

ESPACES RÉSERVÉS AU STATIONNEMENT DES VÉLOS

Le stationnement des vélos dans les espaces privés a été règlementé pour la 1^e fois en France par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle II. Depuis, il ne se passe guère plus d'un an sans que des corrections ou compléments soient apportés au cadre juridique, par une loi, un décret ou un arrêté.

Sans tenter de dresser ici un récapitulatif historique, nous indiquons les conditions qui s'appliquent désormais aux projets à l'étude. La note ci-dessous rappelle les textes du Code de la Construction et de l'Habitation (CCH), en dégage les points importants et ajoute quelques commentaires. À noter que les dates d'effet sont variables ; notamment :

- Pour les bâtiments existants, il n'y a encore aucune obligation réelle d'aménager un garage à vélos malgré deux articles du code qui existent depuis plusieurs années. Mais ils attendent pour l'un un arrêté et pour l'autre un décret pour être applicables.
- Pour les bâtiments neufs, en revanche, les codes sont opérationnels.

1 Pour les bâtiments existants

1.1 Les bureaux : Article R136-4 (en vigueur au 1^{er} janvier 2015)

Lorsque les **bâtiments à usage principal de bureaux**, dont la demande de permis de construire a été déposée **avant le 1^{er} janvier 2012**, ne comportant **pas de logements** et **comportant un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés**, possèdent les caractéristiques suivantes :

- capacité de stationnement **supérieure ou égale à 20 places** ;
- **un unique propriétaire et un unique locataire des locaux et du parc de stationnement**,

le propriétaire équipe le bâtiment d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos, ce terme désignant, pour l'application du présent article, les cycles et les cycles à pédalage assisté tels qu'ils sont définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

Cette obligation est satisfaite par la création d'un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos à l'intérieur du bâtiment ou par la création de cet espace à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.

Cet espace peut également être réalisé sur des emplacements destinés au stationnement automobile existant.

Cet espace réservé comporte un **système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue**. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment, précisée par arrêté du ministre chargé du logement.



*Cet article R136-4 existe, dans une rédaction légèrement différente, depuis juillet 2011, mais **l'arrêté fixant la capacité de stationnement n'est toujours pas paru**.*

1.2 À l'occasion de **travaux** dans les parkings : Article L111-5-4

Toute personne qui procède à des travaux sur un parc de stationnement annexe :

1° à un ensemble d'**habitations** équipé de places de stationnement individuelles ;

2° à un bâtiment à usage **industriel** ou **tertiaire** équipé de places de stationnement destinées aux salariés ;

3° à un bâtiment accueillant un **service public** équipé de places de stationnement destinées aux agents ou aux usagers du service public ;

4° ou à un bâtiment constituant un **ensemble commercial**, au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques équipé de places de stationnement destinées à la clientèle,

[...] dote le parc de stationnement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos. [...]

Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application du présent article, notamment en fonction de la nature, de la catégorie et de la taille des bâtiments et des parcs de stationnement concernés, du type de travaux entrepris, ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments. Il fixe également le nombre minimal de places de stationnement qui font l'objet de l'installation et les conditions de dérogation en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à l'environnement naturel du bâtiment.

NOTA - Loi n° 2015-992 du 18 août 2015 art. 41 D : L'article L. 111-5-4 du même code, dans sa rédaction résultant du IV du présent article, s'applique aux ensembles d'habitations et bâtiments pour lesquels la demande de **permis de construire est déposée après le 1er janvier 2017**.



Le décret permettant l'application de cet article n'est toujours pas paru.



