

ASSISES DE LA MOBILITÉ

SYNTHÈSE DES

EXPÉRIMENTATIONS





SOMMAIRE

CONTEXTE - OBJECTIFS	P. 4
EXPÉRIMENTATION FERMETURE DES ABORDS DE L'ÉCOLE MONTJOIE	P. 5
Contexte	P. 6
Bilan de l'expérimentation	P. 7
EXPÉRIMENTATION SÉCURISATION DÉPASSEMENT DES CYCLES	P. 9
Contexte	P. 10
EXPÉRIMENTATION SAS VÉLOS AUX CARREFOURS À FEUX	P. 11
Contexte	P. 12
Évaluation des expérimentations	P. 12
Bilan de l'expérimentation des sas vélos	P. 15

CONTEXTE- OBJECTIFS

La Ville de La Roche-sur-Yon a lancé en février 2024 les Assises de la mobilité. Plusieurs ateliers de participation avec les habitants de la ville ont été organisés. L'objectif de ces derniers était d'interroger les participants sur les déplacements de demain.

Lors du dernier atelier, qui s'est déroulé le 18 mars 2025, les participants étaient invités à réfléchir à la mise en place d'expérimentations autour des mobilités. Par groupes de travail, les participants devaient proposer trois expérimentations à mettre en place sur la Ville.

Les expérimentations retenues sont les suivantes :

- Expérimentation d'une fermeture de rue (rue de Saint-André d'Ornay) devant l'école Montjoie aux heures d'ouverture et de fermeture de l'établissement.
- Expérimentation autour de la sécurisation des cycles vis-à-vis des automobilistes : sécurisation des sas vélos aux feux tricolores et communication sur les distances à respecter pour le dépassement des cycles (gilets haute visibilité et panneaux en entrée/sortie d'agglomération).
- Expérimentation d'un nouveau plan de circulation sur le quartier de la gare (ouest).

La mise en place des différentes expérimentations s'est faite à partir du 19 mai (semaine du défi mobilité). Une visite des différentes expérimentations avec les participants des Assises de la mobilité a eu lieu le mercredi 21 mai.

L'objet de la présente synthèse est de décrire le déroulement des différentes expérimentations, ainsi que de réaliser une évaluation des différentes actions mises en œuvre.

EXPÉRIMENTATION FERMETURE DES ABORDS DE L'ÉCOLE MONTJOIE



Contexte :

Du 19 au 28 mai, une expérimentation de fermeture des abords de l'école Montjoie a été menée aux heures d'ouverture et de fermeture de l'établissement.

L'expérimentation impliquait la fermeture d'un tronçon de la rue de Saint-André d'Ornay les lundis, mardis, jeudis et vendredis de 8 h 30 à 8 h 50, puis de 16 h 25 à 16 h 45, ainsi que les mercredis de 8 h 45 à 9 h 05, puis de 11 h 55 à 12 h 15.

La fermeture nécessitait la présence de parents d'élèves bénévoles pour la mise en place des barrières et le maintien du tronçon fermé à la circulation. Un agent de la ville, qui gère quotidiennement les traversées des enfants et des parents de la rue de Saint-André d'Ornay, a également été mobilisé pour maintenir un des points de fermeture.

Un parking provisoire de dépose-minute a été mis en place à proximité pour les parents ne pouvant pas utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture.

Aux horaires de fermeture des abords de l'école, des déviations étaient organisées sur les rues avoisinantes.

Le plan de circulation des abords de l'école Montjoie était le suivant :



Une communication a été réalisée via le site internet de l'école ainsi que par la distribution de flyers aux parents et aux habitants.

Bilan de l'expérimentation :

L'expérimentation a eu lieu sur une semaine et demie. Une visite avec les participants des Assises de la mobilité s'est tenue le mercredi 21 mai, afin d'observer les expérimentations mises en place.

Cette expérimentation met en avant la nécessité d'avoir des bénévoles, sans leur présence, le maintien de la fermeture des tronçons ne peut avoir lieu. Les créneaux de fermeture de la rue de Saint-André étant courts, l'expérimentation a été menée à bien, sans d'importantes conséquences sur la circulation ni conflits entre usagers.

Une enquête auprès des parents a été réalisée par M. Roux (parent d'élèves et participant aux Assises de la mobilité).

La première partie de l'enquête a été réalisée une semaine avant l'expérimentation afin de connaître les pratiques de déplacement des parents de l'école.

Cette dernière montre que la majorité des déplacements se font en voiture (56,5 %), puis à pied (36,2 %) et minoritairement en vélos, trottinettes, skates et rollers (6 %).

