

Communauté d'Agglomération de La Rochelle :  
participation du public à l'étude d'impact pour  
l'îlot Joffre de La Rochelle

Du 08 Août 2019 au 06 Septembre 2019

# Observation n°1

Déposée le 08 Août 2019 à 14:46

Par PHELIPPEAU Léon

10 rue de la Commune

17000 La Rochelle

## Observation:

Habitant le Petit Marseille, je connais très bien ce quartier.

En plus de mieux partager l'espace pour les cyclistes et les piétons, il faut bien sûr urbaniser de manière durable en choisissant des matériaux d'inspirations végétales, durables. On peut penser à végétaliser les façades, les toits, les balcons.

Egalement, il faut absolument reboiser le bord du canal. Trop sec en été, la pelouse sèche trop rapidement. La solution: ne pas tondre durant les mois de Juin, Juillet et Août. La raison: on crée ainsi des écosystèmes autonomes/indépendants en eau! Bien sûr, comme il ne serait pas commun de laisser pousser l'herbe, il faudrait communiquer dessus!

Il faut promouvoir le végétal pour diminuer la température des îlots de chaleur urbain. On peut ainsi poser du bitume perméable, clair!

Egalement, pour les arbres, choisissez les bonnes espèces capables de résister aux canicules. On peut penser à planter quelques groupes d'arbres ensemble pour qu'ils grandissent mieux. S'ils sont complémentaires, alors la pousse sera plus simple. Les racines pourront mieux atteindre les sources d'eau et évapotranspirer.

---

## Observation n°2

Déposée le 11 Août 2019 à 15:05

Par CONVENT BÉNÉDICTE

32 rue pilatre de rozier

17000 LA ROCHELLE

Observation:

Arrêtez de. Construire et laissez du végétal dans notre environnement !!!!

---

## Observation n°3

Déposée le 11 Août 2019 à 18:22

Par Kirk Simone

52 Rue Michelet

17000 La Rochelle

### Observation:

Pourquoi tout urbaniser, tout changer, tout bétonner ? Stop aux constructions, en particulier les immeubles, stop à la spéculation immobilière, qui amène de plus en plus de voitures dans notre ville. Il faut arrêter la construction d'immeubles sous couvert d'amélioration de quartiers. C'est un mensonge, tout comme les consultations qui sont faites pour le principe.

---

## Observation n°4

Déposée le 13 Août 2019 à 14:31

Par BECQUET Jean-Luc

4, rue Flora Tristan Apt B 36

17000 La Rochelle

### Observation:

- 1) la hauteur des immeubles (R+2) à l'angle Joffre/Tristan permettra une meilleure visibilité et n'écrasera pas la perspective sur l'espace vert boisé situé en face.
  - 2) Actuellement, les véhicules venant de la gare coupent la ligne blanche et les deux voies du Joffre pour accéder au parking Maubec. Danger à l'heure actuelle et après.....
  - 3) Actuellement, les véhicules venant des urgences et se dirigeant vers la gare virent à gauche malgré les interdictions. Vous prévoyez de mettre un arrêt minute à l'entrée de la rue Tristan, ce qui amènera encore plus de véhicules à transgresser le code de la route, car les parents voudront gagner du temps pour déposer leurs enfants et ne prendront pas la route de contournement prévue à cet effet. Prévoyez une dépanneuse sur place, les pompiers eux ne sont pas loin.
  - 4) Vitesse excessive sur le Joffre, les véhicules venant de la gare font la "course" pour arriver les premiers au niveau du passage à niveau car après il n'y a plus qu'une voie de circulation.
  - 5) Vous prévoyez des commerces au rez de chaussée des immeubles; veillez à ne pas mettre des commerces nécessitant un stationnement assez long pour le temps des courses, car l'arrêt minute servira aux chalands de ces commerces.
-

## Observation n°5

Déposée le 02 Septembre 2019 à 16:54

Par Anonyme

Observation:

Monsieur le président de la CDA,

Suite à la présentation de l'îlot Joffre, il ne faut pas se contenter de préserver les espaces verts, mais il faut en créer des supplémentaires avec les nouveaux logements et avec le conservatoire de musique.

J'apprécie la mise en place de l'espace vert dans le triangle délimité par le boulevard Joffre, le conservatoire et le canal de Romsay.

