



Le stationnement vélo en habitat collectif : retour d'expériences

La FUB et les cyclistes ont obtenu une première victoire lorsque le législateur a rendu obligatoires les infrastructures dédiées au stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux neufs (décret du 25/07/2011 et arrêté du 20/02/2012) à compter du 1^{er} janvier 2012.

Deux ans après la publication des textes et en continuité avec la publication du guide FUB « Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureaux », la FUB s'est intéressée à la façon dont cette obligation est appliquée. Elle a lancé au premier trimestre 2014 une enquête auprès de professionnels de l'immobilier afin de recueillir des retours d'expériences sur les premières applications de la réglementation.

Des objectifs pluriels

L'enquête s'est intéressée à la manière dont l'obligation est traduite dans la conception de l'espace de stationnement vélos dans les immeubles neufs. Ce sont en priorité des opérations de logements collectifs postérieures à 2012 qui ont été ciblées. Les réponses ont mis en lumière de bons exemples de réalisations. Un dépliant thématique à l'attention des décideurs et des aménageurs, et en partenariat avec l'ADEME et la CLCV, sera disponible d'ici la fin de l'année en Boutique FUB.

Retour d'enquête

Le questionnaire a fait l'objet de plusieurs retours d'organismes, principalement des bailleurs sociaux dont les opérations s'échelonnent de 2008 à 2014. Le graphique (page 15) synthétise l'ensemble des 28 retours obtenus. Chaque colonne représente une opération et indique son respect ou non respect des dispositions imposées par la réglementation. Elles sont classées par ordre chronologique afin de voir l'évolution de 2008 à 2014. Une moitié des retours concerne des opérations antérieures à la réglementation, ce qui permet d'observer si une petite évolution se dessine depuis 2012 !

Les données de ce graphique peuvent être lues de manière horizontale et verticale. Exemple : tous les opérateurs ont équipé leurs locaux d'un système de fermeture sécurisée.

Le point noir : l'attache du vélo

Plusieurs caractéristiques devenues obligatoires dans la loi comme la surface, l'éclairage et la fermeture sécurisée sont bien pratiquées dans la grande majorité des cas, que le permis soit antérieur ou postérieur à 2012. De la même manière, l'accessibilité est souvent facilitée par un accès de plain-pied avec une à deux portes à ouvrir. La localisation en sous-sol relève de l'exception.

C'est la question de l'équipement intérieur qui est la plus problématique, c'est elle qui assure la sécurisation du vélo et le caractère réservé du local. De nombreux locaux ne

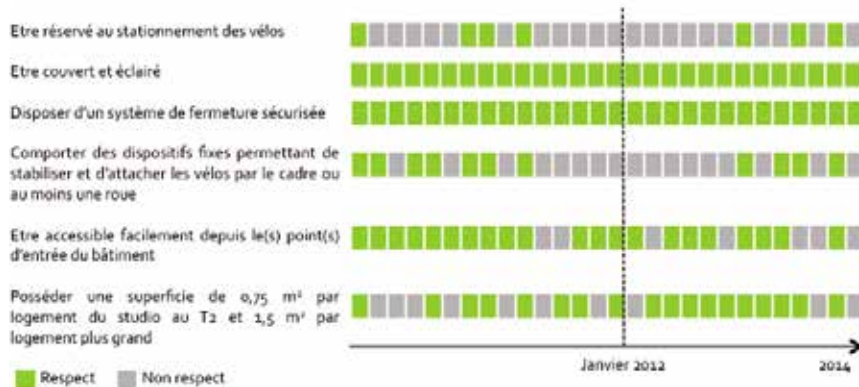
sont pas équipés, ils sont libres au sol ce qui représente une limite importante pour son utilisation effective comme garage à vélo : toutes sortes de choses peuvent y être entreposées, dont des deux-roues motorisés. Concernant les permis postérieurs à 2012, plusieurs exemples d'opérations de petits et moyens collectifs ont recours à des box individuels sans équipements intérieurs pour permettre différents usages. Ces box permettraient de laisser la gestion et l'entretien à la responsabilité de chaque locataire ou propriétaire. Dans les logements en accession à la propriété, cette situation n'exclut pas que le locataire soit lésé : local inutilisable pour y garer son vélo car le propriétaire y stocke des affaires par exemple.

D'autre part, les locaux équipés sont en majorité pourvus de pince-roues ou râteliers, dispositifs qui sont particulièrement à proscrire selon les recommandations de la FUB, du CIDUV et du CEREMA.

Les retours mettent en évidence une mauvaise application des articles du CCH (Code de la Construction et de l'Habitation) par les professionnels de l'immobilier car les modalités de



Immeuble neuf et son local à vélos à Strasbourg



12 de leur règlement. Après deux ans d'existence de la réglementation, les PLU, malgré des modifications récentes, sont encore loin de ce qu'exige le CCH. Par exemple, un bailleur social nous a fait part d'opérations à Strasbourg et à Metz dont la qualité diffèrait en fonction des exigences de leurs PLU distincts, notamment sur l'équipement du local en arceaux. Certains maîtres d'ouvrage, comme le bailleur social ACTIS (Grenoble), vont plus loin en élaborant un cahier de recommandations qu'ils confient ensuite, pour chacune de leurs opérations, aux maîtres d'œuvre (architecte, entrepreneur).

conception qui sont pratiquées sont bien souvent celles qui sont applicables à tous types de locaux de stockage. En revanche, les caractéristiques qui permettraient de réserver l'espace de stationnement aux vélos semblent encore peu appliquées.

