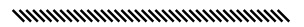


Plan vélo

2022



2034



SOMMAIRE

A/ Méthodologie et planning	P. 4
1. Contexte.....	P. 4
2. Gouvernance du cycle.....	P. 5
3. Enjeux et objectifs du Plan vélo.....	P. 8
4. Contenu du Plan vélo.....	P. 9
5. Planning.....	P. 10
B/ Etat des lieux	P. 12
1. Itinéraires.....	P. 12
2. Points noirs cyclables.....	P. 14
3. Résultats du baromètre FUB.....	P. 14
4. Stationnement cycle.....	P. 20
C/ Diagnostic d'usage	P. 22
1. Les itinéraires cyclables.....	P. 22
a. Points noirs cyclables.....	P. 22
b. Discontinuités cyclables.....	P. 28
c. Principes d'aménagement des itinéraires.....	P. 36
2. Le stationnement cyclable.....	P. 40
a. Evaluation du matériel existant.....	P. 40
b. Définition d'une stratégie de déploiement.....	P. 48
c. Identification des besoins sur le territoire.....	P. 50
D/ Evaluation	P. 54
1. Résolution des discontinuités cyclables.....	P. 56
2. Résolution des points noirs cyclables.....	P. 58
3. Déploiement du stationnement.....	P. 60
E/ Programmation	P. 62
1. Préalable.....	P. 62
2. La prise en compte des opérations déjà engagées.....	P. 62
3. Planifier les interventions : Aménagements à faible complexité.....	P. 64
4. Planifier les interventions : Les voies à requalifier.....	P. 68
5. Développer l'offre par des aménagements expérimentaux à court terme.....	P. 72
6. Planifier les interventions : Développer l'offre de stationnement.....	P. 74
F/ Aménagements cyclables	P. 76
1. Charte des espaces publics.....	P. 76
2. Fiches prescriptives d'aménagement.....	P. 80
G/ Annexes	P. 82



Inscrire La Roche-sur-Yon dans la nécessaire transition environnementale nous impose de relever plusieurs défis.

L'un de ceux-là est de pouvoir offrir aux Yonnais la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture pour effectuer leurs trajets du quotidien : aller à l'école, au travail, faire ses courses, se rendre à ses activités de loisirs...

Le vélo fait évidemment partie de ces modes de déplacement. Et La Roche-sur-Yon dispose de nombreux atouts pour en favoriser sa pratique : peu de dénivelés, des rues et boulevards rectilignes, des aménagements cyclables existants...

Aussi, pour accompagner ce développement, nous devons doter notre ville d'aménagements de qualité et sécurisants, permettant de relier les différents pôles générateurs de déplacements que sont les écoles, les stades, les zones d'activités, les polarités commerciales...

En 2021, j'ai demandé au comité du cycle de la ville, réunissant élus, usagers du cycle et techniciens, de travailler collectivement sur un plan vélo pour fixer un objectif et une stratégie d'aménagement du réseau cyclable yonnais.

Le fruit de ce travail collaboratif et inédit nous permet désormais d'avoir une vision à 12 ans de notre réseau cyclable. Ce seront 100 kilomètres de voies sécurisées et de nombreux stationnements qui vont être ainsi déployés.

Le Plan Vélo nous donne un cap que nous allons désormais mettre en œuvre.

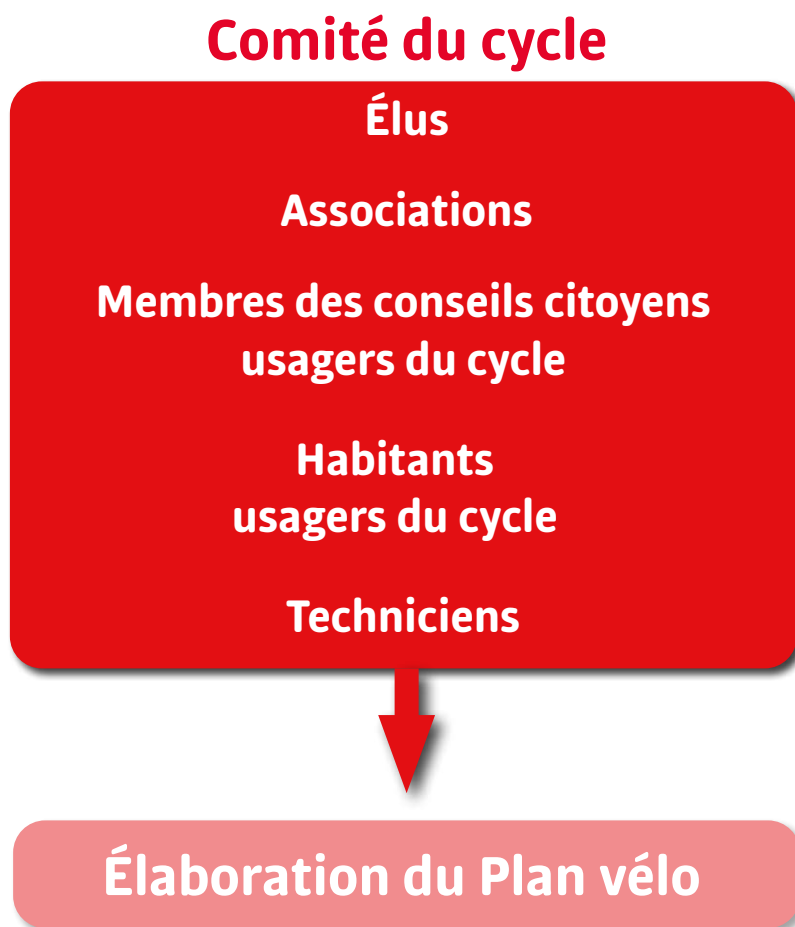
Luc BOUARD

**Maire de La Roche-sur-Yon
Président de La Roche-sur-Yon Agglomération
Conseiller départemental de la Vendée**

A/ Méthodologie et planning

1. Contexte

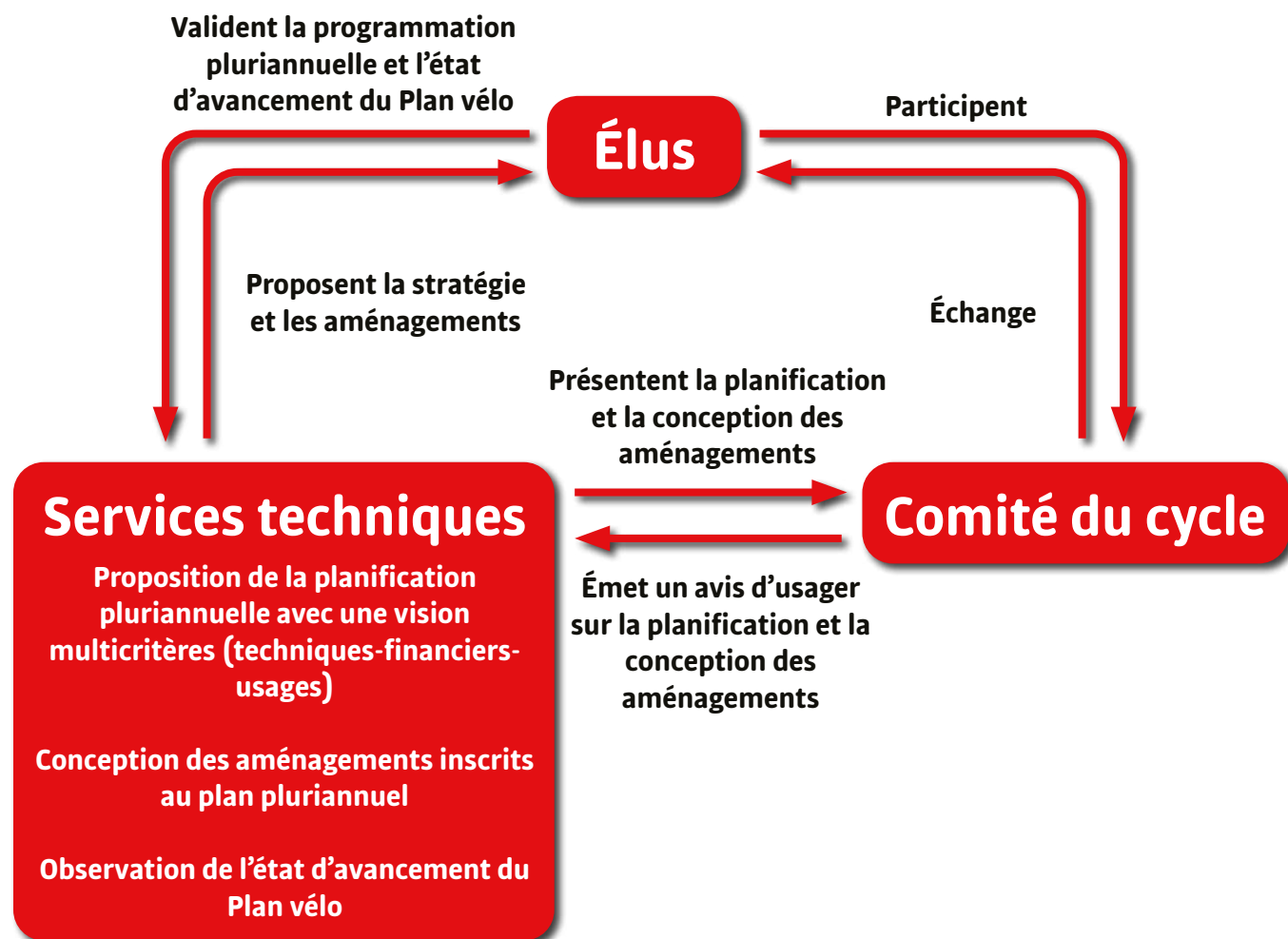
Afin de développer l'utilisation des modes de transports doux sur son territoire, la Ville de La Roche-sur-Yon a initié une démarche d'élaboration d'un Plan vélo à la fin de l'année 2020. Un comité du cycle s'est constitué pour la réalisation de ce document et le suivi de la politique cyclable de la collectivité à plus long terme. Il est composé d'élus, de membres d'associations du cycle (Centre Vélo...), d'usagers ayant manifesté leur intérêt pour la démarche, de membres issus des conseils citoyens pratiquant le vélo et de techniciens.



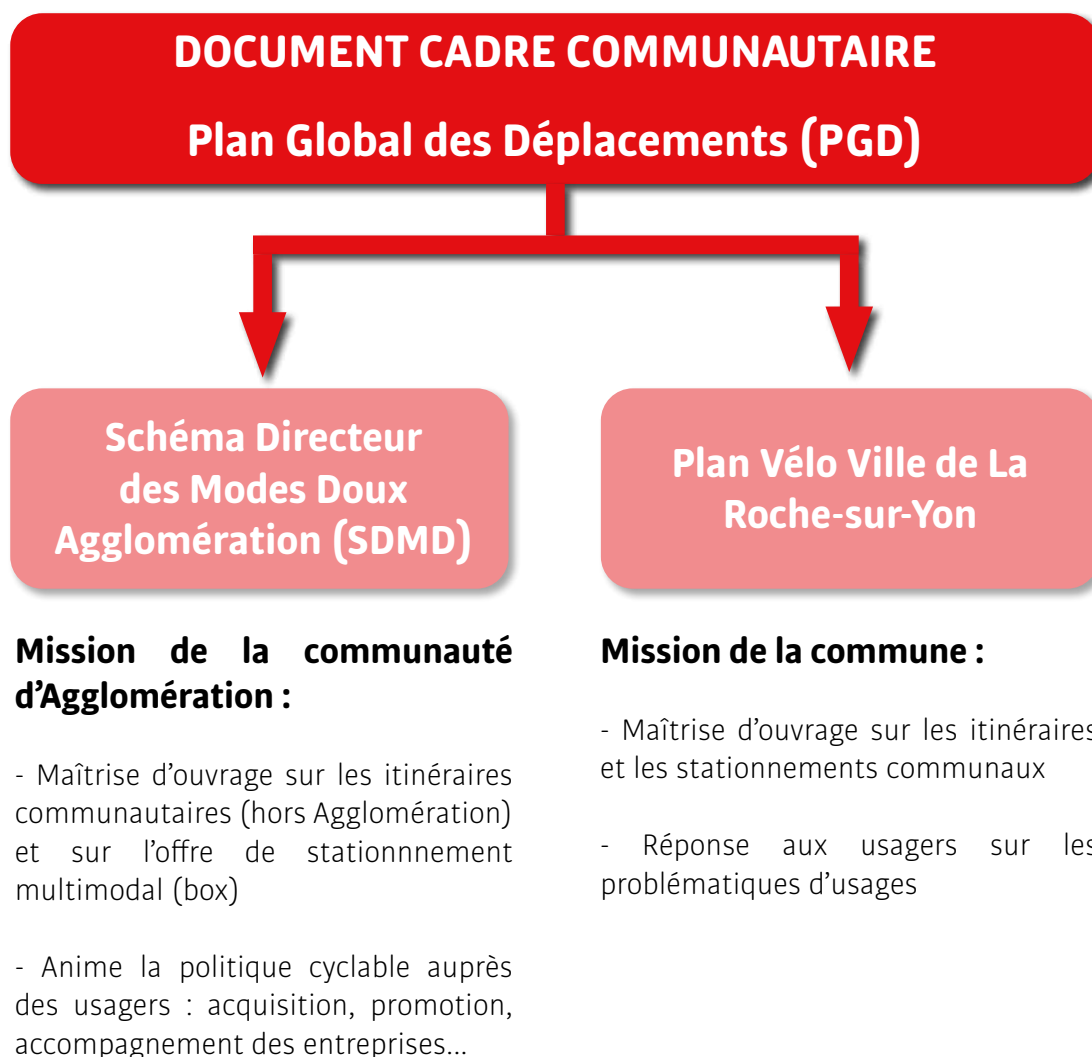
Le Plan vélo a pour objectif final de proposer une programmation pluriannuelle et stratégique pour le développement des infrastructures cyclables afin de favoriser et de sécuriser ce mode de déplacement.

2. Gouvernance du cycle

Le Comité du cycle s'intègre dans un schéma de gouvernance à l'échelle de la Ville et de l'Agglomération. Il s'agit d'une instance de concertation. Les services techniques proposent une planification pluriannuelle pour le développement des infrastructures cyclables en lien avec les priorités inscrites dans le Plan vélo. Cette planification est présentée aux membres du Comité du cycle qui émettent un avis d'usagers sur cette programmation et sur la conception des aménagements. Suite à cet avis, les élus qui participent également au Comité du cycle valident la programmation et l'état d'avancement du Plan vélo.



Le Plan vélo s'insère également dans une gouvernance du vélo au niveau de l'Agglomération. Le Plan Global des Déplacements (PGD), document cadre communautaire pose les grands objectifs à atteindre et les actions à mettre en oeuvre pour toutes les mobilités. Deux documents se déclinent, le Schéma Directeur des Modes Doux qui développe et sécurise un réseau et une offre de stationnement structurante au niveau de l'Agglomération. Il assure la promotion du cycle sur le territoire de l'EPCI. Le «Plan vélo Ville de La Roche-sur-Yon» a pour objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables, mais également d'augmenter et de moderniser l'offre de stationnement cycle. C'est un document axé sur les déplacements du quotidien. Il prend en compte uniquement la dimension infrastructures cyclables. Le volet «offre de services vélo» est traité au niveau de l'Agglomération.



**POLITIQUE CYCLABLE
COMMUNAUTAIRE
PGD et SDMD**

ORGANE DE CONCERTATION

comité de la mobilité
durable
(usagers / élus / Techniciens)

Echange sur les actions tous modes de
déplacements

OBSERVATOIRE

Evaluation de l'usage des itinéraires et de
l'offre de stationnement
communautaire

Veille juridique et financière (appels à
projets...)

Analyse des demandes d'usagers

**POLITIQUE CYCLABLE
COMMUNAL
PLAN VELO**

ORGANE DE CONCERTATION

comité d'aménagement du cycle
(usagers / élus / Techniciens)

Elaboration du Plan vélo

Echange sur les projets d'aménagement du
Plan vélo

Recense les demandes d'usagers

OBSERVATOIRE

Evaluation de l'usage des itinéraires et de
l'offre communale de stationnement

Veille technique des aménagements

Analyse des demandes d'usagers

3. Enjeux et objectifs du Plan vélo

La mise en place du Plan vélo s'appuie sur des enjeux existants fixés dans le Plan Global des Déplacements communautaires. Ces grands enjeux sont les suivants :

- **Donner accès à tous à la mobilité**
- **Développer une mobilité respectueuse de l'environnement**
- **Organiser une mobilité au service de la dynamique du territoire**

De ces grands enjeux découlent 3 objectifs principaux pour le Plan vélo de la Ville de La Roche-sur-Yon.

- **Développer les modes doux au quotidien**

Si par le passé, la Ville a pu développer des aménagements à vocation de tourisme et de loisirs, l'objectif est désormais d'orienter les efforts sur les aménagements du quotidien. Il s'agit de favoriser les déplacements domicile / travail et les déplacements réguliers des usagers du vélo (chercher ses enfants à l'école, faire des courses, aller au sport...). Pour cela, il s'agira de développer les aménagements cyclables entre les pôles générateurs de déplacements identifiés.

- **Sécuriser les déplacements des usagers du cycle**

En cohérence avec le développement des modes doux au quotidien, l'objectif également annoncé consiste à sécuriser les déplacements des usagers. Cela passe notamment par une évaluation des aménagements cyclables afin de dégager les points accidentogènes et les espaces qui présentent des problématiques d'usage (sécuriser le réseau existant pour le rendre plus attractif). Les itinéraires futurs devront prendre en compte cette considération en proposant des aménagements tenant compte du trafic et de la vitesse des véhicules motorisés.

- **Permettre le stationnement des vélos**

La question du stationnement cycle est également intégrée au Plan vélo. Cette thématique vise à questionner le matériel existant et à envisager sa modernisation, il s'agit également d'étudier l'offre nécessaire en nouveaux stationnements.

La politique cyclable définie dans le Plan vélo s'inscrit dans le cadre d'une stratégie globale de déplacement. L'objectif final de ce document est de proposer une programmation globale pluriannuelle pour le développement des aménagements cyclables sur le territoire.

4. Contenu du Plan vélo

Le Plan vélo se focalise sur la question des aménagements cyclables de la zone agglomérée de la ville de La Roche-sur-Yon.

Deux thématiques principales sont abordées dans le document.

La première concerne les **itinéraires cyclables**, trois volets sont abordés dans cette thématique : les nouvelles créations d'aménagements, les discontinuités cyclables entre aménagements existants et les sécurisations de points accidentogènes.

La seconde thématique concerne les **stationnements cyclables**. Il s'agit d'évoquer la création de nouveaux stationnements en répondant à un besoin et de moderniser le matériel existant.

Certains éléments ne sont pas pris en charge dans le cadre du Plan vélo :

- **Les éléments d'urbanisme intégrés dans le PLU**

Le Plan vélo n'a pas pour objectif de répondre à des éléments qui relèvent des règles d'urbanisme, c'est l'exemple du stationnement à l'intérieur des nouveaux bâtiments. Ce plan concerne uniquement l'espace public.

- **Les petites problématiques cyclables**

C'est l'exemple des demandes de signalisations complémentaires ou de modifications de bordures... Ce travail est effectué en parallèle.

- **Les réflexions sur les liaisons communautaires**

Ce travail est effectué par les services de l'Agglomération.

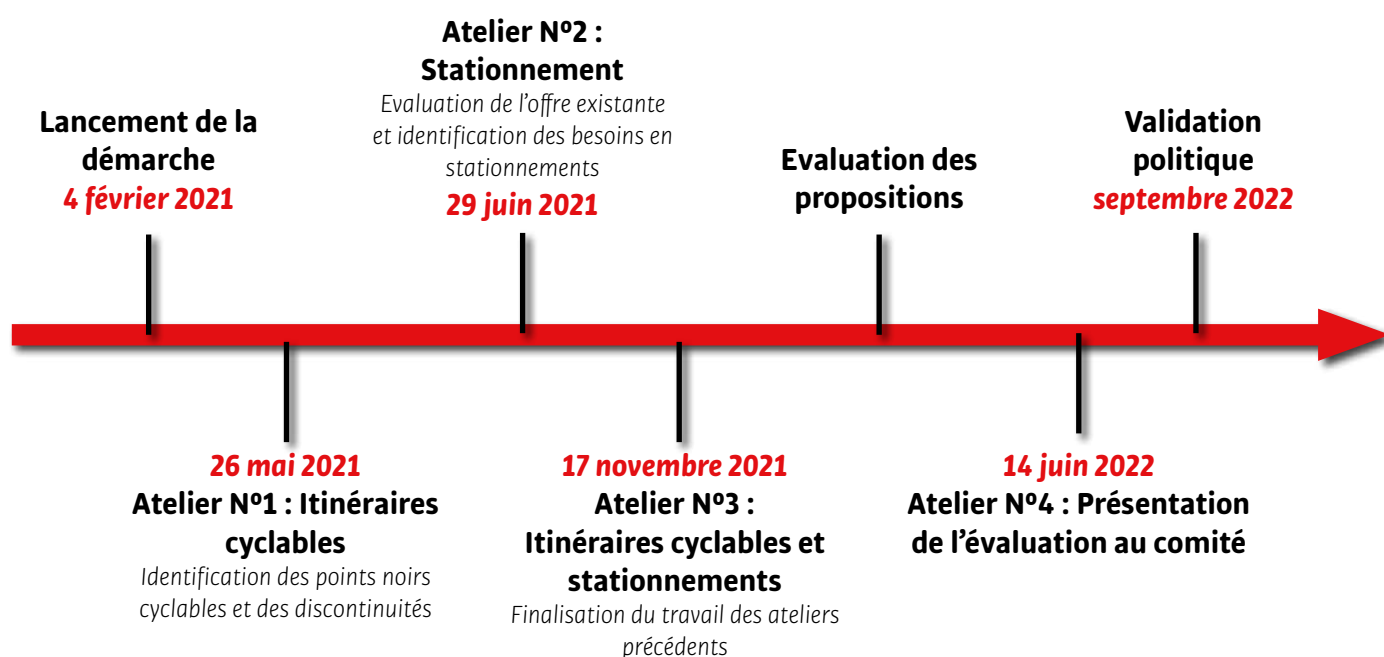
5. Planning

Le comité du cycle devant réaliser le Plan vélo s'est réuni pour la première fois le **4 février 2021** pour une réunion de présentation de la démarche. Une deuxième réunion de travail s'est déroulée le **26 mai 2021**. Celle-ci avait pour objectif de faire travailler les membres du comité du cycle sur la thématique des itinéraires cyclables. La réunion suivante du **29 juin 2021** a fait travailler les membres du comité sur la question du stationnement cycle. Le comité s'est rassemblé une dernière fois le **17 novembre 2021** afin de finaliser le travail effectué sur les deux précédentes réunions et d'achever la première phase de conception du Plan vélo, à savoir l'évaluation concertée des besoins en aménagements cyclables sur le territoire.

Dans la seconde phase, la commune a évalué techniquement et financièrement l'ensemble des propositions effectuées.

Cette évaluation et les propositions de programmation ont fait l'objet d'une présentation et d'échanges devant le comité lors d'une réunion le **14 juin 2022**. Le document a été validé définitivement en conseil municipal le **29 septembre 2022**.

La méthodologie de chaque atelier fera l'objet d'une présentation dans les parties suivantes.

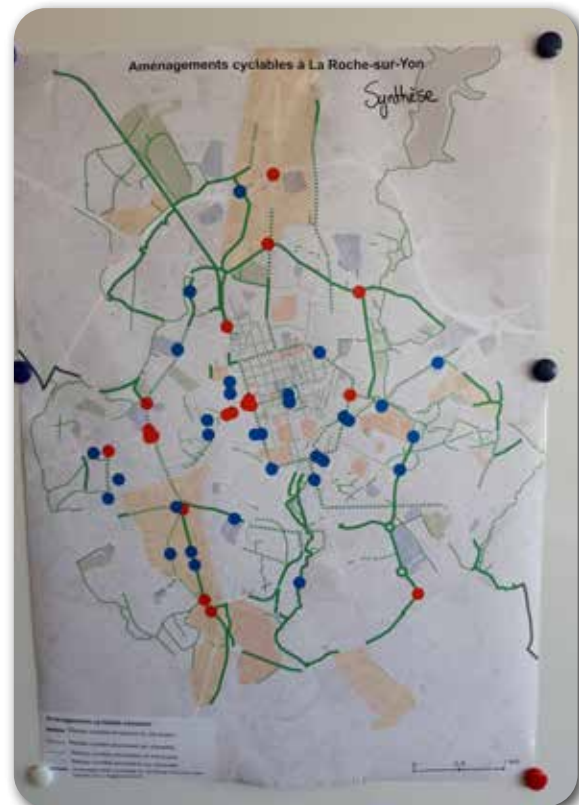




Atelier du 26 mai 2021, identification des points noirs cyclables par un des groupes du comité.



Atelier du 26 mai 2021, synthèse du travail des trois groupes sur les discontinuités cyclables.



Atelier du 26 mai 2021, synthèse du travail des trois groupes sur les points accidentogènes et les problématiques d'usages sur le réseau existant.

B/ Etat des lieux

La Ville de La Roche-sur-Yon dispose d'un réseau cyclable incomplet mais en fort développement.

