat.....	2
2 - Développer un réseau cyclable cohérent	3
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous	4
4 - Multiplier le stationnement vélo	5
5 - Promouvoir le vélo dès le plus jeune âge et dans les services municipaux.....	6

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 avec ses enfants, le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001. Le nombre de personnes qui ont répondu à la deuxième édition du Baromètre des villes cyclables (180 000 dans toute la France en 2019) en est un des révélateurs.

Il reste un frein majeur à la pratique du vélo : la sécurité. Une majorité de répondants à cette 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 Montigny et toutes les communes d'Île-de-France plus accueillantes pour tous les cyclistes.

Les élections de mars 2020 constituent une chance pour se saisir au niveau local du plan national vélo et des leviers de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 26 décembre 2019. La balle est désormais dans le camp des acteurs locaux et les collectivités sont au premier rang. Nous attendons donc beaucoup des candidats aux élections municipales et communautaires pour proposer un projet concret, cohérent et ambitieux en faveur du vélo.



1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnements, services aux cyclistes, ...) et d'y associer des moyens dédiés.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est important d'engager une concertation en amont autour de ce plan vélo. Instaurer un comité vélo régulier est par ailleurs indispensable pour mettre en place des aménagements adaptés aux besoins de toutes et tous.

- **Proposition n°1** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.
- **Proposition n°2** : Mettre en place un comité vélo régulier.
-

Exemple : grâce au premier plan vélo adopté en 2009, au deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92), 19500 habitants a obtenu la première place (2017) des villes cyclables, catégorie villes de moins de 20 00 habitants et conforte sa note B « favorable » en 2019 ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux, explique Patrice Pattée, adjoint au maire. « Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux. »*

Au Baromètre 2019 de la FUB (résultats publiés en février 2020) Montigny obtient la note C "plutôt favorable" et se trouve bien classée dans sa catégorie (ville de 20 à 50 000 habitants) mais rate le podium national ; **68 % des personnes** qui ont répondu à cette enquête trouvent qu'à Montigny, *en deux ans entre 2017 et 2019, la situation pour les vélos « s'est dégradée » ou « est restée identique » d'où la nécessité de piloter les actions en concertation.*

Nouveauté de cette édition, le module cartographique permettait à chaque répondant-e d'indiquer les trois endroits les plus dangereux à vélo dans sa pratique personnelle (« points noirs ») et les « axes prioritaires », à aménager au plus vite. Ces informations et les autres résultats de l'enquête seront utiles pour élaborer les actions du *plan vélo*, à construire en cohérence les projets de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.



2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de relier rapidement les différents pôles d'attractivité et les transports de la commune. Ce réseau doit être continu, sécurisé, jalonné et confortable pour tous les cyclistes, quels que soient leur âge ou leur niveau.

Lorsque la circulation automobile est dense et la vitesse supérieure à 30 km/h, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de se déplacer à vélo. Un carrefour ou un pont sans aménagement peuvent dissuader les habitants d'utiliser leur vélo. Une succession de pistes cyclables déconnectées les unes des autres resteront souvent inutilisées, à l'image d'une route constamment interrompue par des passages non carrossables.

- **Proposition n°3** : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation et faciliter la traversée des intersections, en sécurité.

Avenue du Centre et avenue des Frères Lumières pour rejoindre la piste cyclable le long de la RD10

Avenue de la Source de la Bièvre (de chaque côté),

Avenue du Pas du Lac (de chaque côté, entre l'avenue de la Source de la Bièvre et la place Pompidou)

Avenue About (côté ouest),

Avenue du Pas du Lac (à partir du rond-point centre commercial vers le quartier du Pas-du-Lac, pour franchir le pont et rejoindre l'avenue Delouvrier)

Avenue de Kierspe (côté Nord, à partir du gymnase A Colas vers la commune de Voisins-le-Bretonneux)...

Intersections :

Ronds-points : pour les aménagements se reporter aux préconisations, déjà inscrites dans le schéma directeur cyclable SQY

Carrefours : à aménager selon les dispositions du code de la route avec sas-vélo, pictogrammes vélo et autres signalisations réglementaires au sol, le cas échéant le long des passages piétons.

- **Proposition n°4** : Créer un réseau d'itinéraires cyclables jalonnés inter-quartiers et d'agglomération

par exemple :

pour les équipements municipaux ou intercommunaux, les commerces, cinémas, gares de SQY-Montigny et de Trappes...

- **Proposition n°5** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines, par exemple :

.de la gare de Montigny pour rejoindre Trappes le long de la voie ferrée et RD10 (la « piste » est dans un état lamentable)

. le long de la CD36 pour aller à la piscine ou au gymnase Colas en venant de Voisins ...



3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Montigny souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, insécurité routière... Ce trafic contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo, c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les enfants et les personnes âgées sont en sécurité dans la rue et où il est agréable d'aller faire ses courses dans les commerces de proximité.