La deuxième partie de l'enquête a eu lieu pendant et après l'expérimentation. Au cours de cette dernière, les déplacements en voiture ont diminué et représentent 51,2% (baisse de 5,3 points), soit au total 25 déplacements sur les personnes ayant répondu à l'enquête.

De plus, l'utilisation des modes actifs a augmenté, passant à 39 % pour la marche et 10 % pour les vélos, trottinettes, skates et rollers.

La fermeture des abords de l'école a donc permis un report modal des élèves et des parents de l'école Montjoie, qui se sont rabattus davantage vers les modes actifs.

L'enquête montre également que les changements de pratiques de déplacement se sont davantage opérés pour les classes de CE2 et CM2, pouvant être plus autonomes dans leurs déplacements à pied jusqu'à l'école, contrairement aux classes de CP.

Les retours des expérimentations sont relativement positifs de la part des parents qui circulent à pied ou à vélo : ils apprécient le sentiment de sécurité et le calme induit par l'absence de circulation.

La plupart des parents qui continuent à se déplacer en voiture sont contraints en raison de la multiplication des points d'arrêt sur leur trajet quotidien.

Afin d'encourager la pratique du vélo, les parents pensent qu'il est nécessaire de déployer des stationnements vélos (couverts), de réaliser des aménagements cyclables sur les voiries avoisinantes et d'élargir les trottoirs.

En outre, il aurait été nécessaire de communiquer davantage sur le dispositif et peut-être de revoir l'emplacement des points de fermeture, les poches de stationnement minute et la signalétique à destination des véhicules.

La mise en place de ce type de dispositif nécessite donc des moyens humains et de communication conséquents afin de garantir une mise en place plus fluide de la fermeture des abords de l'école et des changements dans les habitudes de déplacement.

Enfin, les parents se disent favorables à la mise en place de vélobus, pédibus ou encore de dispositifs de covoiturage.



EXPÉRIMENTATION SÉCURISATION DÉPASSEMENT DES CYCLES



Contexte :

L'expérimentation suivante avait pour objectif de sécuriser les cycles et de communiquer auprès des automobilistes sur les distances à respecter lors des dépassements des cyclistes (1 m en ville et 1,50 m hors agglomération).

Des gilets haute visibilité indiquant les distances à respecter pour le dépassement des cycles par les automobilistes ont été distribués aux participants des Assises de la mobilité.

Suite à un sondage sur le port des gilets, quelques participants expliquent qu'ils se sentent davantage en sécurité lorsqu'ils portent un gilet rétroréfléchissant (la plupart ont déjà pour habitude d'en porter un). Les cyclistes gagnent en visibilité, permettant aux conducteurs d'anticiper leur trajectoire et le dépassement du cycle.



Concernant les inscriptions au dos du gilet, le « gardons nos distances » est bien visible, mais le reste du texte est difficilement lisible.

Enfin, des panneaux communiquant sur les mêmes dispositions à respecter ont été mis en place en entrée et sortie d'agglomération, sur la rue Olof Palme.

EXPÉRIMENTATION SAS VÉLOS AUX CARREFOURS À FEUX



Contexte :

Les participants des Assises de la mobilité ont fait part d'une problématique récurrente de non-respect des sas vélos par les automobilistes. Ces derniers empiètent régulièrement sur les sas vélos délimités par un marquage au sol.

Afin de renforcer la visibilité et la sécurité des cycles aux carrefours à feux, deux types de dispositifs ont été proposés :

- La mise en place de panneaux de communication destinés aux automobilistes afin de les informer sur le dispositif au niveau des feux de circulation ;
- Le renforcement du marquage au sol par la réalisation de sas vélos en résine beige.

L'objectif était de réaliser des tests sur trois carrefours à feux, situés à proximité d'aménagements cyclables.

L'expérimentation a nécessité la réalisation de cinq panneaux de communication et de deux sas vélos en résine beige.

Les carrefours à feux qui ont été ciblés pour accueillir les expérimentations sont les suivants :

- Carrefour entre la rue Raymond-Poincaré / Louis- Blanc / de Lorraine : mise en place des panneaux de communication aux feux ;
- Carrefour entre le boulevard Jean- Yole et la rue Gutenberg : réalisation d'un sas en résine beige ;
- Carrefour entre la rue du Général-Guérin / allée J-P-Sartre / rue Louis-Aragon : mise en place d'un panneau de communication et d'un sas vélos en résine.

Évaluation des expérimentations :

Lors de la visite des expérimentations avec les participants des Assises de la mobilité, plusieurs remarques ont été formulées concernant les dispositifs mis en place.

Panneaux de communication :

Concernant les panneaux de communication, ils présentent plusieurs limites. En effet, leur taille a été jugée trop petite pour être visible par les automobilistes et les panneaux n'ont pas été positionnés suffisamment en amont du feu pour être vus et respectés.