1. Itinéraires

La Ville dispose d'un réseau avec de nombreux aménagements cyclables structurants hors chaussée. On dénombre sur le territoire environ 9 kilomètres de pistes cyclables et 16,9 kilomètres de bandes cyclables sur chaussée. En 2020, 7 kilomètres d'aménagements sur chaussée ont été réalisés pour accompagner le déconfinement.

Le réseau circulaire de la Ville comprend peu de discontinuités, en revanche beaucoup d'aménagements permettant de raccorder la périphérie de la Ville au centre sont manquants. Ces axes feront ainsi l'objet d'une attention particulière dans la suite de ce document.

Dans cet état des lieux, le choix a été fait de distinguer les itinéraires structurants des itinéraires secondaires. Cette classification ne dépend pas de la typologie de l'aménagement mais de son usage.

Un itinéraire structurant est un axe de liaison communale et intercommunale pour la circulation des mobilités douces. Il permet de desservir des pôles générateurs de déplacements d'importance (cinéma, administrations, secteurs commerciaux...)

Un itinéraire secondaire est un axe de desserte locale et intraquartier pour la circulation des mobilités douces. Ces axes sont moins empruntés par les cyclistes.

Bandes cyclables : **16,9 km**

Pistes cyclables : **8,7 km**

Voie mixte : **18,3 km**

Voie bus/vélo : **2 km**

Voie de loisirs : **15,7 km**

Voie Verte : **11,6 km**

Double sens cyclable : **9 km**

En complément :

Zone 30 : **70 kms**

Zone de rencontre : **4,3 kms**

Zone piétonne : **0,8 kms**

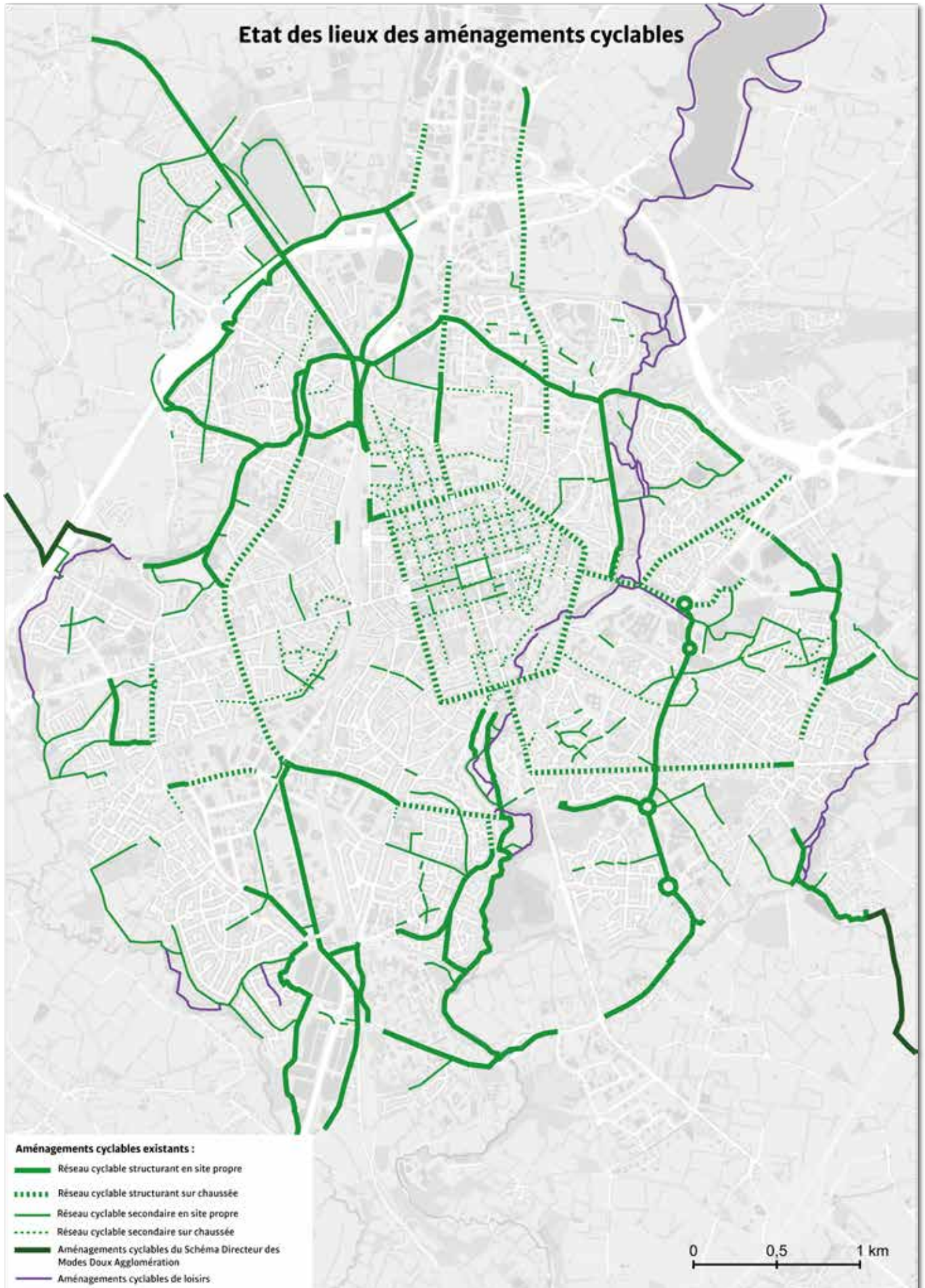
Pictogrammes cycle : **5 kms**



Piste cyclable - Rue Monge



Bande cyclable - Rue Emile Zola



2. Points noirs cyclables

Dans la réalisation d'un Plan Vélo la prise en compte des dysfonctionnements du réseau cyclable est essentielle. Plusieurs données ont ainsi été compilées pour effectuer un état des lieux exhaustif sur le sujet. Ces données proviennent :

- De l'accidentologie relevée par le SDIS 85
- De retours d'usagers suite à des courriers ou des mails
- Des résultats du baromètre des Villes cyclables de la FUB (2022)
- D'un diagnostic d'usage réalisé par l'association du « Centre Vélo » et transmis aux services de la Ville
- Des observations de la collectivité.

De ces données, 2 thématiques se distinguent. Il est possible d'identifier des zones cyclables accidentogènes où l'aménagement représente un danger potentiellement grave voire mortel pour le cycliste, où des accidents ont déjà pu être recensés. La deuxième thématique relève plus des problématiques d'usage, soit des zones d'inconfort pour le cycliste.

Selon les données d'accidentologie du SDIS 85, 217 accidents ont impliqué des cyclistes entre 2018 et 2021. Ces accidents sont d'une gravité plus ou moins importante pouvant être provoqués par le cycliste seul ou lors d'un conflit vélo/piéton, vélo/vélo, vélo/véhicule.

Les zones présentant une accidentologie élevée devront faire l'objet d'une attention renforcée.

L'objectif de l'élaboration du Plan vélo est de faire travailler les membres du comité sur ces thématiques afin de prioriser les espaces à traiter.



Carrefour Salengro / Lavoisier, point accidentogène pour les cycles



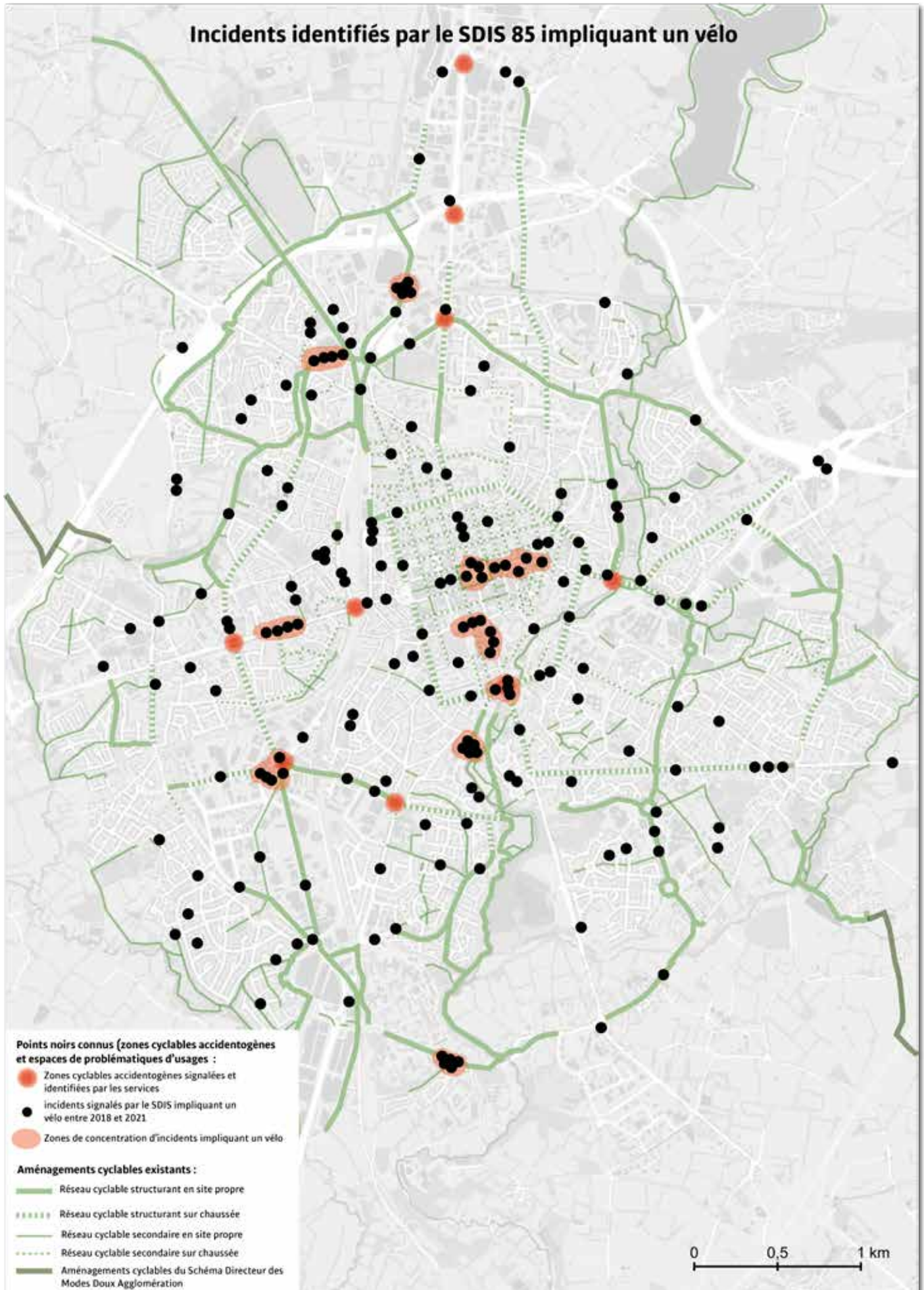
Carrefour Gutenberg / Sully, point accidentogène pour les cycles



Rue du Président De Gaulle, axe accidentogène pour les cyclistes



Giratoire Palissy (RD 160), point accidentogène pour les cyclistes



3. Résultats du baromètre FUB

a. Présentation

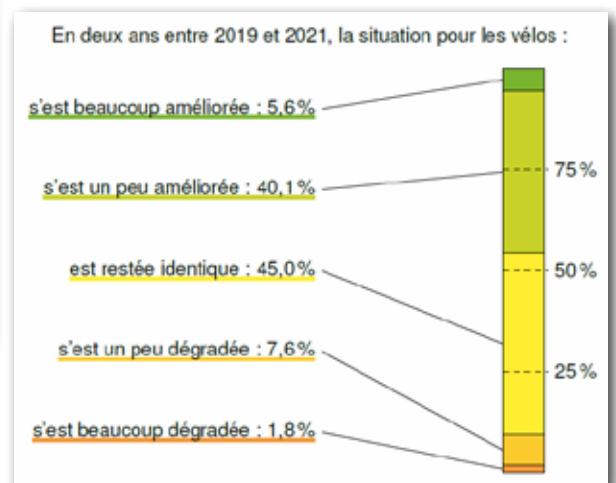
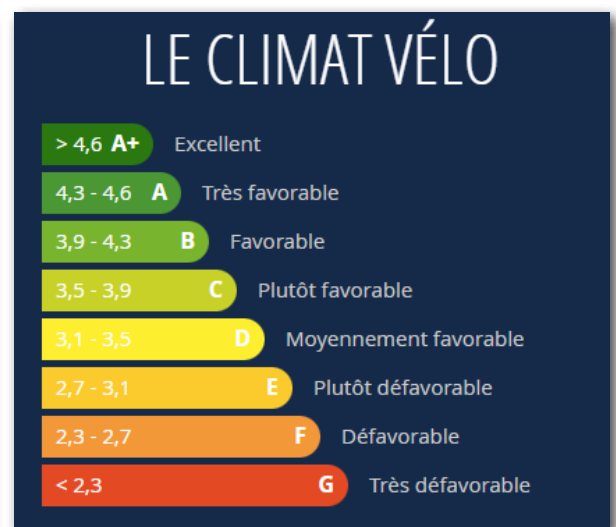
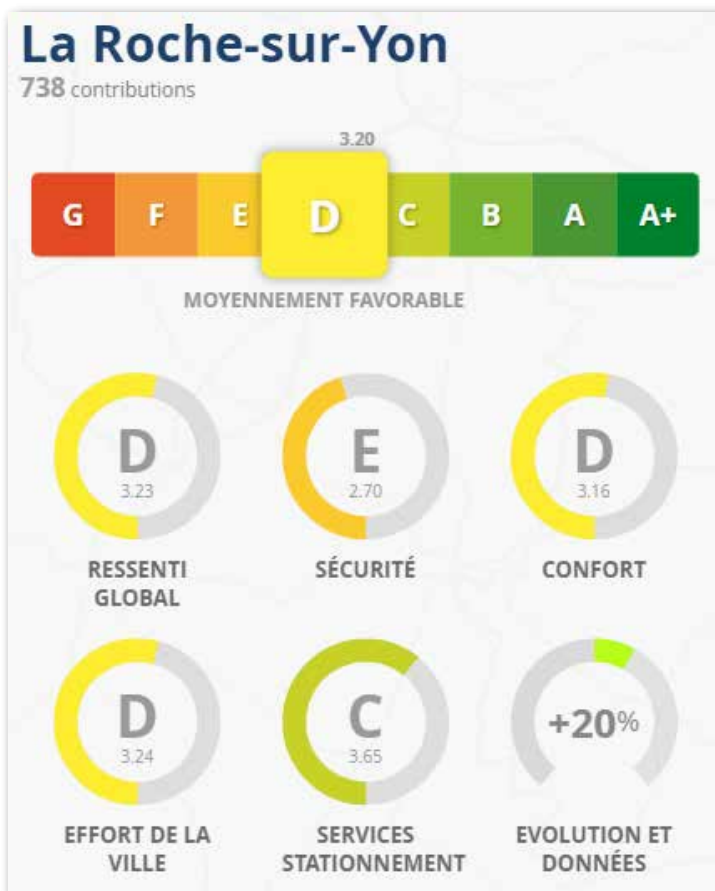
En 2021, la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) en lien avec le ministère de la transition écologique a mis en place un outil «le baromètre des villes cyclables» où les usagers du vélo étaient invités à répondre à une enquête en ligne pour exprimer leurs attentes et leurs ressentis concernant les déplacements à vélo au quotidien dans leur ville.

En fonction des résultats une note globale était attribuée à chaque ville. Cette note permet d'évaluer le «climat vélo» plus ou moins favorable dans les collectivités et les efforts potentiels à réaliser.

L'enquête a comptabilisé au niveau national 277 384 contributions (+50% par rapport à l'enquête de 2019). Pour la ville de La Roche-sur-Yon le nombre de participation à cette enquête est de 738 contributions (1,41 % de la population) soit une **augmentation de la participation de 179 %** par rapport à l'enquête de 2019 qui avait comptabilisé 264 contributions.

L'enquête comprenait 26 questions avec une note de 1 à 6 (A+ à G) répartie en 5 thématiques : ressenti général, sécurité, confort, efforts de la commune, stationnements et services vélo.

La Roche-sur-Yon obtient la note de **D (3,20/6)**. Elle se classe ainsi 42^{ème} sur 218 villes moyennes de 15 000 à 100 000 habitants. Le ressenti global des usagers du vélo à la Roche-sur-Yon a progressé de 20 % par rapport à l'enquête de 2019.



b. Enseignements

Cette enquête a permis de mettre en avant les points suivants :

RESSENTI GLOBAL (3,23/6)

- Besoin de développement d'itinéraires vélos sécurisés et directs pour les trajets du quotidien
- Besoin d'accentuer la séparation entre les vélos et le trafic de véhicules motorisés
- Les conflits d'usages entre piétons et vélos restent assez rares

SÉCURITÉ (2,70/6)

- Besoin de sécurisation des carrefours qui représentent des points de danger pour les vélos
- Besoin de développement d'aménagements cyclables sécurisés sur les grands axes de la commune notamment pour augmenter la pratique des usagers les plus à risque
- La circulation dans les zones résidentielles (voies moins circulées) ne pose pas de problème pour les usagers

CONFORT (3,16/6)

- Les doubles sens cyclables sont bien développés sur la ville.
- Des améliorations doivent être envisagées pour l'amélioration des accès aux aménagements cyclables lors des travaux
- Travail d'amélioration du confort sur les aménagements cyclables existants à poursuivre
- Une réflexion doit être menée sur le développement d'un jalonnement des itinéraires
- Continuer le travail de prise en compte de l'entretien des aménagements cyclables dans l'entretien global de l'espace public.

EFFORTS DE LA VILLE (3,24/6)

- La mise en place du «Comité du cycle» pour la création du Plan vélo répond aux attentes d'implication des usagers dans la politique cyclable de la collectivité
- La communication sur les déplacements vélos doit être améliorée
- Une vigilance doit être maintenue pour empêcher le stationnement des véhicules sur les aménagements cyclables

SERVICES ET STATIONNEMENT (3,65/6)

- Le stationnement vélo au niveau de la gare est satisfaisant
- Des efforts sont nécessaires pour le développement d'une offre de stationnements vélos à proximité de l'ensemble des pôles générateurs de déplacements du quotidien

Les participants pouvaient également donner 3 critères qui leur semblaient les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sur la ville. Les résultats sont les suivants :

- **60,8%** Un réseau cyclable complet et sans coupure
- **57,3 %** Entretien des pistes et des bandes cyclables
- **48,2 %** Des itinéraires vélo rapides et directs
- **32,8 %** Des stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos
- **25,7 %** Modérer les vitesses des véhicules motorisés en ville
- **16,7 %** Davantage de campagnes de communication autour du vélo
- **14,9 %** Limiter le trafic motorisé en ville
- **9,6 %** Faciliter le transport de vélos dans les transports publics
- **5,4 %** Davantage de vélos en libre-service

En complément, les participants avaient la possibilité d'identifier sur une carte les **sites à améliorer en priorité pour la pratique cyclable** (points rouges ci-après sur la carte).

Les zones qui ressortent majoritairement sont :

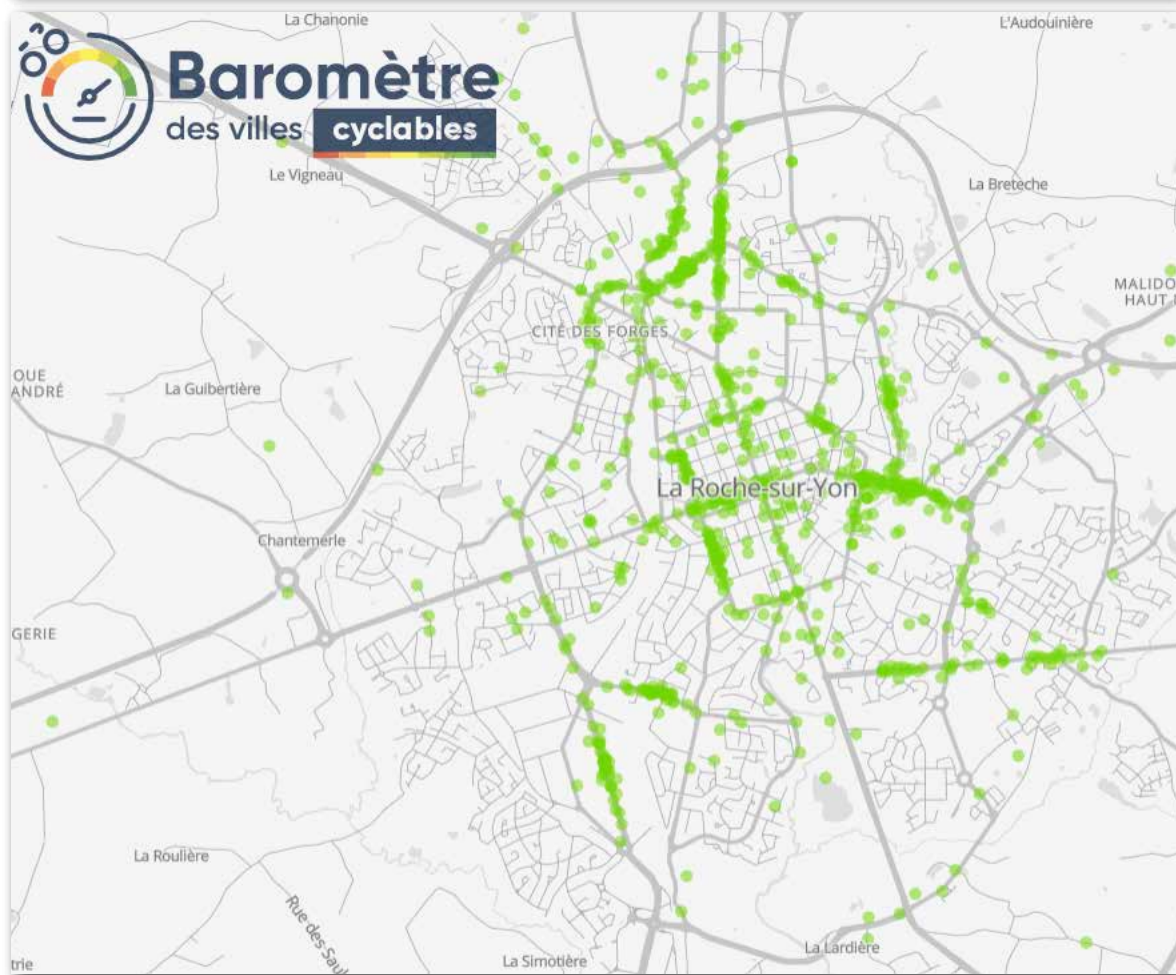
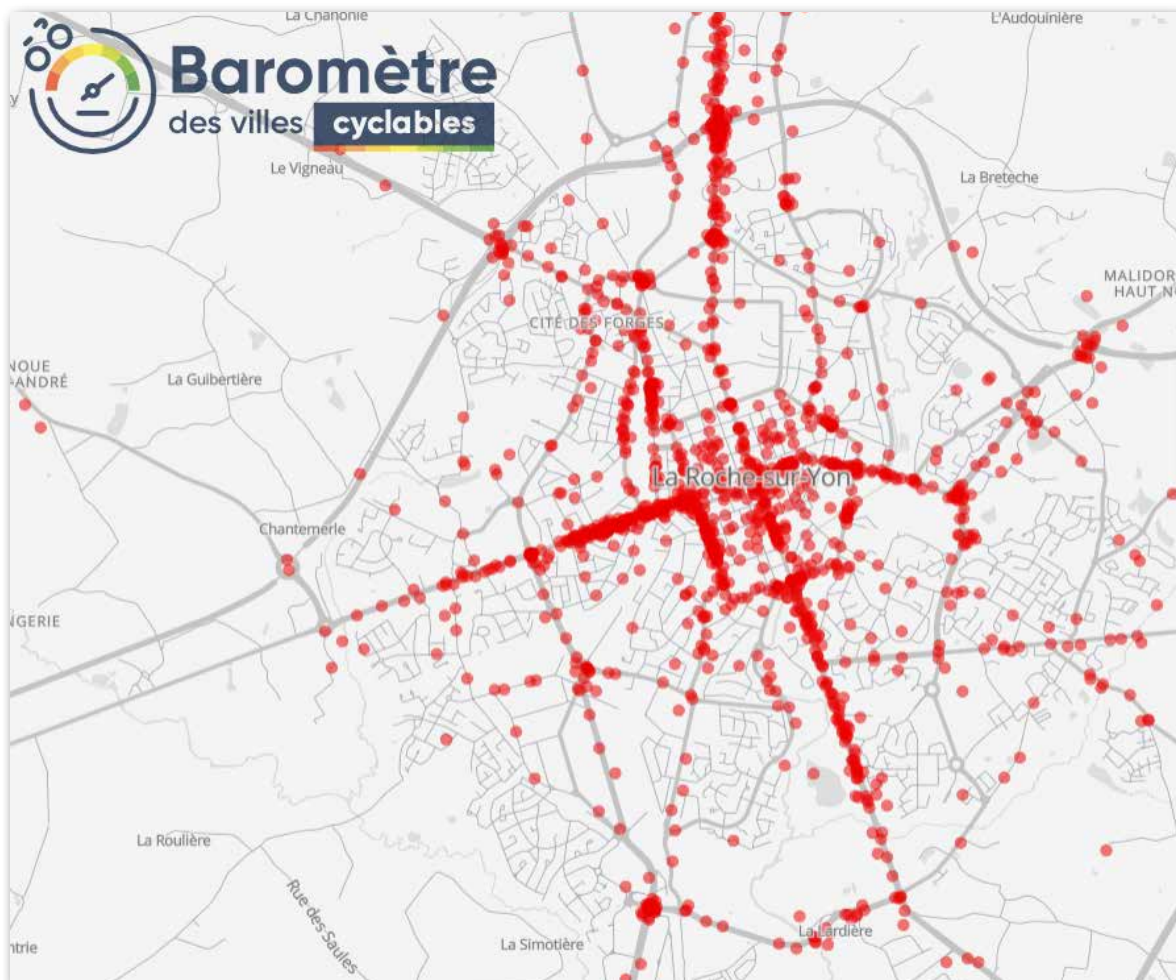
- Le giratoire Palissy et la route de Nantes
- La rue Roger Salengro et la place de la Vendée
- Le boulevard Briand
- La rue du Maréchal Juin et le carrefour avec le boulevard des Etats-Unis
- La rue Olof Palme
- Les rues Joffre, Foch et De Gaulle
- La rue Georges Pompidou, le rond-point des Oudairies et celui de l'Hôpital (ces lieux ont été aménagés pour les vélos en fin d'année 2021 et en 2022, pendant et après l'enquête de la FUB)
- Le boulevard du Maréchal Leclerc et le Boulevard Louis Blanc
- Le rond-point Napoléon-Vendée et le rond-point de la zone d'activités Sud

Ils pouvaient également identifier les **améliorations perçues depuis 2 ans en faveur du cycle sur le réseau** (points rouges ci-après sur la carte)

Les points qui ressortent principalement sont :

- Le boulevard Sully
- L'avenue Aliénor d'Aquitaine (mise en place d'une voie bus/vélos dans de cadre des aménagements de transition)
- La rue Monge (aménagée pour les vélos depuis plus de 2 ans)
- Le boulevard Gaston Guitton
- Le boulevard de l'Industrie (aménagé pour les vélos depuis plus de 2 ans)
- La rue Georges Pompidou
- La rue Clémenceau
- Le boulevard Briand (Mise en place d'une bande cyclable dans de cadre des aménagements de transition, le revêtement de la chaussée reste dégradé)
- La rue du Général Guérin

Cette enquête permet de confirmer l'emplacement des points noirs cyclables précédemment identifiés sur le réseau cyclable de la Ville mais également de mettre en valeur les efforts réalisés par la collectivité ces dernières années.