En ce qui concerne les trottoirs et passages pour vélos de l'îlot Joffre, le ciment pourrait être remplacé par des matériaux plus écologiques tout en étant confortables pour les utilisateurs.

Si les parkings sont à ciel ouvert, ceux-ci ne devraient plus être bitumés et il faudra trouver des solutions alternatives pour que les sols puissent absorber l'eau en cas de pluie. Pourquoi ne pas avoir prévu provisoirement des parkings silos végétalisés et démontables quand le nombre de voitures thermiques va diminuer.

Pour ceux qui ne peuvent pas se déplacer ni en vélo, ni en voiture pour diverses raisons, a-t-on prévu un arrêt de ligne de bus illico devant le conservatoire de musique (tous les 1/4h) ?

La Rochelle est une ville moyenne, gardons sa qualité de vie d'autant plus qu'elle vise le Zéro Carbone. Elle était pionnière pour le vélo, il faudrait qu'elle le soit aussi dans sa façon de gérer la surdensification, qu'elle devienne une ville modèle. L'intérêt général ne doit pas faire oublier le cadre de vie agréable pour tous les habitants.

Cordialement

---

## Observation n°6

Déposée le 02 Septembre 2019 à 18:29

Par VIVE LE VELO LA ROCHELLE

1 RUE DE COLMAR

17000 LA ROCHELLE

Observation:

Monsieur le président de la cda de La Rochelle,

Veillez trouvez-ci joint nos observations et autres documents pour appuyez nos observations.

Cordialement

La commission aménagements de VLV

3 documents joints.

---



## On peut faire beaucoup mieux que la loi

*C'est en optimisant les possibilités offertes par l'article 12 de la partie réglementaire des Plans Locaux d'Urbanisme qu'on peut donner au vélo une place confortable. En allant au-delà du minimum légal. Exemple en banlieue de Tours.*

Cela fait deux ans que nous échangeons avec le service urbanisme et l' élu concerné de ma commune, La Riche (Indre-et-Loire), 10 000 habitants, une commune limitrophe avec Tours. Le 20 décembre 2016 le Conseil municipal de la ville a voté le nouveau PLU, qui intègre une partie de nos propositions.

A ce jour, il semblerait que ce soit le PLU qui prévoit en France le plus de places de stationnement vélo. Il part d'un POS déjà exemplaire en la matière sur un de ses secteurs (zone UctBb1).

### Prévoir les espaces de dégagement

Le tableau suivant propose un comparatif entre les surfaces minimales imposées par la loi, celles retenues par le PLU de La Riche et celle que nous proposons. Alors que la loi ne mentionne pas un nombre de place vélo par type de logement et se contente d'indiquer une surface par type de logement, nous avons réussi à faire préciser dans le PLU de La Riche à la fois un nombre de place par type de logement et une surface par type de vélo (vélo classique = 1,5m<sup>2</sup>, 0,75 x 2 m). En effet, la taille d'un vélo ne se réduit pas si on prend un appartement plus petit, et on ne fait pas rentrer un vélo adulte dans 0,75 m<sup>2</sup> ! Cela nous permet d'obtenir une surface par type de logement supérieure à celle préconisée par la loi. Il est utile de préciser que ces surfaces ne concernent que le stationnement des vélos et non les espaces de circulation et de dégagement, ce qui a bien été explicité dans le PLU.

Il est important de préciser que ces places vélo sont définies pour être dans un espace couvert, clos et qui comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

	Nombre de places vélo proposées	Nombre de places vélo retenues dans le PLU de La Riche	Surfaces imposées par la loi	Surfaces proposées	Surfaces retenues dans le PLU de La Riche
<b>T1, studio, chambre</b>	1	1	0,75 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>
<b>T2</b>	1	1	0,75 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>
<b>T3</b>	2	1,5	1,5 m <sup>2</sup>	3 m <sup>2</sup>	2,25 m <sup>2</sup>
<b>T4</b>	3	2,5	1,5 m <sup>2</sup>	4,5 m <sup>2</sup>	3,75 m <sup>2</sup>

Il est important de préciser que ces places vélo sont définies pour être dans un espace couvert, clos et qui comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

tant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.

