

Le vélo dans les PLU

Delvaux
Thierry
Responsable du Pôle Vélo
SARECO

1er avril 2010 > Hôtel de Ville de Paris

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.



bougezautrementsablois2.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 :
 - m² / 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 m²)
 - Parfois (~1/15) une surface maximale par local (ex: 30 m²)
 - Voire des plages de valeurs (ex: 30 à 60 m² /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 m² à 1,5 m²
- Synthèse des nombres de places à réaliser :
En harmonisant les normes sur la base arbitraire de 80 m² SHON /logement,
20 m² SHON/bureau et 1,5 m²/vélo

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

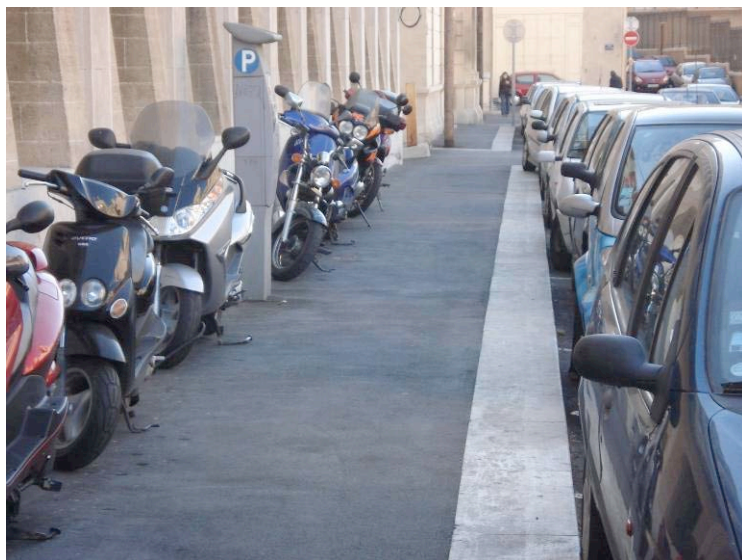
La signification des normes actuelles

- 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 $m^2/cycle$ 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% !

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

Les 2RM sur la voirie



Pour un référentiel national

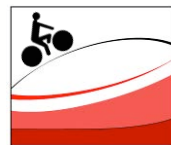
Un document national de référence permettrait de :

- 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

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