Rediriger le trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour retrouver le calme dans les quartiers résidentiels et développer la pratique du vélo. Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et les nuisances qu'ils engendrent. C'est construire une ville accueillante, dans laquelle il est facile et agréable de se déplacer à pied ou à vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation des quartiers.

C'est aussi améliorer la qualité de l'air, favoriser la transition énergétique vers davantage de sobriété et d'efficacité et c'est donc contribuer aux objectifs du PCAET de l'agglomération à laquelle Montigny est partie prenante comme toutes les autres communes de SQY. A ce titre l'usage de la voiture pour les déplacements de courtes distances pourrait être limité aux personnes pour lesquelles elle est indispensable (personnes à mobilité réduite, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°6** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Tous les quartiers de Montigny sont concernés. La limitation à 50km devient l'exception, pour les routes à grande circulation de transit.

30 km/h : un maximum en milieu urbain

La vitesse oblige le conducteur à porter son regard loin devant, essentiellement sur la chaussée, l'isolant de son environnement immédiat, en particulier de ce qui se passe sur les côtés. La ville disparaît au profit de la route et les usagers locaux sont réduits au statut d'obstacles.

VILLE à 30 : L'apaisement de la circulation améliore la qualité de l'environnement urbain par plusieurs effets : les cycles d'accélération et de décélération (principaux générateurs de surconsommation de carburant et de pollution aérienne et sonore) sont réduits ; les distances d'arrêt réduites permettent de simplifier les régimes de priorité aux intersections, les accidents ont des conséquences beaucoup moins graves, en particulier pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) ; l'espace public est plus sûr, plus lisible et plus accessible pour les usagers les plus fragiles.

- **Proposition n°7** : Créer des zones à très faible circulation et limiter le trafic dans certaines rues pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Exemple : Fontainebleau en Seine-et-Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : *"On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable dans les 2 sens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !"* Virginie Perrachon, adjointe au maire de Fontainebleau.

- **Proposition n°8** : Créer des double-sens cyclables (1) et des « cédez-le-passage cycliste au feu » (2) i.e. autorisation conditionnelle pour les cyclistes de franchissement des feux tricolores au rouge.
 - (1) Par exemple, rue Colette et rue de la République.
 - (2) Par exemple, pour tourner à droite dans la rue Sully en venant de l'avenue d'Alembert ; dans l'av. Kessel en venant de l'av. Descartes.



4 - Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, la commune proposera aux cyclistes plus de stationnements de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les pôles d'activité, car le vélo permet de renforcer l'attractivité du commerce de proximité. Elle doit également se déployer à proximité des transports pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

- **Proposition n°9** : Offrir plus de stationnements-vélos sécurisés à la gare de SQY-Montigny.

Le changement en 2020 de mode de gestion des consignes (désormais en surréservation de 50%) permet de répondre à la demande de stationnement vélos sécurisés. Ce service répond à une forte attente des habitants, des voyageurs de passage et des personnes qui viennent travailler à Montigny. Compte tenu la croissance régulière de la demande, ce dispositif atteindra sa limite capacitaire à court terme. Il faut donc planifier son extension en réservant des surfaces pour y implanter les prochains locaux.

- **Proposition n°10** : Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment au plus près des bâtiments communaux ou intercommunaux, des commerces,...
- Exemple : place Pompidou (Théâtre, cafés, commerces, nombreux logements ... aucun arceau !)
- **Proposition n°11** : Installer des *vélobox* dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.
- **Proposition n°12** : Intégrer dans le PLUi l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Plus de déplacements à vélo implique aussi de développer les services qui y sont liés (réparation, vente, conseils, location...). Cela permet de créer des emplois non délocalisables, de dynamiser l'économie locale et la vie associative.

- **Proposition n°13** : Soutenir les services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition.
- **Proposition n°14** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans la ville



5 - Promouvoir le vélo dès le plus jeune âge et dans les services municipaux

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux et pour les élus qui ont un rôle d'exemplarité.

- **Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomie. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo. Montigny le Bretonneux peut accompagner cette mesure.

- **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent inciter leurs agents à se déplacer à vélo avec l'indemnité kilométrique vélo ou le forfait mobilité durable. Elles peuvent également promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°15** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°16**: Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans condition et gratuitement en journée, il permet à toutes et tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

- **Proposition n°17** : Donner l'exemple : en tant que maire et élu-e-s, effectuer un maximum de déplacements à vélo.

Par exemple : se déplacer majoritairement à vélo pour aller à la mairie pour les élu-e-s (qui ne viendraient pas à pied ou en bus)

A vélo, les habitants pourraient plus facilement interpellier le maire dans la rue, pour lui parler de leur quartier, du logement, de la propreté, ou simplement pour le saluer. (cf Jean-Baptiste Gastinne, maire du Havre, Eric Piolle, maire de Grenoble...)

- **Proposition n°18** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts,...).
- **Proposition n°19** : Proposer l'indemnité kilométrique vélo aux agents municipaux.

Exemple : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités : « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».

- **Proposition n°20** : Mettre en place des *pédibus et vélobus* pour emmener les enfants à l'école.