

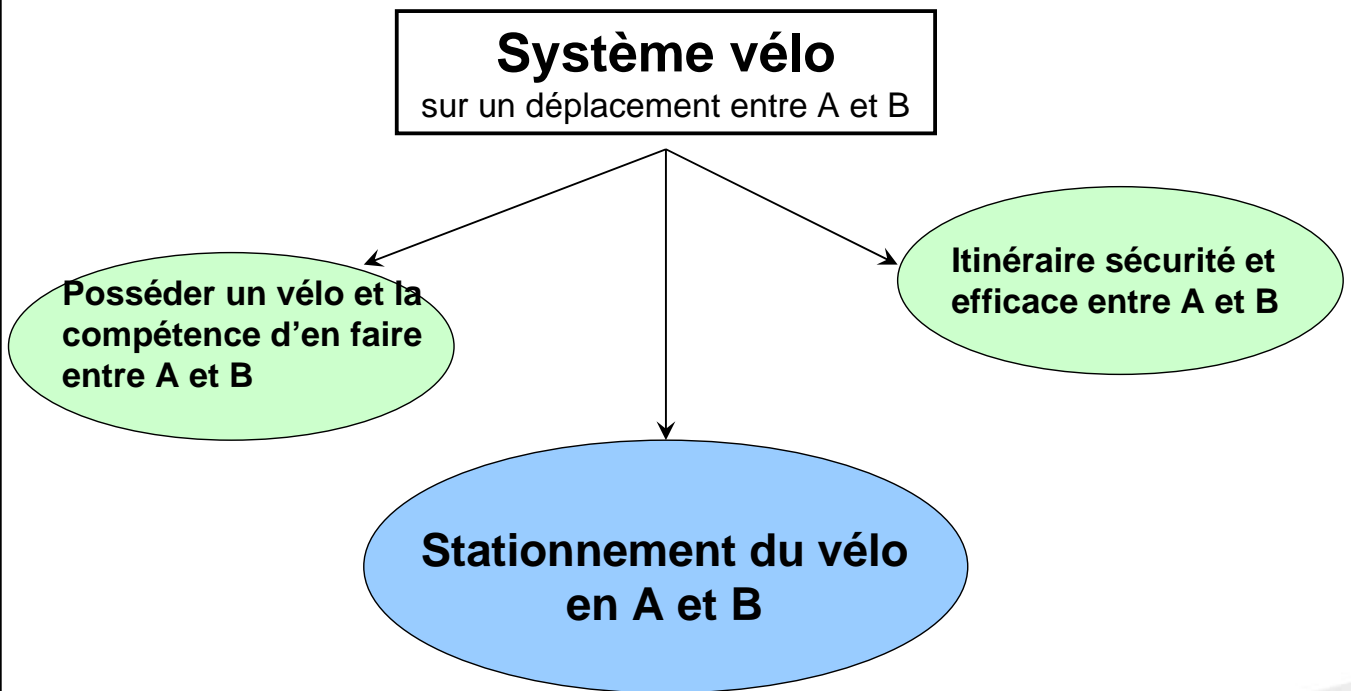
Le stationnement des vélos



Le stationnement des vélos : introduction et généralités

Le stationnement vélo

Un enjeu primordial



Le stationnement vélo

Un enjeu complexe

- Stationnement sur les lieux d'habitation, de travail, d'études, des commerces, de services publics, de loisirs, d'activités globalement, pôles d'échange avec les transports publics, les parkings relais, etc.
- Acteurs en responsabilité de la mise en place des stationnement vélos très variés.
- Le besoin de sécurisation n'est pas le même en fonction du lieu et du temps de stationnement.

Le stationnement vélo : généralités

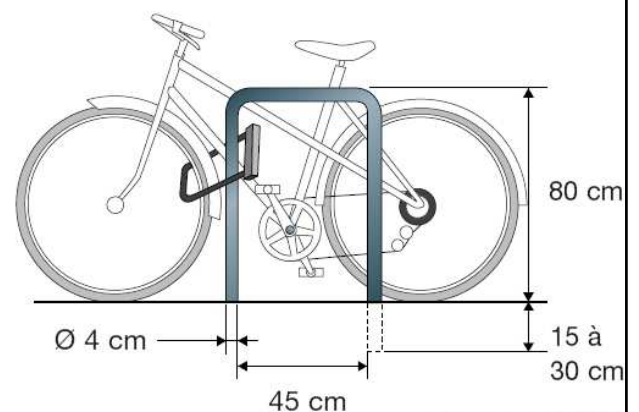
- Stationnement de quelques minutes à une ou deux heures (courte durée) : un simple arceau extérieur suffit
- Stationnement moyenne durée (plusieurs heures) : protection des intempéries et surveillance passive (lieu de passage)
- Stationnement longue durée (au-delà de 5/6 heures, de jour comme de nuit) : infrastructures sécurisées

Le stationnement vélo : quelques chiffres

- 27 millions de vélos adultes (autant que de voitures) + 9 millions de vélos enfants
- Le vol est l'un des principaux freins à l'usage de la bicyclette (400 000 vols / an dont 50% sur les lieux privés)
- La loi du 12 juillet 2010 (dite Grenelle 2 – article 57) complétée par le décret du 25 juillet 2011 et l'arrêté du 20 février 2012 met en place un dispositif progressif d'obligation d'infrastructures de stationnements vélos sécurisés

Le stationnement vélo : matériel

- Attacher le vélo à un point fixe par le cadre et au moins une roue
 - sont donc déconseillés pince-roues, râteliers, dalles fendues...
 - Sont recommandés les appuie-vélos et les arceaux
- Préférer les dispositifs simples d'utilisation
- Encombrement d'un vélo :
 - Longueur : 1,80m à 2m (2,40 m pour les tandems)
 - Largeur guidon : 0,65m
 - penser aux remorques, tandems...