4. Stationnement cycle

La prise en compte du stationnement vélo est incontournable dans la mise en place d'une stratégie cohérente de déploiement d'aménagements cyclables à l'échelle d'un territoire comme celui de La Roche-sur-Yon. La mise en place d'itinéraires cyclables doit nécessairement prendre en compte le stationnement des vélos notamment au niveau des pôles générateurs de déplacements comme les écoles ou les espaces sportifs. Il est également nécessaire que les équipements de stationnement proposés soient adaptés à l'usage, par exemple avec des stationnements couverts et sécurisés pour le stationnement de vélos sur une plus longue durée.

Entre 2015 et 2021, la Ville a déployé une offre de stationnement importante sur son territoire. De nombreux appuis vélos ont été positionnés dans le coeur de ville et à proximité des grands équipements publics.

Plusieurs opérations importantes ont été réalisées en 2020 et 2021 avec notamment la pose d'une consigne vélos à la gare par les services de l'Agglomération offrant 36 places de stationnements sécurisés.

3 abris sécurisés de 12 places ont été positionnés à proximité du CYEL, de la médiathèque et de l'espace Prévert pour répondre aux besoins du personnel en stationnement sécurisé.

8 abris ouverts de 8 places ont été implantés à proximité d'équipements publics générateurs de déplacements du quotidien (maison de quartier, pôles sportifs etc...)

Toutefois, il s'avère que de nombreux espaces présentent des lacunes au niveau de leur offre de stationnement pour les vélos. Celle-ci est souvent insuffisante ou inadaptée aux besoins existants.

L'offre de stationnement étant très diffuse sur le territoire et la pose de nouveaux équipements n'ayant pas toujours fait l'objet de recensements, la connaissance du parc de stationnement est imparfaite, un travail d'inventaire est en cours.

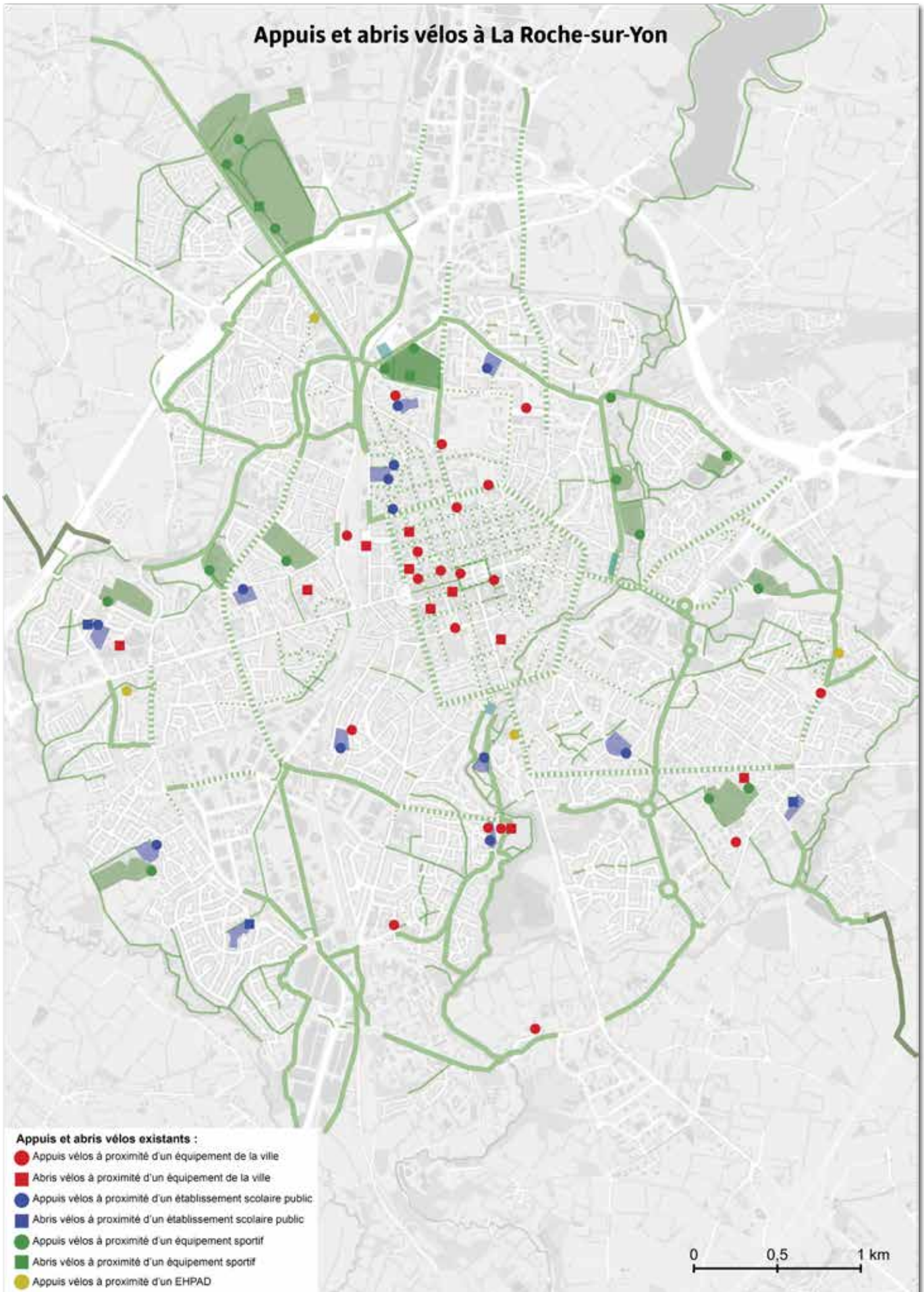
L'objectif du Plan vélo consiste à relever les manques, identifier les besoins les plus importants, compléter l'offre existante et la moderniser.



Abri vélo ouvert 8 places implanté au CYEL



Abri vélo ouvert 8 places implanté à la Maison de quartier de Saint-André d'Ornay



C/ Diagnostic d'usage

Une fois l'état des lieux de l'existant présenté, il s'agit d'aborder le travail conséquent de diagnostic d'usage réalisé par le comité du cycle dans le cadre d'une concertation. Comme expliqué précédemment, deux thématiques ont été traitées, les itinéraires qui ont fait l'objet du premier atelier de travail et les stationnements cycles qui ont fait l'objet du deuxième atelier. Un troisième atelier a permis de finaliser le travail effectué sur les deux précédents ateliers.

1. Les itinéraires cyclables

a. Points noirs cyclables

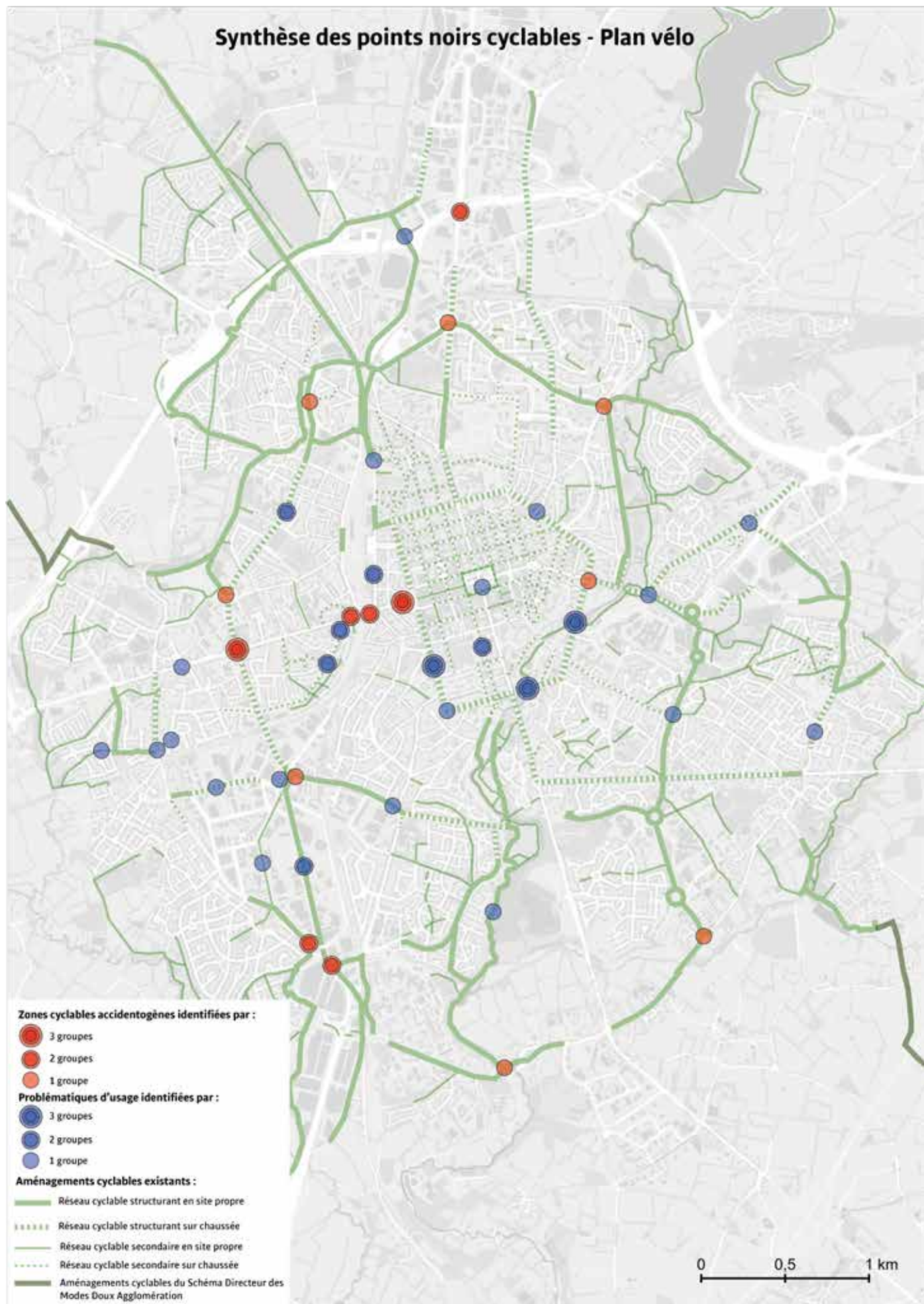
Pour cet exercice, chaque groupe disposait d'une grande carte format A1, de gommettes rouges et bleues et de post-it. Avec les gommettes rouges, les groupes devaient positionner sur leur carte les lieux qui représentent une problématique de sécurité importante où le sentiment de danger est présent. Avec les gommettes bleues, il s'agissait d'identifier les problématiques d'usage et les dysfonctionnements sur le réseau cyclable existant, ce peut être une mauvaise géométrie de l'aménagement ou encore la présence d'un conflit d'usage avec les piétons et les voitures. À chaque gommette les groupes avaient pour mission d'associer un numéro sur un post-it et d'y annoter leurs remarques.

- **Résultats pour les zones cyclables accidentogènes**

C'est sur l'axe Salengro que les participants ont fait apparaître le plus de zones cyclables dangereuses avec 8 gommettes positionnées au total. Deux carrefours ressortent principalement. Celui de Salengro / Arago / Lavoisier qui a été relevé par les 3 groupes comme « particulièrement dangereux ». Une autre problématique majeure relevée par l'ensemble des groupes se situe au niveau de la place de la Vendée. Sa traversée d'Est en Ouest est présentée comme inconfortable et dangereuse tant au niveau de la rue Raymond Poincaré qu'au niveau du Boulevard Aristide Briand. D'autres zones dangereuses ont été relevées de façon plus ponctuelles sur certains grands carrefours rattachant des axes structurants. Exemple : Rond-Point Duchesne de Denant, du Rond-point Palissy ou du carrefour Sully / Eylau).

- **Résultats pour les problématiques d'usage et les dysfonctionnements sur le réseau :**

Pour cette catégorie, les observations des usagers sont réparties de façon plus homogène sur la Ville. De plus, les problématiques signalées sont de nature trop diverses pour pouvoir dégager une généralité. Toutefois, les différents groupes ont fait remonter les mêmes remarques au niveau des Boulevards du pentagone avec notamment des problématiques récurrentes au niveau des traversées de l'Yon ou au niveau du Boulevard Aristide Briand où les véhicules empiètent sur la bande cyclable.



Zones cyclables accidentogènes		Gommettes
Place de la Vendée	Traversée du boulevard Briand depuis la place de la Vendée vers la rue Clemenceau, les voitures ne s'arrêtent pas forcément pour les vélos.	3
	Liaison Poincaré / Place de la Vendée	
	Sortie de la zone de rencontre place de la Vendée vers le boulevard Briand	
Salengro / Lavoisier	Salengro Lavoisier devant le château du Plessis	3
	Carrefour Arago Salengro Danger!	
	Carrefour du Plessis globalement Dangereux	
Rue du Pont/ Poincaré	Rue du pont : La voiture peut couper la route du vélo en tournant rue du Pont	2
Duchesne / Industrie	Duchesne de Denant : Rond point difficile	2
Pompidou / De Gaulle	Aménagement du carrefour Pompidou / De Gaulle	1
Evadés de Guerre	Discontinuité / Manque de lisibilité	1
Fraternité / Lavoisier	Place de La Fraternité : cheminement / Manque de clarté / revêtement	1
	Fraternité : racines sur la piste cyclable	
Rivoli / Eylau	Discontinuité entre les 2 pistes	1
Palissy	Pas d'aménagement cyclable Nord/Sud	1
Branly / Primevers	Boulevard Branly devant l'Eglise Sainte Bernadette, on doit sortir de la piste pour y retourner	1
Arago / Merlet	Sortie de la piscine, pas possible de rester sur la piste pour tourner à droite ou aller en face	1
Eylau / Sully	Deux feux pour traverser (problème de timing)	1
Duchesne de Denant / Zatopek	Accès au Leclerc difficile	1
Rue du Manuel/Louis Blanc	Rue Manuel, la piste se finit au rond-point	1

Zones identifiées par 3 gommettes



Place de la Vendée



Rue Roger Salengro / Boulevard Lavoisier

Zones identifiées par 2 gommettes



Rue du Pont / Poincaré



Rond-point Duchesne de Denant / Boulevard de l'Industrie

Zones identifiées par 1 gommette



Boulevard Arago - Rue Léandre Merlet



Rond-point Bernard Palissy

Problématiques d'usage		Gommettes
Boulevards du Pentagone	Rétrécissement fin de bande cyclable sur les ponts	3
	Manque de place, aménagement sur chaussée dangereux avec des enfants	
	Boulevard Briand, le revêtement est très dégradé / Etat de la chaussée	
	Les voitures empiètent sur la bande cyclable	
Boulevard de l'industrie	Problème des gabions, sortie des entreprises	2
Pentagone intérieur	Doumer + autres doubles sens cyclables	2
Boulevard Louis Blanc	Quartier Bd Louis Blanc uniformisation des zones 30 entre les 3 ponts et la rue Salengro	2
	Pas d'aménagement jusqu'à la gare	
Rue du Pont/ Poincaré	Rue du Pont : La voiture peut couper la route du vélo en tournant rue du Pont	2
Rue Zola / Flaubert	Piste peu utilisée, peu pratique + piétons sur la piste	2
	Rue Flaubert, fin de la piste Zola	
Boulevard Branly	Au niveau du coussin Berlinois, les voitures vont sur la bande cyclable	2
Rue Hubert Cailler	Les véhicules roulent sur les bandes des chaudières.	1
Rue Bonin	Traversée de Saint-André, rétrécissement place de l'Eglise.	1
Rue Pierre Oliveau	Problème au niveau de la sortie de la rue Pierre Oliveau sur le carrefour.	1
	Les vélos roulent sur le trottoir	
	Problème au niveau de la traversée de la voie de chemin de fer	
	Problème au niveau du passage de l'impasse Auvynet	
Rue du commerce	Piste Mixte très étroite plus stationnement	1
Vallée Verte	Aménagement marqué comme structurant mais qui ne l'est pas toute l'année.	1
Rue de la Ripardière	Marquage au sol effacé	1
Aristide Briand/ Louis Blanc	Bd Louis Blanc / Passage Brunet Signalétique, entrée de la piste cyclable difficile à repérer	1
Rue Monge	Sécurisation de la traversée Atlantic vers Décathlon	1
Boulevard Guitton	Devant le lycée Rosa Parks, les piétons sont sur la piste.	1
Rue Georges Pompidou	Les bandes ne sont pas respectées	1
Boulevard Stéphane Moreau	Discontinuités sur le rond point du CHD de la Vendée	1
Rue du Maréchal Juin	Pas de bandes en montant	1
Rue du Moulin Rouge	Il manque un SAS	1

Zones identifiées par 3 gommettes



Passage des ponts sur les boulevards du Pentagone



Boulevard Aristide Briand

Zones identifiées par 2 gommettes



Rues du Pont / Poincaré



Boulevard Edouard Branly

Zones identifiées par 1 gommette



Rue Pierre Oliveau

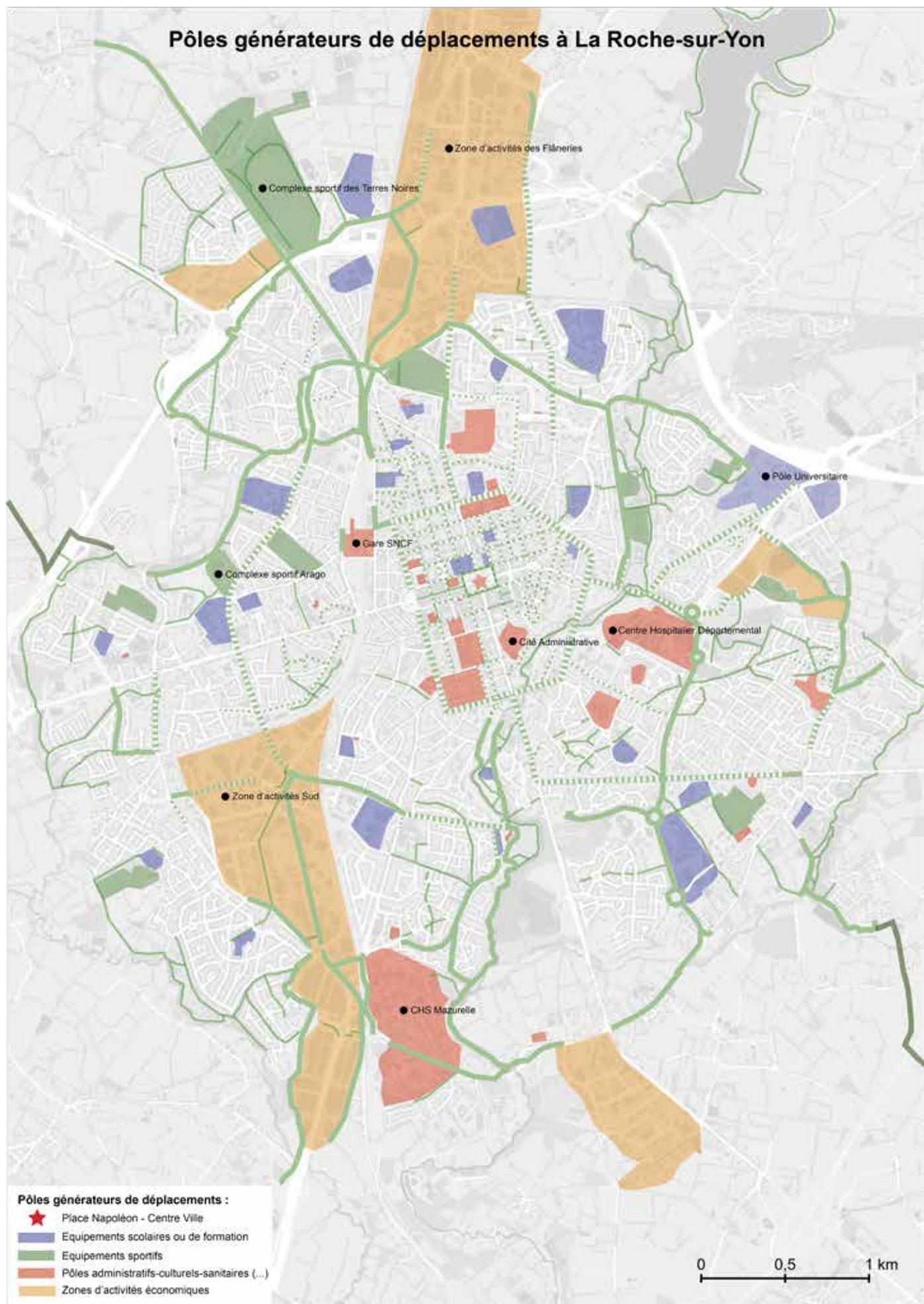


Place Pierre Bonin

b. Discontinuités cyclables

Pour ce second exercice, les groupes disposaient de la même carte format A1, avec pour objectif d'identifier les discontinuités cyclables sur le réseau soit l'absence d'aménagement entre deux infrastructures cyclables existantes. Avec un crayon rouge, les groupes devaient matérialiser les discontinuités cyclables structurantes soit les discontinuités entre aménagements cyclables structurants (liaisons communales ou intercommunales). Avec un crayon bleu, ils devaient tracer les discontinuités cyclables secondaires soit les discontinuités entre deux aménagements cyclables secondaires, les dessertes locales et intraquartier. Il s'agit ici de présenter le travail effectué lors du premier atelier et la complétude réalisée lors du troisième atelier.

Comme précisé au début de ce document, le Plan vélo a pour objectif de développer les déplacements du quotidien. Afin que les membres du comité puissent s'imprégner de cet enjeu lors de cet exercice, les grands pôles générateurs de déplacements du quotidien étaient indiqués sur la carte. Parmi ces pôles générateurs il est possible de retrouver les équipements sportifs, les équipements scolaires, les pôles administratifs, culturels, sanitaires, etc...



- **Résultats pour les discontinuités cyclables structurantes**

Sur ce travail, les groupes se sont concentrés sur l'identification des discontinuités structurantes de la Ville.

Le constat qui émerge de la synthèse du travail des trois groupes est assez flagrant. Les pénétrantes qui représentent les liaisons périphérie/Centre-Ville sont les principales discontinuités identifiées à l'image de la rue Salengro / route des Sables ou de la rue Olof Palme. Ces deux axes majeurs ont été relevés par les 3 groupes. Les grands axes internes au Pentagone (Foch / Joffre / De Gaulle) ont été relevés par deux groupes. D'autres axes permettant de raccorder le coeur de Ville ont également été identifiés comme la Rue du Maréchal Lyautey ou encore la rue Ramon.

Si le réseau structurant périphérique semble plutôt bien maillé notamment dans la partie Nord, deux discontinuités structurantes ont été relevées par les 3 groupes dans la partie Sud de la Ville au niveau des rues Emile Bauman / Héliodore Durand, mais également sur une portion de la rue Georges Mazurelle. Un point de vigilance devra être porté sur ces deux discontinuités majeures.

