

Avis du Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique

Arrêté relatif à l'application des articles R. 111-14-5 à R. 111-14-7 et R. 136-4 à R. 136-5 du code de la construction et de l'habitation

Le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique,

Vu la saisine du Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique en date du 2 décembre 2020 du projet d'arrêté relatif à l'application des articles R. 111-14-5 à R. 111-14-7 et R. 136-4 à R. 136-5 du code de la construction et de l'habitation ;

Vu le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique en date du 15 décembre 2020 ;

En préambule de l'examen de ce projet de texte, l'administration rappelle que ce texte est pris en application des articles 53 (IV), 59 et 64 (V) de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

La rédaction de ce texte dédié aux infrastructures vélos, s'inscrit dans le contexte du plan vélo et mobilités actives du gouvernement qui a pour objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements d'ici 2024, en luttant contre les freins à la pratique du vélo que sont les difficultés de stationnement et la faible sécurisation des espaces dédiés.

L'objectif visé par la LOM est d'adapter au risque, la sécurisation du stationnement des vélos dans les parcs annexes aux bâtiments, en complétant ainsi, la réglementation en vigueur depuis 2012.

Cette rédaction est issue d'un travail de concertation approfondi, tant avec les acteurs de la filière construction que les acteurs du secteur vélo. En parallèle de la publication de ce texte, la DGITM pilote la mise à jour du guide interministériel dédié au stationnement vélo dans les parcs annexes des bâtiments.

Le domaine d'application des textes LOM vélo concerne aussi bien les bâtiments existants que les bâtiments neufs, dans la mesure où ils sont dotés de parcs de stationnement annexes.

Ainsi, l'arrêté fixe la valeur des seuils définis dans le décret. Selon la typologie du bâtiment, l'arrêté précise le nombre minimal de places de stationnement, leurs caractéristiques ainsi que la nature des dispositifs de sécurisation adaptés au risque de ces places de stationnement des vélos. Ce texte formalise le rapport entre le coût des travaux et la valeur des bâtiments, ainsi que la notion d'accessibilité du parc de stationnement depuis le domaine public par un cycliste.

Après examen de ce projet de texte, le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique émet les observations suivantes sur le texte :

- au titre de l'impact environnemental :

L'arrêté présenté s'inscrit dans le contexte du plan vélo et mobilités actives du gouvernement qui a pour objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements d'ici 2024 et a pour objet de lutter contre les freins à la pratique du vélo que sont les difficultés de stationnement et la faible sécurisation des espaces dédiés.

- au titre de l'impact des dispositions du texte sur l'exigence de simplification des réglementations et des normes dans la construction :

Néant

- au titre de l'impact des dispositions du texte sur le coût global de la construction (études, exploitation, construction/rénovation, exploitation/maintenance, fin de vie/destruction) :

L'arrêté pose le doublement des seuils minimaux de places pour les bâtiments à usage principal d'habitation, le doublement de la limitation de l'objectif réglementaire pour les centres commerciaux et cinémas ainsi que sur l'obligation d'équipement lors de travaux sur les parcs, désormais applicable avec ces textes.

Les impacts financiers varient entre ces différentes modalités de sécurisation : soit un système de fermeture sécurisée de l'espace de stationnement qui est clos et couvert, soit une surveillance / vidéosurveillance, soit un système de fermeture sécurisé de l'espace de stationnement.

Le CSCEE indique qu'il est nécessaire d'avoir une approche d'objectif plutôt que de moyen, notamment au regard des surfaces minimales proposées.

Par ailleurs, une adaptation au contexte territorial permettrait de mieux répondre aux besoins. Ainsi, un renvoi aux PLU avec une possibilité de compensation apparaît comme un moyen pour atteindre cet objectif de territorialisation. Elle laisserait ainsi le choix aux maîtres d'ouvrage d'augmenter le nombre de stationnements vélo en réduisant ceux dédiés aux véhicules à moteur.

- au titre de l'impact économique des dispositions du texte pour la filière bâtiment :

L'impact économique résulte principalement dans le coût de la surface nécessaire aux emplacements vélo ainsi que le coût de la sécurisation de l'espace. Cet impact pourrait être réduit par l'inscription dans les textes d'un objectif de mise à disposition d'emplacements sécurisés au lieu d'une surface minimale, qui pourrait se révéler contraignante.

- au titre de l'impact des dispositions du texte sur le développement de l'offre de bâtiments de qualité et abordable :

La date d'application ne permet pas aux acteurs de s'organiser ; il convient de la décaler, en proposant une entrée en vigueur 6 mois après la publication du présent projet de texte.

Après délibération et vote de ses membres, le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique émet un avis défavorable avec les recommandations suivantes :

- **Avoir une approche d'objectif plutôt que de moyen ;**
- **Limiter l'impact de cette nouvelle réglementation et renvoyer aux PLU avec une possibilité de compensation entre les places de stationnement vélo et celles de véhicules à moteur ;**
- **Modifier la date d'application, pour une entrée en vigueur 6 mois après la publication.**

Pour : Président, Marjolaine Meynier-Millefert, députée, Philippe Pelletier, Bertrand Delcambre, USH, FPI, Pôle Habitat-FFB, CNOA, UNSFA, COPREC, FFB, SCOP-BTP, CAPEB, FIEEC, FNBM, FFA, CLCV, UFC-Que Choisir, FNE, CLER

Contre :

Abstention :

Christophe CARESCHE



Président du Conseil supérieur de la
construction et de l'efficacité énergétique