

# Un système vélo pour La Roche-sur-Yon



## MUNICIPALES 2020

### Grâce au vélo, une agglomération attractive et apaisée

Centre Vélo – RVC, association affiliée à la FUB\*, la FFC et l'UFOLEP, milite depuis plus de 10 ans pour faire la promotion du vélo urbain dans l'Agglomération Yonnaise ; elle a toujours su prendre ses responsabilités en tant qu'actrice de la mobilité, et ainsi faciliter la création en 2018 de la Maison du Vélo.

Elle propose aujourd'hui, aux candidates et candidats aux élections municipales, **un plan vélo ambitieux** pour construire une agglomération active, attractive, mais aussi apaisée et protégée. Elle préconise pour cela un changement de braquet à l'horizon 2026, pour faire face aux défis environnementaux, sanitaires et sociaux, et faire de l'agglomération un modèle en termes de mobilité et de cadre de vie.

Ce plan s'inscrit dans la droite ligne de la loi Mobilité adoptée par l'Assemblée Nationale le 19 novembre 2019, loi qui vise à doter tout le territoire français d'un véritable Système Vélo.

Le vélo apparaît comme une solution concrète pour **une** mobilité efficace au sein de chacune de nos 13 communes et pour les trajets quotidiens en ville centre, **en lien avec les autres modes alternatifs à la voiture**.

Nous demandons aux candidates et candidats de s'engager pour répondre aux enjeux pressants auxquels les nouvelles mobilités peuvent apporter une réponse rapide à travers des mesures claires et ambitieuses.

A l'image de Bordeaux, Nantes, Angers, Strasbourg, ou dans la catégorie des villes de 50 à 100 000 habitants Chambéry, la Rochelle ou Lorient, faisons de La Roche-sur-Yon un territoire exemplaire. **Prenons des décisions politiques courageuses et cohérentes** pour permettre ce **changement de modèle**. Cette stratégie implique un plan d'investissements vélo à la hauteur des ambitions.

\*La FUB est la Fédération des Usagers de la Bicyclette qui agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien. Elle regroupe plus de 300 associations en France, Son site [www.fub.fr](http://www.fub.fr) donne de nombreuses pistes de réflexions et d'actions.



## PROPOSITION 1 : ADOPTER UN PLAN VÉLO

### Objectifs

- Mettre en place un « **Système Vélo** », capable de répondre à toutes les problématiques liées aux déplacements actifs, qui prenne donc en compte les questions d'aménagement, d'éducation, de promotion et de services favorables au développement de la pratique du vélo.
- Mettre en place une **nouvelle Gouvernance** de la politique vélo qui associe élus, techniciens, citoyens et représentants de la société civile – particulièrement les associations compétentes en matière de déplacements doux.
- Assurer des **moyens d'actions pérennes** aux structures de promotion des déplacements cyclables pour leur donner une visibilité dans le développement de leurs activités.

### Repères

- Le mouvement associatif est le plus à même de développer des actions à moindre coût du fait de l'investissement de ses bénévoles et de son implantation sur le territoire.
- Il constitue un relais efficace et irremplaçable entre la population et les élus.

### Enjeux

- Assurer la diffusion d'une "culture vélo" sur l'ensemble de la population.
- Pérenniser l'action des associations
- Proposer des solutions de mobilité aux publics sensibles

### Mesures à mettre en place

**Construire dans la concertation et dès le début du mandat un plan vélo ambitieux et financé,**

#### **Concrètement :**

- 1- Nommer un M. ou une Mme « Vélo » comme interlocuteur unique dans ce domaine.
- 2- Mettre en place un **Comité Vélo** régulier.
- 3- Assurer des moyens pérennes de fonctionnement de la Maison du Vélo, ou de la future Maison de la Mobilité, comme **relais public de la politique Vélo et Mobilité** de l'Agglomération.

## PROPOSITION 2 : DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE COHÉRENT

### Objectifs

- Respecter les prescriptions de la **charte** des espaces publics qui définit les caractéristiques techniques des aménagements permettant d'optimiser avec un maximum de sécurité leur usage par les cyclistes.
- Aménager la route, en dehors des agglomérations, afin d'en **faciliter le partage**.