De façon unanime, les groupes ont également relevés des discontinuités importantes autour du secteur de la gare (Boulevard Leclerc et Boulevard Louis Blanc).

Deux groupes ont signalé des discontinuités au niveau des grands carrefours périphériques comme le rond-point Bernard Palissy ou le rond-point de l'Atlantique.

D'autres discontinuités ont été signalées de façon plus ponctuelle et répartie sur la Ville à l'image du Boulevard Gaston Defferre ou du boulevard Stéphane Moreau.

- **Résultats pour les discontinuités cyclables secondaires**

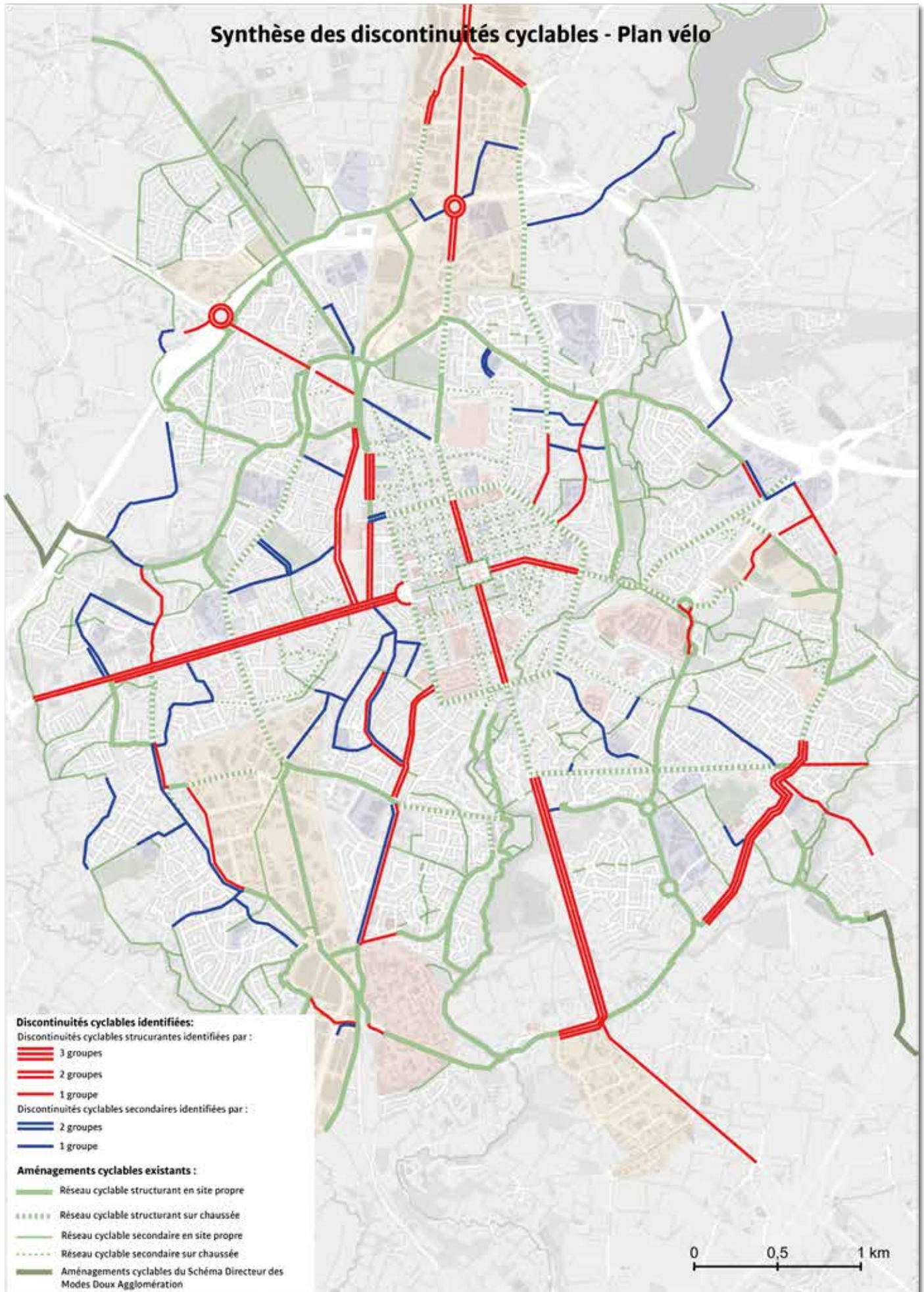
Les deux groupes de travail ont fonctionné différemment, le premier groupe a identifié de façon homogène sur le territoire des discontinuités cyclables secondaires en s'appuyant sur leur usage quotidien du vélo et sur les discontinuités apparentes au niveau de la cartographie. Le second groupe a travaillé en s'intéressant plus aux itinéraires vélos qui présentaient des discontinuités. Quatre axes ont été identifiés par les deux groupes, la rue des Pyramides devant l'école, la rue de Réaumur devant le stade Desgrange, la rue de la Maison Neuve en arrivant de la rue des Sables et la rue Manuel. Les plus longues discontinuités identifiées sont celles de la route d'accès à la base nautique de Moulin Papon et la traversée du lotissement de la Brossardière.

L'ensemble des discontinuités identifiées se situe principalement dans la partie Ouest de la Ville.

- **CONCLUSION**

Pour les discontinuités cyclables et les points noirs, il est possible d'observer une concordance des résultats entre : le diagnostic effectué par le comité du cycle, l'enquête du baromètre de la FUB, l'accidentologie répertoriée par le SDIS et les observations des services techniques.

Ces éléments confortent ainsi les propositions de programmation du document Plan vélo pour la réalisation d'infrastructures cyclables.



Discontinuités structurantes	Traits
Rue Salengro	3
Route des Sables	3
Boulevard Louis Blanc	3
Rue du Maréchal Juin	3
Rue Olof Palme	3
Rue Mazurelle	3
Rue Bauman	3
Rue Héliodore Durand	3
Rue du Maréchal Foch	2
Rue du Maréchal Joffre	2
Rue du Maréchal Leclerc	2
Rue de Gaulle	2
Rue François Cevert / Europe	2
Rond Point de l'Atlantique	2
Avenue Aliénor d'Aquitaine	2
Rond-point Bernard Palissy	2
Route de Nantes	2
Rue Lebon	2
Rue du Maréchal Lyautey	2
Boulevard Stéphane Moreau	1
Boulevard Léonard de Vinci	1
Rue Jacques Cartier	1
Rue d'Aizenay	1
Boulevard Gaston Defferre	1
Rue Newton Ouest	1
Rue Newton Est	1
Rue de la Gite Pilorge	1
Rue Giotto	1
Rue Gaston Ramon	1
Rue de la Brossardière	1
Rue de Montréal	1
Rue d'Aubigny	1
Boulevard Augustin Rouillé	1
Rue de la Victoire de Valmy	1
Rue Héliodore Durand	1
Rue Abbé Pierre Arnaud	1

Discontinuités structurantes identifiées par 3 groupes



Rue Roger Salengro



Rue Olof Palme

Discontinuités structurantes identifiées par 2 groupes



Boulevard du Maréchal Leclerc



Rue du Président de Gaulle

Discontinuités structurantes identifiées par 1 groupe



Rue Gaston Ramon



Avenue Yitzhak Rabin (RD 763)

Discontinuités secondaires	Traits
Boulevard de réaumur	2
Rue Manuel	2
Rue des Pyramides	2
Rue de la Maison Neuve	2
Rues de Lorraine / Beauséjour	1
Rue Birotheau Laymonière Nord	1
Rue Birotheau Laymonière Sud	1
Rue Savary de L'Épinay	1
Chemin du Magnou	1
Rue Gabory	1
Zone d'activités de L'Horbetoux	1
Rue Anita Conti	1
Rue Graham Bell	1
Rue Flaubert	1
Rue Robert Bothereau	1
Impasse Philippe Lebon	1
Rue Pierre Brossolette	1
Rue Jacques Cartier	1
Rue Jean Moulin	1
Rue Louis Lumière	1
Impasse Ampère	1
Boulevard Paul Caillaud	1
Boulevard Pierre et Marie Curie	1
Rue de la Ripardière - Rue de la Boule	1
Rue Gaby Morlay - Rue Abbé Artarit	1
Rue Agricol Perdiguier - Chem Leschiera	1
Avenue de la Plaine	1
Place des Eraudières - Rue des deux Lays	1
Rue Nicolas Baudin	1
Rue Serpentine	1
Rue Léonce Gluard	1
Rue Georges Durand	1
Rue Alain	1
Chemin de la Giraudière - Poissonnière	1
Raccord Gite Pilorge / Hubert Cailler	1
Rue des Balkans	1
Rue Broussais	1
Rue d'Iena	1
Impasse Jean Goujon passage voie ferrée	1
Rue Moulin Papon	1
Rue d'Arcole	1

Discontinuités secondaires identifiées par 2 groupes



Rue de Réaumur



Rue des Pyramides

Discontinuités secondaires identifiées par 1 groupe



Rue Alain



Impasse Ampère

c. Principes d'aménagement des itinéraires

Lors du troisième atelier, un temps d'échange a été organisé entre tous les membres du comité afin de débattre autour des principes d'aménagement des itinéraires, pour s'accorder sur la méthode d'évaluation financière des propositions effectuées. Les techniciens ont d'abord présenté la méthode de fonctionnement utilisée pour définir la typologie d'un aménagement cyclable à réaliser.

La méthode consiste à prendre en compte deux sources. « Le tableau d'aide à la décision pour la conception des aménagements cyclables du CEREMA » et « La charte des espaces publics » propre à la Ville de La Roche-sur-Yon.

Le tableau du CEREMA est un tableau à double entrées. Pour choisir l'aménagement à réaliser, il propose de prendre en compte deux paramètres : la vitesse des véhicules motorisés sur l'axe et le nombre de véhicules par jour dans les deux sens.

Ainsi, plus la vitesse est élevée et le nombre de véhicules motorisés sur l'axe important, plus le tableau recommande de mettre en place un aménagement cyclable sécurisé hors chaussée comme une piste cyclable. Inversement, plus la vitesse est faible et le trafic également, plus la mise en place d'un aménagement cycle sur chaussée de type bande cyclable est envisageable. L'ensemble des membres ont exprimé leur accord avec les propositions de principe de ce tableau.

En complément, les techniciens ont présenté le fonctionnement de la Charte des Espaces Publics qui permet également de déterminer l'aménagement cyclable à mettre en place, ceci en fonction de la zone (entrée de ville, secteur résidentiel...) et de la classe de voie (structurante, distribution, desserte...). Par exemple, dans un secteur résidentiel sur une voie structurante, la piste cyclable est fortement recommandée.

	Voie structurante	Voie de distribution	Voie de desserte
Entrée de ville	Pistes cyclables		
Coeur de Ville	Pistes cyclables (recommandées)	Aménagement sur chaussée - étude des possibilités d'aménagement hors chaussée	Aménagement sur chaussée (ex : Double sens cyclable)
Secteur résidentiel	Pistes cyclables (recommandées)	Pistes cyclables (recommandées)	Aménagement sur chaussée (ex : Double sens cyclable) Piste cyclable en présence d'un équipement public (ex : groupe scolaire)
Zone d'activité	Pistes cyclables (recommandées)		
Secteur rural	Accotements en cheminement mixtes (recommandés)		




 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Tableau d'aide à la décision pour la conception des aménagements cyclables du CEREMA

Suite à cette présentation, un échange s'est déroulé pour permettre à chaque membre de donner son avis sur ce fonctionnement et d'émettre des remarques :

- A la sortie du premier confinement en 2020, la Ville a expérimenté des aménagements cyclables provisoires, avec notamment sur les entrées de ville des voies bus / vélos et la réalisation d'aménagements sur chaussée avec des bandes cyclables ou des chaussées à voie centrale banalisée. Les membres du comité du cycle ont approuvé cette méthodologie et ont donné leur accord pour la réalisation de nouveaux aménagements transitoires en vue d'une potentielle pérennisation dans un second temps.
- Pour les entrées de ville en voies structurantes, il n'y a pas eu d'observations particulières du comité. La nécessité d'aménagement hors chaussée est confirmée. Il reste toutefois possible de faire appel à des aménagements temporaires sur chaussée dans l'attente d'une requalification de la voie.
- Pour les voies structurantes en coeur de ville, seuls les boulevards du pentagone sont identifiés. Les bandes cyclables existantes ne sont pas totalement à remettre en question. Certaines portions doivent être améliorées (revêtement, largeur...). La réalisation préférable de pistes cyclables sur ces boulevards pose la question du traitement des intersections (régime de priorité pour favoriser le temps de trajet des cycles).
- Pour les voies de distribution en coeur de Ville (rues Joffre, Foch, Président De Gaulle...) la création de pistes cyclables est également recommandée par la charte et validée par le comité. La mise en place d'aménagements en site propre est d'autant plus importante à proximité d'un établissement scolaire ou lorsque la pente de l'axe est forte.
- Pour les voies de desserte en coeur de Ville, les aménagements cyclables sur chaussée sont suffisants au vu des vitesses et du trafic motorisé plus faible. Dans le Pentagone, le double sens cyclable a été déployé sur l'ensemble des voies à sens unique (sauf exception). Pour ces aménagements, le comité soulève l'importance de retravailler la signalisation au niveau des intersections afin de les sécuriser.
- Pour le secteur résidentiel, pas de remarques particulières, le comité confirme la nécessité de mettre en place des aménagements cyclables hors chaussée pour les axes structurants.
- En zone d'activité, toutes les voies sont structurantes de part la circulation importante de poids lourds. La réalisation d'aménagements hors chaussée est donc requise. Le comité souhaite que ces aménagements hors chaussée ne soient pas mixtes avec les piétons.
- Pas de remarques particulières pour le secteur rural. La collectivité indique que certains axes sont départementaux. Elle n'a donc pas la compétence pour les aménager.

Aménagements cyclables hors chaussée :

Piste cyclable



Boulevard Sully

Voie verte



Promenade De Gaulle Anthonioz

Aménagements cyclables sur chaussée :

Bande cyclable



Boulevard Arago

Double sens cyclable



Rue La Fontaine

Voie Bus / Vélos



Avenue Aliénor d'Aquitaine

Chaussée à voie centrale banalisée



Rue Hubert Cailler

Zone de rencontres



Rue de la Paix

2. Le stationnement cyclable

Le stationnement cyclable fait partie intégrante d'une stratégie d'aménagement cyclable. Il s'agit de la seconde grande thématique du Plan vélo. Un atelier du comité du cycle à été réuni spécifiquement sur cette question avec plusieurs temps d'échanges sur l'évaluation du matériel existant ou encore sur la stratégie de déploiement des équipements.

a. Evaluation du matériel existant

Pour cet exercice, chaque groupe disposait de 2 grandes feuilles format A1 avec de nombreuses photos d'équipements de stationnements vélo (appuis, racks, abris, boxes, consignes...) Certains équipements sont implantés à La Roche-sur-Yon, d'autres sur d'autres collectivités.

Après discussion, chaque groupe devait positionner une gommette rouge ou verte, afin de définir si l'équipement était adapté ou non. Il était également possible de positionner un post-it sur chaque photo afin d'y inscrire un commentaire ou une observation en fonction des expériences d'usage de chacun.

• Résultats pour les appuis vélos et les racks

Les avis exprimés par les deux groupes sur ces types d'équipements sont assez similaires. Pour commencer, les deux groupes excluent l'usage de racks en fer soit l'ensemble des équipements qui ne permettent d'attacher que la roue avant ou arrière du vélo. Les différents modèles abîment les roues, ne permettent pas de stationner des vélos avec des gros pneus et il est également difficile d'attacher des vélos chargés car ils peuvent tomber.

Pour les appuis, certains modèles semblent poser des problèmes d'usage ou de confort. Par exemple, les appuis intégralement en bois sont trop épais et trop fragiles. D'autres types d'appuis posent des problèmes d'accroche notamment avec les antivols en U. Le modèle d'appui en U retourné posé actuellement par la Ville semble satisfaire globalement les utilisateurs, mais étant totalement en fer il peut causer des rayures sur le vélo. Les équipements les plus adaptés et les plus appréciés se situent aux alentours de la gare (voir tableau ci-dessous). Les deux groupes démontrent l'importance de prendre en compte la taille et la forme de l'équipement, il doit notamment être assez grand. La matière est aussi à prendre en compte, pour ne pas rayer le vélo par exemple. L'adaptabilité aux différents types d'antivols doit aussi être un élément de réflexion. Enfin, quelques remarques ont été énoncées concernant l'implantation des appuis. Ils ne doivent pas être à trop grande proximité d'un mur ou d'une route, mais il est également important de prendre en compte l'accessibilité des piétons.

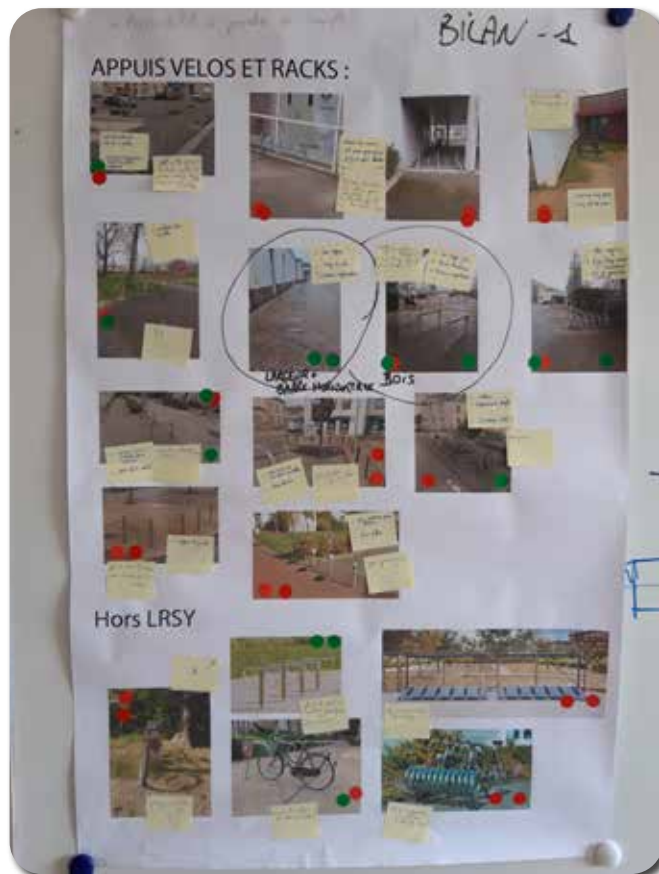
• Résultats pour les abris vélos, les box et les consignes

Pour cette typologie d'équipements, les groupes ont partagé les mêmes avis.

Concernant le modèle d'abri vélo de la ville, celui-ci semble satisfaire l'ensemble des membres du comité. Il offre une bonne protection au vent et à la pluie, il s'intègre correctement au milieu urbain et permet une entrée de la lumière. Une attention doit toutefois être portée sur le positionnement des appuis dans les abris pour éviter un stationnement trop important des motos.

Pour les autres modèles présentés, les deux groupes proscrivent l'utilisation de rack en fer à l'intérieur des abris. Il est également important de veiller à une bonne intégration paysagère des équipements couverts et de favoriser le bois par exemple dans les espaces plus naturels.

Pour les boxs vélos déployés par l'Agglomération, les participants valident leur fonctionnement mais précisent qu'il s'agit bien d'un usage particulier et que leur implantation doit être étudiée en conséquence. Pour la consigne positionnée à la gare, celle-ci semble également cohérente pour les deux groupes, toutefois son accès est aujourd'hui trop restreint et devrait être simplifié.



Résultats du travail effectué par les différents groupes

 Equipements validés par le comité du cycle

 Equipements invalidés par le comité du cycle



 Appui vélo type «U» en métal

- + Peu encombrant
- + Attache facile
- Pas assez grand pour certains vélos
- Risque de rayures



 Rack vélo en métal

- Abîme les roues
- Problèmes avec les gros pneus
- Attache au cadre difficile
- chute des vélos chargés



 Rack vélo en métal avec stockage par demi niveau

- Abîme les roues
- Problèmes avec les gros pneus
- Attache au cadre difficile
- chute des vélos chargés



 Appui vélo en bois

- Problème de taille
- Bois trop épais et fragile
- Trop près du mur



 Appui vélo type « cercle » en métal

- Vocation peu lisible



Appui vélo type «tulipe» en métal

- + Stable
- + Espacement adapté



Appui vélo type bloc percé en bois

- Pas de possibilité de l'antivol U
- Problèmes avec les gros pneus
- Attache au cadre difficile
- chute des vélos chargés



Appui vélo empilable en métal (dispositif mobile)

- + Vélo bien stable
- + Signalisation



Appui vélo type rack en métal

- Problème d'accessibilité pour les piétons



Appui vélo type «A» en métal

- + Bon appui
- Raye le vélo



- Appui type «A» en bois - métal**
 - + Suffisamment large
 - + Ne raye pas
 - + Bonne hauteur
 - + Bonne épaisseur



- Appui vélo type «U» complété de filins en bois métal**
 - + Pratique pour les antivols
 - + Signalisation d'identification d'appui



- Appui vélo sur potelet modifié en métal**
 - Vélos compliqués à poser
 - Instabilité des vélos



- Appui vélo sur potelet modifié en bois et métal**
 - Attache peu pratique
 - Instabilité des vélos
 - Pas de possibilité de l'antivol U



- Appui vélo type «tulipe» en bois et métal**
 - « A utiliser plutôt en version poteau métallique et non bois »



- Appui vélo type ressort en métal**
 - Vélos trop rapprochés (remarques similaires que les racks en fer)



Abri vélo en métal

- + Protection au vent, à la pluie
- + Intégration paysagère
- + Lumière



Abri vélo en métal et plexiglas

- Abîme les roues
- Problèmes avec les gros pneus
- Attache au cadre difficile
- chute des vélos chargés
- vétusté rapide



Abri vélo en métal et plexiglas

- + Protection au vent, à la pluie
- + Intégration paysagère



Abri vélo fermé en métal avec porte sur rail

- vélo en hauteur



Abri vélo en métal et plexiglas

- Rack en fer inadapté
- Abri utilisé pour les poubelles



Abri vélo en bois et métal

- Rack en fer inadapté
- Abri utilisé pour les poubelles



Abri vélo type fuselage en métal

Matériel inconnu



Box individuel vélo en métal avec portes coulissantes

+ Adapté pour un usage particulier



Box individuel vélo en métal avec portes basculantes

+ Adapté pour un usage particulier



Box individuel vélo en métal avec deux niveaux

- Le système semble compliqué pour les vélos chargés



Consigne collective fermée en métal

- Besoin d'un service plus souple et plus modulable



Consigne collective fermée type «demi Lune»

- Mauvaise condition d'accès

SYNTHESE

Equipements retenus pour les appuis :

En zone urbaine dense



Modèle charte espaces publics

Autre possibilité



Modèle Gare Ouest

En zone naturelle



Appuis temporaires



Equipements retenus pour les abris et box :

Abri vélos



Modèle charte espaces publics

boxs vélos



Modèle Agglomération

Consigne



Modèle Agglomération

b. Définition d'une stratégie de déploiement

Pour cet exercice, un grand tableau vierge a été distribué aux deux groupes. Il contenait en colonne les types de stationnements vélos (appuis, abris, boxs et consignes). Pour chaque ligne du tableau se trouvait typologie de pôle générateur de déplacements. (équipements scolaires, sportifs, culturels, administratifs...) Les participants avaient également la possibilité de rajouter des lignes dans le tableau avec de nouvelles catégories. Il était demandé aux groupes de positionner dans chaque case une, deux ou trois gommettes afin d'identifier si le besoin d'un équipement pour tel type de pôle était fort (3) modéré (2) ou faible (1). Les groupes avaient également la possibilité de rajouter des annotations au tableau pour préciser des éléments.

	Appuis	Abris	Boxs	Consignes
Equipements scolaires	● ● ●	● ● ●		
Equipements sportifs	● ● ●	● ● ●		
Equipements culturels	● ● ●	● ● ●		
Pôles administratifs	● ● ●			
Centres commerciaux	● ● ●	● ●		
Loisirs Plein air	● ● ●			
Zones d'activités		● ●	● ●	
Centres médicaux	●	● ● ●		
Rues commerçantes	● ●			
Point cyclotourisme			●	●
Intermodalité Parc relais			●	
Bout de ligne			●	
Quartiers d'habitats collectifs	●			

- **Pour les équipements scolaires :** les membres du comité remontent un besoin important d'appuis vélos pour les parents à l'extérieur mais demandent également la mise en place d'abris pour les enfants ou les personnes restant plus d'une demi-journée.
- **Pour les équipements sportifs :** idem, le besoin d'appuis vélos est fort, pour répondre aux usagers restant peu de temps sur site comme les parents ou les spectateurs. Pour la pratique d'une activité longue des abris vélos sont nécessaires.
- **Pour les lieux culturels :** c'est le besoin en abri vélo qui prime puisque la présence sur site est souvent longue, comme pour les théâtres ou les médiathèques.
- **Pour les pôles administratifs :** à l'inverse c'est plus le besoin en appuis vélos qui prime car les usagers restent peu de temps sur site.
- **Pour les centres commerciaux :** les équipements proposés doivent dépendre de la taille des sites et de la durée des achats effectués. Plus elle est courte, plus les équipements de type appuis vélos simples sont pertinents et inversement si les achats sont plus longs avec de la restauration par exemple, des abris sont plus adéquats.
- **Pour les loisirs de plein air :** les deux groupes s'accordent sur un usage unique d'appuis vélo.
- **Pour les zones d'activités (catégorie ajoutée par les groupes) :** il y a un besoin modéré d'abris vélos ou éventuellement de boxs pour les travailleurs à la journée. Le lieu d'implantation doit toutefois bien être étudié en avance.
- **Pour les centres médicaux (catégorie ajoutée par les groupes) :** un besoin d'appuis vélos a été identifié pour les consultations courtes et un besoin éventuel d'abris vélos pour les consultations plus longues.