Une application inégale de la réglementation

On peut noter que plusieurs opérations antérieures à 2012 respectent en tout ou partie la norme actuelle. Pour plusieurs opérations, cela s'explique par le fait que le document d'urbanisme local imposait déjà des

caractéristiques proches voire supérieures à la réglementation actuelle. Ces documents se basent alors sur les recommandations du CEREMA (le Plan local d'urbanisme de Tours ou de Grenoble ou le Plan d'occupation des sols de Strasbourg par exemple).

Depuis 2012, l'élément de référence le plus connu et respecté concernant les normes de stationnement vélos semble être le règlement du document d'urbanisme local (s'il y en a un) : un Plan local d'urbanisme (PLU) le plus souvent. Les obligations en matière de stationnement vélo sont inscrites dans les articles

Informer sur la loi, les associations comme relais local

Il y a encore un fort décalage entre la promulgation des textes et leur application locale. Cela interroge sur le fait que les acteurs compétents se saisissent plus ou moins rapidement de ces réglementations et sur les modalités de contrôle de celles-ci. Les associations peuvent ici jouer un rôle important pour relayer, faire connaître la réglementation et les recommandations techniques (FUB,

Code de la Construction et de l'Habitation

Art. L111-5-2 créé par l'art. 57 de la Loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12/07/2010 : « Toute personne qui construit un ensemble d'habitations équipé de places de stationnement (...) le dote (...) d'infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos. (...) Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application. »

Art. R111-14-4 créé par le décret d'application du 25/07/2011 : « 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 le nombre, le type ou la surface de logements précisée par arrêté. (...) »

Arrêté du 20.02.2012 relatif à l'application des art. R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du CCH : « L'espace destiné au stationnement (...) 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 : 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 (...). Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

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. »



CIDUV, CEREMA) auprès des communes, intercommunalités et des professionnels. D'autant que les associations locales d'utilisateurs agréées et les associations agréées pour la protection de l'environnement ont accès aux projets de PLU, sur toute la durée de l'élaboration et sur toutes les pièces (cf. article L. 121-5 du code de l'urbanisme).

D'autre part, le contrôle technique effectué dans les chantiers et bâtiments ne prend pas encore en compte le stationnement vélos. Dès lors, la conception du local peut se voir aisément conditionnée par plusieurs contraintes propres aux professionnels de la construction : budgétaire, technique, etc.. Les modalités de contrôle peuvent évoluer mais il

est peu probable qu'elles aillent un jour dans la précision de ce qui est recommandé par la FUB ou le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Sarah Cocquerez
FUB

Réalisation - ACTIS OPH Grenoble

Information sur l'opération

Permis de construire : 2009

Mise en service : 2012

Type : 44 logements sociaux

Eco-quartier Blanche Monier

Conception de l'espace de stationnement

- réalisation de 2 locaux couverts de 32 m² chacun et une aire de stationnement extérieur courte durée ;
- chacun de ces deux locaux est divisé en deux surfaces séparées de stationnement de 16 m² ;
- structure métallique et ossature bois à claire-voie ;
- situés à l'extérieur de l'emprise des deux bâtiments pour ne pas nuire à l'isolation du volume chauffé ;
- accessible de plain-pied depuis le portail de la résidence ;
- accès aux locaux sécurisé par clef ;
- éclairage naturel et lumière électrique sur détecteur de présence.

Aménagement intérieur

- 52 places aménagées dont 17 arceaux, soit 34 places, et 18 pince-roues individuels ;
- rangement en bataille avec allée centrale de circulation ;
- la présence de dispositifs d'attache permet un usage du local réservé aux cyclistes.

Les moins

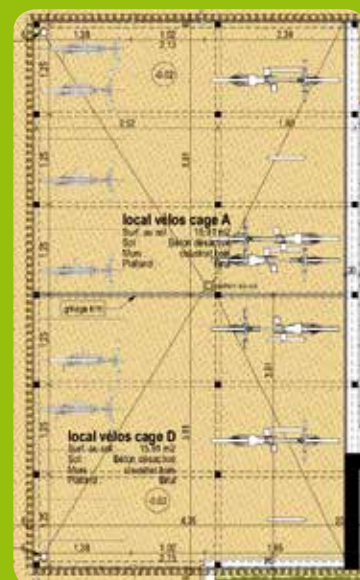
- à l'usage, les pince-roues se révèlent moins utilisés que les arceaux et ne favorisent pas un bon fonctionnement du local.

Les plus

- le projet va au-delà de la réglementation qui imposerait dans ce cas un minima de 56 m² ;
- les locaux à claire-voie favorisent le sentiment de sécurité pour la personne et son vélo ;
- un effet incitatif est observé lorsque le local se situe sur le chemin évident des habitants ;
- la division de l'espace de stationnement en plusieurs locaux de tailles moyennes permet de mieux identifier qui gare son vélo et participe à diminuer le risque de vol tout en gardant une bonne capacité de stationnement ;
- à l'inverse, des locaux trop grands sont vite encombrés et mal utilisés ;
- pour l'ensemble de ses réalisations, ACTIS s'est doté d'un cahier de recommandations, dont un chapitre sur le local à vélos, qui donne une ligne de conduite à leurs différents maîtres d'œuvre ;
- enfin, ils recueillent et tiennent compte du retour d'expériences des habitants.



Actis OPH Grenoble



Actis OPH Grenoble