



Association Vélo pour tous
ESPACE ASSOCIATIF PARTAGE
97, rue de la République
17300 Rochefort

Tel : 06.42.59.96.97
Courriel : velopourtous@gmail.com

velopourtousenpaysrochefortais.fr

Plan local d'urbanisme 2018

Ville de Rochefort

Révision

Document soumis à enquête publique

Observations

12 Novembre 2019

Table des matières

Propos liminaires.....	3
Préambule	4
1. Projet d'aménagement et de développement durable.....	6
2. Rapport de présentation	8
3. Orientation d'Aménagement et de programmation n° 14	15
4. Règlement	18

Propos liminaires

Vélo Pour Tous travaille à la défense et à la promotion des modes doux de déplacements. Notre association constitue un groupe d'initiatives d'utilisateurs quotidiens du deux roues.

Nous nous félicitons de figurer parmi les partenaires de la Ville de Rochefort et de la Communauté d'Agglomération qui nous mobilisent autant que de besoins pour travailler aux aménagements de circulation et au développement de l'offre de déplacements cyclables.

Les observations contenues dans le présent rapport constituent des suggestions et propositions propres à faire avancer les causes que nous défendons collectivement.

Préambule

Non polluant, bon pour la santé, rapide, peu onéreux, bénéfique au commerce de proximité : les arguments sont nombreux en faveur du vélo. Prenant la suite de la loi LAURE du 30 décembre 1996 et de la loi SRU du 13 décembre 2000, la loi du 17 août 2015¹ relative à la transition énergétique pour la croissance verte fait du développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées une « *priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées* ». Cette priorité est traduite par « *un objectif de déploiement massif, avant 2030, de voies de circulation et de places de stationnement réservées aux mobilités non motorisées, en particulier de stationnement sécurisé pour les vélos* ».

Le 14 septembre 2018 l'Etat décidait d'engager son plan vélo ; celui-ci doit permettre « *de tripler la part du vélo dans nos déplacements quotidiens, pour atteindre 9% en 2024* » alors que celle-ci n'est que de 3% à l'heure actuelle.

Etat, employeurs, aménageurs, syndicats d'immeuble, chacun dans leur domaine concourent ainsi au développement du vélo.

Mais l'acteur prépondérant dans ce cadre reste cependant les collectivités territoriales. Leurs compétences leur permettent – et parfois les contraignent – à intervenir à plusieurs niveaux : **organiser le stationnement** de vélos afin de faciliter les déplacements et prévenir les vols ; **sécuriser la circulation des cyclistes** par des itinéraires dédiés ; et pour les plus volontaristes, **faciliter la location de vélos**.

Ainsi, les choix qui vont s'opérer dans le Plan local d'urbanisme sont de nature à conditionner les déplacements de demain.

L'urbanisme futur

Au cours des cinquante dernière année Rochefort a considérablement développé son territoire urbanisé. Celui-ci s'est doté d'un grand nombre d'infrastructures, de voiries, qu'il convient aujourd'hui de hiérarchiser afin de les considérer en distinguant les différents modes de transports.

Ainsi, il conviendra à notre sens de modeler la ville afin d'orchestrer un aménagement cohérent des voies, perceptibles par tous et propre à rendre leurs justes places aux modes doux de déplacements notamment dans le centre ancien, sur les contournements et les pénétrantes assurant le lien avec les communes périphériques.

Opérer le changement

Bien que 75 % des déplacements en France fassent moins de 7 kilomètres, **seuls 2,7 % sont effectués à vélo**, notamment faute d'aménagements sécurisés. Pourtant, 60 % des Françaises et des Français seraient prêts à faire davantage de vélo

Alors que la Ville de Rochefort imposait il y a plus de dix années une modération de la vitesse par la mise en œuvre d'une zone 30 à l'échelle de son territoire, certains axes auraient mérité un traitement

¹ Art. 41 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique

et des aménagements permettant d'assurer aux cyclistes des déplacements plus sécurisés et rapides pour engager les changements propres développer de nouveaux comportements plus vertueux.

