

# Le vélo dans les PLU

Delvaux  
Thierry  
Responsable du Pôle Vélo  
SARECO

1er avril 2010 > Hôtel de Ville de Paris



en partenariat avec :



## Pourquoi parler des PLU ?

- Le PLU concerne la propriété privée :
  - hors de vue du public,
  - en limite de l'action publique.
- Ainsi, les personnes ressources vélos dans les collectivités traitent tous les problèmes de voirie (itinéraire, jalonnement, aménagements, stationnement ouvert ou en enclos) mais souvent peu du PLU.
- Et pourtant, le PLU impacte la vie de tous les jours :
  - Chez soi, **la possibilité de posséder** un véhicule
  - Au travail, **la possibilité d'utiliser** ce véhicule pour y venir.



bougezautrementablois2.over-blog.com

### L'avenir du vélo selon Philippe Starck (Cyc'lab 2010 à Bordeaux)

Le mot vélo peut être un mot valise incluant tous les systèmes qui y ressemble, de la trottinette au tricycle. L'engin existera dans une version de plus en plus discrète : **léger, pliable, etc.** Il ne posera plus de problème de stationnement puisqu'on l'emmènera partout avec soi : dans le tramway, **dans un placard à la maison...**



Provélo.org

### Extrait d'une petite annonce immobilière

Appartement moderne et confortable ... salle de bains avec grande baignoire, TV, ... ascenseur, **cave à vélos**, ... balcon côté soleil. Prix selon la période



farm3.static.flickr.com

## La démarche pour cette présentation

- Un tour d'horizon sans prétention statistique
  - 15 villes d'Ile-de-France
  - 17 villes de province
- Une observation des articles 12 :
  - du quantitatif
  - du qualitatif
- Une analyse de leur signification :
  - Surfaces par vélo stationné
  - Nombre de places par logement ou par emploi
  - Effet de la banalisation des places pour les emplois
- Des pistes de réflexion pour l'avenir :
  - Quel impact le PLU a sur la mobilité ?
  - Quels objectifs pour les articles 12 ? Quelles formulations ?
  - Pour l'établissement d'un référentiel national

# Une grande diversité d'écriture

## Quantitative

- **L'unité de comptage :**
  - Une majorité de communes s'exprime en part de la SHON
  - Mais on trouve aussi des formulations en :
    - m<sup>2</sup> / logement
    - places / nombre de pièces
    - places / logement
    - places / nombre de chambres
- **Des seuils d'application :**
  - En nombre de logements ou en SHON
  - Les contraintes ne s'appliquent alors souvent qu'aux immeubles collectifs.
- **Minima et maxima**
  - Assez souvent (~1/3) une taille minimale du local (5 à 10 m<sup>2</sup>)
  - Parfois (~1/15) une surface maximale par local (ex: 30 m<sup>2</sup>)
  - Voire des plages de valeurs (ex: 30 à 60 m<sup>2</sup> /100 élèves)
- **Des places visiteurs :** parfois (~1/15)

# Une grande diversité d'écriture

## Qualitative

- **Accessibilité :**
  - Souvent (~2/5) : « aisément accessible » ou assimilé
  - Parfois (~1/8) : Imposition d'être de plain-pied, totalement ou en partie
- **Places abritées et/ou dispositifs d'accrochage :**
  - 1/4 des PLU cite les deux
  - 1/4 des PLU n'aborde pas la question
- **En Ile-de-France, par rapport à la province :**
  - Distinction vélo / 2RM est beaucoup moins fréquente (/1,6)
  - Normes logement plus faibles : en moyenne 2 pl./ 3 logt, contre 1 pl./logt en régions
  - Spécifications pour les équipements moins fréquentes
  - Précision sur la toiture ou l'accrochage un peu plus rare
- **Globalement :**
  - Pas d'influence évidente de l'âge du PLU (mais l'essentiel des PLU vus datent de moins de 6 ans)
  - Les grandes villes ne font pas forcément mieux que les petites
  - Pas ou peu de distinctions entre les zonages

# Une grande dispersion des valeurs

- Surface pour stationner un vélo : de 0,75 m<sup>2</sup> à 1,5 m<sup>2</sup>
- Synthèse des nombres de places à réaliser :  
En harmonisant les normes sur la base arbitraire de 80 m<sup>2</sup> SHON /logement, 20 m<sup>2</sup> SHON/bureau et 1,5 m<sup>2</sup>/vélo

Sur l'échantillon		Régions	Ile-de-France
<b>Logement (pl./logt)</b>	Min.	0,44	0,2
	Moyenne	<b>1</b>	<b>0,7</b>
	Max	2	1,2
<b>Bureaux (pl./emploi)</b>	Min	0,04	0,03
	Moyenne	<b>0,31</b>	<b>0,14</b>
	Max	0,8	0,3

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo

# La signification des normes actuelles

- De quels vélos et de quels stationnements parle-t-on ?
  - Préférer « cycles » à « vélos » ou « deux-roues non motorisés »
  - Les « cycles » sont polymorphes, du vélo d'enfant au triporteur
  - Les ratios m<sup>2</sup>/cycle sont très variables selon la taille du local, sa configuration et la disposition du rangement des vélos
  - Inclure les circulations pour les grands garages, pas pour les petits
- Pour l'habitat  
Des valeurs sans doute souvent en dessous du nombre de vélos déjà possédés
- Pour l'emploi  
Avec l'hypothèse d'un taux de foisonnement de 75%, les parts modales vélos sont ambitieuses : elles dépassent parfois les 100% !

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo

# Préparer l'avenir

- L'impact sur l'économie de la construction (et le coût d'usage)
  - 2% à 3% de la SHON = moins de 2% à 3% de surcoût
  - La baisse des exigences voiture peut compenser les nouvelles exigences vélo.
- Le PLU a-t-il le même impact sur le taux de motorisation et sur le taux de « cyclation » :
  - Le rôle de la voirie et des parkings publics pour la voiture /vélo moto
  - Comment mesurer l'impact du PLU ? (possession et usage)
- Quelles ambitions pour quelles échéances ?
  - Le PLU influence les décennies à venir
  - Penser à trouver aussi des solutions pour les réhabilitations et les mutations

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo



## Les 2RM sur la voirie



U

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo

# Pour un référentiel national

Un document national de référence permettrait de :

- Préciser les objectifs du PLU en matière de vélo :
  - Le niveau de pari sur les besoins futurs
  - Les cycles cible : loisir, sport, utilitaire, remorque, tandem, triporteur...
  - La relation avec les autres fonctionnalités : poussettes/landaus, 2RM...
- Préciser les besoins, dont :
  - Estimer la surface par cycle et les paramètres qui l'influencent
  - Connaître les valeurs courantes du foisonnement des vélos en entreprise
  - Prévoir les besoins des établissements recevant du public
- Préciser les formulations :
  - Exprimer les quantités en places ou en surface ?
  - Expliciter les demandes d'accessibilité, de sécurité et d'ergonomie
  - Envisager les stationnements en étage, par ex. pour les très grands équipements

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo

## C'est une question de philosophie

Dans le Règlement régional d'urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale (2006), les impositions relatives au vélo ne sont pas au Titre VIII - LES NORMES DE **STATIONNEMENT**, avec les voitures, mais au Titre II - NORMES D'**HABITABILITE** DES LOGEMENTS, avec les voitures d'enfants.

**Merci pour votre attention**



sareco Pôle Vélo  
tdelvaux@sareco.fr

Rencontre 2010 du Club des villes et territoires cyclables 2010 - Delvaux Thierry - Sareco Pôle Vélo