### Ni trop grand ni trop petit

La ville de La Riche mentionne bien dans son PLU la surface nécessaire 1,5 m<sup>2</sup> (= 2 m x 0,75 m) par place hors surfaces de circulation et de dégagement (nous ajoutons dans notre document les dimensions pour les vélos spéciaux 3,6 m<sup>2</sup> (= 3 m x 1,20 m)). Elle précise que les locaux seront de 10 m<sup>2</sup> minimum. En effet, un local vélo doit permettre d'accueillir au minimum un vélo spécial de type biporteur ou triporteur en plus des vélos classiques. Elle est sans doute la première ville en France à mentionner des « immeubles à vélos » : « Les locaux vélo doivent : [...] être localisés dans les rez-de-chaussée des immeubles ou à l'extérieur dans un local clos et couvert ou à l'étage dans le cas spécifique des immeubles à vélos ». La ville a retenu :

- « La largeur des portes d'accès à ces

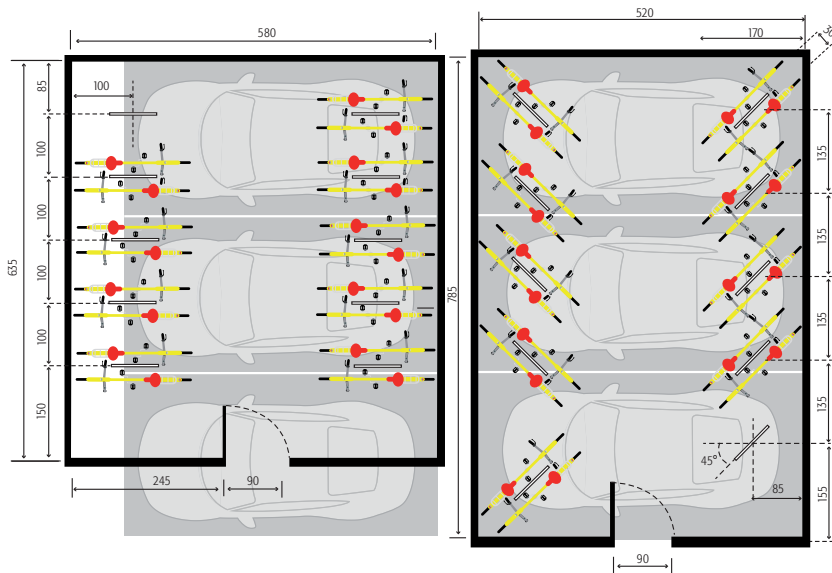
locaux ne doit pas être inférieure à 120 cm. »

- [Les locaux vélo doivent] « être de petite taille (permettant d'accueillir au maximum 20 vélos) afin de favoriser la sécurité et surtout « prévoir les emplacements pour les vélos spéciaux à raison d'une place par tranche de 10 logements » (on suggérerait plutôt 1 place vélo spécial par tranche de 10 stationnements vélos classiques).
- « Le projet doit également prévoir des places pour les visiteurs dont le nombre sera apprécié en fonction de chaque projet. »

### Définir une surface

Nos demandes sur les immeubles à vélos et sur les handbikes n'ont pas été retenus, mais nous tenions à les mentionner pour qu'au moins ces propositions soient lues par techniciens et élus. Ces éléments pourront cependant être intégrés dans une « Charte du station-





18 vélos ou 3 voitures ?

nement vélo » qu'il reste à créer et que la ville est prête à diffuser aux architectes et promoteurs qui travailleront avec elle. Notre analyse s'est appuyée sur l'étude réalisée par Benoît de différents permis de construire acceptés sur la plus grande ville de l'agglomération : Tours. Cette étude a permis de souligner que même si des permis étaient conformes à un PLU qui impose une surface égale à 3 % de la surface de plancher du projet immobilier, ils n'offraient pas suffisamment de places de stationnement vélo par rapport au nombre de logements. Une surface n'est donc pas un élément assez précis puisque selon sa forme, on ne peut pas toujours y placer un vélo ni obtenir un espace de stationnement adapté et fonctionnel ! D'où l'importance de faire figurer dans le PLU à la fois des surfaces mais aussi le nombre de places vélo attendu.

