

Défauts stationnement vélo immeuble Résonance

Versions	Initiale 2017 Décembre 2020
Immeuble	Résonance 42-46 avenue Aristide Briand, Bagneux ZAC Eco-Quartier Victor Hugo
Maître d'ouvrage	CODIC
Architecte	SCAU
Certifications	BBC / BREEAM / NF HQE
Installateur	Aguidon plus BP 20451 27, rue Exelmans 78004 Versailles +331 30 24 60 95 info@aguidonplus.fr
Fournisseur	ORION Bausysteme GmbH Waldstraße 2 64584 Biebesheim Telefon: 06258-5552-0 Fax: 06258-5552-36 info@orion-bausysteme.de
PLU	Mairie de Bagneux Zone PLU antérieur UBvh, UCe ou UCvh Zone PLU 2016: UAa
Premier locataire	Neopost
Auteur	Ronan Le Boubennec délégué syndical CFDT, cycliste
Sources	Stationnement des vélos dans les immeubles d'habitation et de bureau FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) 12, rue Finkmatt 67000 STRASBOURG Tél : +33 (0)3 88 75 71 90 MDB (Mieux se déplacer à bicyclette) Maison du vélo 37 boulevard Bourdon 75004 Paris
Contacts	Antony à vélo Antenne de MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette)



Entrée du résonance

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

"Une réglementation bien souvent ignorée"

« Obligatoire depuis 2012 dans les immeubles collectifs neufs d'habitation et de bureau (décret du 25/07/2011 et arrêté du 20/02/2012), le stationnement « sécurisé » des vélos reste encore un combat du quotidien. »

Défaut d'accès

L'accès au stationnement vélo du Rez de chaussée n'est pas situé à proximité de l'entrée du bâtiment, contrairement aux dispositions du PLU et du code de la construction et de l'habitation.

Le local vélo du rez de chaussée est même exactement à **l'opposé de l'entrée principale piéton**, ainsi que de l'axe routier principal, la D920. La réglementation (arrêté et PLU ci-dessous) préconise pourtant l'inverse. N'ayant pas d'accès à l'immeuble depuis le local, borgne, ni à proximité, le cycliste est amené à parcourir deux fois la distance entre l'entrée et le local.

Certains cyclistes, une fois piéton, empruntent la rampe dédié aux véhicules pour trouver une entrée, cette rampe n'est pas prévue pour les piétons. **Des cas d'accidents évités sont déjà survenus.**

Interrogée, la mairie de Bagneux, par son service "aménagement urbain" a répondu que le local vélo était bien construit à l'endroit prévu par le permis de construire daté de 2012. Selon elle, la mention "près des entrées" du PLU, partait d'une volonté de regrouper les flux d'entrées/sorties de véhicules. La représentante a cependant convenu qu'il eut été préférable que le local vélo se fusse situé près de l'entrée piéton, et que ce serait pris en compte pour de futures constructions.

Auparavant, dans l'immeuble Le nautille, l'abri vélo, était idéalement placé à coté de l'entrée principale piéton. Cet abri, bien mieux placé que le stationnement d'origine, avait été obtenu suite aux demandes des représentants du personnel, pour satisfaire l'effet disgracieux, au yeux de la direction, des vélos accrochés de part et d'autre sur les grilles longeant l'entrée principale, ainsi sans doute, pour encourager l'usage de transport doux et non polluants, conforme à l'image « verte ». qu'aime les sociétés à se donner.

L'accès à ce local n'est pas conçu pour les besoins des visiteurs.

Textes légaux :

PLU de Bagneux (Plan local d'urbanisme)

En secteur UBvh, UCe et UCvh :

Il est imposé au minimum :

Pour les constructions à usage de bureaux : la surface affectée au stationnement des vélos doit être au moins égale à 1,5 % de la surface de plancher affectée aux bureaux. Les places de stationnement vélos devront être situées au niveau rez-de-chaussée à **proximité des entrées d'immeuble**, sauf pour les constructions à usage dominant* de bureaux où seulement 1/3 des places devront être situées en rez-de-chaussée. Il est également demandé de prévoir la possibilité d'évolution du stationnement voiture en sous-sol vers du stationnement vélos jusqu'au nombre égal de vélos et de voitures.

