

Mise à jour novembre 2014.
Les textes ajoutés par le décret
et l'arrêté du 30 octobre 2014
sont surlignés en jaune.

ESPACE RÉSERVÉ AU STATIONNEMENT SÉCURISÉ DES VÉLOS

La note ci-dessous concerne l'article 57 de la loi Grenelle II qui a introduit l'exigence d'espaces réservés au stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments d'habitation et de bureaux. Elle rappelle les textes, en dégage les points importants et ajoute quelques commentaires.

1 Les textes

1.1 Code de la construction et de l'habitation

- a) Pour les constructions de bâtiments dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au **1^{er} janvier 2012** :

Article R111-14-4

Lorsque les **bâtiments neufs 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, ce terme désignant, pour l'application du présent article et du suivant, les cycles et les cycles à pédalage assisté tels qu'ils sont définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, 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 stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre ou au moins une roue**. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements précisée par arrêté du ministre chargé du logement.

Article R111-14-5

Lorsque les **bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux salariés**, 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 couvert, 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 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.

b) Les dispositions de l'article suivant entre en vigueur le **1^{er} janvier 2015** :

Article R136-4

Lorsque les **bâtiments à usage principal de bureaux**, dont la demande de permis de construire a été déposée **avant le 1er 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.

1.2 Arrêté du 20 février 2012 (NOR : DEVL1202477A)

Art. 3. – L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation doit être **couvert et éclairé**, se situer **de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou, à défaut, au premier sous-sol ou au premier étage**, et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et éclairé, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment, et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal **d'habitation**, l'espace possède une superficie de **0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces** principales et **1,5 m² par logement dans les autres cas**, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- pour les bâtiments à usage principal de **bureaux**, l'espace possède une superficie représentant **1,5 % de la surface de plancher**.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Art. 4. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables aux bâtiments ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à partir du **1^{er} juillet 2012**.

2 Les points importants

a) Les exigences d'espace pour le stationnement des vélos sont conditionnées à la présence d'un parc de stationnement, sous-entendu voitures.

b) Les caractéristiques de l'espace sont explicites :

- * réservé aux vélos,
- * couvert,
- * éclairé,
- * fermeture sécurisée,
- * mobiliers pour tenir et attacher les vélos.

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. 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 confortablement les vélos possédés en 2008 et servant au moins une fois par an.

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 22%**. 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 m ² /vélo (valeur moyenne usuelle) 1 place vélo / 100 m² de surface de plancher
18 m ² 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.

3 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'accrochage

La formulation « ou au moins une roue » fait le désespoir de nombreuses associations cyclistes car elle autorise les « pince-roues », des dispositifs qui ne maintiennent que la roue avant mais pas le cadre. D'où :

- 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 le minimum prévu pour l'habitat

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

d) Sur le stationnement des vélos au 1^{er} étage

La rédaction de 2012 prévoyait la possibilité du 1^{er} sous-sol sans autoriser le stationnement en étage. Or quelle différence cela fait-il pour un cycliste de monter son vélo au 1^{er} étage plutôt que de le descendre au 1^{er} sous-sol ?

La nouvelle rédaction va apporter de la souplesse pour les ZAC denses où il n'y a pas de sous-sol. Par exemple, dans la ZAC Bastide Niel à Bordeaux, tous les stationnements automobiles sont en superstructure, au sein des îlots.

Cet ajout avait été proposé par SARECO lors de la réunion de concertation du 2 juin 2014 organisée par le Ministère du Logement.

e) 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 permettraient 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. Espérons que l'arrêté à venir concernant les bureaux existants stipule un éclairage à l'instar de l'arrêté du 20 fév. 2012.
Durabilité	Moindre risque de réaffectation du local à d'autres usages après livraison, en raison de son éloignement et d'une conception spécifique pour la fonction de garage à vélos.	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.