

ETUDE TECHNIQUE

STATIONNEMENTS VÉLOS ET LOGEMENT SOCIAL : DES PISTES POUR DÉVELOPPER L'OFFRE DANS LES QUARTIERS POPULAIRES



L'ambition de cette étude est d'analyser les freins et opportunités pour renforcer l'accès aux stationnements vélos dans le parc social.

Ce document s'adresse à l'ensemble des bailleurs sociaux, collectivités et acteurs de l'écosystème vélo investis dans des programmes et services de stationnement vélo.

Académie des Mobilités Actives (ADMA) - Septembre 2022

contactadma@mobilites-actives.fr

Ce programme Certificats d'Économies d'Énergie  est porté par

TABLE DES MATIERES

1. Introduction.....	3
2. Etat des lieux sur la faiblesse de l'offre de stationnements et la pratique du vélo chez les usagers du parc social	4
3. Programmes ALVEOLE : perspectives et développement modéré de l'offre de stationnement vélo chez les bailleurs.....	6
4. Caractéristiques des stationnements vélos et attentes des habitants du parc social.....	9
5. Parkings du parc social : un levier de développement de stationnements vélos sécurisés dans les métropoles	10
6. Bonnes pratiques et opportunités de déploiement de stationnements sécurisés.....	14
7. Conclusions et recommandations	18
8. Bibliographie.....	18

Pour citer ce document : Académie des experts en mobilités actives (2022), *Stationnements vélos et logement social : des pistes pour développer l'offre dans les quartiers populaires*.

Rédaction : Nicolas Notin et Léa Devun, Académie des Mobilités Actives (2022)

Crédit pour la photographie de couverture : Frédéric Héran

Ce document a été élaboré en collaboration avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), ROZO et le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM).



UN GRAND MERCI AUX PERSONNES AYANT CONTRIBUE A LA PRODUCTION DE CETTE ETUDE, SOUS LA FORME D'ENTRETIENS ET DE RELECTURE :

Olivier Balaguier (ADMA), Carolina Martinez (FUB), Alanne Maison (FUB), Anne-Laure Bréguet, Marie Deneck et Diane Guilbot (ROZO), Thibault Hardy (CVTCM), Catherine Pilon (CVTCM), Paul Martichoud (Douzepointcinq), Antonia Ruffin (ANRU), Audrey Desbrée (AORIF), Véronique Velez (USH), Hugo Dumont (Yespark), Nicolas Levrel (Paris Habitat), Thibault Mougino (OPAC Saône-et-Loire), Matthieu Corre (Valophis Habitat), Catherine Calchera (Neolia), Quentin Kerouedan (Habitat 44), Florence Henry (Seqens), Christophe Ferreira (Apes), Jean-Noël Freixinos (Grand Lyon Habitat et ancien DG Habitat 44) et Maryline Robalo (Cycl'Avenir).

1. INTRODUCTION

CONTEXTE

Le stationnement vélo sécurisé constitue un des principaux leviers pour renforcer l'usage du vélo au quotidien, dans un contexte de développement significatif de la pratique¹. **La question du déploiement d'une offre de stationnements sécurisée se pose d'autant plus dans l'habitat collectif social**, où elle fait cruellement défaut (ADEME et INDDIGO, 2020). Le stationnement sécurisé est un enjeu majeur en ville et dans les grandes métropoles. En effet, un grand nombre d'habitant·es en locatif libre ou copropriétés pâtissent de logements étroits et inadaptés, mais aussi de freins réglementaires, pour accueillir des espaces de stationnements vélos sécurisés.

L'actualité récente est riche d'initiatives pour répondre à ces enjeux : **programmes nationaux « ALVEOLE »** d'aide au financement du stationnement vélo, lancement d'actions volontaristes de bailleurs sociaux et de collectivités et, plus récemment, le développement de **nouveaux services de stationnement privés dans les parkings** de bailleurs sociaux, pour proposer des solutions de stationnements à une diversité plus grande d'habitants.