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

Version en vigueur du 1 juillet 2012 au 2 novembre 2014

Article 3

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation 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 :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, 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 ;
- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

PLU Version mars 2016

Normes de stationnement vélo :

12.12 L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos possède les caractéristiques minimales suivantes :

- Pour les constructions à usage d'habitation, il est demandé 0,75 m² minimum 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 3m² ;
- Pour les constructions à usage de bureau, il est demandé 1,5 m² minimum pour 100 m² de surface de plancher ;

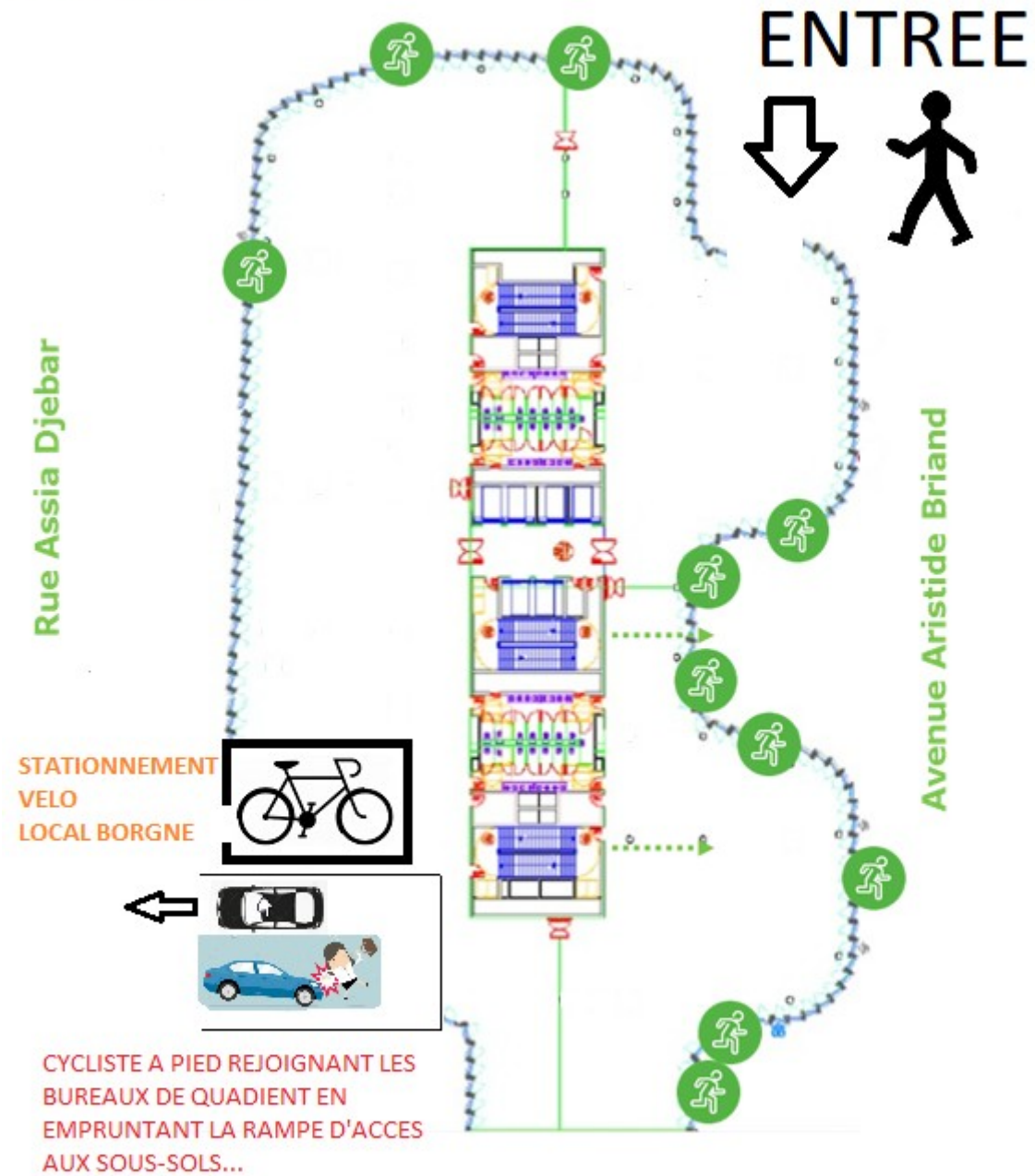
12.13 L'espace destiné au stationnement vélo devra être sécurisé et aisément accessible depuis le(s) point(s) d'entrée de la construction, il sera réalisé :

