



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 = 1,5 m², 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 m² ! 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 permet-

	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
T1, studio, chambre	1	1	0,75 m ²	1,5 m ²	1,5 m ²
T2	1	1	0,75 m ²	1,5 m ²	1,5 m ²
T3	2	1,5	1,5 m ²	3 m ²	2,25 m ²
T4	3	2,5	1,5 m ²	4,5 m ²	3,75 m ²

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 m² (= 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 m² (= 3 m x 1,20 m)). Elle précise que les locaux seront de 10 m² 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 :

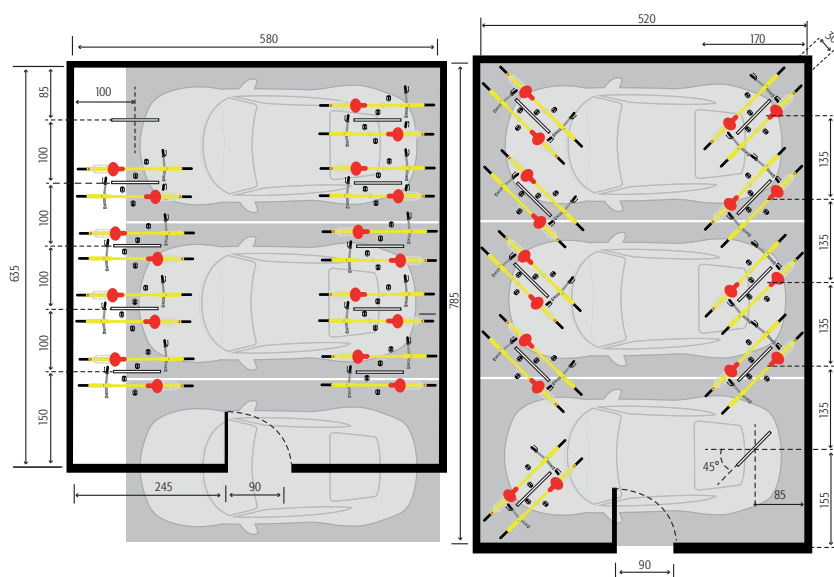
- « La largeur des portes d'accès à ces

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 intercommunal), 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.

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



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

Mairie 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