PROBLEMATIQUE

Dès lors, se pose l'enjeu de savoir comment le parc social pourrait être un levier majeur du développement du stationnement vélo dans les quartiers populaires et plus largement auprès de la population des villes et agglomérations françaises.

OBJECTIF

L'ambition de cette étude est d'analyser les initiatives -passées et récentes- et les leviers qui pourraient permettre d'accompagner plus largement le développement de stationnements vélos sécurisés. Nous nous attarderons particulièrement sur la situation des habitant·es du parc social et sur les territoires inscrits dans la géographie de la politique de la ville.

Le développement de la pratique chez les usagers et usagères du parc social et des quartiers de la politique de la ville répond néanmoins à **un besoin plus large d'émergence d'un système vélo**. Il implique d'une part de développer du stationnement sécurisé et des aménagements cyclables de qualité, d'autre part d'en faire la promotion en formant à l'usage du vélo et en encourageant financièrement à sa pratique.

Les connaissances concernant la place du vélo dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) restent rares : le Club des villes et territoires cyclables et marchables (CVTCM) apportera des réponses complémentaires à cette étude dans le cadre de son guide « *A pied et à vélo dans les quartiers* », à paraître pour la fin de l'année 2022.

METHODOLOGIE

Pour mener ce travail, nous avons interrogé une vingtaine de bailleurs sociaux, associations, sociétés privées et acteurs institutionnels. Nous avons également analysé et exploité de grands rapports nationaux et des données issues des rapports de bilan des programmes ALVEOLE 1 et 2. Ce document garde une visée interpellative, pour déployer en priorité une offre de stationnements à destination des usagers du parc social en France.

¹ Selon la plateforme nationale des fréquentations de l'association Vélo & Territoires, le nombre de

passage sur les pistes étudiées aurait augmenté de 28 % au niveau national entre 2019 et 2021.

2. ETAT DES LIEUX SUR LA FAIBLESSE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS ET LA PRATIQUE DU VELO CHEZ LES USAGERS DU PARC SOCIAL

En 2017, la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et la société de conseil en efficacité énergétique ROZO lançaient le programme national Apprentissage et Local Vélo pour Offrir une Liberté de mobilité économe en Energie (ALVEOLE), financé par les Certificats d'Economies d'Energie (CEE) et visant à développer la création de stationnements sécurisés dans le logement social. **Premier programme national d'envergure permettant de soutenir financièrement la création de stationnements vélos**, c'est un signal fort pour un public particulièrement marqué par la désaffection de la pratique du vélo au quotidien.

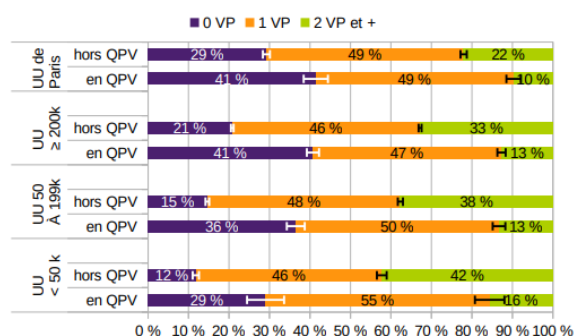
UN DECROCHAGE DE LA PRATIQUE DU VELO DANS LES QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE

Si l'on regarde de près la situation dans le logement social et les quartiers politique de la ville plus particulièrement, on observe un décrochage de la pratique par rapport à la population générale. Dans les quartiers inscrits dans la géographie de la politique de la ville, la part modale du vélo s'élèverait à **1,9 % contre 2,8 %** pour la France entière (Ministère de la transition écologique, 2021). Ce constat d'une faible pratique du vélo est à mettre en regard avec la part modale des autres modes. D'après Nicolas Juste, du CEREMA Hauts-de-France, quelle que soit la taille de l'aire urbaine, les habitant-es de ces quartiers se déplacent quantitativement moins que le reste de la population, ce qui concourt au constat d'une mobilité « contrainte » plutôt que choisie. Les habitant-es des QPV ont un taux de motorisation faible et une utilisation des transports en commun plus importante que

² Retrouvez l'intervention de Nicolas Juste dans le cadre du webinaire *Quelles solutions dans les quartiers prioritaires de la ville ?* Laboratoire de la

dans la population générale. En effet, dans les aires urbaines de plus de 50 000 habitant-es, 36 à 41 % des ménages résidant dans les QPV n'ont aucune voiture contre 15 à 29 % dans la population générale².