- En rez-de-chaussée, à hauteur de 100%, pour les constructions destinées à l'habitation ;
- En rez-de-chaussée, à hauteur d'un tiers, pour les constructions destinées aux bureaux ;
- Au niveau du rez-de-chaussée pour les autres constructions ;
- **Et à proximité des entrées piétonnes.**

12.14 Ces derniers devront être couverts et éclairés, et dotés d'équipements adaptés pour la sécurisation individuelle de chaque vélo (type accroche vélo ancré dans la construction), de préférence intégrés aux constructions.

STATIONNEMENT VELO
"A PROXIMITE" DE
L'ENTREE. VRAIMENT ?

Rue Jean Marin Naudin



Défaut de surface

Le PLU (Plan local d'urbanisme) de Bagneux dispose que « Pour les constructions à usage de bureaux : la surface affectée au stationnement des vélos doit être au moins égale à 1,5 % de la surface de plancher affectée aux bureaux. ».

La surface de plancher étant de 24676 m² (source : site pss-archi.eu), la surface affectée au stationnement vélo devrait être de **370 m²**.

En mesurant les surfaces des deux espaces de stationnement vélo, on relève :

- local du Rez-de-chaussée : 70 m²
- local du sous-sol : 102 m² Total : **172 m²**.

La surface affectée n'est donc que de **46 % de la surface légale**. Le doublement de la surface actuelle aurait évité un dispositif à deux étages, quasiment pas adopté par les cyclistes.

Le dispositif à deux étages n'est pas utilisable dans sa partie supérieure par les vélos à assistance électrique (VAE), trop lourds pour être hissés sur le rail supérieur incliné.

Textes légaux :

PLU de Bagneux (Plan local d'urbanisme)

En secteur UBvh, UCe et UCvh :

Il est imposé au minimum :

Pour les constructions à usage de bureaux : **la surface affectée au stationnement des vélos doit être au moins égale à 1,5 % de la surface de plancher affectée aux bureaux.** Les places de stationnement vélos devront être situées au niveau rez-de-chaussée à proximité des entrées d'immeuble, sauf pour les constructions à usage dominant* de bureaux où seulement 1/3 des places devront être situées en rez-de-chaussée.

Il est également demandé de prévoir la possibilité d'évolution du stationnement voiture en sous-sol vers du stationnement vélos jusqu'au nombre égal de vélos et de voitures.

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

Version en vigueur du 1 juillet 2012 au 2 novembre 2014

Article 3

L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation 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 :

— pour les bâtiments à usage principal d'habitation, 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 ;

— **pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.**

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Défaut de maintien

Le pince-roue, dans lequel la roue avant doit être engagée pour maintenir le vélo vertical est incompatible avec les pneus larges type VTT (la roue ne peut être insérée), ou avec les pneus fins des vélos sportifs (la roue n'est pas suffisamment maintenue, le vélo tombe).

Ces dispositifs ne répondent pas aux exigences du décret de juillet 2011 en matière d'obligation de stabilisation du cycle.

