Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Rennes Métropole

D-1 RÈGLEMENT LITTÉRAL

D-1-2 Guide de recommandations

Rennes Métropole

Guide de recommandations pour la réalisation de locaux vélos

Modification n°1 approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 15/12/2022
Modification n°2 approuvée par délibération du Conseil de Rennes Métropole du 19/06/2025

RENNES MÉTROPOLE

Sommaire

Préambule **4**

1. Accès et localisation du local vélo **4**

2. Agencement et conception du local vélo **5**

3. Systèmes d'attaches recommandés **6**

4. Services fournis au sein du local vélo **7**

Préambule

Ce guide de recommandations vise à compléter et illustrer le règlement littéral du PLUi en matière de conception et d'organisation des locaux de stationnement pour les vélos. Quatre sujets sont traités : l'accès au local vélos et sa localisation dans le projet, l'agencement et la conception du local vélos, les systèmes d'attaches de vélos recommandés et enfin l'offre de services qui peut être proposée.

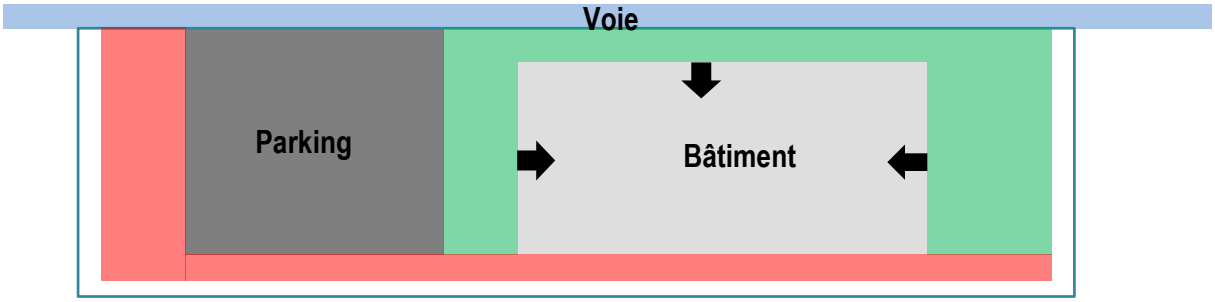
Ce guide est synthétique et reprend une partie seulement des recommandations du guide ministériel.

1. Accès et localisation du local vélo

Le local vélo doit de préférence être sécurisé par une porte avec badge de type vigik ou équivalent. Un système d'ouverture automatique des portes d'accès situées sur le parcours entre le local et l'espace public est préférable afin de faciliter au mieux les mouvements et déplacements des usagers.

La largeur des portes situées sur le parcours depuis l'espace public et le dégagement prévu doivent être suffisants pour permettre le passage et la manœuvre des différents types de vélos accueillis dans le local (vélos standard, triporteurs, vélos cargo etc…). Une largeur minimale d'1,20 m est ainsi recommandée.

Dans le cas d'un local vélo réalisé sur le terrain d'assiette du projet mais situé en dehors de la construction principale, il est recommandé de le positionner à moins de 50 m des points d'entrée de la construction principale et sur le cheminement naturel vers l'espace public. Le schéma ci-dessous illustre en vert la localisation préférentielle de ce local vélo. La traversée d'espaces dédiés au stationnement automobile ou un cheminement engendrant des détours depuis et vers l'espace public sont en effet de nature à dissuader l'usage du vélo.

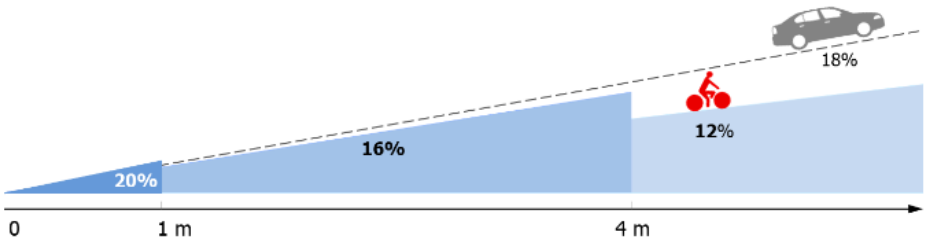


A l'exception des cas où les RDC sont occupés par des activités participant à l'animation de la rue ou bien lorsque des contraintes techniques particulières sont rencontrées, il est par ailleurs recommandé qu'au moins 50 % des emplacements vélos nécessaires soient réalisés au RDC de la construction.

Lorsqu'une dénivellation ne peut être évitée (accès au premier sous-sol ou au premier étage par exemple), il est recommandé d'aménager une rampe de pente égale ou inférieure à 12 % afin de la franchir aisément.

Les valeurs de pentes suivantes sont acceptables occasionnellement :

- jusqu'à 16 % sur une longueur inférieure ou égale à 4 m ;
- jusqu'à 20 % sur une longueur inférieure ou égale à 1 m.



SARECO – Pentes maximales des rampes en fonction de leur longueur

2. Agencement et conception du local vélo

Les locaux vélos conçus sous une forme géométrique simple et évitant les espaces perdus pour le stationnement sont recommandés. Dans le cas de formes plus complexes, les espaces perdus ou difficiles d'accès pour le stationnement des vélos ou leur manœuvre doivent être affectés à d'autres usages et ne pas être comptabilisés dans les surfaces réglementées.