### Repères

- En Pays de la Loire, les ¾ des déplacements en ville-centre font moins de 5 km, et 50% moins de 3 km ; **ces distances sont très facilement réalisables en vélo** classique (enquête INSEE 2010), et plus encore en VAE.
- 60% des personnes se disent prêtes à changer de mode de transport et à abandonner la voiture pour adopter le vélo ; le frein principal évoqué est le **manque de sécurité ressenti à vélo** (baromètre des villes cyclables 2017).
- **L'habitable d'une voiture est trois à cinq fois plus pollué que l'air l'extérieur** ; on y trouve une concentration de pollens, particules fines, gaz irritants tels que le monoxyde d'azote ou encore du benzène.
- Hausse de la mortalité des cyclistes en France (de 142 en 2014 à 191 en 2018), **même si cette hausse est nettement inférieure à la croissance de de la pratique cyclable**, elle justifie des mesures fortes pour être contenue.  
*« Pour le début d'année 2019, la sécurité routière pointait surtout du doigt un «relâchement de la conduite du côté des chauffeurs» de véhicules motorisés. Même constat pour Sylvie Banoun, coordinatrice interministérielle pour le développement de l'usage du vélo, qui soulignait que « les cyclistes morts sur les routes sont majoritairement victimes des voitures ». Enfin, la majorité des cyclistes tués l'ont été sur des routes de campagne »*

### Enjeux

- Permettre aux cyclistes et aux non-cyclistes, sportifs ou non, **d'utiliser facilement un vélo** en proposant des routes sécurisées et un réseau cyclable aménagé, qualitatif, homogène et sans discontinuités.
- Répondre à **l'urgence climatique** et à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Répondre à la **congestion du trafic routier**, au stress et aux conditions de vie des personnes qui se déplacent à la Roche-sur-Yon.
- Répondre à **l'urgence sanitaire** liée à la pollution, au manque d'activité et à une trop grande **sédentarité** ; ce nouveau fléau frappe particulièrement les jeunes dont près qu'un quart en classe de troisième est touché par le **surpoids ou l'obésité**.

### Mesures à mettre en place

#### **Élaborer un réseau cyclable sécurisé, jalonné et cohérent,**

##### **Concrètement**

- 1- Assurer en ville la **continuité** des cheminements cyclables sur **l'intégralité** des parcours : pistes cyclables en site propre **lorsque c'est possible**, ou bandes cyclables, permettant de relier les différents points générateurs de déplacements.
- 2- Généraliser les **aménagements spécifiques** : sas cyclistes aux feux tricolores, double-sens cyclables, by-pass latéraux sur les rétrécissements de chaussée, signalétique uniforme..., afin de faciliter et sécuriser l'usage du vélo en ville.
- 3- Aménager des liaisons douces les plus courtes possible entre les communes, en construisant des **routes cyclables**.
- 4- Elargir les routes départementales afin de **libérer un accotement en enrobé** de 1,5 mètre de chaque côté sur lequel le cycliste quotidien ou sportif peut circuler en sécurité.
- 5- Installer des **garages à vélos** en définissant les lieux d'implantation, le nombre et la nature des appuis vélos à installer. Démultiplier en ville et dans les communes les **arceaux** pour accrocher les vélos.
- 6- **Entretenir** régulièrement tous les cheminements cyclables pour garantir la qualité de leur revêtement, et en assurer le balayage et la taille de végétaux en fonction des saisons.

## PROPOSITION 3 : CONSTRUIRE DES CENTRES URBAINS ACTIFS, APAISÉS ET ATTRACTIFS

### Objectifs

- **Réduire l'emprise de la voiture sur l'espace public** (circulation et stationnement) surtout en centre-ville, au profit des piétons, cyclistes et de la végétalisation.
- Développer la fréquentation du **centre-ville** en favorisant son **attractivité** par l'apaisement de la circulation et par son animation.