### Prévoir des contre-visites

Une recherche a permis de réaliser un document décrivant des immeubles à vélo innovants (Malmö, Calgary, Berlin, Vienne, mais aussi Strasbourg et Grenoble pour éviter d'entendre « En France, c'est impossible. »). Et enfin, nous insistons sur le développement des vélos cargo pour diffuser cette culture du vélo spécial. En effet, les vélos cargo offrent une réelle alternative à la voiture en terme de transport de

charges ou d'enfants. Les 40 000 vélos cargo circulant à Copenhague prouvent qu'ils répondent à un réel besoin.

Nous avons pu présenter ces différents documents à une importante association de professionnels du bâtiment, Cobaty Tours, ainsi qu'auprès des villes de Chambray-lès-Tours et de Tours. Notre but est de compléter leur culture vélo et de rappeler à quel point il est important de penser l'espace de stationnement, et de ne pas se contenter de surfaces posées sur le plan « où il reste de la place ». Le besoin d'une commande politique forte doit se traduire à la fois par des PLU précis et exigeants sur le sujet, et aussi par des services informés et convaincus qui auront les moyens de valider les permis et de faire les contre-visites en s'assurant que les besoins en espace de stationnement vélo seront correctement pourvus. Nous espérons convaincre un maximum de communes et ainsi maximiser les chances que notre désormais Métropole de Tours puisse, lorsqu'elle aura lancé

la réalisation de son PLUi (PLU inter-communal), intégrer l'essentiel de nos propositions.

### « Trop de parkings voitures »

Notre document sur l'article 12 contient une suggestion de plan pour l'aménagement d'un local vélo, les aménageurs étant dépourvus de ressources. Les guides français existants (celui de la FUB et celui du Ministère) sont trop peu connus, alors que les exigences pour les parkings voitures (aire de dégagement, rayons de giration, pentes...) sont bien sûr maîtrisés. Il faudrait donc agrandir la base de données des normes vélo et la diffuser largement.

Parce que les architectes et promoteurs que nous avons croisés nous ont indiqué que les communes leur demandaient « trop de parkings voitures » (ce qui leur fait perdre de l'espace qu'ils pourraient mieux monnayer), nous avons ajouté dans nos suggestions la proposition suivante : « Le nombre de parking voitures exigé pourra être diminué de trois unités pour tout local vélo supplémentaire créé sur une surface équivalente. ». N'hésitez pas à demander notre document à [info@cc37.org](mailto:info@cc37.org).

**Laurence Picado (Rue de l'Avenir)  
Benoît Bourdache  
(Collectif Cycliste 37)**



Parking de la nouvelle annexe à la fac de médecine de Tours sur le territoire de La Riche : le stationnement a été sous-dimensionné

Estevan 37



## Obligations du syndic dans le bâti

Le texte ci-dessous, encore méconnu, est applicable depuis début janvier 2017.

Loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis – Article 24-5 – Modifié par la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 – art. 58 (V)

« Lorsque l'immeuble possède des emplacements de stationnement d'accès sécurisé à usage privatif et n'est pas équipé de stationnements sécurisés pour les vélos ou des installations électriques intérieures permettant l'alimentation de ces emplacements pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides ou des installations de recharge électrique permettant un comptage individuel pour ces mêmes véhicules, le syndic inscrit à l'ordre du jour de l'assemblée générale la question des travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos ou la recharge des véhicules électriques ou hybrides et des conditions de gestion ultérieure du nouveau réseau électrique, ainsi que la présentation des devis élaborés à cet effet. »

## Le témoignage du maire de La Riche



Maire de La Riche

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), la Ville a fait des déplacements doux un axe fort de son projet de territoire qui se

décline dans l'ensemble de notre document d'urbanisme.

Ces dernières années, la pratique du vélo s'est largement développée sur notre territoire. Ce développement est notamment lié à la proximité avec le cœur d'agglomération et ses équipements, à l'absence de contraintes physiques aux déplacements cyclables et à l'évolution générale des habitudes.

La Ville souhaite accompagner ce changement des pratiques de mobilité. C'est pourquoi, à plusieurs reprises, au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui constitue le document pivot du PLU, la Ville fait référence à sa volonté de favoriser la place du vélo sur son territoire. Cette ambition se retrouve également dans le règlement qui s'imposera à tous les constructeurs et porteurs de projet sur la Ville.