Les participants présentent également un besoin d'appuis vélos de façon diffuse dans les rues commerçantes ainsi que la mise en place de box individuels au niveau des lieux touristiques (cyclotourisme) mais aussi en bout de ligne de transports en commun.

IMPORTANT : durant cet exercice, les participants ont orienté leur réflexion autour des besoins des utilisateurs des sites. Il est retenu la nécessité de prévoir une offre interne au bâtiment adaptée aux besoins (utilisateurs, employés...).

c. identification des besoins sur le territoire

Pour ce dernier exercice, une grande carte vierge de la Ville a été distribuée aux deux groupes. Les participants avaient à leur disposition des gommettes. Ils devaient identifier les besoins en offre de stationnements vélo sur les centralités des différents quartiers et également au niveau des grands équipements (piscine, gare, mairie...).

• **Résultats du besoin en stationnement vélo sur l'ensemble du territoire**

Les résultats observés dans le bilan de cet exercice sont révélateurs. En effets, sur 48 points positionnés, 24 l'ont été par les deux groupes aux mêmes endroits sur la carte. Les propositions sont hétérogènes et diffuses sur la Ville. Durant cet exercice, les membres du comité ont soulevé un besoin important de stationnement dans le Centre ville, c'est pourquoi, dans le dernier atelier de travail, il a été proposé au comité de retravailler sur le besoin en stationnement vélo mais uniquement sur le secteur (Pentagone et Gare).

• **Résultat du besoin en stationnement sur le coeur de ville**

Avec une croix rouge, les membres devaient identifier le besoin éventuel en abris vélos et avec une croix bleue le besoin en appuis vélos.

Pour les abris vélos :

La Ville a déjà positionné 3 abris vélos ouverts dans le coeur de ville fin 2021 : Médiathèque/Grand R, CYEL/ maison des associations et Espace Prévert.

Trois demandes supplémentaires ont été proposées par les membres :

- Gare SNCF Boulevard Leclerc, l'abri (sécurisé ou non) permettrait de compléter l'offre déjà existante avec la nouvelle consigne qui a été implantée récemment au niveau de la gare.

- Îlot Piobetta, place Napoléon à proximité du futur cinéma.

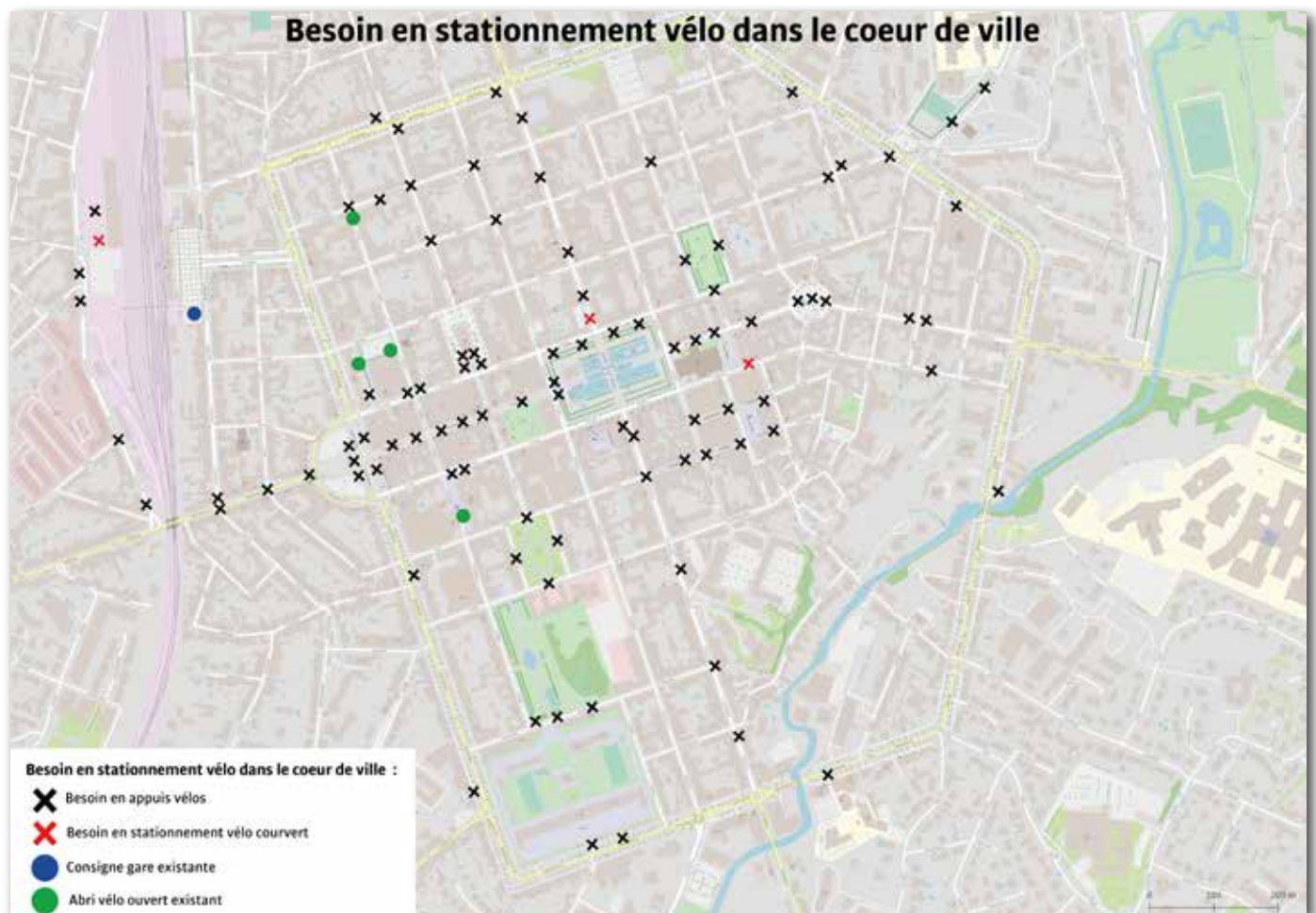
- Office de tourisme, abri sécurisé destiné aux touristes.

Pour les appuis vélos :

Les observations générales sur les propositions sont les suivantes :

- Besoin de renforcer l'offre de stationnement vélo sur la place Napoléon notamment au niveau de la rue de Gaulle et de la rue Georges Clemenceau.
- Besoin fort de stationnement vélo au niveau du quartier des Halles et des rues adjacentes.

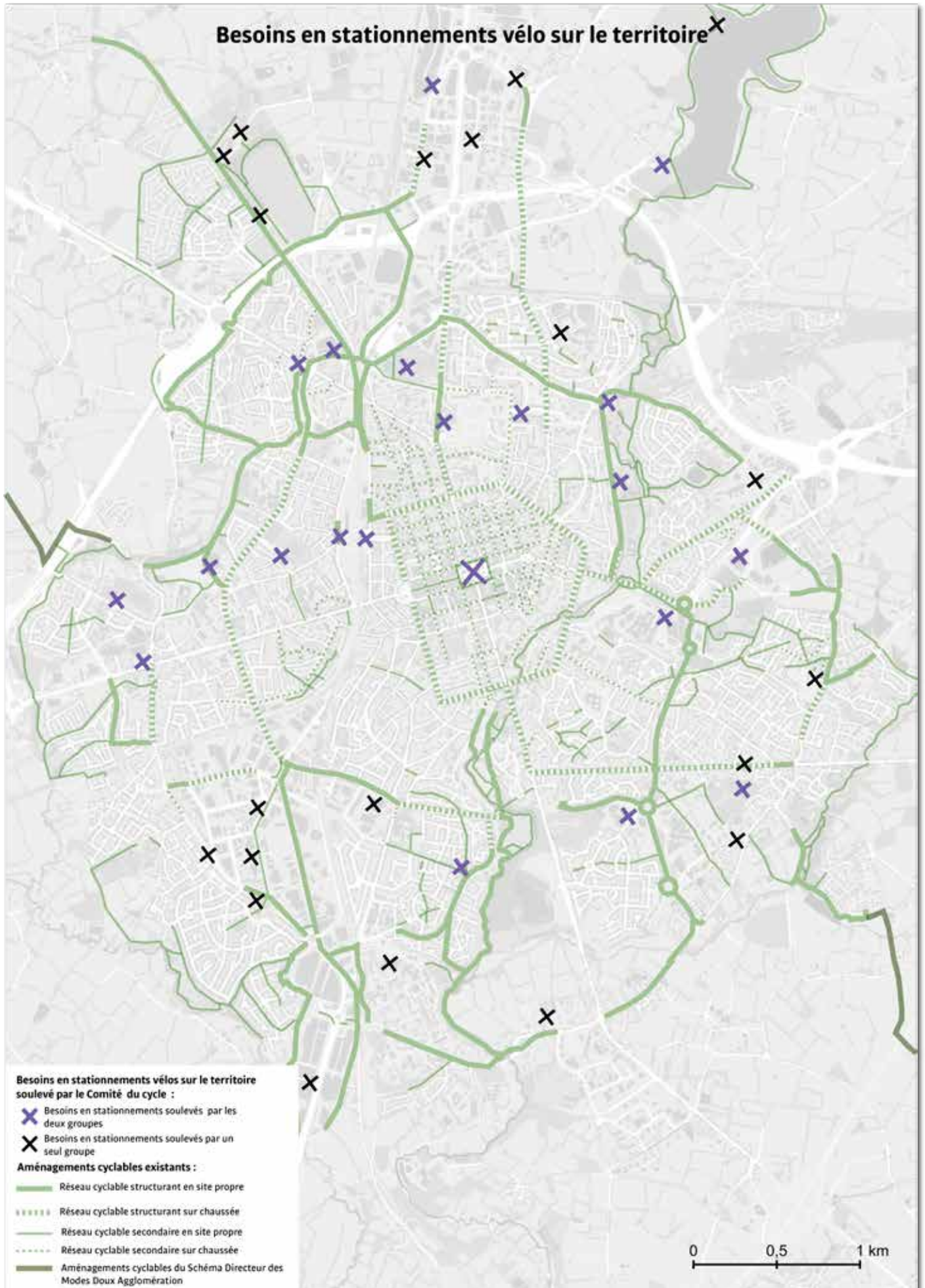
- Besoin de stationnement au niveau de la place de la Résistance, besoin de renforcer l'offre au niveau de la place du Théâtre et de la place de la Vendée.
- Besoin de renforcer de façon importante l'offre au niveau de la rue Clemenceau et dans la continuité sur la rue Raymond Poincaré pour répondre aux besoins de stationnements cycles à proximité des petits commerces et ceci de façon générale sur le Pentagone.
- Besoin d'une offre de stationnement cycle à proximité des entrées des squares (squares Bayard, Simone Veil, François Mitterrand et à proximité du Haras...)
- Nécessité de positionner des appuis vélos à proximité des établissements scolaires.
- Besoin de stationnements sur le boulevard Leclerc et à proximité de la future SMAC.
- Une réflexion pourra également être menée sur l'implantation de stationnements vélos sur les différents carrefours du pentagone notamment dans le cadre de la sécurisation des traversées piétonnes imposée par la Loi d'Orientation des Mobilités. Une règle d'implantation sera étudiée afin de faciliter leur déploiement (ex : commerce – appuis vélos à maximum 30 mètres).



Sur **48 points** positionnés au total pour les stationnements sur le territoire, 24 ont été positionnés par les 2 groupes aux mêmes endroits sur la carte.

Ils sont les suivants :

- Zone commerciale des Flâneries
- Proximités du lac Moulin Papon
- Commerces rue d'Aizenay (Tartine et Gourmandise)
- Intermarché / GIFI
- Stade Jean Yole
- Pompes Funèbres du cimetière du Point du Jour
- Quartier de la Garenne / Rue d'Iéna
- Complexe sportif Rivoli
- FC Robrethères
- Stade Saint André d'Ornay
- Eglise Saint André d'Ornay
- Complexe sportif Arago
- Stade Henri Desgrange
- Gare Est et Ouest
- Centre-ville déploiement de façon diffuse à réaliser, insister sur les espaces générateurs de déplacements (Mairie, commerces etc...)
- EPHAD Pont Rouge
- CHD Vendée
- Parc expo des Oudairies
- Stade Eugène Ferré, Clinique Saint Charles
- Centralité des Jaulnières



D/ Evaluation






Suite à la réalisation de ce diagnostic, une évaluation a été réalisée pour proposer une programmation. Les demandes du comité ont été analysées tant sur leur volet technique que financier. L'évaluation a respecté la classification des grandes thématiques abordées.

- Les discontinuités cyclables prenant en compte les discontinuités structurantes et les discontinuités secondaires.
- Les points noirs cyclables comprenant les zones accidentogènes et les problématiques d'usages.
- Le stationnement.

Au sein de ces 3 thématiques, les demandes ont été classées par niveau de priorité.

Les priorités 1 étant les priorités les plus élevées, les priorités 2 d'importance moyenne et les priorités 3 avec un intérêt plus faible. (Niveau de priorité lié au nombre de votes par groupe).

Discontinuités cyclables structurantes et secondaires :

-  Discontinuités structurantes P1
-  Discontinuités structurantes P2
-  Discontinuités structurantes P3
-  Discontinuités secondaires P1
-  Discontinuités secondaires P2

Zones cyclables





accidentogènes :

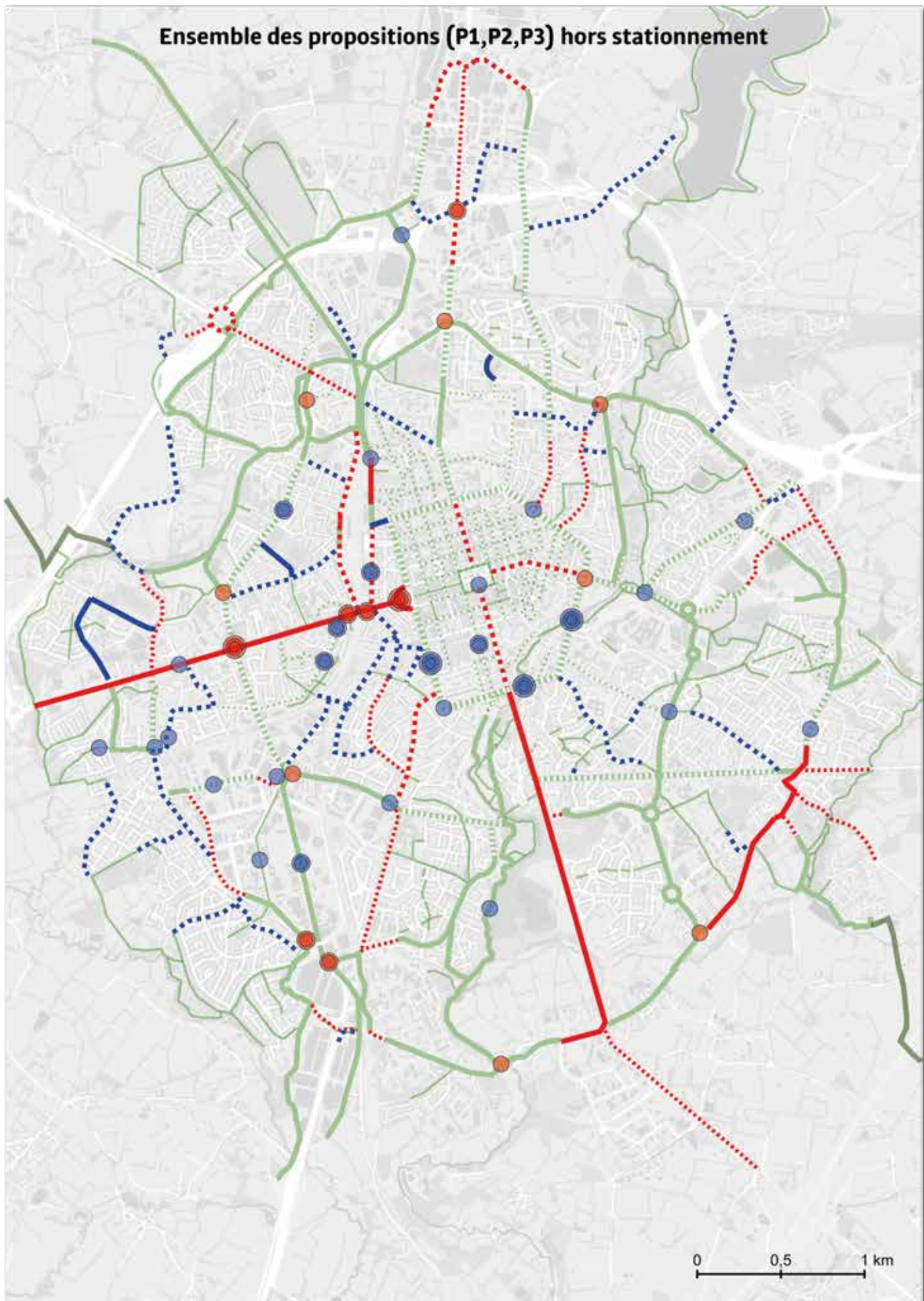
-  Priorités 1
-  Priorités 2
-  priorités 3

Problématiques d'usages :

-  Priorités 1
-  Priorités 2
-  Priorités 3

Aménagements cyclables existants :

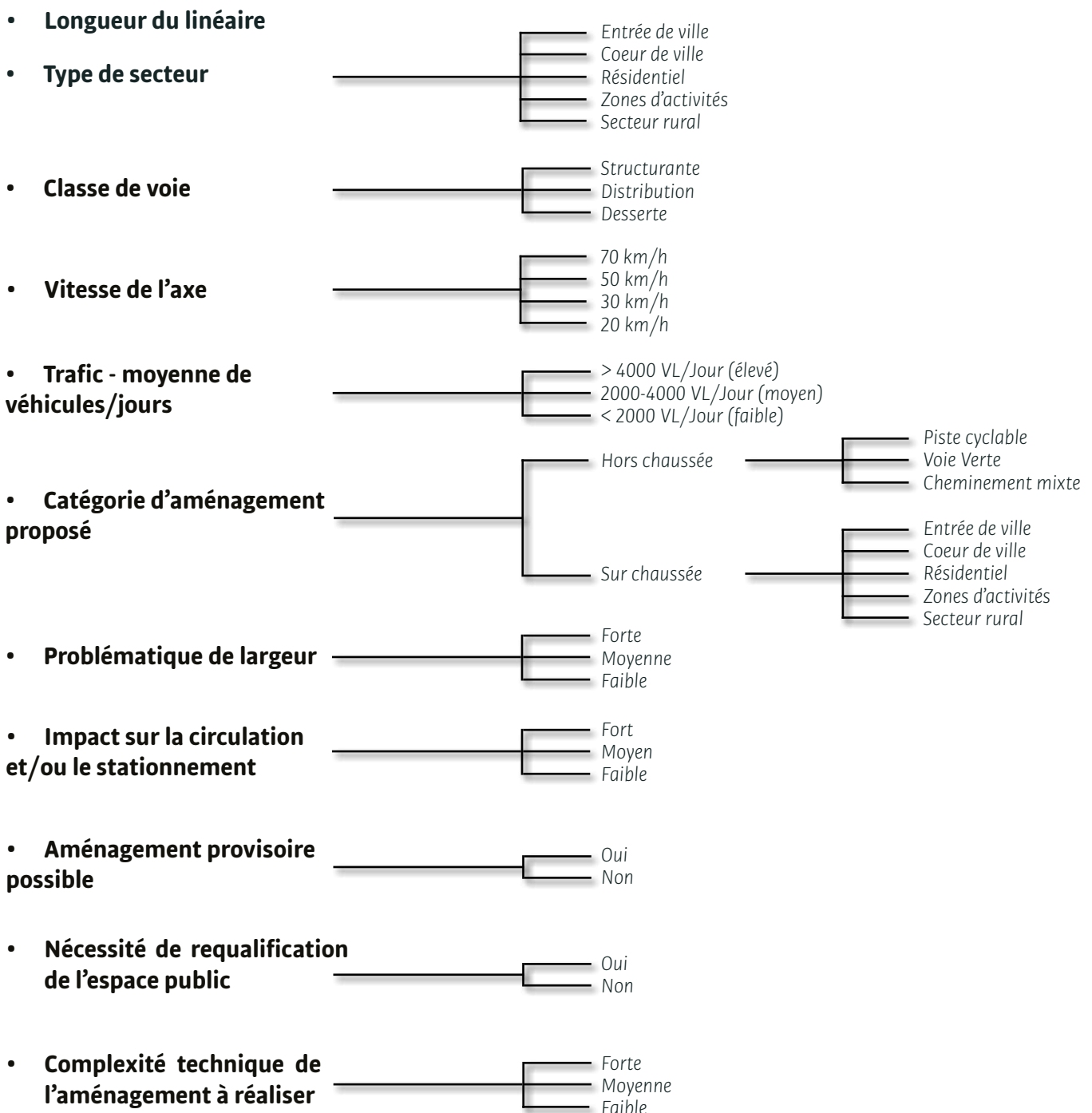
-  Réseau cyclable structurant en site propre
-  Réseau cyclable structurant sur chaussée
-  Réseau cyclable secondaire en site propre
-  Réseau cyclable secondaire sur chaussée

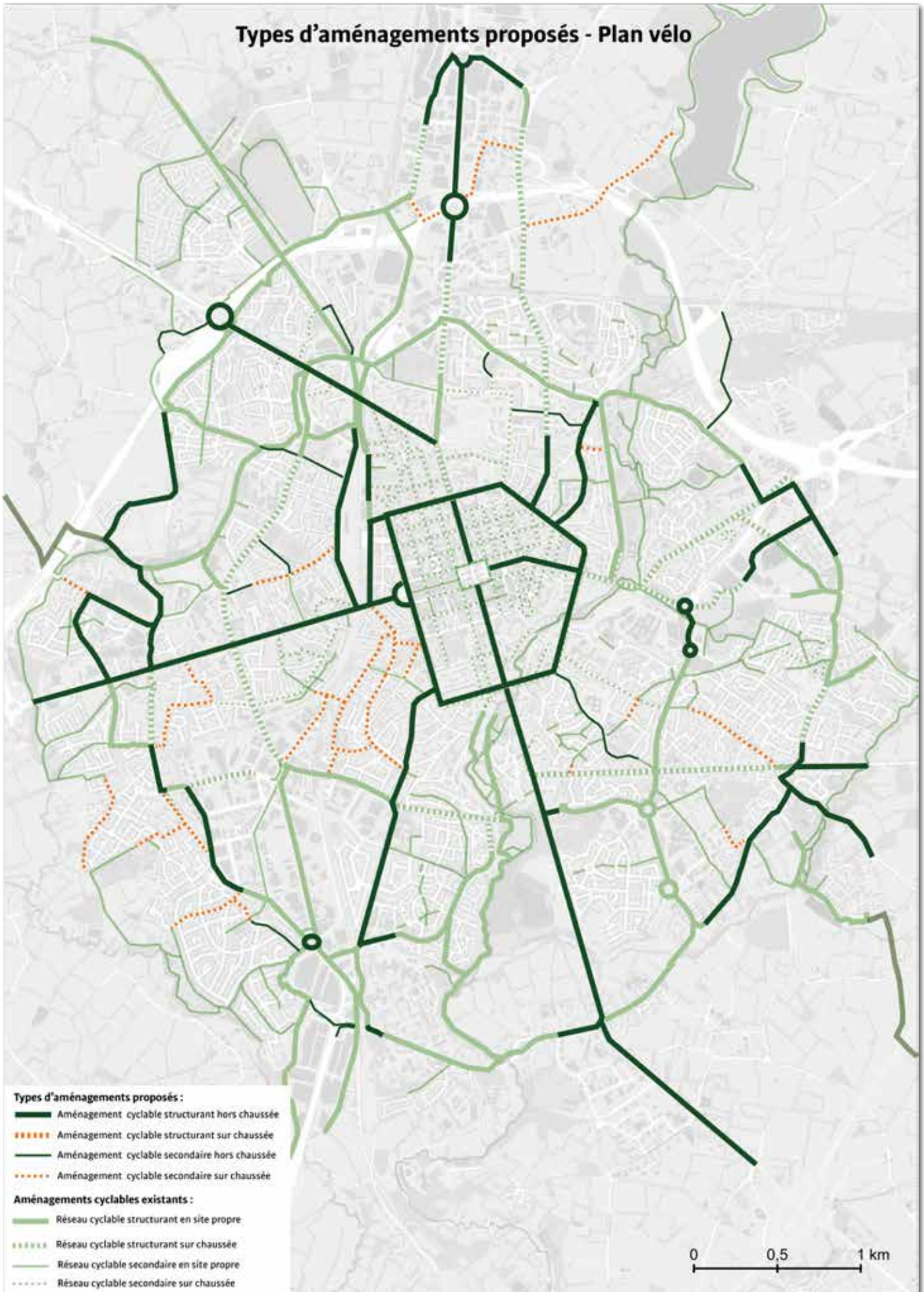


1. Résolution des discontinuités cyclables

Chaque discontinuité cyclable identifiée comme structurante ou secondaire a fait l'objet d'une analyse multicritère. L'analyse a pris en compte de nombreux paramètres de l'axe comme la vitesse ou le trafic. D'autres éléments ont également été pris en compte dans l'analyse comme la présence d'équipements scolaires ou sportifs à proximité. Ces éléments complémentaires relèvent notamment des remarques du comité lors des échanges du troisième atelier sur les principes d'aménagement des itinéraires. Cette analyse a permis de dégager la carte de principe ci-contre qui expose la projection du réseau cyclable global de la Ville de La Roche-sur-Yon, dans l'hypothèse d'un déploiement complet de l'ensemble des propositions du Plan vélo.