Le stationnement des vélos dans les espaces publics :

l'exemple de la Ville de Versailles

Le stationnement vélo dans l'espace public

- Le projet de Plan de Déplacements Urbains prévoit d'instaurer des ratios du type :

 **2. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public**

● Prendre les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes :

Sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des gares. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos sur la chaussée seront implantées de préférence aux carrefours et/ou à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements.

Territoire	Paris	Cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Autres agglomérations
Nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo	1 place sur 30	1 place sur 40	1 place sur 50	Selon les caractéristiques locales

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour véhicule particulier) permet d'accueillir quatre à cinq vélos.

Le stationnement des vélos dans les gares

Le stationnement des vélos dans les espaces privés

Le stationnement des vélos dans les espaces privés : aspects réglementaires

- Textes « historiques » :
 - 1996 : LAURE impose les PDU
 - 2000 : Loi SRU : les PLU doivent être compatibles avec les PDU, qui peuvent imposer des minima de stationnement
- Trois textes majeurs
 - 2010 : Loi portant engagement national pour l'environnement (ENE ou Grenelle 2)
 - 2011 : Décret 2011-873 du 25 juillet 2011 relatif aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos
 - 2012 : Arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation

Le stationnement des vélos dans les espaces privés : nouvelles constructions

- Les constructions d'habitations ou de bâtiments à usage tertiaire équipées de places de stationnement
- dont la date de dépôt de la demande de permis de construire est postérieure au 1er janvier 2015
- doivent prévoir des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos.

Le stationnement des vélos dans les espaces privés

- Ces infrastructures consistent en :
 - Un espace **réservé** au stationnement des cycles, **couvert** et **éclairé**, de préférence au **rez-de-chaussée** du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et **accessible facilement**
 - Comportant un système de **fermeture sécurisé** et des dispositifs permettant de **stabiliser et d'attacher les vélos** par le cadre ou au moins une roue
 - Bâtiments à usage principal d'**habitation** : 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 ;
 - Bâtiments à usage principal de **bureaux** : 1,5 % de la surface de plancher.
 - Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Le stationnement des vélos dans les espaces privés : nombre de places

- Répondre à la contrainte réglementaire ne suffit pas toujours
 - Les capacités nécessaires sont très variables selon la destination des bâtiments (école, bureaux...), l'accessibilité du site à vélo, la concurrence de la voiture (facilité de stationnement), la concurrence des transports en commun...
 - CCH : 1 pl/100m² : satisfaisant
 - Sur les lieux d'habitation, le nombre de vélos possédé par ménage est de 1,09. Mais ces moyennes cachent de grandes disparités selon l'offre de stationnement vélo disponible, la politique cyclable de la collectivité...
 - CCH : 0,75m² par logement jusqu'à 2 pièces, 1,5m² au-delà : ne couvrent pas la pratique actuelle (compter 1,5m² pour une place de stationnement vélo)
 - Chez nos voisins : 1 place/chambre
- Une enquête spécifique peut être souhaitable

Le stationnement des vélos dans les espaces privés : aspects réglementaires

- **Nota** : le PDU en vigueur ne prévoit pas de ratios de stationnement vélos mais le projet de PDU propose :



■ Normes

Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes.

- Habitat : 1,5 m² par logement minimum et un local de 10 m² minimum, cette norme ne s'applique qu'aux opérations de logement de plus 400 m² de SHON.
- Bureaux : 1 m² pour 100 m² de SHON.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi, le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves. Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné.

Le stationnement des vélos dans les espaces privés : emplacement

- 1/3 des cyclistes disposant d'un local à vélo ne l'utilise pas car non équipé de système d'attache, difficilement accessible ou éloigné de l'entrée des bâtiments (idéalement 30 m, ne pas dépasser 50 m)
- Sont recommandés :
 - Visibilité, transparence (barreaux ou parois vitrées : surveillance passive + valorisation image vélo), éclairage (détecteurs de présence)
 - Sécurisation des accès, voire surveillance formelle (gardien, télésurveillance...)
 - Dispositifs fixes permettant de stabiliser et attacher le vélo par le cadre **et** au moins une roue
 - Casiers, prises électriques

Le stationnement des vélos dans les espaces privés existants: aspects réglementaires

- Bâtiments existants à usage tertiaire :
- Des infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos doivent être installés avant le 1er janvier 2015
 - S'applique à toute activité, publique ou privée, qui a – à minima – un service administratif donc un bâtiment à usage de bureau et aux moins 20 places de stationnement dédiées aux salariés, avec un unique propriétaire et un unique locataire des locaux et du parc de stationnement.
 - Des avantages pour les employeurs : moins d'absentéisme avec la pratique régulière d'une activité physique, moins de retards dus aux aléas de circulation, coût foncier moindre car on gare 10 vélos sur une place automobile...
 - Les ratios indiquent une fourchette de 1 000 à 2 000 € / place dans le cas de l'adaptation de locaux existants.

Bibliographie

- Fubicy
- www.velo-et-logement.info
- Certu