2 Pour les bâtiments neufs : articles R111-14-4 à R111-14-8 (et leur arrêté d'application du 13 juillet 2016)

Lorsque les bâtiments neufs							www.sareco.fr			
Code de la construction et de l'habitation							Arrêté du ministre chargé de la construction			
à usage principal d' habitation groupant au moins deux logements	comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble,	ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos.	Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit <u>couvert</u> , clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.	Cet espace réservé	comporte un système de fermeture sécurisé et	des dispositifs fixes permettant de <u>stabiliser</u> et <u>d'attacher</u> les vélos par le cadre <u>et</u> <u>au moins</u> une roue.	Concerne les constructions de bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1^{er} janvier 2017	L'espace est couvert et se situe de <u>préférence</u> au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol.	L'espace peut être constitué de plusieurs emplacements	<ul style="list-style-type: none"> • 0,75 m² /logement jusqu'à 2 pièces principales • 1,5 m² /logement dans les autres cas, • avec une superficie minimale de 3 m²
à usage principal de bureaux	comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés,				est surveillé ou					<ul style="list-style-type: none"> • 1,5 % de la surface de plancher
à usage principal industriel	comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés,				comporte un système de fermeture sécurisé et					<ul style="list-style-type: none"> • 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments
accueillant un service public	sont équipés de places de stationnement destinées aux agents ou usagers du service public,				comporte					<ul style="list-style-type: none"> • 15 % de l'effectif d'agents ou usagers du service public accueillis simultanément dans le bâtiment
constituant un ensemble commercial , au sens de l'article L. 752-3 du code de commerce, ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques,	sont équipés de places de stationnement destinées à la clientèle,									<ul style="list-style-type: none"> • de 0 à 50 places selon la taille du parc de stationnement : voir détail ci-après <p><i>mise à jour 5 février 2017</i></p>

3 Les points importants pour les bâtiments neufs

- a) Les exigences d'espace pour le stationnement des vélos sont conditionnées à la présence de stationnement, sous-entendu voitures.
- b) Les caractéristiques de l'espace sont explicites : réservé aux vélos, couvert, dispositifs pour maintenir et attacher les vélos.

Ensemble commercial ou cinémas			
Capacité du parc de stationnement	Nombre de places de vélos		
	mini exigé	base	max exigible
0	0		
< 41	2	10%	
41 < x < 401	10	5%	
> 400	20	2%	50

c) Quantité pour les habitations neuves

- * Les maisons ne sont pas concernées (63% de la population)
- * Cette mesure ne s'applique qu'aux habitations collectives neuves. Néanmoins, pour en estimer l'impact, le tableau ci-dessous simule l'effet qu'aurait cette mesure sur un habitat collectif dont la composition (nombre de pièces) et l'occupation (nombre d'habitants) serait la même que l'habitat collectif actuel.

Avec l'hypothèse usuelle de 1,5 m²/vélo, l'arrêté conduirait ainsi à environ

0,4 place de stationnement vélo par personne.

(données INSEE, 2008, France métropolitaine)

*Pour comparaison, la moyenne nationale française observée, maisons comprises, était proche de **0,5 vélo par personne en 2008**. La tendance est à la hausse. Elle dépasse 1 vélo par personne aux Pays-Bas.*

Pour approfondir le sujet : Quantité pour les habitations neuves

Le tableau ci-dessous est une simulation de l'effet qu'aurait cette mesure sur un habitat collectif dont la composition (nombre de pièces) et l'occupation (nombre d'habitants) serait la même que l'habitat collectif actuel.

Simulation des nouvelles exigences au parc actuel d'appartements

Nb de pièces	Nb de logements	Population	Nb de place /logement	Nb total de places	Nb moyen de place /personne
1 et 2 pièces	4 145 457	5 480 152	0,5	2 072 729	0,38
3 pièces et +	7 185 444	16 819 064	1	7 185 444	0,43
Ensemble	11 330 901	22 299 216		9 258 173	0,42

Ainsi, si ces quantités avaient été réalisées pour les logements actuels, les ménages vivant en appartements pourraient garer correctement les vélos possédés en 2008 **et** servant au moins une fois par an. Ces valeurs restent insuffisantes pour préparer l'avenir.



d) Quantité pour les bureaux neufs

Les hypothèses et le calcul détaillés dans le tableau ci-dessous montrent que le minimum de 1,5 % de la surface de plancher exigé correspond à une **part modale vélo de 18% à 22%** (en escomptant du foisonnement). Pour mémoire, la moyenne nationale était inférieure à 3% en 2008.

Pour approfondir le sujet : Quantité pour les bureaux neufs

1,5% de la surface de plancher des bureaux

1,5 m²/vélo (valeur moyenne usuelle)

1 place vélo / 100 m² de surface de plancher

18 m² de surface de plancher/emploi (ratio usuel)

5,6 emplois pour 100 m² de surface de plancher

0,8 hypothèse de coefficient de foisonnement

22% d'employés cyclistes

Foisonnement :

phénomène qui prend en compte le fait que les usagers ne sont pas tous présents simultanément et qu'une place de stationnement peut donc servir à plusieurs cyclistes.

e) Pour les bureaux existants

Les restrictions sont telles qu'il faut attendre la publication de l'arrêté correspondant pour connaître la portée de la mesure : le nombre de bâtiments concernés. Mais de toute façon, il n'est pas prévu de mesures coercitives en cas de non application.