Texte légal

Article R111-14-5 du Code de la construction et de l'habitation

Modifié par Décret n°2016-968 du 13 juillet 2016 - art. 5

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos.

Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.

Cet espace réservé est surveillé ou comporte un système de fermeture sécurisé et **des dispositifs fixes permettant de stabiliser** et d'attacher **les vélos par le cadre** et au moins une roue. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment, précisée par arrêté du ministre chargé de la construction.

FUB FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE

" Le système dit « **étriers** » fortement répandu qui maintient seulement la roue avant est à proscrire : la roue se voile et le reste du vélo peut être volé. Investissement initialement peu cher mais non rentabilisé si non utilisés ! "

Souvent qualifiés à tort par les fabricants ou revendeurs de « matériel standard », ces supports constituent une solution très intéressante pour le gestionnaire, car peu coûteuse et peu encombrante. En revanche, pour l'utilisateur, c'est une très mauvaise solution surtout pour du stationnement longue durée : seule la roue avant est attachée, donc il suffit de la désolidariser du cadre pour voler tout le vélo ; haut risque de roue voilée si le vélo est bousculé, avec effet domino sur les vélos voisins. De plus, incompatibilité avec des pneus larges type VTT, VTC. Et surtout ils ne répondent pas aux exigences du décret de juillet 2011 en matière d'obligation de stabilisation du cycle.

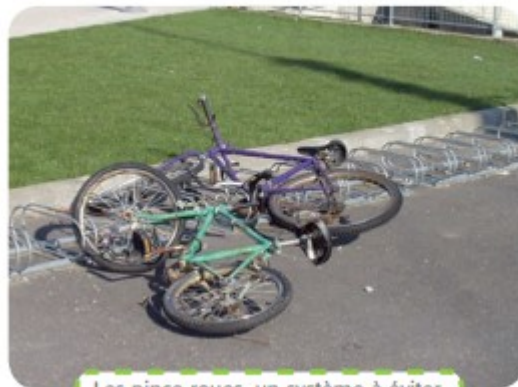
III. 1) Les systèmes fortement déconseillés par les cyclistes

Les râteliers, pince-roue, dalles fendues et étriers seuls



G. Landreau

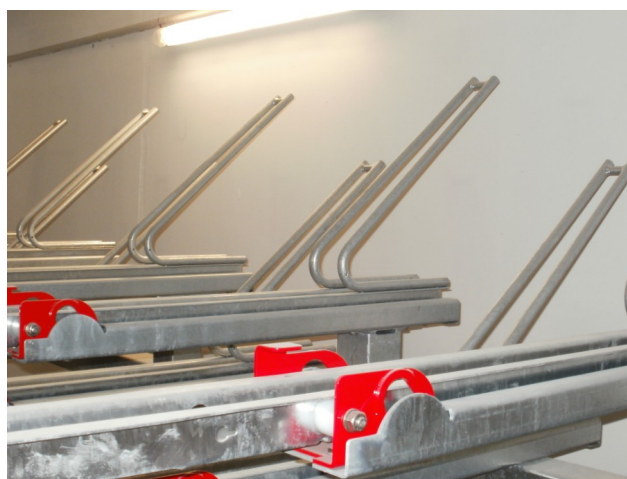
Râteliers et autres systèmes de ce type sont à déconseiller



G. Landreau

Les pince-roues, un système à éviter

Immeuble Résonance : étrier !



Exemple de vélos dont les roues trop épaisses ou trop fines ne sont pas maintenus verticaux par l'étrier.

Défaut de sécurisation

Le cycliste doit pouvoir attacher le cadre a un point fixe, car c'est la partie la plus coûteuse d'une bicyclette. Le dispositif actuel ne le permet pas. Il l'aurait permis si l'option prévue par le fabricant avait été prise, mais elle ne l'a pas été sans doute pour chercher le prix minimum.

La sécurisation de la roue avant sur le pince-roue n'est pas suffisante, elle nécessite une gymnastique inconfortable, et n'est possible que si les places adjacentes ne sont pas occupées, et beaucoup de cyclistes se cognent la tête sur les rails du second étage.