Figure 1. Part des ménages en fonction du nombre de voitures possédées (Cerema, 2021)



On note enfin que la pratique de la marche y est près de deux fois supérieure à celle de la moyenne nationale (45,7 % de part modale contre 22 %³). Le différentiel sur la pratique de la marche est particulièrement marqué dans les QPV hors Paris comme le souligne le schéma ci-dessous. Cette part modale de la marche extrêmement forte s'explique en partie par un phénomène de « marche contrainte », souvent sur des distances importantes, et souligne l'importance que pourrait jouer le développement du vélo dans l'accès aux services et destinations de proximité au quotidien (entre 2 et 7 km notamment).

La mobilité dans les QPV serait ainsi spécifique. En effet, selon le Cerema, ces quartiers sont souvent soumis à un enclavement urbain : près de 90 % des QPV sont concernés par au moins une coupure linéaire (routière, ferroviaire ou fluviale). Une situation qui accentue la rareté des aménagements cyclables et l'insécurité sur la route pour les cyclistes.

Mobilité Inclusive, 12 octobre 2021, via ce lien : <https://www.youtube.com/watch?v=vtX34-cr80E>.

En parallèle, en s'attardant sur la pratique du vélo chez les employés et les ouvriers, qui représentent actuellement les deux catégories sociales dominantes dans le parc HLM⁴ : leur part modale reste globalement faible, à hauteur de 1,7 % et 2,8 % en 2019, alors que celle des cadres s'établit à 5 %⁵.

UNE FAIBLESSE GLOBALE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS VELOS DANS LE PARC SOCIAL EXISTANT ET AU-DELA

Depuis le 1^{er} juillet 2012, dans la continuité de la loi dite ENE (2010) portant Engagement National pour l'Environnement, les **bailleurs sociaux ont l'obligation d'intégrer des espaces relatifs à la création de stationnements vélos dans les nouvelles constructions**. D'après les bailleurs sociaux interrogés dans le cadre de cette étude et particulièrement investis sur ces enjeux dans le cadre des programmes ALVEOLE et d'actions récentes : il existerait un « avant » et un « après » 2012, avec des retards importants dans l'équipement du parc existant.

A ce jour, la réalisation d'un diagnostic exhaustif de l'offre de stationnements vélos par un bailleur ou un groupement de bailleurs sur leur parc n'a pas été recensée par l'ADMA. **Le parc existant serait inégalement pourvu** : entre locaux vélos fonctionnels, un nombre notable de locaux vétustes (ou squattés) et même une absence de locaux dans certains grands ensembles. Au-delà de l'absence de stationnements se pose l'enjeu de leur adaptation et de leur sécurisation, avec un faible nombre d'espaces de stationnements permettant l'attache de deux points fixes et du cadre et de la roue d'un seul tenant. Cette ambition de réaliser un inventaire précis de l'offre en stationnements vélos émerge récemment chez les bailleurs. Ainsi, le bailleur Paris Habitat réalisera courant 2022 un inventaire spécifique de l'offre de stationnements vélos dans l'ensemble de son parc existant, qui correspond à 44 % des logements sociaux parisiens. Des démarches de diagnostic analogues sont également en

cours dans les Hauts-de-Seine à l'initiative du bailleur **Seqens** pour mieux qualifier les besoins et les caractéristiques en stationnements vélos sur l'ensemble du parc du bailleur sur ce département.