ANALYSE MULTICRITÈRE





Certains axes identifiés comme discontinuités secondaires feront l'objet d'aménagement sur chaussée au regard des résultats de l'analyse multicritère.

Sur 20,89 kilomètres de discontinuités structurantes 18,76 kilomètres devront être réalisés hors chaussée et 2,13 kilomètres pourront être réalisés sur chaussée. Au niveau des discontinuités secondaires sur 10,6 kilomètres, 4,03 kilomètres seront réalisés hors chaussée et 6,58 kilomètres sur chaussée.

Au total, le Plan vélo propose la résolution de **31,5 kilomètres de discontinuités** dont 22,8 kilomètres d'aménagements à réaliser hors chaussée et 8,7 kilomètres d'aménagements sur chaussée. A ce jour le réseau cyclable existant de la ville propose un linéaire de 66,8 kilomètres dont 38,6 kilomètres d'aménagements hors chaussée et 28,2 kilomètres d'aménagements sur chaussée. Une fois les propositions du Plan vélo entièrement réalisées, le réseau cyclable de la Ville atteindra les **98,3 kilomètres d'aménagements**.

Types d'aménagements	Discontinuités structurantes	Discontinuités secondaires	Ensemble Plan Velo	Existant
Hors chaussée	18,76 kms	4,03 kms	22,8 kms	38,6 kms
Sur chaussée	2,13 kms	6,58 kms	8,7 kms	28,2 kms
TOTAL	20,89 kms	10,6 kms	31,5 kms	66,8 kms

TOTAL RÉSEAU	98,3 kms
---------------------	-----------------

2. Résolution des points noirs cyclables

Pour la résolution des points noirs cyclables comprenant les zones cyclables accidentogènes et les problématiques d'usages, une analyse au cas par cas a été effectuée. Pour chaque problématique soulevée lors du diagnostic une proposition technique a été étudiée et chiffrée. Certains points présentent une complexité technique beaucoup plus importante à l'image de la sécurisation du carrefour Sully/Eylau. Ils feront également l'objet d'une présentation devant le comité du cycle et s'intégreront dans une programmation pluriannuelle de requalification des espaces publics.

3. Déploiement du stationnement

Le volet du stationnement a également fait l'objet d'une analyse détaillée afin d'identifier le besoin réel sur chaque point identifié. Pour cela l'inventaire des équipements existants à été approfondi, ceci principalement sur les différents pôles générateurs de déplacements. Parmi ces pôles, 3 grandes catégories sont identifiables : les équipements publics culturels et de loisirs (maison de quartier, médiathèque...), les équipements scolaires (écoles, collèges, Lycées...), les équipements sportifs (stades, salles...). A cela s'ajoute les EPHAD, et certaines zones identifiées spécifiquement par le comité du cycle comme certaines zones d'activités

Pour chaque point, une évaluation du besoin a été effectuée. Celle-ci vient prendre en compte :

- La présence d'équipements déjà existants
- La qualité du matériel existant au regard de l'évaluation réalisée par le comité. (Par exemple tous les racks en fer seront progressivement remplacés.)
- L'importance du pôle générateur de déplacements, notamment en nombre d'utilisateurs.

A partir de ces éléments, plusieurs types de stationnement ont pu être proposés pour chaque pôle.

- Des appuis vélos classiques
- Des abris vélos ouverts 8 places ou 6 places
- Des box individuels
- Des abris vélos de type carport de 8 à 10 places, 10 à 12 places ou 12 à 14 places. Cette proposition est un ajout aux échanges du comité du cycle car il permet de répondre aux besoins dans le respect des caractéristiques générales des abris tout en limitant les coûts et en permettant de développer une offre couverte plus importante.

Chaque point à équiper a également fait l'objet d'une priorisation. Au regard de ces éléments, les propositions de déploiement sont les suivantes :

Equipements sportifs

Appuis : **42**
 Abris vélos Ville 8 places : **8**
 Abris vélos Ville 6 places : **3**
 Box individuel : **0**
 Abris vélos bois : **10**

Groupements scolaires

Appuis : **43**
 Abris vélos Ville 8 places : **0**
 Abris vélos Ville 6 places : **13**
 Box individuel : **0**
 Abris vélos bois : **0**

Equipements publics

Appuis : **37**
 Abris vélos Ville 8 places : **4**
 Abris vélos Ville 6 places : **1**
 Box individuel : **0**
 Abris vélos bois : **1**

Coeur de ville

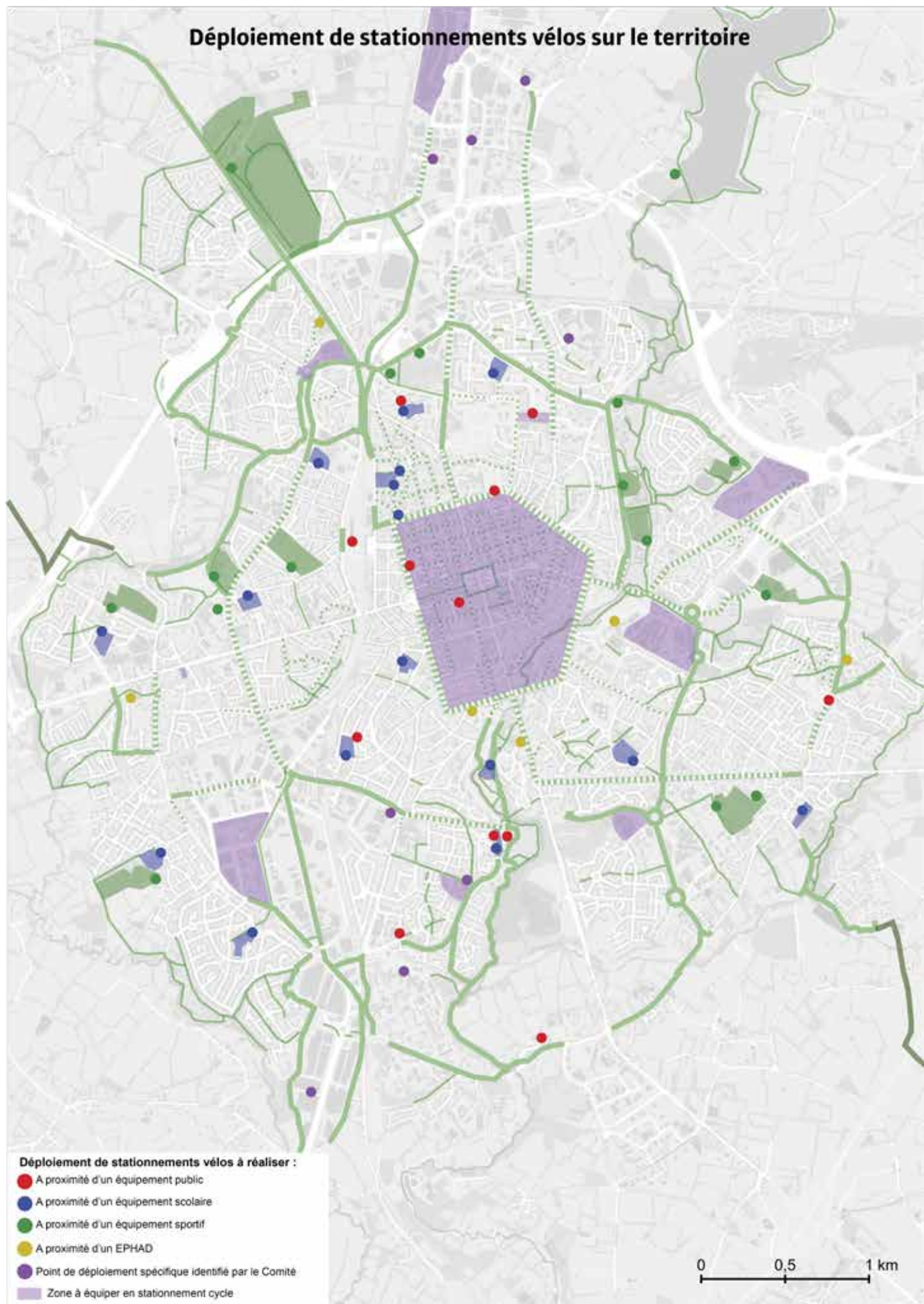
Appuis : **174**
 Abris vélos Ville 8 places : **1**
 Abris vélos Ville 6 places : **0**
 Box individuel : **2**
 Abris vélos bois : **0**

Autres zones identifiées

Appuis : **135**
 Abris vélos Ville 8 places : **0**
 Abris vélos Ville 6 places : **2**
 Box individuel : **0**
 Abris vélos bois : **1**

EPHAD

Appuis : **14**
 Abris vélos Ville 8 places : **0**
 Abris vélos Ville 6 places : **0**
 Box individuel : **0**
 Abris vélos bois : **6**



E/ Programmation

1. Préalable

La programmation qui va suivre présente une projection de déroulement du Plan vélo basée sur les données du diagnostic réalisé par le comité du cycle et l'évaluation technique de ces données. Le développement du Plan vélo s'intègre dans une stratégie globale de déplacement et d'aménagement de l'espace public à l'échelle de la Ville. Les projections d'aménagements restent à ce jour potentielles. Elles seront adaptées et réalisées en fonction de critères multiples (financiers, techniques...). Le Plan vélo Ville est un document global d'orientation.

2. La prise en compte des opérations déjà engagées

Deux requalifications d'espaces publics sont programmées. Elles permettront de résorber des discontinuités cycles structurantes et secondaires : la rue Roger Salengro et la rue d'Iéna. Ces opérations présentent une complexité et un coût important.

D'autres opérations de résolution de discontinuités sont en cours. Ces aménagements étaient programmés antérieurement au lancement de la démarche. C'est le cas de la portion centrale du boulevard Leclerc, de l'aménagement entre le rond-point des Oudairies et celui de l'Hôpital, de la rue Wagram et d'une partie de la rue Ramon et de la continuité douce du Lycée Nature.



Rond-point du CHD Vendée



Liaison douce Lycée Nature

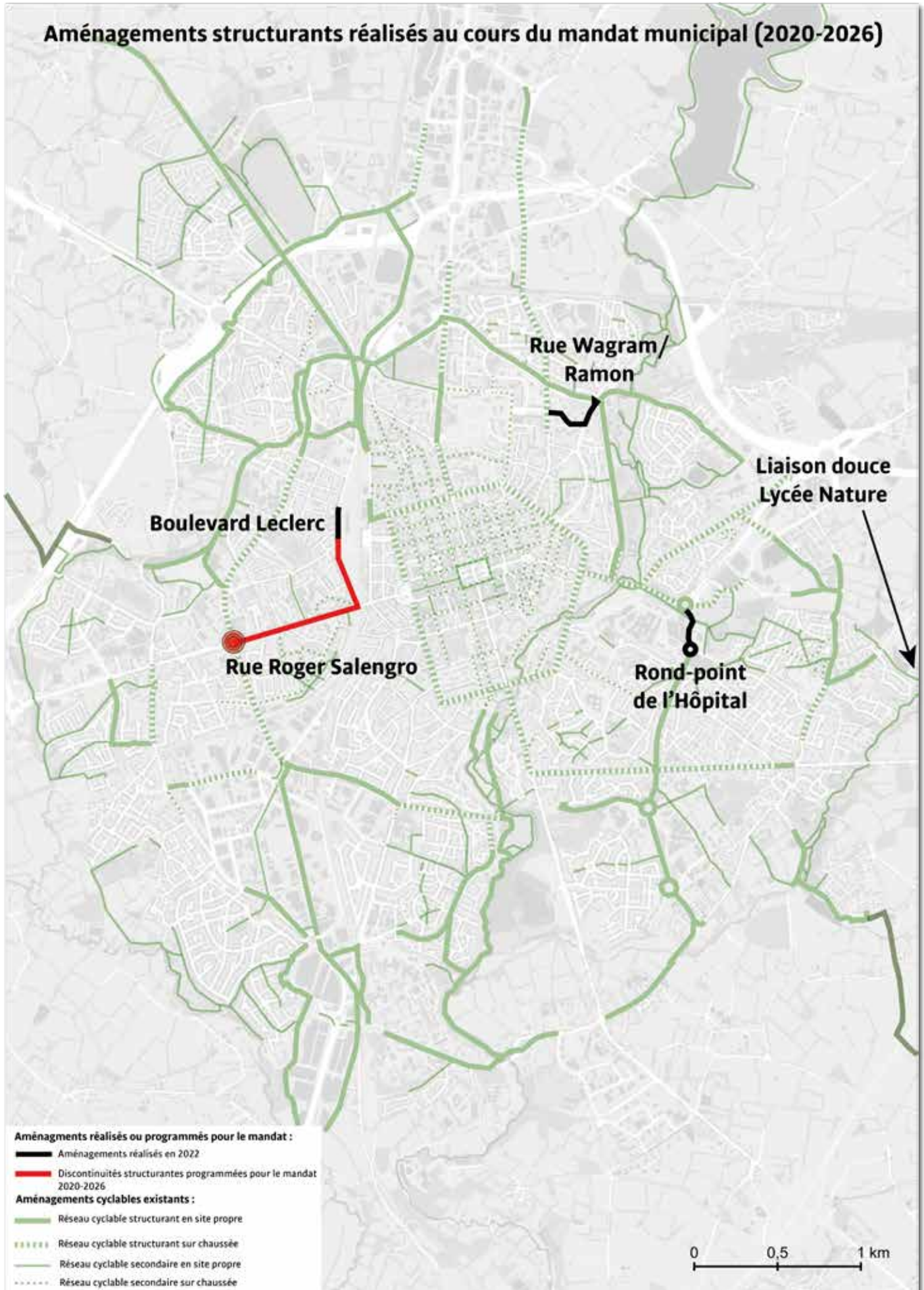


Portion centrale du Boulevard Leclerc



Rue Wagram / Ramon

Aménagements structurants réalisés au cours du mandat municipal (2020-2026)



3. Planifier les interventions : Aménagements à faible complexité

Dans l'analyse multicritères réalisée, deux catégories se distinguent tant pour les discontinuités que pour les points noirs. Certaines propositions nécessitent une requalification complète de l'espace public. Cette requalification s'explique souvent par un manque de largeur de l'axe qui nécessite une modification de la place des usages. Pour exemple, sur la rue Roger Salengro, il n'est pas possible d'aménager une piste cyclable sans modifier l'emprise du stationnement et donc de la chaussée. La nécessité de requalifier l'espace public rend l'aménagement beaucoup plus complexe à réaliser techniquement mais également plus coûteux.

Toutefois, certaines propositions ne nécessitent pas de requalification complète de l'espace public pour pouvoir mettre en place un aménagement cyclable. La résolution de ces discontinuités est ainsi simplifiée techniquement. C'est l'exemple de la rue Olof Palme ou la rue de la Maison Neuve.

En termes de programmation, il convient de distinguer ces deux catégories car celles-ci ne s'intégreront pas dans la même temporalité. Les aménagements ne nécessitant pas de requalification d'espaces publics (carte ci-contre) pourront être réalisés sans s'intégrer dans la programmation globale de rénovation du reste de l'espace public (programmation de voirie, programmation de rénovation de trottoir, etc...).

Afin de résoudre les discontinuités de cette catégorie, il convient de suivre les priorités qui émergent du diagnostic effectué par le comité du cycle. Trois phases se dégagent. Bien que celles-ci restent liées et pourront faire l'objet d'adaptation en fonction des opportunités techniques et financières qui se présenteront, il s'agira de respecter au maximum la programmation préconisée.

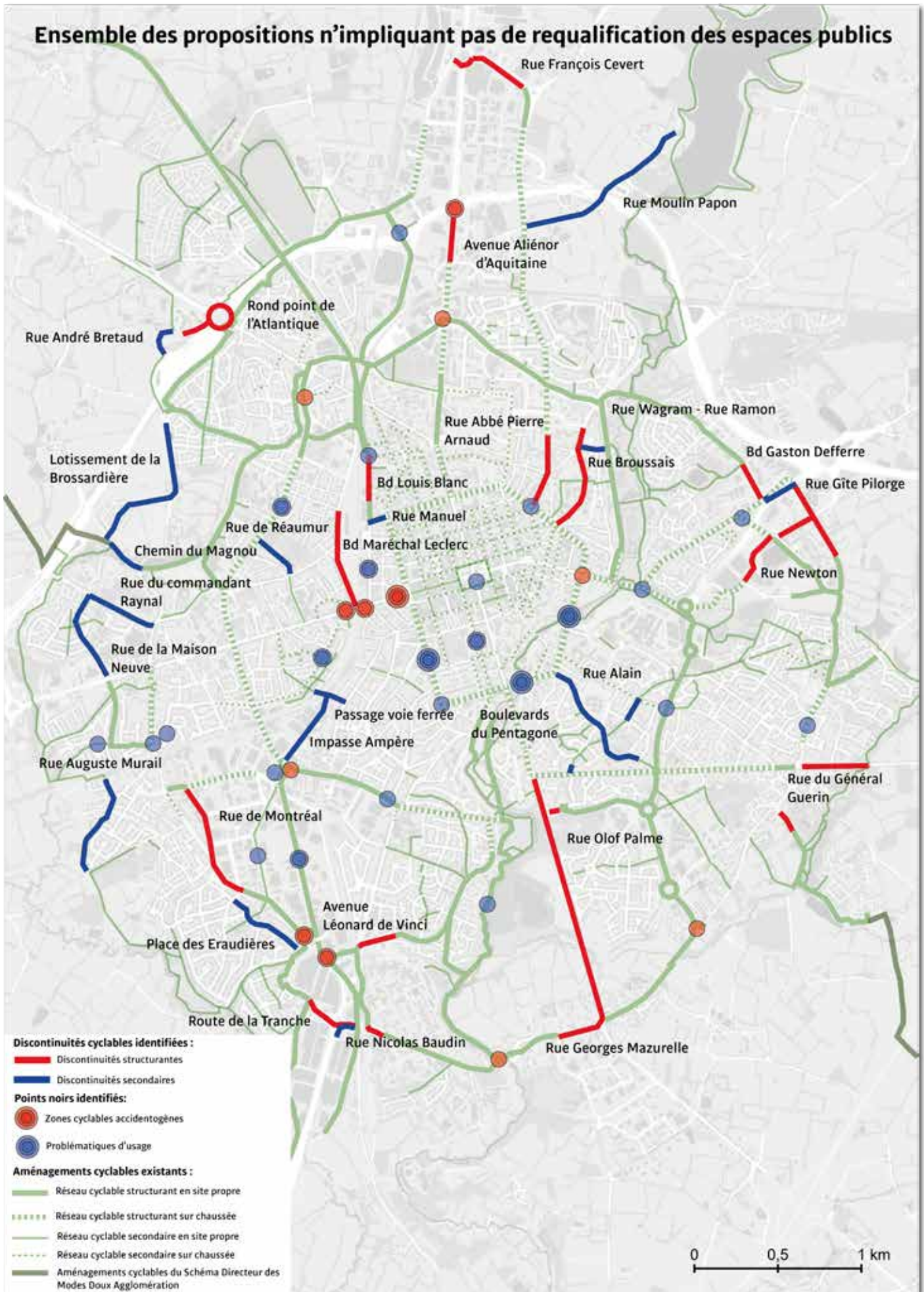


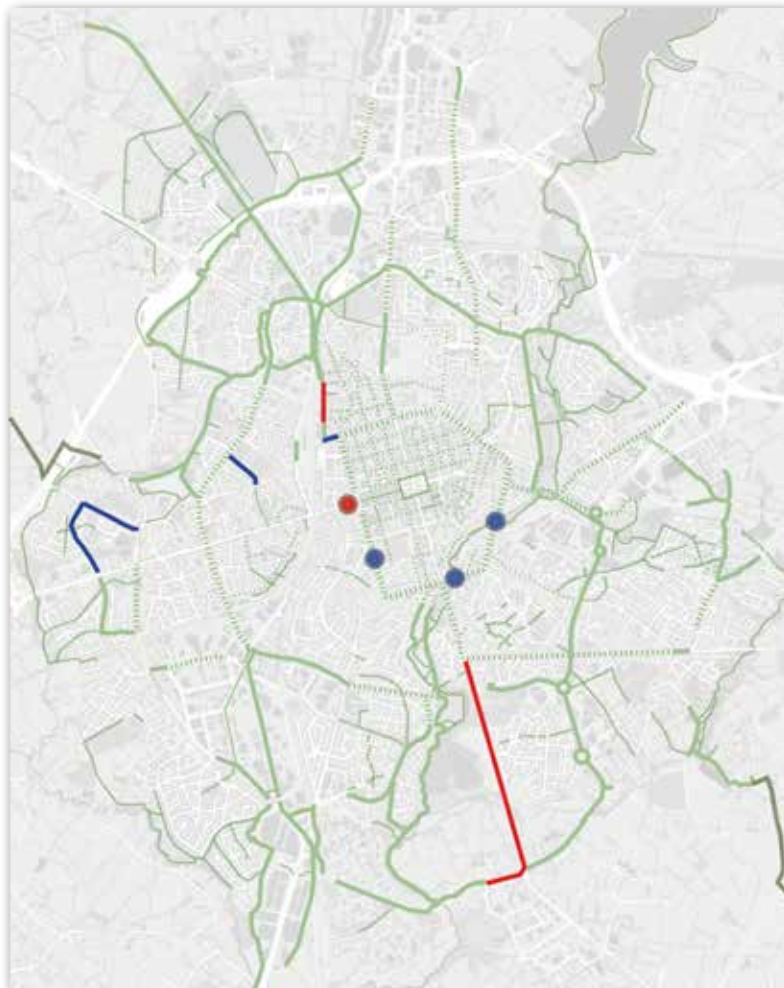
Rue de la Maison Neuve



Rue Olof Palme

Ensemble des propositions n'impliquant pas de requalification des espaces publics



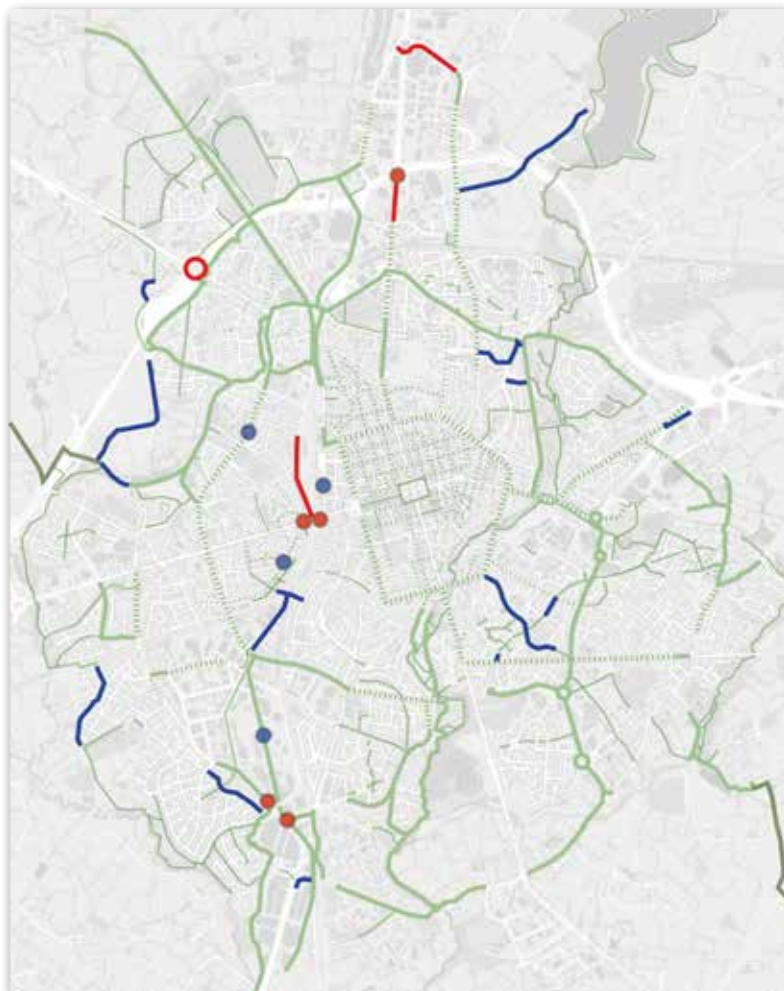


PHASE 1

Aménagements hors requalifications

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les discontinuités structurantes sur la rue Olof Palme ou le boulevard Louis Blanc.
- Les discontinuités secondaires sur la rue de la Maison Neuve ou la rue Réaumur.
- Les conflits d'usages au niveau de la place de la Vendée.
- La sécurisation de certains points sur les boulevards du Pentagone avec notamment la reprise du revêtement du boulevard Briand (en lien avec le Département de la Vendée propriétaire de la voie.)