Ainsi, de nombreux rochefortais font le constat qu'à certaines heures de la journée le déplacement devient dangereux pour les personnes circulant à vélo au vue du nombre de voitures qui sature la ville.

Selon nous, une ville est bien aménagée quand on peut répondre oui à la question « *est ce que je peux laisser mes enfants aller seuls à l'école à vélo ?* ».

Malgré l'affirmation de la volonté de disposer d'« *Un centre d'agglomération attractif, élargi et pacifié* », le PLU de Rochefort prévoit, à nos yeux, le développement d'une voirie en réponse à des besoins de circulation et au stationnement automobile et une réponse trop peu dimensionnée pour des besoins de circulations apaisés à vélo et propre à répondre aux enjeux et aux changements qui vont s'imposer à nous dans les prochaines décennies.

1. Projet d'aménagement et de développement durable

Cadre

Le PADD présente les objectifs de développement d'un centre d'agglomération « *attractif, élargi et pacifié* » :

1. Améliorer l'accessibilité de la ville ;
2. Promouvoir les modes doux par le traitement des espaces publics ;
3. Redéployer l'offre de stationnement autour du centre-ville élargi.*

Observations

Le Projet d'aménagement et de développement durable présente l'architecture politique, la traduction des grandes orientations de développement du territoire.

Le PADD prévoit un traitement de la voirie propre à favoriser les modes actifs de déplacements (marche à pied et vélo). L'objectif consistera ainsi à « *mettre en place un réseau continu d'itinéraires cyclables et accompagnera le déploiement des équipements dédiés à la pratique du vélo (stationnement notamment)* » - Axe 1 page 6.

Nous aurions souhaité disposer ici d'une vision plus précise concernant le « réseau continu d'itinéraires cyclables » car en effet, il aurait été opportun de distinguer ce qui relève du centre élargi, des continuités avec les communes avoisinantes qui nécessitent en effet de l'interconnexion et le maillage favorisant les déplacements domicile-travail.

Concernant le stationnement l'approche du PLU pourrait être, selon nous, de trois niveaux et envisager ainsi :

1. le **stationnement à créer sur l'espace public** dans une approche stratégique (secteurs préférentiels, générateurs de trafics, qualité des équipements, etc.),
2. le développement d'une **offre de stationnement vélo protégée des intempéries au sein des programmes publics, à proximité des équipements d'intérêts collectifs et privés** (logements, bureaux, équipements)
3. et le **stationnement dans les bâtiments** (habitat, commerces, bureaux, etc.).

D'autre part, la cartographie de la page 7 ne permet pas directement la lecture des d'éléments relevés ci-dessus (stationnement et développement des itinéraires cyclables).

Ainsi, il nous semble qu'il aurait été opportun, pour clarifier la lecture de distinguer notamment les modes de placements actifs, et de mieux appréhender la stratégie portée par le Ville.

Enfin, nous nous félicitons que la Ville repose le principe de création d'un Pôle d'échange multimodal propre au développement des modes de déplacements plus vertueux.

2. Rapport de présentation

Préambule

Nous nous sommes concentrés, dans les remarques qui figurent dans cette parties, sur les éléments qui relèvent des questions de mobilités et propres au développement du mode vélo.

6. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET LES MOBILITÉS

6.1 LE CONTEXTE DE MOBILITÉ

6.1.1 Les déplacements domicile-travail

Page 101

Observations

Ce chapitre a pour objectif d'apporter un éclairage sur la mobilité et notamment les déplacements domicile-travail.

Nous nous étonnons que les éléments présentés dans ce chapitre soient issues de données INSEE dans la mesure où la Communauté d'agglomération de Rochefort dispose d'une enquête de type EDVM portée par la collectivité en 2016, soit des éléments sensiblement plus récents.

Dans les chapitres suivants, l'enquête déplacements ville moyenne est cependant reprise.

6. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET LES MOBILITÉS

6.2 LE CONTEXTE CIRCULATOIRE

Page 102

Observations

Cette section est fondamentale car elle fait apparaître que sur Rochefort, la part modale du Vélo représente moins de 4% (3,66% selon l'EDVM) pour l'ensemble des déplacements tous motifs.

- Ainsi cette partie permet une **projection de la part modale vélo**, pour l'agglomération et qui, en lien avec le Plan Vélo porté par l'Etat (voir préambule), pourrait être portée à **11% d'ici 2024**.

Le second enseignement est apporté par la **part modale des vélos de l'ensemble des communes de la CARO qui se situe à 2%**. Ce qui semble très faible mais en conformité avec d'autres territoires de tailles équivalentes (moins de 80 000 habitants).

- Cet indicateur met en lumière l'enjeu que revêt le développement du vélo, mode de déplacement qui peut se substituer aux modes mécanisés de déplacements en termes de parts de marchés et les marges de manœuvre disponibles à cet égard.

Ainsi, il eut été opportun de démontrer ici les flux de déplacements et les distances réalisés par modes de déplacement et par motifs qui tendent à montrer, selon l'EDVM, que **la majorité des déplacements sur la commune de Rochefort sont réalisés en voiture** sur des déplacements ayant pour destination la même commune. L'EDVM fait également la démonstration que, sur la commune de Rochefort, la distance moyenne d'un déplacement est de 2 km.

Des déplacements et des distances aisément réalisables en vélo selon nous et qu'il conviendrait de souligner ici dans le rapport de présentation.

6. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET LES MOBILITÉS

6.2 LE CONTEXTE CIRCULATOIRE

Conclusions

Page 106

Les conclusions du chapitre 6 soulignent :

1. **Un manque de hiérarchisation de la voirie.**

Celle-ci devra permettre notamment d'adapter les différents profils aux fonctions attendues.

2. **Les voies principales et carrefours saturés** aux heures de pointes.

Les enjeux devront par conséquent consister à :

- Hiérarchiser la voirie,
- Réaliser le contournement de la commune.

Observations

Le rapport d'analyse des mobilités, comme le fait apparaître le rapport de présentation, tend à montrer un fort usage de la marche à pied, un **usage déraisonné de la voiture** en termes de distance et ce pour l'ensemble des motifs de déplacements (travail ou autres motifs) et **une faible part de marché du vélo**.

- Il nous paraît opportun de faire figurer dans les conclusions et attendus que le développement du vélo doit constituer également une marge de manœuvre pour libérer de l'espace circulé et notamment aux heures de pointes en réponses aux distances parcourues et aux types de déplacements décrits ci-dessus.

6. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET LES MOBILITÉS

6.3 LE STATIONNEMENT

Page 107

Selon le rapport de présentation « *En moyenne Rochefort compte 91 places pour 1 000 habitants alors que la moyenne est de 54 places pour 1 000 habitants pour les villes de tailles comparables (25 000 à 40 000 habitants)* » soit prêt du double de ce qui est constaté dans les villes de strates équivalentes pour le stationnement automobile.

Observations

➤ Extension de la zone tarifaire

L'extension de la zone tarifaire **favorisera encore la rotation des véhicules et va engendrer un plus grand mouvement automobile** dans les secteurs actuellement gratuits alors même que le niveau de saturation n'est pas atteint.

➤ Stationnement des vélos

Le rapport de présentation doit justifier les choix effectués par la commune dans le projet d'aménagement et de développement durables. Concernant le stationnement vélo, cette justification passe par l'état des lieux de l'offre de stationnement vélo actuelle, l'identification des besoins à satisfaire.

Pour cela **il conviendrait d'établir une carte localisant les places de stationnement vélo** sur l'espace public ainsi que les gares et stations de transports en commun structurants et les équipements.

De plus il conviendrait d'indiquer, au vu des analyses menées, le nombre de places de stationnement vélo à créer sur l'espace public pour chaque secteur.