UNE IDENTIFICATION CROISSANTE DE L'OBJET STATIONNEMENT PAR LES COLLECTIVITES POUR DEVELOPPER LA PRATIQUE DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES

Dans une récente enquête menée en 2020 auprès de collectivités membres de son réseau et des collectivités adhérentes de l'association France Banlieue (50 répondants à travers la France), le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (CVTCM) souligne le rôle majeur du stationnement vélo comme levier de déploiement de la pratique dans les QPV.

La perception du vélo par les habitants de ces quartiers serait défavorable à cause du manque et/ou de la discontinuité des aménagements cyclables, en plus des freins qu'ils rencontrent, comme l'insécurité et le vol. Dans cette même enquête, les principaux leviers à l'augmentation de la pratique cyclable seraient le stationnement sécurisé (selon 22 collectivités) qui arrive devant les aménagements (13 d'entre elles), l'aide à l'acquisition d'un vélo et l'apprentissage du vélo.

La présence importante de logements collectifs et sociaux dans ces quartiers devrait inviter les collectivités à proposer des solutions de stationnement sécurisées collectives. Plusieurs leviers pourraient être activés par les collectivités : de l'appui à la création de locaux collectifs à vélos en coordination avec les bailleurs à l'installation d'arceaux ou de consignes dans les espaces publics, en passant par une intégration plus systématique de la place du vélo dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain. L'usage des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), et le fait d'inscrire des obligations minimales

⁴ 26 % et 24 % des habitant·es (Guillon, 2016)

de création de stationnements vélo ⁶ ambitieuses dans des secteurs fortement pourvus en logement sociaux est également une piste.

Les collectivités souhaiteraient ainsi une implication forte des bailleurs. Or, d'après l'enquête du CVTCM, 55 % d'entre elles n'ont pas collaboré directement avec des bailleurs pour la mise en place de stationnements vélos : **ce qui souligne la relativement faible prise en compte de ces enjeux dans les schémas directeurs et plans vélos communaux ou intercommunaux, mais aussi dans les projets de renouvellement urbain et les contrats de ville** sur les prérogatives d'aménagement et d'inclusion sociale.

D'après l'enquête du CVTCM, la principale difficulté rencontrée par ces collectivités pour développer le stationnement vélo résiderait **dans le fait que les bailleurs ne le définissent pas comme une prérogative ou une priorité (pour 40 % des collectivités interrogées), trop éloignée de leur cœur de métier**. Les bailleurs insistent à leur tour sur le manque de ressources en interne pour s'investir dans le champ du stationnement et encore plus du stationnement vélo. Ils expriment également la nécessité d'être accompagnés et outillés sur ces thématiques pour faire émerger une demande pour l'instant faible et balbutiante sur de nombreux quartiers prioritaires.

Au niveau national, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU)⁷ souligne toutefois la faible inscription de ce sujet dans les projets de renouvellement urbain. La question du stationnement vélo est traitée ponctuellement dans le cadre d'opérations de résidentialisation, mais rarement dans une vision globale, à l'échelle du quartier. L'agence pointe donc le besoin de valoriser les bonnes pratiques menées dans le logement social, et

⁶ Dès 2000, la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000 consacre dans son article 98 le rôle des documents d'urbanisme et de planification des mobilités pour inciter à la création de stationnements pour les véhicules non motorisés.

⁷ Entretien avec Antonia Ruffin, ANRU, 2 mars 2021.

dans l'articulation entre bailleurs et collectivités, pour les systématiser plus largement dans les projets de réhabilitation à venir. Cet enjeu est de taille alors que de nombreux programmes de renouvellement urbain (200 projets d'intérêt national, 250 d'intérêt régional, correspondant à 12 milliards d'euros de subventions apportées par l'ANRU) entrent en phase opérationnelle pour les 8 prochaines années.