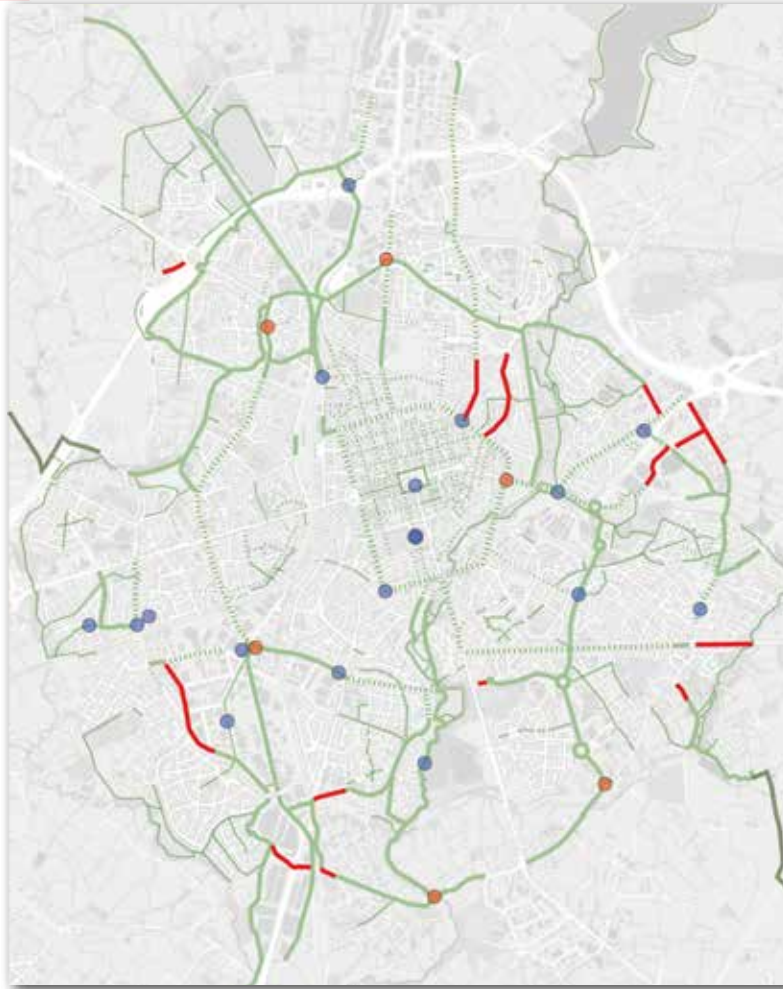


PHASE 2

Aménagements hors requalifications

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les problématiques de sécurité au niveau des carrefours de la rue Raymond Poincaré, du giratoire Duchesne de Denant ou encore de Bernard Palissy.
- Les discontinuités structurantes sur l'avenue Aliénor d'Aquitaine ou de la rue François Cevert.
- Les discontinuités secondaires sur la rue Alain ou encore sur l'impasse Ampère.



PHASE 3

Aménagements hors requalifications

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les discontinuités structurantes sur la rue Ramon ou la rue Montréal.
- Certains points accidentogènes comme le carrefour Sully/Eylau.
- La résolution de certaines problématiques d'usages sur certains axes comme la rue Guillerot.

4. Planifier les interventions : les voies à requalifier

Comme expliqué, certaines discontinuités cyclables à résoudre nécessitent une modification complète de l'axe sur lequel elles se trouvent. La nécessité de cette requalification globale de l'espace public s'explique principalement par le manque de largeur. La mise en place d'un aménagement hors chaussée nécessite de modifier l'intégralité de l'emprise de l'espace public et donc des usages existants sur l'axe.

La requalification globale de l'espace public d'un axe implique des travaux plus conséquents, plus complexes plus longs et plus onéreux.

La réalisation d'un aménagement cyclable sur un axe à requalifier ne peut pas se programmer sans s'intégrer dans une réflexion stratégique globale prenant en compte l'ensemble des autres usages.

La résolution des discontinuités cyclables sur les voies à requalifier s'inscrira dans une stratégie de déplacement à plusieurs facettes et à plus grande échelle. La nécessité de pallier des discontinuités sur ce type d'axe pourra être un argument pour lancer un programme de requalification de l'axe à l'image de la rue du Maréchal Juin ou de la route des Sables qui nécessitent une évolution de l'ensemble de leurs usages.

La programmation de ces travaux nécessite également de suivre les priorités données par le comité.



Rue d'Aubigny



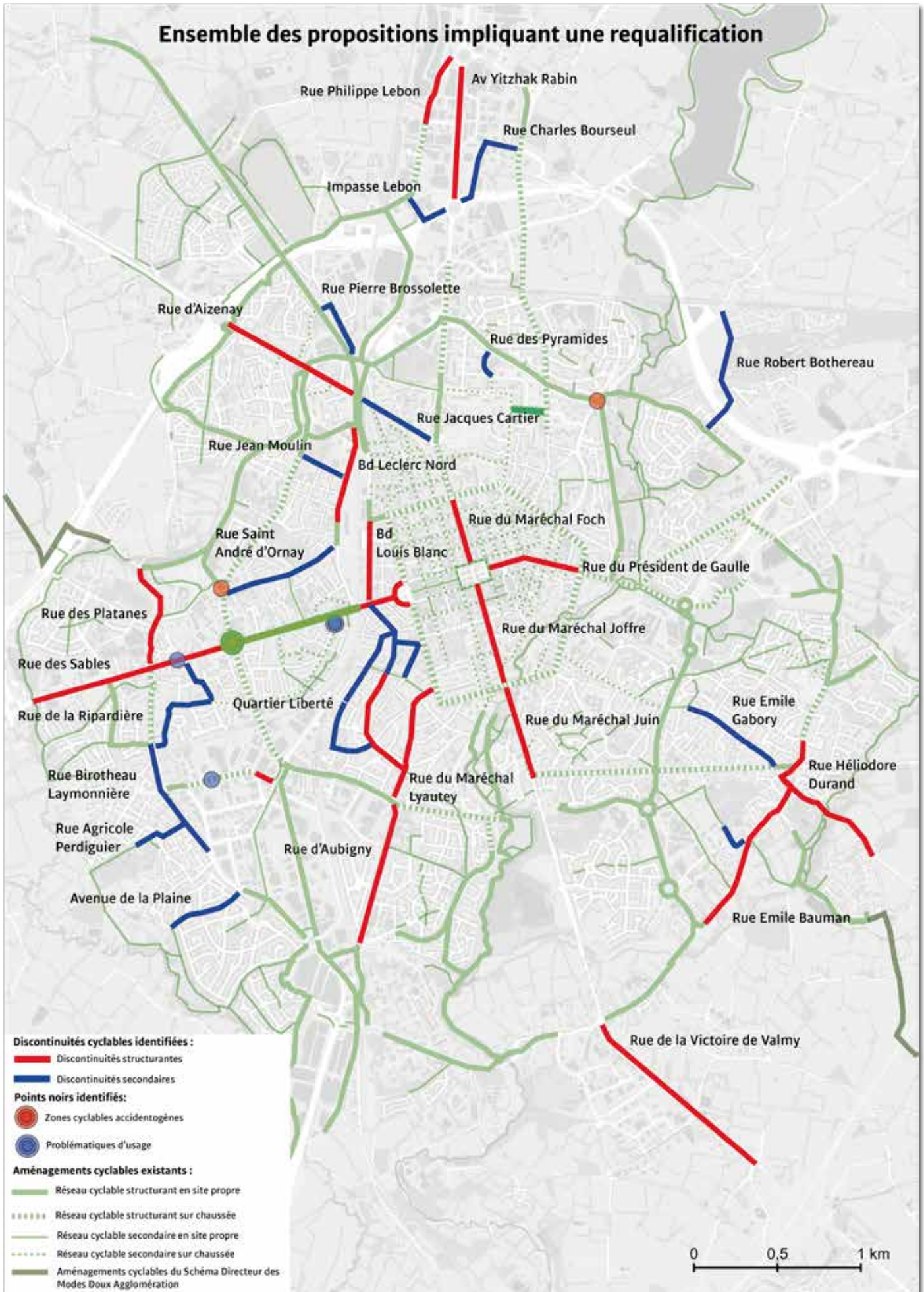
Rue du Maréchal Juin



Avenue Yitzhak Rabin



Route des Sables



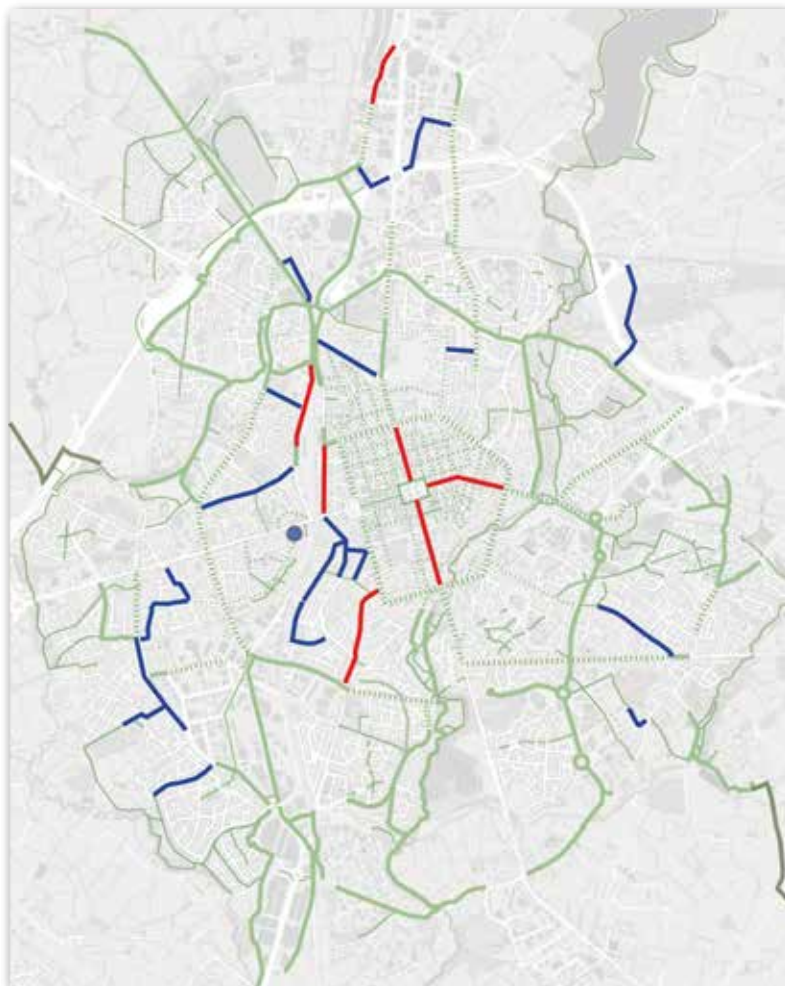


PHASE 1

Aménagements nécessitant une requalification de l'espace public

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les discontinuités structurantes comme la route des Sables ou le boulevard du Maréchal Juin.
- La discontinuité secondaire présente sur la rue des Pyramides.
- La rue Emile Bauman.

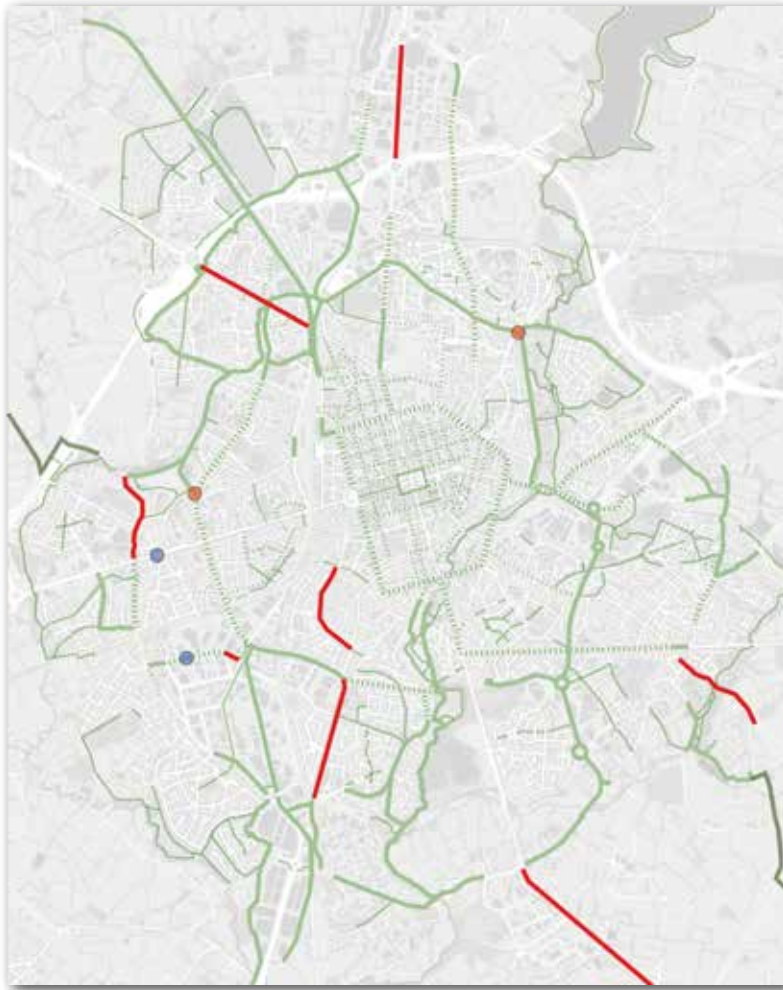


PHASE 2

Aménagements nécessitant une requalification de l'espace public

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les discontinuités structurantes des axes pénétrants à l'intérieur du Pentagone (Rue du Président de Gaulle, rue du Maréchal Joffre, rue du Maréchal Foch).
- Les discontinuités secondaires réparties sur la Ville, rue Louis Lumière, Jacques Cartier etc...



PHASE 3

Aménagements nécessitant une requalification de l'espace public

Dans cette phase, il s'agira notamment de traiter :

- Les discontinuités structurantes sur certains axes de la Ville identifiés comme la rue d'Aubigny ou l'avenue Yitzhak Rabin.
- Certains points noirs sont également identifiés dans cette phase à l'image du carrefour Arago et Léandre Merlet.

5. Développer l'offre par des aménagements expérimentaux à court terme

Lors de la phase de déconfinement en 2020, la Ville de La Roche-sur-Yon a réalisé 6 kilomètres d'aménagements cyclables provisoires composés principalement de bandes cyclables et de chaussée à voie centrale banalisée. Plusieurs discontinuités ont ainsi été résolues de façon provisoire par la mise en place d'aménagements sur chaussée.

Ces aménagements avaient pour objectifs de répondre à une demande forte en déplacements doux liée notamment à la réduction de l'utilisation des transports en commun.

Les retours sur cette démarche ont été positifs de la part des usagers. L'ensemble des aménagements a été évalué.

3, 2 kilomètres d'aménagements ont été pérennisés à l'image de la rue Georges Pompidou qui a fait l'objet d'un aménagement structurant. L'ensemble des carrefours à feux a été transformé en giratoires plus sécurisés pour les cyclistes. Les bandes cyclables ont été peintes en blanc définitif avec une reprise de leur revêtement.

Les aménagements de transition ont pour avantage de permettre une évaluation de l'aménagement réalisé et une éventuelle adaptation de celui-ci face aux problématiques d'usages rencontrées avant une réalisation définitive.

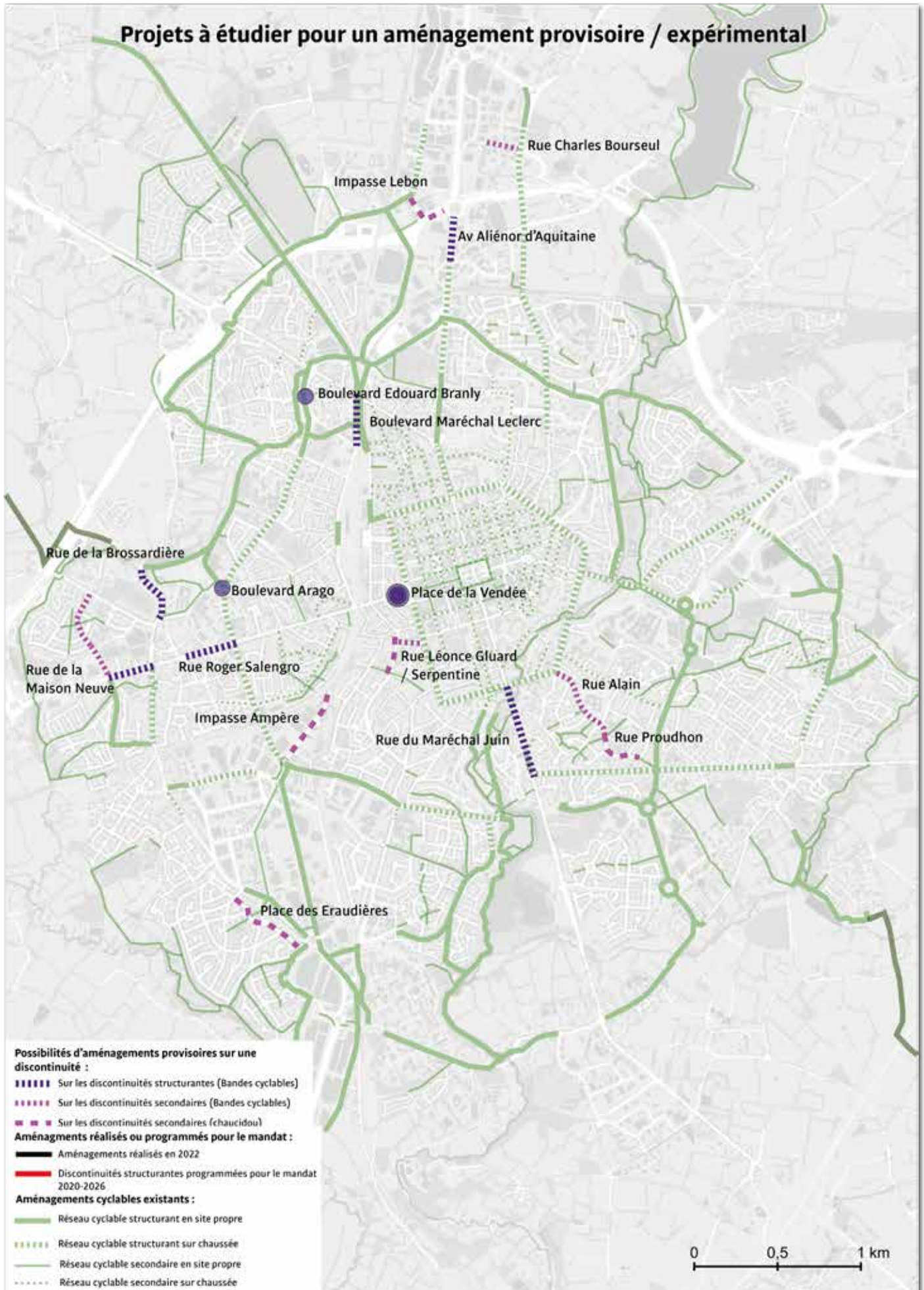
Suite notamment à la demande du comité du cycle, certains points et axes inscrits dans la programmation du Plan vélo pourront faire l'objet d'une expérimentation par le biais d'un aménagement de transition avant une pérennisation définitive à posteriori à l'image de la route des Sables ou de la rue du Maréchal Juin. Cette possibilité pourra notamment permettre d'éviter certaines erreurs d'aménagement.



Giratoire expérimental au carrefour du Président de Gaulle / Boulevard d'Italie en 2020



Giratoire pérennisé au carrefour du Président De Gaulle / Boulevard d'Italie en 2021



6. Planifier les interventions : développer l'offre de stationnement

Chaque point identifié dans le diagnostic et par la commune a fait l'objet d'une priorisation. La priorité 1 étant la plus forte, la priorité 2 est moyenne et la priorité 3 étant la plus faible.

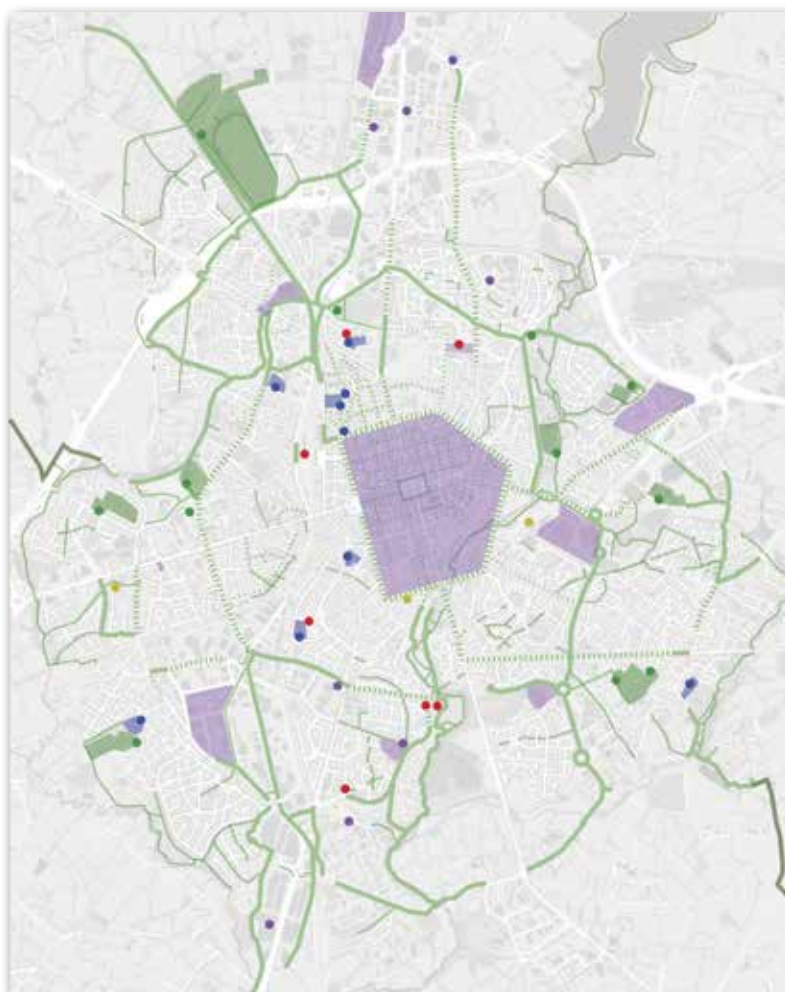
Cette classification s'est appuyée sur plusieurs critères :

- L'importance du pôle générateur de déplacements (taille, nombre d'utilisateurs etc...)
- La demande en stationnement sur le point (requête de la part d'utilisateurs pour la mise en place de stationnement.)
- La présence ou non d'équipements de stationnements et la qualité du matériel existant.

Le déploiement des propositions de stationnement suivra ainsi les priorités attribuées à chaque point. Les priorités 1 seront déployées dans un premier temps, les priorités 2 dans un second temps et les priorités 3 dans un troisième temps.

A noter, une majorité de points a été placée en priorité 1. Le déploiement de stationnements sur ces points étant nécessaire dans un temps relativement court et simple à réaliser.

Dans les zones violettes sur la carte ci-contre, le déploiement devra se faire de façon diffuse et progressive à l'image du Pentagone qui manque à ce jour de stationnements vélo sur l'ensemble de son périmètre.



PHASE 1

Développer l'offre de stationnement

Pour les équipements sportifs :

11 lieux en priorité 1, dont la salle de la Courtaisière, le stade Eugène Ferré ou le stade Saint André d'Ornay

Pour les groupements scolaires :

8 lieux en priorité 1, dont le groupe scolaire Jean-Yole ou le groupe scolaire Victor Hugo.