En l'espèce, il pourrait s'agir :

- **d'établir un rapport des principaux générateurs de flux** (écoles, commerces, centres de santé, zones de loisirs, etc.) afin d'envisager des préconisations, Ainsi, nous recommandons d'adopter un principe quantitatif pour l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné :
 - Ecoles primaires : une place pour 8 à 12 élèves,
 - Collèges et lycées : une place pour 3 à 5 élèves ;
 - Universités et autres : une place pour 3 à 5 étudiants.

Ainsi, **afin que l'univers mental des enfants n'intègre pas seulement la voiture**, les écoles doivent pouvoir accueillir le stationnement des vélos.

- d'envisager une approche propre au **stationnement des vélos dans les quartiers** afin d'examiner les possibilités de stationnements à offrir aux résidents et/ou au visiteurs dans les faubourgs notamment et si possible de manière abritée.

Illustration : vu à Rochefort dans un commerce du centre-ville...



6. LE FONCTIONNEMENT URBAIN ET LES MOBILITÉS

6.5 LES PIÉTONS ET LES DEUX ROUES

6.5.1 Les deux roues

Page 113

En résumé il est fait ici mention que **le PLU ne constitue pas une étude de déplacement**. Toutefois, celui-ci pourra rechercher des pistes qui pourront contribuer au développement des modes doux. Il est fait référence à un travail de terrain réalisé dans le cadre de l'élaboration du rapport de présentation.

Les éléments présentés dans s'appuient pour l'essentiel sur du ressenti, des observations à l'appui desquels ne sont avancés aucunes statistiques, comptages ou enquêtes.

Observations

Certains propos auraient nécessités des études plus abouties pour être affirmés avec plus de poids.

Comme cela est souligné justement dans le rapport, la topologie se prête au développement du vélo sur la commune.

Cependant, comme stipulé, certains des constats établis ici ne nous semblent pas immédiatement en adéquation avec l'expérience et les retours que notre association est amené à recueillir auprès de ces adhérents et des différents publics rencontrés.

➤ Plan Global de Déplacement

Ainsi, dans cette phase d'enquête publique, nous regrettons ne pouvoir prendre connaissance du PGD, même si les éléments constitutifs du PLU ne nécessitent pas de mise en compatibilité avec ce dernier,

➤ Zone 30

Sur l'ensemble de la commune la zone trente impose dorénavant un espace partagé entre les usagers de la voirie. Cependant il existe une dichotomie dans cette approche topologique.

En effet, la zone 30 se distingue en deux catégories territoriales : la zone de l'hyper-centre ou la pratique, le partage et la bonne compréhension commencent à s'établir, malgré une communication envers tous les usagers qui aurait mérité selon nous un renforcement, et le reste du territoire ou le **sentiment d'insécurité est relativement partagé par les pratiquants et facteur de frein à l'usage pour les autres.**

Ainsi, nous préconisons :