3. PROGRAMMES ALVEOLE : PERSPECTIVES ET DEVELOPPEMENT MODERE DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO CHEZ LES BAILLEURS

LA GENESE : UN PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT CENTRE AUTOUR DES BAILLEURS SOCIAUX

Initié en 2017 à Strasbourg, dans le quartier populaire de Neuhof, le premier programme **ALVEOLE** visait à accompagner les bailleurs sociaux et les habitant·es du parc social par le subventionnement (à hauteur de 50 %) des stationnements vélos⁸ et la conduite d'actions d'apprentissage, de « remise en selle ». L'ambition du programme est d'inciter les habitants à utiliser le vélo au quotidien et de renforcer la protection contre le vol. Pour cette première mouture, les bailleurs sociaux étaient **les uniques bénéficiaires** des actions et de l'aide au subventionnement des stationnements vélo.

Sur les deux premières années du programme (2017-19), on assiste à un **déploiement modéré avec 1 165 emplacements vélos**⁹ sécurisés réalisés dans des logements sociaux et/ou des résidences étudiantes de **28 bailleurs**, sur les

⁸ Dans le cadre du premier programme, un plafond de subventionnement était fixé à 1 140€ par place et prenait en compte la maîtrise d'œuvre, la menuiserie, le gros œuvre et la serrurerie.

⁹ Chiffres issus du bilan du programme ALVEOLE 1 de 2019.

540 bailleurs répartis sur le territoire national¹⁰. Ce chiffre est loin de l'objectif fixé initialement par la FUB et ROZO qui envisageaient la création de 2 250 emplacements. Ce premier programme témoigne de plusieurs difficultés rencontrées pour accompagner ces bénéficiaires et les usagers du parc social face à l'ampleur des défis.

Plusieurs obstacles sont cités par les bailleurs pour expliquer la faiblesse du nombre de places créées :

- Sur certains sites, une absence de demande locale pour la création de locaux à vélo et une crainte des locataires sur la sécurisation et le vol ;
- L'impossibilité de monter un dossier de subventionnement unique pour plusieurs sites d'un même bailleur ;
- Le fait que beaucoup de marchés de travaux déjà négociés ne rentrent pas dans les critères du programme ALVEOLE ;
- L'absence de ressources internes pour assurer la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre chez le bailleur ;
- Enfin, une inadéquation entre les temporalités du programme ALVEOLE (2 ans environ) et les temporalités de nombreux projets de travaux et de réhabilitation des bailleurs (souvent des marchés de travaux et des programmes d'aménagements pensés et chiffrés longtemps en amont).

Si les obstacles furent nombreux, ALVEOLE reste à ce jour le premier **programme national d'envergure visant à accompagner spécifiquement les usagers et usagères du parc social** et les habitant·es des QPV sur le stationnement et la pratique du vélo. Un large

nombre de bailleurs, d'institutionnels comme l'Union Sociale pour l'Habitat (USH), la Fédération Nationale des Associations Régionales de HLM (FNAR), d'usagers et de comités de quartiers ont pu être sensibilisés à cette occasion et monter en compétence sur la sécurisation des stationnements grâce aux recommandations issues des cahiers techniques d'ALVEOLE. Le rôle des associations pro-vélo membres de la FUB¹¹ (pour certaines investies de longue date dans les quartiers politiques de la ville) a pu être renforcé par la conduite des **séances de remise en selle et la sensibilisation de 600 habitant·es à travers la France**. ALVEOLE fut une première étape clé pour initier d'autres actions ambitieuses dans le champ de l'auto-réparation, de l'inclusion, de création de lien social et du développement de l'apprentissage qui se sont renforcées, en parallèle du programme.

ALVEOLE 2 : UN SUCCES DU DEPLOIEMENT DE L'OFFRE DE STATIONNEMENTS VELO AU-DELA DU PARC SOCIAL

5 ans plus tard, **la dynamique d'ALVEOLE s'est largement accentuée, en cohérence avec l'accroissement de la pratique du vélo en France**. Déclinée en un programme ALVEOLE 2 (2019 – 2021), un programme ALVEOLE « coup de pouce vélo » (2021 – 2022), centré sur les arceaux non couverts et prochainement un programme Alvéole Plus (2022 – 2024) : le programme national d'appui et de financement de stationnements vélo sécurisés s'adresse désormais à un large panel de bénéficiaires¹².