Résultat : de nombreux cyclistes sécurisent leurs vélos en l'attachant à la poignée de manipulation du rail supérieur, qu'ils positionnent en situation basse. Cette solution de contournement provisoire limite la capacité d'accueil. Elle ne sera plus exploitable dès que le nombre de vélos sera tel que la circulation entre les racks sera rendue trop difficile.

Texte légal

Article R111-14-5 du Code de la construction et de l'habitation

Modifié par Décret n°2016-968 du 13 juillet 2016 - art. 5

Lorsque les bâtiments neufs à usage principal de bureaux comprennent un parc de stationnement destiné aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos.

Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.

Cet espace réservé est surveillé ou comporte un système de fermeture sécurisé et **des dispositifs fixes permettant** de stabiliser et **d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue**. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec la surface du bâtiment, précisée par arrêté du ministre chargé de la construction.



Utilisation détournée du dispositif supérieur pour sécuriser le cadre. Pratique non généralisable au delà d'un petit nombre de cyclistes.

Page : 2 sur 7 80 %

Parking à bicyclette à deux niveaux

Utilisation optimale de place en 3D



Occupation minimale des sols !
Les bicyclettes sont garées décalées les unes par rapport aux autres (position basse / haute) pour que les guidons ne se touchent pas. Espace standard : 400 mm, en option il est possible d'adapter l'espace entre les bicyclettes suivant les particularités du site.

Statique !
La construction stable permet une distance de 4 m en standard entre les supports!

Descente !
Des freins permettent de contrôler la descente de la glissière de positionnement.

Sécurité !
Des arceaux d'appui (option) assurent à la fois la protection contre le vol et la sécurité de stationnement de la bicyclette de façon optimale. Ces arceaux sont en plus recouverts d'un film qui protège la peinture de la bicyclette contre les rayures.

La géométrie du rail permet de guider la bicyclette en la poussant.

Remarque :
La fixation de la bicyclette, à l'aide d'un câble anti-vol ou d'une barre en U, se fait de façon idéale lorsque le rail est encore incliné. Ceci facilite énormément la manipulation. La bicyclette peut être verrouillée en tout point sur l'arceau. L'arceau est construit de façon telle que, si son emploi est correct, il est impossible que la pédale s'accroche.

44

Des arceaux d'appui (option) assurent à la fois la protection contre le vol et la sécurité de stationnement de la bicyclette de façon optimale.

Ces arceaux sont en plus recouverts d'un film qui protège la peinture de la bicyclette contre les rayures.

Conclusion

La solution choisie ne répond ni aux besoins actuels des cyclistes, ni aux exigences exprimées par la réglementation. De nombreux cyclistes sont insatisfaits.

L'investissement du propriétaire, même au rabais, ne sert à rien, puisque l'équipement n'est pas utilisé.

La solution n'est pas de nature à favoriser le développement du vélo, tout au plus les capacités prescrites par la réglementation ont été respectées.

Pendant toute la phase d'information et de consultation des représentants du personnel, les rares fois où la question du stationnement vélo a pu être évoquée, le responsable du projet de déménagement nous a certifié que nous bénéficierons des équipements des plus modernes. Il semble plutôt à présent qu'aucun cycliste n'ait été consulté pendant cette phase.

Coté salariés, les cyclistes ne semblent pas être représentés ni au CE (CSEE à présent), ni au CHSCT (CSSCTE).

Coté direction, on ne constate pas de réelle volonté de promouvoir ce mode de transport.

Solutions

- Equiper les rails des arceaux en option permettant la stabilisation et la sécurisation du vélo.
- Former les cyclistes à l'utilisation des racks à deux étages.
- Faire un abri vélo en extérieur près de l'entrée, utilisable notamment par les visiteurs.
- Retirer les dispositifs à deux étages pour installer des dispositifs conformes et augmenter la surface allouée au stationnement vélo en respectant la surface définie par la loi.