

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

Projets de décret et d'arrêté relatifs à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments

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 février 2022 des projets de texte susmentionnés ;

Vu le Conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique en date du 15 février 2022 ;

En introduction, l'administration rappelle que :

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (ou LOM) fait de l'utilisation des vélos pour les déplacements une priorité pour parvenir à une part modale de 9 % en 2024. Selon l'étude réalisée par Inddigo et Vertigolab sur les usages du vélo en France¹, la part modale est estimée à 3% en 2019, avec 5% de français qui pratiquent quotidiennement le vélo² nettement inférieure à l'Italie (13%), la Belgique (15%), l'Allemagne (19%), la Danemark (30%) et les Pays-Bas (43%). Cet usage est fortement tributaire de la capacité, pour l'utilisateur, à disposer d'un espace de stationnement sécurisé pour son vélo, à son domicile, sur son lieu de travail, pour ses loisirs ou pour faire ses courses lors de ses trajets du quotidien³.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (loi « Grenelle 2 ») a introduit dans le code de la construction et de l'habitation (CCH) les premières obligations relatives aux infrastructures vélos dans les parcs de stationnement annexes aux bâtiments. Les seuils concernant le dimensionnement de l'espace de stationnement et le dispositif de fixation des vélos ont ensuite évolué notamment en fonction de la typologie de bâtiment et de la capacité de son parc de stationnement, permettant de faciliter de plus en plus le stationnement du vélo et son usage.

La LOM, dans ses articles 53, 54 et 59, vient renforcer cette ambition en traitant plus particulièrement l'aspect « sécurisation » du stationnement qui reste aujourd'hui le frein principal au développement. Concernant le CCH, la LOM sépare et ordonne les exigences en termes d'équipement des emplacements de stationnement pour les véhicules électriques (articles L. 113-11 à L. 113-17) et d'infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos (articles L. 113-18 à L. 113-20). Les textes d'application concernant le stationnement sécurisé des vélos se déclinent avec les projets de décret et arrêté présentés au CSCEE.

Le projet de décret regroupe les trois décrets appelés par les articles L. 113-18 à L. 113-20, eux-mêmes issus des articles 53, 59 et 64 de la LOM. Le projet d'arrêté apporte des précisions pour l'application du décret, notamment le nombre minimal de places destinées au stationnement sécurisé des vélos.

¹ « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France (avril 2020) » par Inddigo et VertigoLab, *Les Dossiers de la DGE*

² La part modale désigne le taux de déplacements fait à vélo sur l'ensemble des déplacements de la journée, à distinguer de la pratique quotidienne

³ Selon l'enquête « Baromètre des villes cyclables » réalisée par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB). <https://www.fub.fr/>

Après examen de ce projet de texte, le conseil supérieur de la construction et de l'efficacité énergétique (CSCEE) émet les observations suivantes :

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

Ces projets de texte doivent permettre de renforcer l'attractivité du vélo en améliorant la sécurisation et l'accessibilité des places vélos, avec des objectifs d'équipement dans les bâtiments. Ils élargissent le champ d'application de la réglementation actuelle en incluant les bâtiments existants, dotés d'un parc de stationnement de 10 places au minimum, avec des travaux sur ce parc ou sans travaux pour les bâtiments tertiaires. Ils précisent en particulier les obligations dans les copropriétés et incluent les cas de dérogation (pas de place accessible, obligation du PLU).

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

Une partie des membres du CSCEE regrette l'absence :

- de prise en compte de la synergie urbaine qu'il peut y avoir en particulier autour d'un immeuble de bureau dans les grandes agglomérations ;
- et de dérogations à l'obligation de trouver des surfaces de stationnement de vélo s'il existe des stationnements publics de vélo sécurisés à proximité immédiate des immeubles.

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

Le développement de la pratique cyclable étant nécessaire, le CSCEE prend acte de ce motif justifiant que les infrastructures permettant le stationnement sécurisé des vélos extérieures doivent être situées à moins de 50 mètres du bâtiment, facteur d'attractivité.

Après délibération et vote de ses membres, sur le projet de décret, le Conseil émet un avis favorable.

Vote pour l'avis : Syntec Ingenierie, Cinov, Untec, CNOA, Synasav, CLER, CLCV, FNE

Vote contre l'avis : FPI, USH, Pôle habitat-FFb, FFB, ADI, UICB, UNSFA

Abstention : Président, CAPEB, SCOP-BTP, FFA, AIMCC, FIEEC, FILIANCE, M. Delcambre, M. Pelletier, M. Rivaton, UFC-Que-Choisir

Christophe CARESCHE



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