¹⁰ D'après la Banque des Territoires, 540 bailleurs (nombre consolidé au niveau des groupes et regroupements) se répartissent les 4,9 millions de logements sociaux en France. Ces bailleurs gèrent en moyenne 9 100 logements sur le territoire.

¹¹ 25 associations FUB sont investies dans le 1^{er} programme ALVEOLE pour des actions d'apprentissage à la pratique du vélo et de remise en selle.

¹² Les bénéficiaires du programme AVEOLE Plus sont : les collectivités, les établissements d'enseignement, les pôles d'échanges multimodaux, les bailleurs sociaux, les sociétés d'économie mixte, et établissements publics locaux, les espaces destinés aux livreurs à vélo et les copropriétés privées.

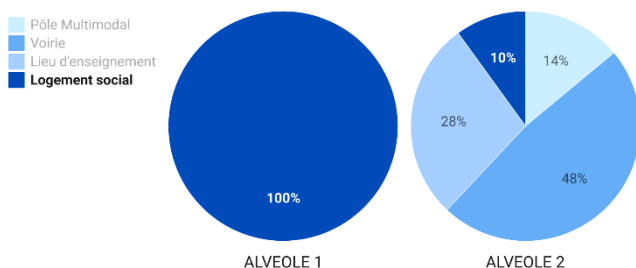
**17905 emplacements
créés et financés**

X15

Source : Programme ALVEOLE 2, 2022.

Le programme s'est révélé être un moyen incitatif pour déployer **l'offre de stationnements vélos aux différentes étapes du quotidien** : gares, hôpitaux, écoles, universités, voie publique, etc. Sur la deuxième période du programme (2019–2021), 17 905 places de stationnements sécurisées ont été créées et financées à hauteur de 60%, **soit 15 fois plus de stationnements vélos que sur le précédent programme**¹³.

Figure 2. Une évolution notable de la typologie des bénéficiaires entre ALVEOLE 1 et 2 (ADMA, 2022)



Created with Datawrapper

Avec le programme ALVEOLE 2, s'opère un changement majeur : **les bailleurs et les usagers du logement social constituent désormais une minorité parmi les bénéficiaires**. Les emplacements créés pour les logements sociaux (par 31 bailleurs) représentent 10 % des emplacements alors que 28 % et 48 % sont respectivement créés sur les lieux d'enseignement et à proximité des équipements recevant du public, commerces, habitations¹⁴.

¹³ Chiffres issus du bilan final du programme ALVEOLE 2 clôturé en mars 2022.

À la suite de la réorientation du programme en 2019 pour cibler un plus grand nombre de bénéficiaires, il est toutefois important de noter que **le nombre de places nettes créées dans le parc social est en hausse** : au 31 décembre 2021, ce sont 1 904 emplacements qui ont été financés auprès de bailleurs sociaux, soit une croissance de 60 % du nombre de stationnements vélos financés dans le parc social entre les deux premiers programmes ALVEOLE. Sur les 5 premières années des programmes ALVEOLE 1 et 2, **l'émergence du stationnement vélo dans le logement social reste toutefois modeste étant donné l'ampleur du parc social** (5,2 millions de logements en 2021 en France) avec 3 069 emplacements sécurisés financés et implantés dans des logements sociaux¹⁵. A la suite des entretiens menés auprès de bailleurs et institutionnels, nous pouvons faire le constat que la conviction de la nécessité d'augmenter le nombre de stationnements et la visibilité du programme restent encore à renforcer, d'autant plus si l'on se penche sur les caractéristiques des projets financés. En effet, sur les 125 projets accompagnés dans le cadre d'ALVEOLE 2, quatre bailleurs ont mené les deux-tiers de ces projets (CDC Habitat, le Mans Métropole Habitat, Habitat 44 et Valophis Habitat). On peut ainsi mettre en lumière une forte concentration des projets vélos chez un nombre restreint de bailleurs.