Il est recommandé de configurer le local vélo de manière à ce qu'il bénéficie d'une lumière et d'une ventilation naturelle. En cas d'impossibilité ou parceque le local est directement positionné sur un espace public à forte fréquentation (visibilité accrue pouvant générer des risques de vols), il est recommandé de rendre le local vélo convivial et agréable par un traitement qualitatif des surfaces (signalétique, éclairage important, peinture etc…).

Il est recommandé d'anticiper une évolution des capacités en stationnement vélo dès la notice explicative du projet. Cette évolutivité peut par exemple être anticipée :

- En prévoyant des espaces communs à mutation potentielle ;
- En prévoyant une hauteur sous plafond du local vélo adaptée à du stationnement en hauteur (min 2,80 m) ;
- En identifiant des emprises constructibles complémentaires sur le terrain du projet et adaptées à l'implantation d'un futur local vélo ;
- En prévoyant, dans le cadre d'une construction gérée en copropriété, qu'un certain nombre d'emplacements automobiles soit conservé dans un lot commun de la copropriété et ainsi faciliter leur changement d'affectation.

Exemples de locaux vélo bien conçus avec une allée de circulation modélisée (peinture, signalétique) et un éclairage naturel ou artificiel important :







Exemples de locaux vélo mal organisés et peu agréables. Le stationnement y est anarchique et la manœuvre difficile voire impossible :





3. Systèmes d'attaches recommandés

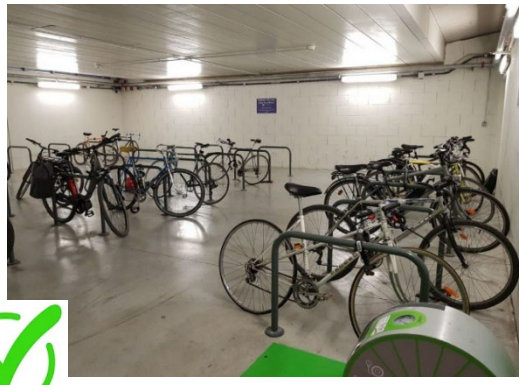
Tous les systèmes d'attache permettant d'accrocher facilement le cadre ainsi qu'une roue du vélo sont possibles (les arceaux vélos, les racks double-hauteur ou encore des systèmes d'attaches muraux) à condition d'être solidaires du bâti ou du sol. Le système du pince-roue est interdit car il ne permet pas cette attache sécurisée roue + cadre et induit régulièrement des dégradations (voilage des roues).

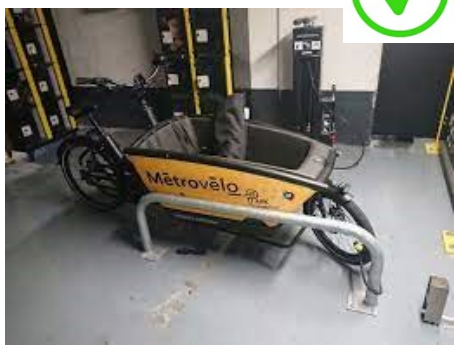
Pour le cas des vélos cargos et assimilés, il existe des dispositifs spécifiques et adaptés de type arceau.

En complément des espaces de stationnement exigés par le règlement, il est recommandé de prévoir des dispositifs d'attache complémentaires dédiés aux visiteurs. Pour le cas de constructions dédiées à l'habitation, un emplacement vélo visiteur par tranche de 5 logements est conseillé. Ces emplacements peuvent être non clos et non éclairés mais leur couverture est conseillée.



Exemple de différents systèmes d'attaches autorisés (non exhaustif) : rangement vertical, arceaux classiques et arceaux pour vélos cargo, favorisant un stationnement organisé et sécurisé.







Exemples des limites du système de pince-roue qui ne permet pas un stationnement adapté des vélos et provoque des dégradations sur les vélos. De plus, le système du pince roue, parce que simple à installer, n'oblige pas à réfléchir à une conception ergonomique du local vélo





4. Services fournis au sein du local vélo

Les services sont le petit plus du local vélo. Bien pensés, ils permettent d'inciter et faciliter à la pratique du vélo en fournissant un équipement et des informations pédagogiques de base.

Il est recommandé d'installer des affichages pédagogiques concernant le bon usage collectif d'un local vélo :

- Indiquer clairement les espaces de circulation et les espaces de stationnement (par exemple avec de la peinture) ;
- Organiser le stationnement entre les usagers pour réserver les emplacements les plus accessibles aux usagers quotidien du vélo.
- Mentionner l'équipement du cycliste, les lieux de réparation/vente à proximité du local ou encore les explications de base pour réparer son vélo.

Il est recommandé d'équiper les locaux vélo avec un kit d'entretien de base : station de gonflage, clé Allen, démonte pneu, colone de réparation.

Il est recommandé d'équiper les locaux vélos de supports pour les draisiennes et les autres vélos enfants. Un système mural en hauteur permet d'utiliser au mieux les espaces au sol.








Exemples de locaux vélo dont l'équipement est au service des usagers :

- ***Implantation de crochets suspendus permettant le stockage de nombreuses draisiennes sur une faible emprise au sol***
- ***Prises électriques proches des arceaux permettant de recharger le vélo pendant son stationnement***
- ***Divers équipements utiles = station de réparation***