### Repères

- Le trafic routier est responsable de **33% des émissions de GES dans l'Agglomération Yonnaise**.
- Les **particules fines** sont responsables de **48.000 décès** prématurés en France, et réduisent l'espérance de vie de 15 mois (à l'âge de 30 ans) dans les zones urbaines saturées.
- La présence de **commerces et de services de proximité** est un facteur primordial de vitalité d'un centre-ville ou d'un quartier. Ils participent également activement à leur sécurisation par leur connaissance du tissu social local.
- Le vélo, tant pour circuler que pour stationner, consomme beaucoup moins d'espace public que la voiture.
- Les cyclistes, comme les piétons, sont des **clients fidèles** qui privilégient le commerce de proximité et dépensent plus en moyenne sur la durée dans chaque magasin que l'automobiliste (étude FUB/ADEME 2003).
- On constate une volonté, confirmée par les observations, d'un retour des consommateurs vers les commerces de proximité.

### Enjeux

- **Apaiser le cadre de vie**, la circulation, et aménager des rues et quartiers où il est **agréable** de flâner dans une ambiance conviviale en permettant la réappropriation de l'espace public par les habitants.
- **Dynamiser** les services et **commerces** de proximité en centre-ville et dans les quartiers
- Agir sur la santé en limitant la pollution et en **favorisant l'activité physique** à travers la marche et le vélo.

### Mesures à mettre en place

## Redéfinir la place des différents modes de transport dans les centres urbains,

### Concrètement

- 1- **Diminuer les vitesses** en généralisant les zones de rencontre et les zones 30.
- 2- **Restreindre l'espace de la voiture individuelle** dans le centre-ville, avec des exceptions pour les résidents, les transports en commun, les services et livraisons.
- 3- **Redéfinir la politique de stationnement** dans la perspective de leur diminution dans les centres urbains.
- 4- Donner la **priorité aux déplacements actifs**, vélo et marche, dans les secteurs commerçants et d'activité.
- 5- Moduler les aménagements cyclables et piétonniers en fonction de l'usage de proximité (présence d'écoles, de pôle commercial, d'équipements de loisir ...).

## PROPOSITION 4 : INVENTER UNE AGGLOMÉRATION INTERMODALE

### Objectifs

- Inscrire l'usage du vélo dans une politique intermodale de l'agglomération. Le vélo peut être le complément idéal des autres modes de transport pour permettre d'abandonner la voiture.
- Inciter les usagers à utiliser le vélo pour les **derniers km** de leurs parcours, celui-ci étant en ville aussi, voire plus rapide, que l'automobile en période d'affluence.
- **Réduire la place de la voiture.**

### Repères

- Les **déplacements pendulaires**, entre domicile-travail-école posent de nombreux problèmes de gestion des moyens de transport et des voies de communication aux heures de pointe, le matin et le soir : pollution, embouteillages, zones de stationnement, etc.
- C'est dans une **chaîne multimodale** de déplacements que le potentiel du vélo est le plus important. C'est la raison pour laquelle les collectivités instituent de plus en plus fréquemment des politiques qui encouragent **les pratiques intermodales, associant le vélo et les transports collectifs** : voirie cyclable et services vélos connectés avec l'offre de transports, stationnements vélos sécurisés aux abords des stations de transports collectifs, information multimodale, support billettique commun, tarification combinée, embarquement des vélos, etc.

### Enjeux

- **Limitier** la circulation automobile en particulier aux heures d'affluence.
- Développer l'usage des transports en commun entre les différentes communes en offrant des solutions pour les "derniers kilomètres".
- **Gain de temps** et de confort pour les transports.
- Baisse de l'insécurité ressentie à vélo.

### Mesures à mettre en place

#### Accélérer la mise en place de l'intermodalité,

##### Concrètement

- 1- Créer des **parkings relais** situés en périphérie de la Roche-sur-Yon, de préférence aux intersections des voies rapides et du réseau cyclable, équipés de boxes sécurisés.
- 2- **Relier** ces parkings aux réseaux de transports en commun et au réseau cyclable.
- 3- Équiper les **aires de covoiturage** de parkings vélos couverts et sécurisés.
- 4- Équiper la **gare routière et SNCF** d'une **vélo station** comportant un nombre suffisant de places de stationnement sécurisé pour répondre à la demande.
- 5- Intervenir auprès des gestionnaires de transports en commun (SNCF, Région, Département et Agglomération) pour permettre le **transport de vélos dans leurs trains, bus et cars** comme la loi LOM vient de l'inscrire dans les textes.
- 6- Insérer dans les documents d'urbanisme des prescriptions qui imposent de prendre en considération les déplacements doux dans toutes leurs dimensions.
- 7- Considérer le service de location des vélos et VAE comme un **service public de transport** et mettre à disposition des habitants un nombre suffisant de vélos et de VAE pour répondre à la demande.
- 8- Créer **la Maison de la Mobilité** qui prendra le relais de la Maison du Vélo en y associant les autres partenaires (Impuls'Yon, Élise ...)