Dans le cadre de cette démarche, j'ai souhaité nous faire accompagner par le Collectif Cycliste 37 (CC37), acteur re-

connu localement sur les questions de déplacements cyclables.

Aussi, nous avons organisé deux ateliers sur les questions de mobilités et du devenir de l'ouest de la commune, auxquels ont participé une quarantaine de personnes au profil varié : des habitants, des élus, des techniciens et des représentants du monde associatif dont le CC 37.

Ces ateliers ont eu lieu sous forme de cartoparties sur deux journées complètes. Ils ont été co-organisés avec Artefact, coopérative d'activités et d'emploi spécialisée dans les questions de culture, de numérique et de lien social. Après une brève présentation en salle des éléments du diagnostic de territoire, les participants se sont répartis en deux groupes : l'un à pied, l'autre à vélo pour une balade de trois heures. A l'issue de celle-ci, les participants étaient invités à débattre autour d'un temps convivial (pique-nique) puis leurs photos et propositions étaient récoltées par les coopérateurs d'Artefact pour être intégrées sur une carte UMAP et mettre à jour des données dans OpenStreetMap. Ces deux ateliers ont permis d'alimenter les orientations du PADD notamment sur les problématiques de liaisons Est-Ouest, d'aménagement des bords de Loire et du Cher et les mobilités douces.

La Ville a souhaité aller plus loin dans sa collaboration avec le CC37 en augmentant ses exigences en matière de

stationnement cyclable dans les opérations de construction de son centre-ville, à la fois quantitativement mais aussi qualitativement.

Ces exigences s'accompagnent d'une reformulation de l'ensemble des règles de stationnement (article 12 du règlement du PLU), ce qui permettra aux vélos de bénéficier d'espaces de stationnement plus confortables.

Pour les constructeurs, la mesure aura peu d'impacts, en revanche, elle devrait favoriser la pratique du vélo.

Le partenariat avec le CC37 ne s'arrête pas là car la Ville l'associe désormais dans ses choix : matériel (supports à vélo notamment) et localisation des espaces de stationnement cyclable. Elle propose également un accompagnement des constructeurs par le CC37 lors de l'élaboration des permis de construire.

Dans la continuité, le conseil municipal a décidé lors de sa réunion de janvier dernier d'adhérer au Club des villes et territoires cyclables.

**Wilfried Schwartz**  
Maire de La Riche  
Vice-président de Tours Métropole  
Val de Loire



24 rue Saint-Jean du Pérot  
17000 La Rochelle  
<http://vivelevelo17.fr>  
[contact@vivelevelo17.fr](mailto:contact@vivelevelo17.fr)

Monsieur le président de la commission d'enquête  
PLUi de la CDA de La Rochelle  
6 rue Saint-Michel  
17000 La Rochelle

Monsieur le président,

Vive le vélo (VLV), qui promeut le déplacement à vélo vous prie de prendre note de ses observations sur cette enquête publique.

Comme vous le savez, la loi du 17/08/2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte étend cette obligation d'équiper en parking sécurisés vélo les bâtiments hébergeant un service public, industriels, les centres commerciaux, les cinémas neufs (permis de construire postérieur au 01/01/2017).

Néanmoins Vive le vélo s'intéresse aux paragraphes liés au vélo du règlement écrit d'urbanisme.

## Page 31 .2. Normes de stationnement pour les deux-roues non-motorisés

Compte tenu de l'importance accordée par la CDA aux mobilités douces, VLV estime que les normes retenus sont trop insuffisantes vu l'importance des déplacements en vélo. Elle suggère de prendre comme référence les analyses faites Collectif cycliste 37 :

	Nombre de places vélo proposées	Nombre de places vélo retenues dans le PLU de La Riche	Surfaces imposées par la loi	Surfaces proposées	Surfaces retenues dans le PLU de La Riche
<b>T1, studio, chambre</b>	1	1	0,75 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>
<b>T2</b>	1	1	0,75 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>	1,5 m <sup>2</sup>
<b>T3</b>	2	1,5	1,5 m <sup>2</sup>	3 m <sup>2</sup>	2,25 m <sup>2</sup>
<b>T4</b>	3	2,5	1,5 m <sup>2</sup>	4,5 m <sup>2</sup>	3,75 m <sup>2</sup>

Il est important de préciser que ces places vélo sont définies pour être dans un espace couvert, clos et qui comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue

Or, le règlement propose les normes suivantes : (page 31)

## 2.1 Normes de stationnement applicables à la destination Habitation

Les normes de stationnement vélos s'appliquent à tout projet de bâtiment comprenant plus de 10 logements.