Un comptage et une analyse réalisés à partir d'une caméra ont été mis en place au carrefour de la rue Raymond-Poincaré, avant le positionnement des panneaux, puis après leur installation. L'objectif était de constater si un changement de comportement de la part des automobilistes pouvait être observé.

A l'aide des comptages réalisés sur une période donnée, au mois de mai, on comptabilise 5600 véhicules motorisés, 350 cycles et 70 trottinettes en moyenne par jour, qui passent par le feu du carrefour de la rue Poïncaré et par le sas vélos qui fait l'objet d'un comptage.

Le nombre de véhicules motorisés qui ne respectent pas le sas vélos lorsqu'ils sont en attente au feu a pu être déterminé par la caméra de comptage.

Avant la mise en place des panneaux, on comptabilisait en moyenne par jour, 230 véhicules ne respectant pas le sas vélos.

Après la pose des panneaux, le nombre de véhicules motorisés ne respectant pas le sas vélos est passé à 220 en moyenne par jour.

Exemple de respect du sas vélos



Exemple de non-respect du sas vélos



La diminution n'étant pas significative, il est impossible d'établir un lien de cause à effet suite à la mise en place des panneaux de communication.

Sur la période de comptage, les véhicules qui s'arrêtent au feu et qui respectent le sas vélos sont au nombre de 770 en moyenne par jour, contre 330 véhicules qui ne le respectent pas.

Le pourcentage de véhicules ne respectant pas les sas vélos lorsque le feu est au rouge est de 30% par jour en moyenne.

Sas vélos en résine :

Les sas vélos réalisés en résine beige ont, quant à eux, présenté plus d'enthousiasme de la part des participants des Assises. En effet, ils permettent une meilleure visibilité du sas vélos et dissuadent visuellement les automobilistes de s'y positionner lorsque le feu est au rouge.

Une campagne de comptage a également été réalisée sur ce carrefour, avant et après la réalisation du sas en résine. L'objectif était d'analyser si les automobilistes respectaient davantage le sas vélo depuis que sa visibilité avait été renforcée.

Grâce aux comptages réalisés sur une période donnée (plusieurs jours au mois de mai), on comptabilise 2800 véhicules motorisés, 90 cycles et 25 trottinettes en moyenne par jour, qui passent par le feu du carrefour du boulevard Guérin et par le sas vélos qui fait l'objet d'une expérimentation.

Le nombre de véhicules motorisés qui ne respectent pas le sas vélos lorsqu'ils sont en attente du passage du feu au vert a pu être déterminé par la caméra de comptage.

Avant la mise en place de la résine, on comptabilisait en moyenne par jour 240 véhicules ne respectant pas le sas vélos.

Après la réalisation du sas en résine, le nombre de véhicules motorisés ne respectant pas le sas vélos est passé à 195 en moyenne par jour.

Ainsi, nous pouvons constater une légère diminution des véhicules motorisés qui empiètent sur le sas vélos lorsqu'ils sont à l'arrêt au feu.

Exemple de respect du sas vélos



Exemple de non-respect du sas vélos



Nous pouvons établir l'hypothèse selon laquelle une des conséquences de cette légère baisse peut être liée à la réalisation du sas en résine, qui lui offre davantage de visibilité.



Sur ce carrefour, la proportion de véhicules ne respectant pas les sas vélos est plus importante que sur la rue Poincaré. En effet, 436 véhicules respectent le sas vélos lorsqu'ils s'arrêtent au feu rouge, tandis que 264 véhicules ne le respectent pas en moyenne/jour.

Bilan de l'expérimentation des sas vélos :

D'un point de vue quantitatif, la mise en place des différentes expérimentations ne montre pas un changement significatif dans le comportement des automobilistes et ne permet pas d'assurer le respect des sas vélos par ces derniers.

Cependant, la réalisation du sas vélos en résine assure un certain confort pour les cycles, qui gagnent en visibilité et en sentiment de sécurité.

Le sas vélos de la rue Poincaré, situé en centre-ville, est davantage respecté que celui de la rue du Général-Guérin, qui est plus excentré. La rue Poincaré est fréquentée par plus de véhicules motorisés, mais également par un nombre conséquent de cycles et trottinettes.

Les conséquences sur les comportements des automobilistes suite à la mise en place de ces dispositifs d'expérimentation méritent également d'être observées sur le long terme.

Les participants des Assises de la mobilité souhaitent la généralisation des sas vélos en résine beige.



Hôtel de ville et d'agglomération
Place du Théâtre - BP 829
85021 La Roche-sur-Yon Cedex
02 51 47 47 47

lrsy.fr

