

ESPACE RESERVE AU STATIONNEMENT SECURISE DES VELOS

L'article 57 de la loi Grenelle II a introduit l'exigence d'espaces réservés au stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments d'habitation et de bureaux. La note ci-dessous 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 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 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 **comprenant 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.

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** 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) Le stationnement des vélos est situé « de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol ». La formulation semble exclure le stationnement en étage.

c) Les caractéristiques de l'espace sont explicites :

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

d) 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 places 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.

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

e) 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 25%**. Pour mémoire, la moyenne nationale était inférieure à 3% en 2008.

Surface de stationnement et part modale	
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	<i>Foisonnement :</i> <i>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.</i>
20 m ² de surface de plancher/emploi (ration usuel) 5 emplois pour 100 m² de surface de plancher	
0,8 hypothèse de coefficient de foisonnement 25% d'employés cyclistes	

f) Pour les bureaux existants

Les restrictions sont telles qu'il va sans doute falloir attendre un peu pour connaître le nombre de bâtiments concernés. Mais de toute façon, il n'est pas prévu de mesures coercitives en cas de non application.

3 Questions et 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 » a fait le désespoir de nombreuses associations cyclistes : les « pince-roues » ne sont pas interdits.

c) Sur la différence de traitement du 1^{er} sous-sol et du 1^{er} étage

Pourquoi exclure le stationnement au 1^{er} étage ?
Le stationnement en superstructure se développe beaucoup ces derniers temps.

d) Sur le minimum prévu pour l'habitat.

Il appartiendra aux plans locaux d'urbanisme d'exiger davantage : dans l'idéal, deux fois plus.