

# RENFORCER LES NORMES DE STATIONNEMENT CYCLABLE DANS LES CONSTRUCTIONS



Collectivité : Lanester

Document : PLU

Normes minimales de stationnement cyclable :

- habitations : dans un local, minimum 2 emplacements de 1,5 m<sup>2</sup> chacun par logement (moins de 14 habitations) ou 2,5 m<sup>2</sup> par logement (plus de 14 habitations) ;
- services publics : nombre d'emplacements calculés pour recevoir 15% de l'effectif des usagers ;
- bureaux : 1,5 % de la surface de plancher ;
- commerce : 1 emplacement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher, emplacements de vélo cargo obligatoire si le parking est >200 m<sup>2</sup>.

Règlement – Chapitre 1, article 3

MOBILITÉS



Gain GES : entre 1 et 22 kg CO<sub>2</sub>/hab/an

dont dans le scénario principal : 22 kg CO<sub>2</sub>/ha/an

Facteur de sensibilité entre les scénarios : report modal vers le vélo

## POURQUOI INTÉGRER CETTE MESURE AU PLU ?

Au moment de l'élaboration du PLU de la commune de Lanester en 2019, Lorient Agglo – en charge de l'élaboration et de l'application des documents d'urbanisme sur son territoire, a souhaité travailler le sujet des mobilités durables. Le PLU de la commune était alors envisagé comme un document innovant dont les enseignements irrigueraient les futurs PLU des autres communes de l'agglomération. La collectivité a notamment souhaité investiguer des manières de limiter les flux d'énergie et de déplacements grâce au PLU.

La mesure étudiée vise à imposer des obligations fortes en matière d'aménagement de stationnements

vélo sécurisés dans les nouvelles constructions. Elle cherche ainsi à faciliter et encourager le développement de la pratique cyclable, en substitution d'autres formes de déplacements. Dans le cas des logements, le critère de taille (1,5 m<sup>2</sup> minimum) des espaces de stationnement à créer vise notamment à prendre en compte une diversité d'usages : vélos cargos, *longtail*, remorques...

Depuis son entrée en vigueur, la mesure a essentiellement concerné des projets de logements.

## QUE RETENIR DE L'ANALYSE QuantiGES ?

Avec un gain GES entre 1 et 22 kg CO<sub>2</sub>/hab/an et par habitant, la quantification de l'action met en avant son impact positif, bien que faible en volume.

Le scénario principal testé mesure le gain GES pour un projet de référence d'environ 2 018 m<sup>2</sup> de logements, équipé de 3 locaux à vélo (surface de 92 m<sup>2</sup>), par rapport au même projet auquel s'appliquent les

normes plus faibles issues du précédent PLU. Il se base sur des hypothèses optimistes, considérant que pour chaque place de vélo supplémentaire par rapport aux anciennes exigences, quelqu'un cesse d'utiliser sa voiture individuelle au profit du vélo. Cela se traduit par un gain de 22 kg CO<sub>2</sub>/hab/an. Ce chiffre inclut également les émissions de GES liées à la construction des aménagements vélos.



## ANALYSE QUALITATIVE



Avec des hypothèses selon lesquelles le report modal se fait également depuis des modes de transport moins carbonés que la voiture individuelle, le potentiel de gain GES est moins important, de l'ordre de 3,1 kg CO<sub>2</sub>/hab/an.

L'efficacité en réduction d'émissions de GES de cette mesure dépend ainsi fortement du nombre d'usagers de voitures thermiques convertis au vélo, et donc de la mise en place de mesures complémentaires favorables au report modal.

## CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE



### COBÉNÉFICES DE LA MESURE

La collectivité est consciente que **la réussite de la mesure passe par la transformation progressive des usages et l'adoption de l'usage du vélo** par les habitants. **La mesure a un effet direct très limité sur les changements de comportements de mobilité des usagers.** D'autres facteurs peuvent avoir un impact direct, comme le sentiment de sécurité à vélo (donc les infrastructures cyclables, la régulation du trafic automobile...) et la disponibilité du stationnement à destination. La commune constate notamment que les ménages de son territoire ont encore majoritairement recours à la voiture.



### PERTINENCE ET FAISABILITÉ DE LA MESURE POUR LA COLLECTIVITÉ ET POUR LES PORTEURS DE PROJETS

La mesure ne pose pas de difficulté majeure en ce qui concerne son intégration aux documents d'urbanisme. Enfin, l'application de la mesure nécessite une vigilance de la collectivité lors des échanges avec les porteurs de projets (afin de s'assurer que les installations sont qualitatives et accessibles pour encourager leur utilisation), sans toutefois requérir de moyens ou d'outils dédiés.

Depuis 2022, son additionnalité vis-à-vis de la loi semble néanmoins limitée. Le retour d'expérience de Lanester semble déconseiller toute « surenchère » vis-à-vis des critères désormais présents dans la loi (voir [Annexe de l'Arrêté du 30 juin 2022](#)). En effet, l'application de ces critères se traduit déjà par des aménagements de parkings vélos spacieux, et le rehaussement des normes risquerait de se traduire par une sous-utilisation et une fragilisation de l'économie des projets.

## RECOMMANDATIONS



Le Code de la Construction et l'Habitat<sup>1</sup> intégrant depuis 2022 des normes ambitieuses de stationnement cyclable, il semble judicieux de privilégier dans les PLU(i) des mesures alternatives encourageant le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, notamment :

- la constitution d'un réseau cyclable sécurisé et continu ;
- l'aménagement de stationnements sécurisés dans l'espace public ;
- le développement de services vélo ;
- la sensibilisation et l'incitation (communication grâce à des challenges mobilités, éducation à travers des ateliers de réparation ou de mise en selle, aide financière) ;
- la réduction de la place de la voiture en ville (par exemple par la réduction du stationnement dans les constructions et l'espace public *via* le PLU(i), la réduction de la vitesse automobile).

1. Par exemple : en collectif, 2 emplacements par logement de 3 pièces ou plus. Voir les articles L113-18 à L113-20 du Code de la Construction et de l'Habitat, l'arrêté du 30 juin 2022 et le guide *Stationnement des vélos dans les constructions* du Ministère de la Transition Écologique.