4 Commentaires

L'analyse de ces textes appelle les réflexions suivantes :

a) Sur la pertinence du lien voitures - vélos

« Lorsque les bâtiments [...] comprennent un parc de stationnement » : Si le stationnement automobile est regroupé dans un parking de quartier (stationnement mutualisé), les textes obligent-ils à réaliser des espaces vélos ? On risque de déplorer des interprétations restrictives. Ce qui serait tout à fait contradictoire avec les démarches de type écoquartiers.

b) Sur les dispositifs d'attache

Le Code de la construction et de l'habitation prévoit des « dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos ». Il est conseillé que cette obligation soit recopiée dans le PLU pour que la commune inclue ce point lors du contrôle de conformité à l'achèvement des travaux. Car en pratique on constate des locaux livrés vides... et donc inadaptés au stationnement des vélos.

La formulation « et au moins une roue » est une avancée qui était attendue par de nombreuses associations cyclistes car elle exclut les « pince-roues », des dispositifs qui ne maintiennent que la roue avant mais pas le cadre. Or, avec ceux-ci, on constate :

- Le risque de voiler la roue si le vélo bascule (avec des chutes de vélos en cascade par effet dominos) ;
- Une inefficacité notoire contre le vol. Le cycliste ne retrouve plus que la roue avant maintenue par l'antivol, le reste du vélo étant parti.

c) Sur l'absence d'éclairage du local

La version 2016 des textes ne précise plus comme avant l'obligation que l'espace réservé au stationnement des vélos soit éclairé, qu'il soit situé dans le bâtiment ou en extérieur. L'éclairage est pourtant un gage de sécurité et de confort ; il est nécessaire.

d) Sur le minimum prévu pour l'habitat

Il appartient aux plans locaux d'urbanisme (PLU) d'exiger d'avantage pour préparer l'avenir : dans l'idéal, deux fois plus en ville.

e) Sur l'étage de stationnement des vélos

La rédaction de 2016 ne cantonne plus le stationnement des vélos au rez-de-chaussée ou au 1^{er} sous-sol : « de préférence ». Il serait donc possible de satisfaire à ces obligations quantitatives en aménageant tout ou partie des places dues dans les délaissés du dernier niveau du parking ou des caves. Un bon moyen pour dissuader de la pratique du vélo ; espérons que cela n'arrive pas trop souvent.



f) Sur l'implantation en extérieur du garage à vélos

Les avantages de simplicité sont évidents mais la qualité de la réalisation sera déterminante. Pour approfondir le sujet, le tableau ci-après disserte sur les avantages et inconvénients de cette mesure.

Pour approfondir le sujet : l'implantation en extérieur du garage à vélos

Thèmes	Avantages objectifs ou espérés	Risques ou inconvénients
Conception /équipement	L'expérience des réalisations antérieures laisse penser que le garage situé à l'extérieur sera souvent barreaudé, grillagé ou tout au moins très aéré . Les transparences visuelles qui en découleraient permettront un contrôle social naturel allant dans le sens de la sécurité des lieux.	Le garage extérieur n'aura pas souvent les mêmes avantages qu'en intérieur, en termes de confort d'usage pour les cyclistes ou de protection des vélos : - Chauffage ou tout au moins hors gel - Parfaite protection du vent et de la pluie battante - Abrisé de la poussière, des feuilles mortes et autres débris emportés par le vent.
Ergonomie	À priori, bonne accessibilité générale. Notamment, plutôt moins de portes à franchir avec le vélo.	Le garage situé à l'extérieur risque de ne pas être spontanément éclairé , alors que cela serait improbable dans un local intérieur. L'absence d'éclairage serait pénalisante tant pour le confort d'usage que pour la sécurité des lieux.
Durabilité	Moindre risque de réaffectation du local à d'autres usages après livraison, en raison de son éloignement et d'une conception spécifique.	Risque de voire construire à l'économie des garages de mauvaise qualité se dégradant vite : saleté, rouille, infiltration des eaux de pluie...
Protection contre l'intrusion	Meilleure surveillance potentielle si et seulement si le garage est bien implanté.	Risque d'implantation du garage dans un recoin à l'abri de la vue des passants ou des occupants du bâtiment principal. Moins de portes à franchir aussi par les intrus. Risque de vieillissement rapide des systèmes de fermeture en extérieur.