- L'étude de **voiries dédiés au vélos sur des voies structurantes de déplacements** (à rechercher lors des travaux de hiérarchisation),
Ces voiries pourraient apporter de la rapidité et de la sécurité dans les déplacements.
Spécifiquement, nous considérons notamment le Boulevard Pouzet, l'avenue du 8 mai 1945, l'avenue du 11 novembre, la rue Auguste Roux, la route du Breuil, comme des **voies structurantes pour le déplacement des vélos.**
Ces voiries, pour faciliter l'usage du mode cyclable et assurer la sécurité des déplacements, et bien que considérées dans la Zone 30, mériteraient ou auraient mérité une emprise vélo en site propre bidirectionnelle et non partagée avec les piétons.
Typiquement, bien que bénéficiant d'une importante communication et d'un marquage relativement visible il nous apparaît regrettable globalement que les parcours dits « Zen » ne s'imposent pas vis-à-vis de la circulation tous véhicules et soit relégués en seconde ligne et parfois en cohabitation avec les piétons ce qui est loin d'être satisfaisant pour les personnes qui pratiquent ou souhaiteraient pratiquer le vélo et les piétons.
- Selon nous le traitement de surface projeté pour le Boulevard Pouzet est à reconsidéré en tant qu'opportunité d'axe fort de déplacement à vélo
Spécifiquement, alors que l'enquête portée par la ville de Rochefort en 2016 révélait **qu'en priorité (26%), les usagers et les riverains souhaitent disposer d'une piste cyclable** sur l'ensemble de son tracé, il semble que, les profils de voies n'intègrent que partiellement le vélo ou seulement sur certains d'entre eux.
En outre, il semble que le profil définitif des tronçons 2 et 3 n'est à l'heure actuelle pas adopté. En tout état de cause il nous semble peu opportun pour des questions de sécurité de retenir le profil n° F.
Encore une fois, nous souhaitons que soit reconsidéré un profil de type A sur l'ensemble de la voirie.
- Un examen spécifique, à porter par le schéma directeur cyclable, **aux déplacements domicile-travail** et domicile-loisirs/achats et notamment, comme cela est souligné, vers les zones d'emplois,
- Une **étude propre à envisager des itinéraires de déplacements** ayant pour fonction de s'interconnecter avec les réseaux cyclables des communes limitrophes.

Ces itinéraires seront à considérer comme des alternatifs au déplacement en modes mécanisés dans les déplacements de la vie quotidienne et notamment le domicile-travail et domicile-école.

- Etablir un état des lieux sur les continuités cyclables qui est un point positif de du développement du vélo à Rochefort,
- Enfin il aurait été utile de disposer dans le rapport de présentation d'éléments de comptages de vélos et de données en matière d'accidentologie (voir éléments d'indicateurs proposés).

1 UN CENTRE D'AGGLOMÉRATION ATTRACTIF, ÉLARGI ET PACIFIÉ

1.2 PROMOUVOIR LES MODES DOUX PAR LE TRAITEMENT DES ESPACES PUBLICS

Page 242

Observations

OAP Nature en ville et mobilités douces

Nous prenons acte que le rapport de présentation envisage la création de pistes ou bandes cyclables sur les avenues Gambetta, du 8 mai 1945 et Boulevard du Vercors.

Nous recommandons, dans cette approche l'étude systématique de pistes cyclables situées sur chaussée (et non sur trottoir partagées avec les piétons) afin de faciliter l'usage du vélo et de garantir la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers (scolaires, personnes âgées, autres). Ces équipements peuvent être séparés par de petits terre-pleins ou une différence de niveau (exemple : avenue Michel Crépeau – image d'illustration)



Exemple d'OAP avec création de liaisons douces (OAP Basse Terre)

Dans l'exemple figurant sur la carte de la page n° 243, la largeur dédiée à la circulation des piétons et des cyclistes est comprise entre 2m et 3 m.

Ceci nous apparaît comme trop juste pour un espace partagé de circulation.

Nous préconisons, pour la création d'une voie verte, de retenir un minimum de 3,5m.

De manière plus globale, nous préconisons de **considérer des itinéraires structurants, en connexion avec communes limitrophes.**

6. MESURES ENVISAGÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET SI POSSIBLE, COMPENSER S'IL Y A LIEU, LES CONSÉQUENCES DOMMAGEABLES

6.2 DÉFINITION DES CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS POUR L'ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION DU PLAN

6.2.2 Propositions d'indicateurs pragmatiques

Page 428

Observations

Indicateurs :

Les kilomètres qui figurent ici incluent-ils la Vélodyssée ?

Suggestions d'indicateurs propres au suivi du développement du mode vélo :

- mesurer le nombre de cyclistes sur des axes de références et pourquoi pas les axes que le PLU envisage de développer,
- qualité de service :
 - o perception de la compréhension de la politique cyclable,
 - o perception de la sécurité
- nombre de places de stationnement pour 1000 habitants (distinguer places et nombre d'arceaux),
- accidentologie : niveau des accidents vélo,
- vol de vélos.