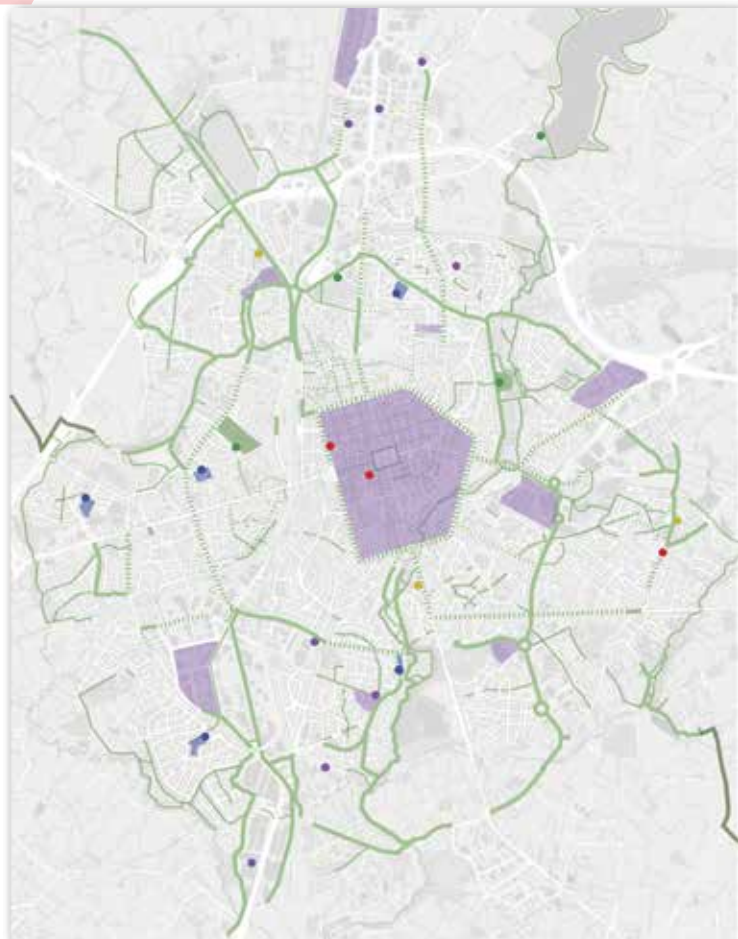
Pour les équipements publics :

6 lieux en priorité 1 dont la Maison de quartier Jean-Yole, Liberté et Vallée-Verte

Pour le coeur de ville :

Identifiés comme la zone ayant le besoin le plus important en stationnement, de nombreux points sont à équiper en priorité 1 comme la Place Napoléon ou le quartier des Halles.

De nombreux autres lieux sont en priorité 1 tels que zone commerciale des Flâneries ou la centralité des Jaulnières.



PHASE 2

Développer l'offre de stationnement

Pour les équipements sportifs :

4 lieux en priorité 2, les points sont déjà équipés mais nécessitent une modernisation du matériel.

Pour les groupements scolaires :

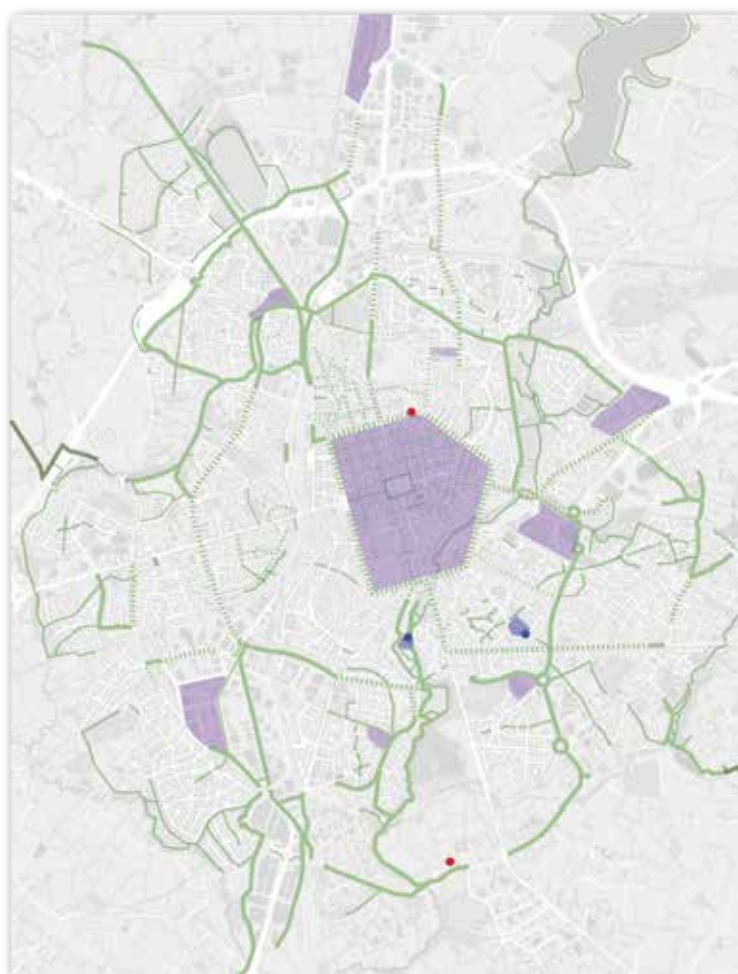
5 lieux identifiés avec pour objectif principal d'équiper les différents espaces en abris vélos.

Pour les équipements publics :

3 lieux identifiés, comme le tribunal de grande instance, ou le cimetière du Bourg-sous-La Roche.

Pour le coeur de ville :

5 lieux identifiés comme le Boulevard d'Angleterre ou au niveau du laboratoire Bioliance.



PHASE 3

Développer l'offre de stationnement

7 points sont identifiés au total.

Pour les groupements scolaires :

Le groupe Pont Boileau et l'école Moulin rouge sont identifiés. Ces lieux disposent déjà de stationnements vélos. La mise en place d'abris a été programmée sur ces points.

Pour les équipements publics :

2 points sont identifiés, la maison d'arrêt et le cimetière de la Péronnière où des appuis sont déjà existants.

D'autres points en priorité 3 sont répartis sur le territoire.

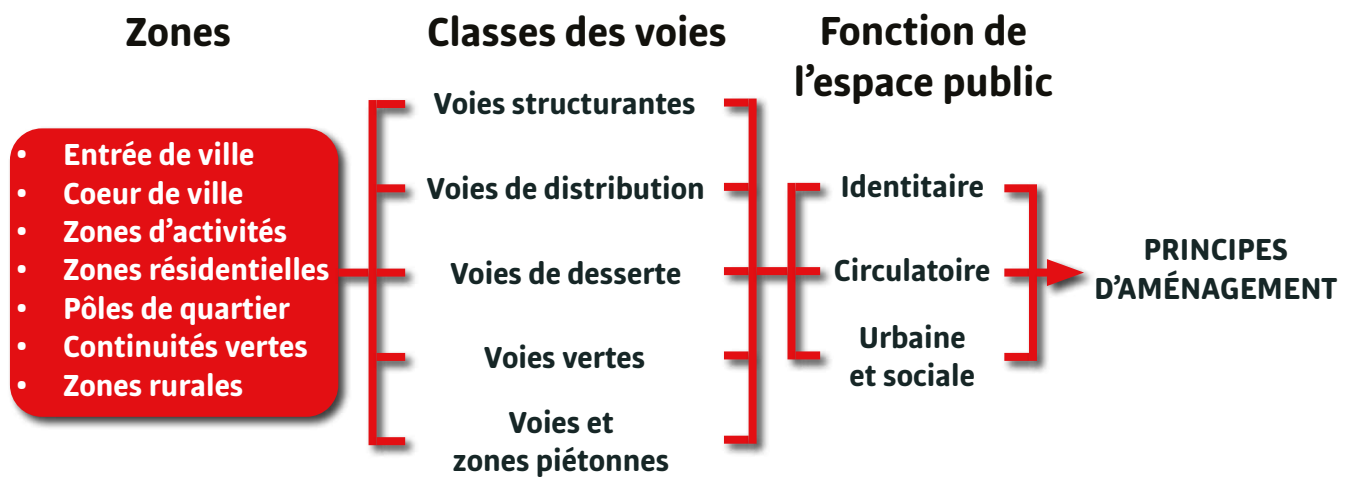
F/ Conception des aménagements cyclables

1. Charte des espaces publics

La Ville de La Roche-sur-Yon s'est dotée d'une Charte des Espaces Publics. Ce document a pour vocation de donner les règles à suivre pour l'aménagement des espaces publics. Ce document s'adresse à tous les acteurs intervenants sur le domaine public. Elle a pour objectifs de :

- Déterminer une identité au territoire
- D'assurer une cohérence entre les aménagements sans les uniformiser
- D'être un référentiel pour les intervenants
- D'être un référentiel pour les demandes d'utilisateurs

Elle fixe des principes et des règles d'aménagement en fonction des zones, classes de voies et fonctions de l'espace public.



Une fois les principes d'aménagement énoncés, des règles d'aménagements sont précisées pour chaque catégorie d'aménagement par exemple pour une voie structurante en entrée de Ville. Ces règles sont sous-divisées par thématiques, elles-mêmes regroupées dans les différentes fonctions de l'espace public.

Les règles concernant les aménagements cyclables à réaliser sont regroupées principalement dans la fonction circulatoire de chaque catégorie.

Ces éléments ont déjà été évoqués précédemment dans le point sur les « principes d'aménagement des itinéraires ». Il convient d'y apporter quelques précisions dans le tableau ci-contre.

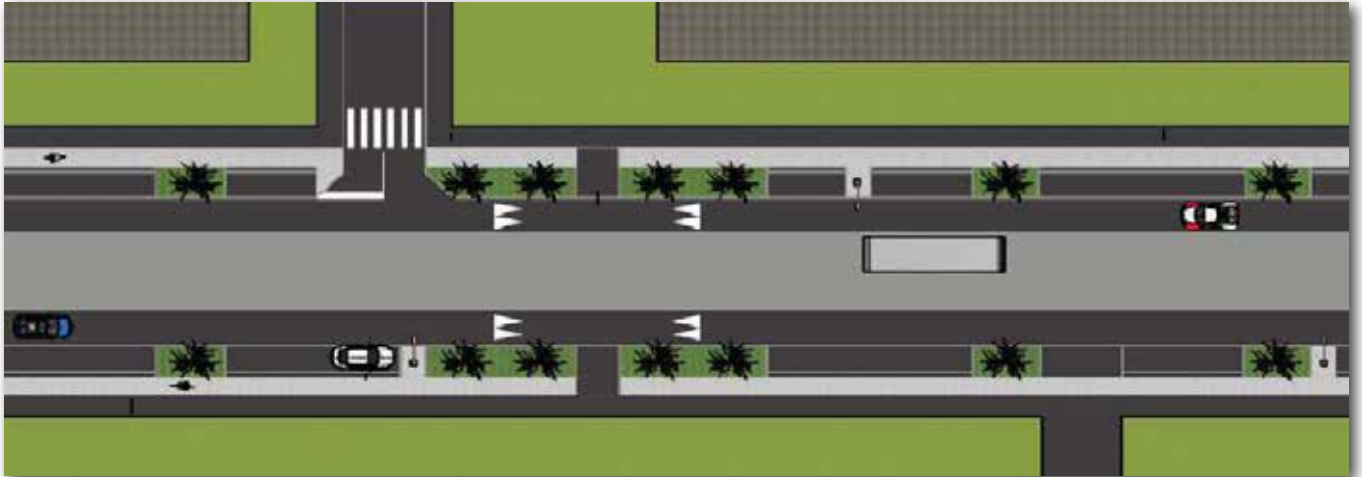
En cohérence avec les principes d'aménagements et les règles prescrites, la charte des espaces publics propose un plan masse de principe et un profil type pour chaque classe de voies correspondant aux différentes zones. Ce travail propose ainsi un aménagement de principe à suivre pour chaque type d'espace public à aménager. Il permet de visualiser le positionnement des aménagements cyclables à effectuer.



	Voies structurantes	Voies de distribution	Voies de desserte
Entrées de ville	Pistes cyclables hors chaussée : <ul style="list-style-type: none"> • Bidirectionnelle largeur 2,5 m (du côté ou le nombre de sorties riverains est moindre) • Unidirectionnelle largeur 1,5m (1,7 m si obstacle longitudinal) • Revêtement béton ocre • Pistes en retrait du stationnement (0,5 à 0,8 m) • SAS aux feux tricolores + cédez le passage cycles • Cheminement mixte de 3m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/ cycles. 		
Coeur de Ville	Pistes cyclables hors chaussée : (recommandées) <ul style="list-style-type: none"> • Unidirectionnelle largeur 1,5 m (1,7 m si obstacle longitudinal) • Revêtement béton ocre • Pistes en retrait du stationnement (0,5 à 0,8 m) • SAS aux feux tricolores + cédez le passage cycles 	Aménagement sur chaussée étude des possibilités d'aménagement hors chaussée <ul style="list-style-type: none"> • SAS aux feux tricolores + cédez le passage cycles 	Aménagement sur chaussée (ex: Double sens cyclable) <ul style="list-style-type: none"> • Marquages au sol flèches et pictogrammes • Signalisation verticale réglementaire
Secteur résidentiel	Pistes cyclables hors chaussée : (recommandées) <ul style="list-style-type: none"> • Unidirectionnelle largeur 1,5 m (1,7 m si obstacle longitudinal) • Revêtement béton ocre • Pistes en retrait du stationnement (0,5 à 0,8 m) • SAS aux feux tricolores + cédez le passage cycles 	Pistes cyclables hors chaussée : (recommandées) <ul style="list-style-type: none"> • Bidirectionnelle 2,5 m • Unidirectionnelle largeur 1,5 m (préconisations de 1,7 m si obstacle latéral) • Revêtement béton ocre • Pistes en retrait du stationnement (0,5 à 0,8 m) • Cheminement mixte de 3m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/ cycles. 	Aménagement sur chaussée (ex: Double sens cyclable) Piste cyclable en présence d'un équipement public (ex: groupe scolaire) <ul style="list-style-type: none"> • Marquages au sol flèches et pictogrammes • Signalisation verticale réglementaire
Zones d'activités	Pistes cyclables hors chaussée : (recommandées) <ul style="list-style-type: none"> • Préférer le bidirectionnelle largeur 2,5 m à l'unidirectionnelle (1,5 m) • Revêtement béton ocre • Pistes en retrait du stationnement (0,5 à 0,8 m) • SAS aux feux tricolores + cédez le passage cycles 	Pistes cyclables hors chaussée : (recommandées) <ul style="list-style-type: none"> • Cheminement mixte de 3m de large si emprise insuffisante pour séparation des flux piétons/ cycles. 	
Secteur rural	Accotements en cheminement mixtes (recommandés)		

Exemple pour les voies structurantes en entrée de ville

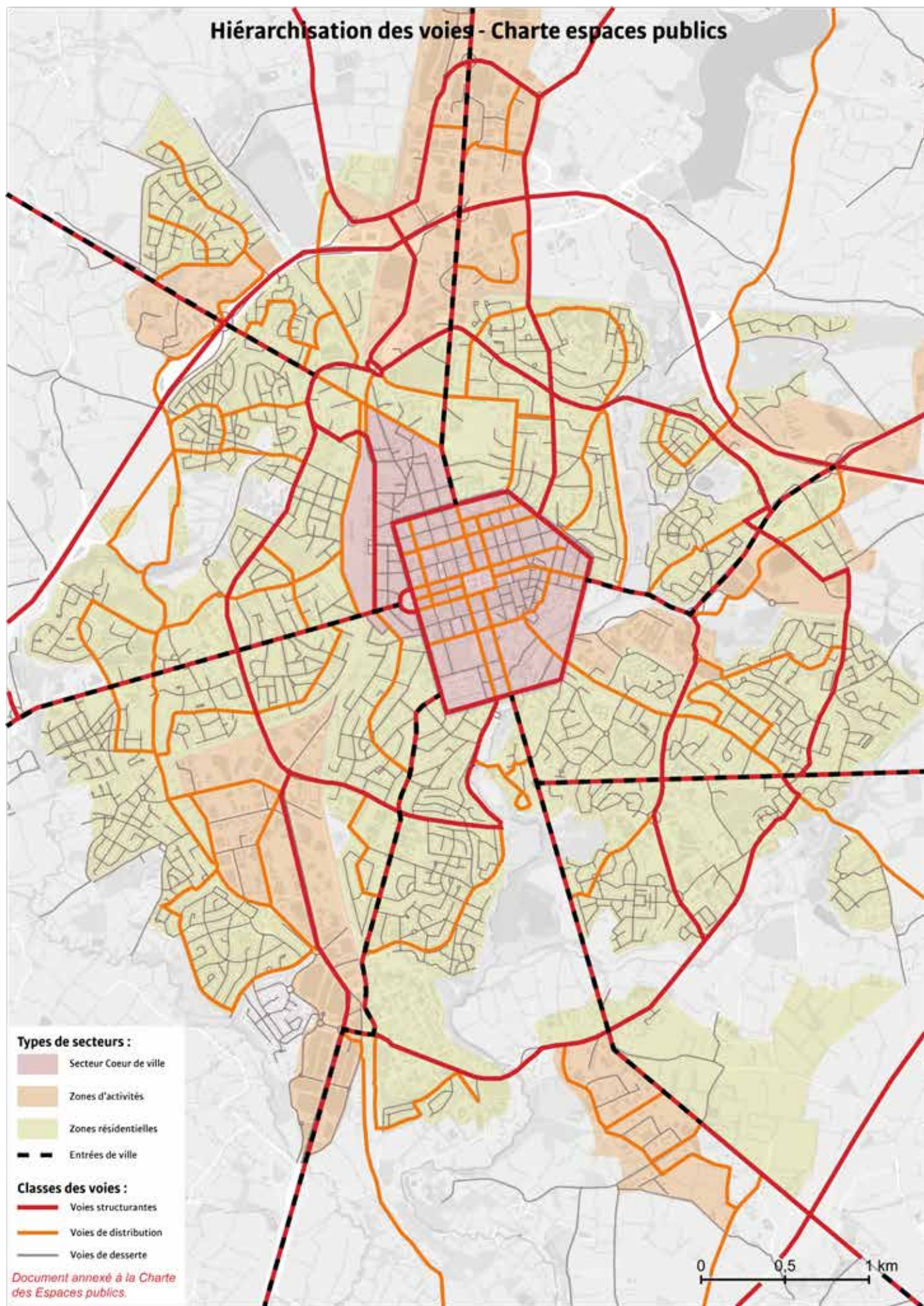
Plan masse de principe



Profil type



Exemple avec des pistes
unidirectionnelles de 1.5 m
de largeur minimum



2. Fiches prescriptives d'aménagement

En complément de son document socle, la ville s'est également dotée de fiches prescriptives d'aménagement. Elles apportent à l'ensemble des intervenants sur l'espace public les modalités techniques de réalisation et d'intervention sur le domaine public. Ces fiches développent les principes énoncés dans le document socle et permettent d'harmoniser les pratiques existantes.

Trois volets sont abordés dans chaque fiche :

- La synthèse du cadre juridique existant (lois, réglementations, normes...)
- Les explications des réglementations et des recommandations souvent sous forme de schéma
- Les préconisations techniques imposées par La Roche-sur-Yon.

Le document se compose de 13 fiches techniques réparties en 7 chapitres. Deux fiches sont spécifiquement dédiées aux aménagements cyclables :

- Continuités cyclables
- Carrefours et giratoires cycles.

Ces deux fiches récapitulent les règles à suivre pour la conception des différents aménagements cyclables en précisant la réglementation, les recommandations propres à la Ville de La Roche-sur-Yon et des précisions sur certaines situations liées aux aménagements, par exemple, le traitement des bandes cyclables au niveau des arrêts de bus.

Il est ainsi possible de retrouver dans la fiche continuités cyclables les règles d'aménagement pour :

- Les bandes cyclables
- Les pistes cyclables
- Les voies vertes
- Les doubles sens cyclables
- Les chaussées à voie centrale banalisée.

La fiche « carrefours et giratoires cycles » apporte des précisions sur le traitement des différentes intersections, les giratoires et les carrefours à feux et sans feux.

Conformément à ces fiches prescriptives mais également dans le cadre du déroulement de son Plan Vélo, la ville met en place de nombreux dispositifs afin de développer et de sécuriser la pratique cyclable sur son territoire.

- Le double sens cyclable
- Le SAS vélos
- Le cédez le passage cycliste au feu.



Les doubles sens cyclables

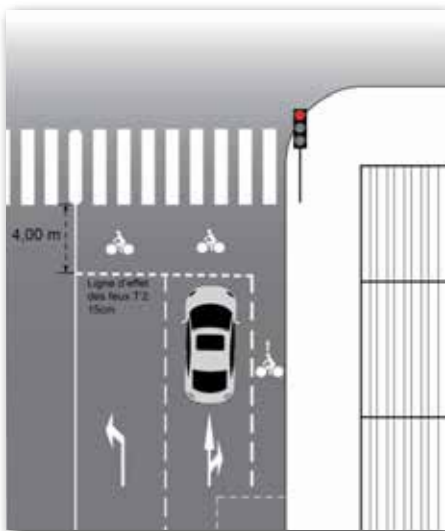
Depuis le 1er juillet 2010 « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir en place » (**Article R. 428-28-1**).



Rue Racine

Les SAS vélos

Article R415-2 et R415-15 du Code de la Route

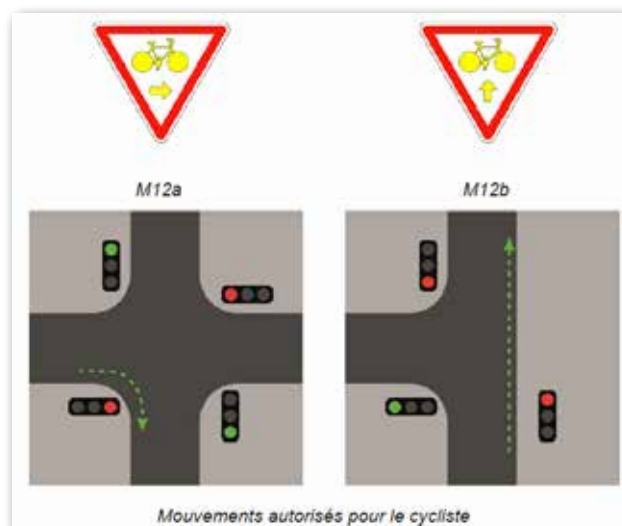


Rue Emile Gabory

Cédez le passage cycliste au feu

Article R415-15 du Code de la Route

Possibilité d'autoriser le cycliste à réaliser un cédez le passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant de s'engager dans la direction indiquée



G/ Annexe

Stationnement

Equipements sportifs
Complexe sportif des Terres Noires
Salle polyvalente Marcel Paul
Tennis Entente Yonnaise
Centre d'entraînement au tir
Stade Jules-Ladoumègue
Salle omnisport Ladoumègue
Stade Henri Desgrange
Complexe Arago
Stade Saint André d'Ornay
Stade de l'Angelmière
Salle de sport du Bourg-sous-La-Roche
Stade Eugène Ferré
Parc expo les oudairies
Football Club des Robretières
Badminton La Roche sur Yon
Salle de la Courtaisière
Complexe sportif Rivoli
Proximités du lac Moulin Papon - Base de voile

EPHAD
EHPAD André Boutelier
EHPAD Saint André (école privée)
EHPAD de la Vigne aux Roses
EHPAD A Tapon
Maison de retraite Vendée Sénior
EPHAD Pont Rouge

Groupements scolaires
Groupe scolaire des Pyramides
Groupe scolaire Jean-Yole
Groupe scolaire Victor Hugo
Groupe scolaire MontJoie
Groupe scolaire Flora Tristan (abri démontable)
Groupe scolaire de L'Angelmière
Groupe scolaire Laennec
Groupe scolaire de La Généraudière
Multi-accueil de la Vallée Verte
Groupe Pont-Boileau
Ecole Moulin Rouge
Ecole publique Marcel-Pagnol
Groupe scolaire Léonce Gluard
Montessori
Groupe scolaire Jean-Moulin

Autres zones identifiées par le comité
Zone commerciale des flâneries
Commerces rue d'Aizenay (Tartine et Gourmandise)
Intermarché / GIFI
Pompes Funèbres du cimetière du Point du Jour
Quartier de la Garenne / Rue d'Iéna
Eglise Saint André d'Ornay
Centralité des Jaulnières
CHD
Clinique Saint Charles

Equipements publics et autres
Maison de quartier Jean-Yole
Cimetière Point-du-Jour
Maison d'arrêt de LRSY
Conseil Départemental de la Vendée
Parking Leclerc Gare Ouest
Gare de LRSY
Tribunal de Grande Instance
Espace Prévert
Le Cyel, Pôle culturel
Hotel de ville secteur en travaux
Espaces La Fayette
Le grand R
Maison de quartier centre ville Pont Morineau
Maison de quartier de Saint André d'Ornay
Maison de quartier Liberté
La Roche-sur-Yon Agglomération
Maison de quartier Vallée-Verte
Crématorium / Cimetière de la Péronnière
Maison de quartier du Bourg-sous-la-Roche
La poste du Bourg-sous-la-Roche
Cimetière du Bourg-sous-la-Roche
Pôle commercial La Garenne

Cœur de ville
Entrée Sud Haras
Département en face du Haras
Entrées square Bayard
Préfecture
Entrées jardin Mitterrand
Proximité MGEN
Rue La Fayette entrée esplanade
Rue Joffre (7 points)
Laboratoire Bioliance
Cité administrative Travot
Quartier des Halles
Place Napoléon
Rue De Gaulle (av résistance)
Place de la résistance
Rue De Gaulle (ap résistance)
Rue Sadi Carnot
ICES
Collège Nicolas Haxo
Biorylis Boileau
école de la sainte famille (Boileau)
chez Olivo Boulevard des Belges
Entrées square Simone Veille
Rue Foch (4 points)
Bd d'Angleterre
Place du théâtre
Rue Clémenceau
Place de la Vendée
Rue Raymond Poincaré
Pont Morineau
Boulevard Leclerc (plusieurs points)
Ilot Piobetta
Office de tourisme

Hôtel de Ville et d'Agglomération
Place du Théâtre
BP 829 - 85021 La Roche-sur-Yon Cedex