Commune	Norme minimale pour les constructions à destination d'habitation	Norme minimale pour les constructions à sous-destination de résidence universitaire ou étudiante
La Rochelle, Aytré, Lagord, Périgny, Puilboreau	4% au moins de surface de plancher avec un minimum de 3 m <sup>2</sup>	5 % au moins de surface de plancher avec un minimum de 5 m <sup>2</sup>
Les autres communes	2% au moins de surface de plancher avec un minimum de 3 m <sup>2</sup>	

L'on s'aperçoit que ces normes sont très en-dessous de celles proposées dans le tableau précédent

Aussi VLV suggère de reprendre les normes de collectif 37 compte tenu de la densité de circulation en vélo.

## Page 62 : A. Localisation

Il est dit : que le stationnement vélo « est localisé au rez-de-chaussée » y compris dans les immeubles.

Vive le vélo estime que ce vocabulaire n'est pas assez incitatif : Elle suggère qu'on formule cette phrase de la façon suivante : « **doit être localisé** » au rez-de-chaussée »

Rajout d'une phrase :

Tous les accès au local vélo doivent être confortables, à savoir :


- couloir d'au moins 1,20 m et les portes larges d'au moins 0,90 m.

## Page 62 :D. Equipements des emplacements

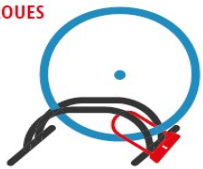
Préalable : **Quel support pour attacher les vélos**

Un petit dessin ci-dessous vous explique l'intérêt de l'arceau en U inversé.

OPTER POUR LES ARCEAUX ET BANNIR ABSOLUMENT LES PINCES-ROUES.



✓ ARCEAU



✗ PINCE-ROUES

**Avantages de l'arceau :**

- ✓ Il permet d'attacher le cadre et une roue.
- ✓ Le vélo y tient droit, même avec un enfant ou avec un chargement de marchandises.
- ✓ C'est un support solide qui ne peut pas être sectionné facilement.

**Inconvénients du pince-roues :**

- ✗ Il ne permet d'attacher que la roue avant.
- ✗ Il ne sécurise pas le cadre et la roue arrière.
- ✗ Le vélo n'est pas stable et risque de tomber. Le support peut voiler et abîmer les roues.

Il faut rajouter un autre avantage de l'arceau en U inversé : éviter de se pencher pour fixer les antivol (risque de blessures avec les freins de guidon et situation inconfortable notamment pour les seniors.



Aussi, Vive le vélo suggère d'écrire la phrase :  
Les points d'ancrage en U inversé seront **fortement** privilégiés .....

Cas des vélo-cargo : VLV insiste aussi pour qu'on prévoit au moins 1 emplacement adapté avec arceau pour vélo-cargo : au moins deux mètres de long.

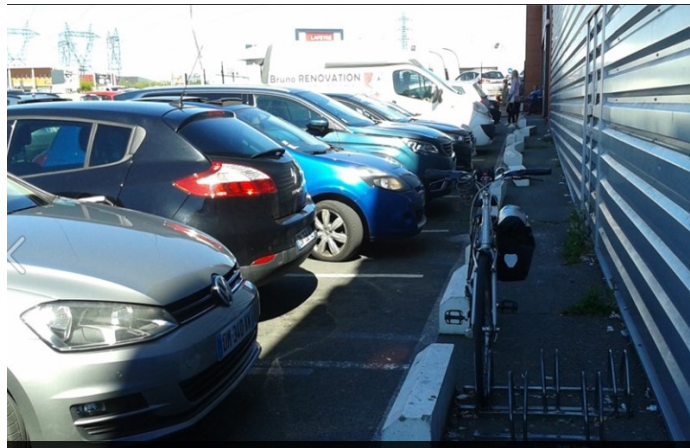
### **Article à rajouter : Parking vélo pour activités installées avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017**

Dans la majorité des commerces des zones commerciales et des entreprises en zone industrielle et artisanale, Vive le vélo a constaté un manque flagrant d'arceaux dans les parkings automobiles.