3. Orientation d'Aménagement et de programmation n° 14

Nature en ville et mobilités douces



Observations

- Globaliser l'approche : des itinéraires structurants, en connexion avec communes limitrophes,
- Construction d'une route zone des Sœurs : nous recommandons de faire figurer une piste cyclable.

4. Règlement

Enjeux

A l'échelle nationale, seulement 3% des déplacements du quotidien se font à vélo, alors que 70% des trajets domicile-travail font moins de 5km. La France est au 25^{ème} rang de l'Union européenne pour l'usage du vélo...

Comme indiqué précédemment, sur le territoire de Rochefort, 3,66% des déplacements sont réalisés à vélo et 2% à l'échelle de la Communauté d'Agglomération (source : EDVM CARO // 2014-2015)

Le plan vélo et la future loi LOM (qui devrait être adoptée avant la fin de l'année 2019) envisagent le **triplement de l'usage du vélo** comme mode de déplacement au quotidien à l'horizon 2024.

Objectifs

Ainsi, afin de développer l'usage du vélo dans la cité, l'ensemble de services dédiés aux vélos pourraient suivre cet objectif de développement de l'usage du vélo pour atteindre une part modale de plus de 11% (comme indiqué ci-dessus).

Observations

Article 13 – Stationnement des vélos (page 8)

Dimensionnement à destination des habitations collectives

Observation liminaire

Il nous semble peu approprié de mentionner la norme prescriptive minimale à suivre par les aménageurs figurant dans le règlement comme « indicative ».

Aussi nous recommandons l'écriture suivante :

« *le dimensionnement des locaux destinés aux vélos **devront répondre** aux normes suivantes :* »

Norme

Concernant le dimensionnement applicable aux habitations collectives, la norme retenue est très proche de ce qui figure dans le code de la construction à savoir :

La norme proposée dans le PLU : « *un mètre carré cinquante par logement ou un emplacement par logement à partir du deuxième logement* ».

Bâtiments à usage principal d'habitation art R111-14-4 du CCH	
type de logement	superficie par logement m ²
≤ à 2 pièces principales	0,75
≥ à 3 pièces principales	1,5
Superficie minimale totale	3

Nous faisons le constat que la norme proposée par la Ville de Rochefort va au-delà de ce qui est suggéré par l'article R11-14-4 du code de la construction ; Vélo pour tous suggère cependant l'adoption d'une norme proportionnelle à la surface de plancher (4%).

Pour les commerces, il semble nécessaire de prévoir une nouvelle norme pour le stationnement des vélos afin de faciliter l'usage de ce mode.

Les autres destinations n'appellent pas de remarques de notre part.

Conditions d'accès

La rédaction figurant au PLU exigera la création de locaux vélos conformément à la réglementation. Ceux-ci devront être facilement accessibles depuis l'extérieur en rez-de-chaussée.

Toutefois, afin de garantir une accessibilité renforcée, nous recommandons de prévoir des conditions « confortables » d'accès au local vélo comme stipulé ci-après :

Ainsi il est proposé l'écriture suivante :

Localisation

Les espaces de stationnement vélos seront situés à un emplacement facile d'accès en rez-de-chaussée depuis la voie publique et depuis les bâtiments principaux desservis.

Si le local ne se situe pas dans le bâtiment il est situé sur la même unité foncière que l'immeuble d'habitation, à 50 mètres maximum de l'entrée et sur le cheminement qui mène vers cette entrée.

Dimensions

La hauteur libre de tout obstacle dans les allées de circulation et dans les emplacements sera d'au moins deux mètres de haut (calculé perpendiculairement en tous points du sol) sur l'ensemble des espaces accessibles aux vélos.

Conditions d'accès

La largeur minimale des vantaux permettant l'accès aux locaux abritant les vélos ne devra pas être inférieure à 90 cm. Dans le cas d'une porte à plusieurs vantaux, il conviendra de prendre en compte le vantail couramment utilisé (ce type de porte peut constituer une solution convenable pour favoriser la circulation des cycles à 3 roues ou avec remorques).