## PROPOSITION 5 : FAIRE ÉMERGER UNE GÉNÉRATION VÉLO

### Objectifs

- Proposer à tous la possibilité de **s'initier à la pratique quotidienne du vélo** en se donnant les moyens de lever les freins matériels et psychologiques à son usage.
- Obtenir à terme, que tous les **enfants** habitant à moins de 500 m de l'école y viennent **à pied**, et que ceux qui habitent à moins d'un km y viennent **à vélo**.
- Multiplier l'usage du vélo pour les **lycéens et collégiens** et pour les travailleurs, tant pour les trajets domicile/travail que pour les déplacements professionnels.

### Repères

- 500 m c'est moins de 10 mn de marche, et **1 km moins de 5 mn à vélo**.
- **Un tiers** des enfants habitant à moins de 500 m de son école, et **61%** de ceux qui habitent à moins d'un km y viennent en voiture.
- Le manque d'activité physique a une influence importante sur **la santé** de la population.
- L'importance de la circulation automobile, en particulier à certaines périodes de la journée, est un facteur important de stress, de pollution et d'insécurité en secteur urbain.
- La loi Mobilité vient d'inscrire dans les textes la généralisation du « **Savoir Rouler à vélo** » en primaire ; chaque enfant bénéficiera de dix heures d'un apprentissage systématique de la mobilité à vélo avant son entrée en sixième.

### Enjeux

- Permettre à la nouvelle génération d'être **autonome** pour ses déplacements.
- Inciter **les parents** qui accompagnent leurs enfants à l'école à modifier leur mobilité.
- **Apaiser** la circulation autour des établissements scolaires et aux heures de pointe.
- Réduire l'emprise de l'automobile et ses conséquences sur le budget des ménages, la santé et la qualité de vie.

### Mesures à mettre en place

**Donner la priorité à des actions éducatives et incitatives à la pratique régulière du vélo,**

#### **Concrètement sur l'aspect éducatif**

- 1- Aider les établissements scolaires et centres de loisirs à s'équiper en **garages à vélos sécurisés** à partir du programme **Alvéole**.
- 2- Donner des moyens aux associations compétentes (Centre Vélo-RVC) pour **former** les équipes éducatives de l'Agglomération au « savoir rouler », les **accompagner**, voire **intervenir** directement auprès de certains établissements.
- 3- Desservir les établissements scolaires par des pistes cyclables sécurisées.
- 4- **Limiter**, voire interdire, la présence des voitures à proximité des écoles.
- 5- Mettre des vélos à disposition des collégiens et lycéens habitant à moins de 3 km de l'établissement (cf action mise en place à Lunéville).
- 6- Développer les actions vers les publics sensibles et les personnes porteuses de handicaps.
- 7- Intégrer dans le futur **Parc Naturel Urbain de la carrière des Coux** des aménagements et équipements favorables à la pratique de la marche et du vélo sportif ou de loisir, pouvant accueillir des familles, mais aussi des scolaires qui y trouveront le **pôle formation du « savoir rouler à vélo »**.
- 8- Raccorder ce Parc Naturel Urbain aux différents circuits du territoire de l'Agglomération afin de **développer le sport nature et le tourisme à vélo**.

## Concrètement dans une politique incitative

9- Généraliser les **PDE** en entreprises en valorisant l'usage du vélo et les aménagements qui y sont liés.

10- Inciter à la pratique régulière du vélo en réorientant les crédits affectés à la prime d'achat d'un VAE, vers l'accompagnement des entreprises du PDIE qui s'engageraient à financer le « **Forfait Mobilité Durable** » de leurs salariés.

11- **Equiper les services municipaux** de vélos cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts ...)

12- Développer la récupération et le recyclage des vélos pour les remettre dans le circuit et limiter les déchets en leur donnant une seconde vie.