Ainsi VLV a constaté qu'Alstom a fait un effort dans ce sens : accès pour vélos et grand parking sécurisé depuis plusieurs années.

Car, dans les permis de construire antérieurs au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les normes pour les stationnements vélos dans le règlement étaient seulement indicatives.

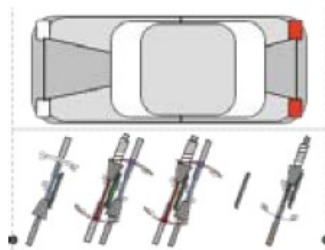
D'autre part, on ne prenait pas en considération le cycliste et on trouve même des supports pour vélos inaccessibles comme le montre la photo ci-dessous !!!



Depuis 10 ans, le maillage des pistes cyclables s'est fortement développé dans la communauté de la Rochelle.

Le manque d'arceaux sécurisés fait que le salarié et le client ne sont pas incités à se déplacer en vélo.

Libérer une place de stationnement voiture permet d'installer 6 vélos comme le montre le schéma suivant :



Aussi, Vive le vélo suggère qu'on rajoute cet article du genre :

*« Pour ces activités installées commerciales, artisanales et industrielles avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017, le stationnement des vélos devra être installé dans un délai de trois ans depuis l'approbation du PLUi pour les salariés et pour les clients. Des contrôles pourraient faits »*

Ces emplacements seront faits conformément au règlement écrit.

VLV insiste pour que ces stationnements vélos soient accessibles directement sans obstacle, ni détour et près des entrées principales.

Nos observations ont pour but de signaler que les normes de stationnement pour le vélo retenues sont nettement insuffisantes et nous demandons qu'on les améliore.

Le conseil d'administration de VIVE LE VELO



24 rue Saint-Jean du Pérot  
17000 La Rochelle  
<http://vivelevelo17.fr>  
[contact@vivelevelo17.fr](mailto:contact@vivelevelo17.fr)

Monsieur le président de la CDA  
de La Rochelle

Monsieur le président,

Vive le vélo qui promeut le développement de l'utilisation du vélo dans la vie quotidienne se permet de vous adresser les observations sur les quatre points suivants :

- Normes de stationnement pour les vélos dans le règlement écrit
- Implantation de l'îlot Joffre
- Piste cyclable du canal de Rompsay
- La création des espaces verts.

## Préambule

Vive le vélo a constaté que la majorité des études faites lors des enquêtes publiques ont tendance à minimiser l'importance des pistes cyclables dans les déplacements en général et dans leur utilisation.

Cela est dit clairement dans le code de la route (Article R110-2 et Article R311-1, alinéa 6-10 et 6-11)

Aussi, Vive le Vélo (VLV) aimerait bien que les collectivités locales le rappellent aux cabinets d'études car le vélo est un moyen de locomotion au même titre qu'un véhicule motorisé.

Notons que l'étude mentionne bien la Véloodyssée, itinéraire européen n°1, mais oublie, comme les autres études, la Vélo Francette, itinéraire national n°43, pourtant élue meilleure véloroute d'Europe en 2017 à Utrecht et qui a également reçu le trophée « itinéraire vélo » en 2018.

### 1. Normes de stationnement pour les vélos dans le règlement écrit

Les normes retenues dans le règlement sont insuffisantes pour plusieurs raisons. Le règlement reprend les normes du dernier PLU de La Rochelle !

- Le nombre des utilisateurs de vélo a fortement progressé depuis la mise en place du dernier PLU. C'est la raison qui pousse VLV à suggérer de se référer à aux observations faites lors de l'enquête publique sur le PLUi de la CDA, fichiers joints : *stationnement vélo et PLUi et vc140*.