Les dégagements nécessaires au passage des portes et à l'accès aux bâtiments devront disposer des caractéristiques suivantes :

- *Libre de tout obstacle,*
- *D'une largeur minimale de 1,20 m,*
- *D'une profondeur de 2,80m du côté où le vantail s'ouvre, et 2,40 m de l'autre côté.*

Rampes et ressaut

(pour un vélo chargé de manière standard jusqu'à 20 kg : bagages, courses, enfants)

Rampes :

- *Pour qu'un cheminement soit praticable aisément par un usager accompagné de son cycle, lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée, il est recommandé d'aménager un plan incliné (rampe), de pente égale ou inférieure à 12% afin de la franchir.*
- *Lorsque la longueur de la pente est supérieure à 2m, la largeur du cheminement libre de tout obstacle est de préférence d'au moins 1.40m.*
- *Les valeurs de pentes suivantes sont acceptables occasionnellement en cas de réhabilitation d'un bâti :*
 - *Jusqu'à 16% sur une longueur inférieure ou égale à 4 m*
 - *Jusqu'à 20% sur une longueur inférieure ou égale à 1 m*

Ressauts :

Le recours à des ressaut doit être exceptionnel. Lorsqu'il est supérieur à 2 cm, même au niveau du passage des portes, il doit être traité comme une dénivellation. Cette hauteur maximale peut toutefois être portée à 8 cm si le ressaut comporte sur toute sa hauteur une pente ne dépassant pas 33%.

Equipements

Les points d'ancrage en U inversé seront privilégiés pour permettre d'attacher le vélo par le cadre et au moins une roue.

Vélos à trois roues : des aires libres de tout mobilier au sol peuvent être organisées pour le stationnement des cycles à trois roues et des remorques.

Alimentation électrique

Une alimentation électrique pourra être installée en vue de la recharge des cycles à pédalage assisté (vélos à assistance électrique).

Cf Décret no 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos

Article 14 – Stationnement des véhicules

La norme de Normes de stationnement

- Logement :

- Le niveau de l'offre en stationnement en véhicule léger nous paraît élevé au regard des objectifs poursuivis d'apaisement de la circulation,
- Ainsi, concernant le centre-ville notamment, là où un apaisement de la circulation est préconisé par le PADD, il nous semble préférable de recourir à une offre minimale de stationnement en lien avec une surface de plancher. Ceci permettra un traitement égalitaire pour l'ensemble de la typologie de l'offre de logement.
Aussi nous préconisons de retenir une place par tranche de 60 m² de surface de plancher avec un minimum par logement de 1 place par logement,

- Bureau

Il est établi que la part modale de la voiture est 2,5 fois plus élevée si l'employeur met à disposition une place de stationnement sur le lieu de travail.

En l'espèce, **la norme proposée dans le PLU équivaut à près de 67% de part modale** pour les véhicules légers (2 places pour 3 emplois). Selon nous ce choix ne peut être de nature à modifier les comportements de déplacements dans la mesure où il correspond à l'usage qui est fait de l'automobile dans les déplacements (ensemble des motifs de déplacement sur la Commune de Rochefort – EDVM 2014/2015).

Nous proposons d'établir la norme à :

- Une référence liée à la surface de plancher pour plus de commodité,
- 1 place par tranche de 60 m² de surface de plancher,

Références

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance Verte

Décret n° 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos

Arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation (JORF n°0046 du 23 février 2012) - Abrogé par arrêté du 13 juillet 2016 - art. 6 à compter du 1^{er} janvier 2017

Arrêté du 30 octobre 2014 modifiant l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation (JORF n°0254 du 1er novembre 2014)

Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation (JORF n°0164 du 16 juillet 2016)

Bibliographie

- Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques
Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie
Novembre 2013