D'autre part, d'après les plans d'implantation, nous ne voyons pas les emplacements de stationnement sécurisés avec arceaux pour les vélos conformément à la loi de transition énergétique pour la croissance verte (article 41) qui confirme :

- La **mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos** lors de la construction des immeubles d'habitation et de bureau.
- Ajoute la même obligation lors de la réalisation de travaux sur les parkings.
- Introduit également des obligations de réalisation de stationnements pour les vélos lors la construction ou la réalisation de travaux sur les parkings des bâtiments à usage industriel ou tertiaire, des bâtiments accueillant un service public, abritant un centre commercial ou

un complexe cinématographique. Les conditions de mise en œuvre sont précisées dans les décrets et arrêtés du 13 juillet 2016.

## 2. Implantation de l'îlot Joffre

En dehors de ce qui a été dit ci-dessus à propos des arceaux, VLV s'étonne de l'importance du béton sur les pistes cyclables et les trottoirs tracés sur l'îlot Joffre alors que la CdA de La Rochelle a pour ambition un territoire zéro carbone.

<http://www.registre-dematerialise.fr/document/registerDocument/get/37258/PA4%20-%20plan%20composition>

Ne serait-il pas possible de prévoir des revêtements plus perméables accessibles aux différents cycles à pédale (vélo, vélo-cargo, vélo avec remorque, etc.) et de prévoir un nombre plus important d'arbres dont nous avons tant besoin (CO<sup>2</sup> et ombre) ?

Nous ne voyons pas de liaison directe de la piste cyclable de l'îlot Joffre vers la piste cyclable la Véloodyssée (EV1) et la Vélo Francette (V43).

Enfin concernant la piste mixte bidirectionnelle vélo/piéton dans l'îlot Joffre, VLV souhaiterait une séparation claire des deux modes de déplacements, car les risques de conflits sont relativement importants.

## 3. Piste cyclable le long du canal de Rompsay et espaces verts

VLV apprécie la mise en place d'un espace vert triangulaire entre l'îlot Joffre, le boulevard Joffre et le canal ainsi que l'espace végétalisé le long du canal entre le pont de chemin de fer et la rue Berlioz.

Au vu des pages 119 à 121 du document « étude d'impact du projet Joffre-Rompsay », Vive le vélo tient à rappeler que la piste cyclable du canal dessert la Véloodyssée et la Vélofrancette.

En ce qui concerne cette piste, nous insistons sur les points suivants :

- Que cette piste soit rectiligne en longeant le canal depuis la rue du pont des salines jusqu'au boulevard Joffre, même en traversant l'espace vert entre la rue Berlioz et le pont de chemin de fer...
- Il est proposé dans l'étude « l'étude d'impact du projet Joffre-Rompsay une largeur de piste cyclable bidirectionnelle :
  - ° en coupe C3-1 de 3 m, sans séparation de celle des piétons
  - ° en coupe C3 une largeur commune de 5,02 m piéton-vélo sans séparation
  - ° en coupe CA de 3 m contigüe de celle des piétons

Vive le vélo tient à rappeler ses exigences :

- Séparation claire des pistes cyclables et piétonnes pour éviter les risques de conflit. En effet, les cyclistes qui vont au travail à vélo souhaitent circuler de façon confortable et rapide (ne pas avoir à freiner à cause des piétons). Dans ce cas, nous suggérons une petite séparation végétale au ras du sol, plus visible que des marques colorées au sol. D'ailleurs, le Cerema conseille fortement la séparation en bande végétalisée.
- La largeur de 3 m pour la piste bidirectionnelle à cet endroit (entre la rue du Pont des salines et le boulevard Joffre) est notoirement insuffisante compte tenu de sa fréquentation. Aussi, nous suggérons une largeur de 6 m pour la piste bidirectionnelle.

Cela est justifié pour cette piste cyclable :

- A cause de sa fréquentation et à cause de la multiplicité des cycles à deux-roues : vélo, tandem, vélo avec remorque, vélo-cargo, vélo à assistance électrique (VAE) trottinette à



assistance électrique, gyropode, etc. Ces engins peuvent avoir des vitesses différentes et cela permettrait les doublages en toute sécurité.

- Du fait de son utilisation par les multiples usagers de la Vélodyssée et de la Vélofrancette.

D'autre part, il faut avoir le courage d'anticiper la croissance de l'utilisation du vélo dans les déplacements. De plus en plus de personnes délaissent la voiture pour se déplacer en vélo.

le 2 septembre 2019

La commission Aménagements cyclables de vive le vélo.