La mobilisation majeure de certains bailleurs reste un atout pour la suite : **Habitat 44 et Valophis Habitat** font partie des bailleurs largement investis dans les deux programmes ALVEOLE, avec une croissance significative de leurs actions et la systématisation de solutions dans le cadre de projets de rénovation urbaine et de développement social urbain. Sous l'impulsion d'ALVEOLE, Habitat 44 a implanté 400 places de stationnement vélos sécurisées

¹⁵ Ce chiffre comprend également des réalisations de stationnements vélos dans des résidences étudiantes gérées par des bailleurs sociaux.

sur son parc social ces dernières années¹⁶, dont un nombre significatif de stationnements financés hors programme.

Cette mobilisation fait également écho au soutien technique et financier des deux départements du Val-de-Marne et de Loire Atlantique, mobilisés sur la pratique du vélo au quotidien. Le **Mans Métropole Habitat** a quant à lui fait financer 28 projets et 286 emplacements, ce qui en fait le bailleur social le plus actif sur la deuxième édition d'ALVEOLE en 2021. Le programme ALVEOLE peut donc faire office de première source de financement de stationnements sécurisés, avant un financement en propre ou avec d'autres partenaires institutionnels. On constate un rôle important d'effet levier du programme à l'échelle de certains territoires.

4. CARACTERISTIQUES DES STATIONNEMENTS VELOS ET ATTENTES DES HABITANTS DU PARC SOCIAL

Il y a un potentiel important pour utiliser le foncier et les locaux existants tant les espaces disponibles sont nombreux : anciens locaux de concierges, locaux vides, locaux vélos et poussettes vétustes, etc. Si l'on regarde de près les 1 904 emplacements subventionnés dans le cadre du programme ALVEOLE 2, la **majorité des stationnements ont été réalisés dans le cadre d'actions de réhabilitation de locaux existants** (près de 70 % des emplacements subventionnés)¹⁷. Dans ces interventions sur l'existant, il était notamment question de **remplacer des racks vélos et systèmes de sécurisation inefficaces** (pince-roues, crochets, etc.) et de développer des

solutions de stationnement sécurisées avec des arceaux plus robustes.

Figure 3. Arceau vélo U renversé versus pince-roues (FUB et ROZO, 2019)



Les interventions sur l'existant présentent un avantage financier : dans le programme ALVEOLE 2, la pose d'un stationnement pour vélo dans un local existant d'un bailleur social coûtait environ **110 euros**¹⁸ par place dédiée pour un vélo (avec des coûts cependant assez variables d'un territoire à l'autre, en fonction du choix des arceaux, etc.). Un coût attractif et une première étape utile pour sécuriser la pratique du vélo dans les résidences sociales. **Inscrites dans le cahier des charges du programme ALVEOLE**, la sécurisation des stationnements (type d'attache, accès, lumière), la pertinence de leur localisation et leur facilité d'accès sont des facteurs déterminants à l'usage quotidien du vélo par les résidents. D'après les bailleurs Valophis et l'Office Public d'Aménagement et de Construction (OPAC) Saône-et-Loire¹⁹, de nombreux usagers et usagères insistent pour avoir accès à des consignes individuelles sécurisées et restent méfiants face aux locaux collectifs. Pour certains bailleurs, la mise en place de consignes individuelles est devenue impérative avec l'arrivée de nouveaux types de vélo au coût relativement élevé, comme les vélos à assistance électrique ou les vélos cargos. Cette sécurisation a néanmoins un coût : un emplacement atteindrait en moyenne 1 300 euros²⁰.

¹⁶ Entretien avec Jean Noel Freixinos, Ex-directeur Général d'Habitat 44, 19 mai 2022.

¹⁷ Chiffres issus du bilan final du programme ALVEOLE 2 clôturé en mars 2022.

¹⁸ Coût moyen à partir de 845 emplacements financés dans le cadre du programme national ALVEOLE 2.

¹⁹ Entretiens menés avec Matthieu Corre (Valophis Habitat) et Thibault Mougino (OPAC Saône et Loire), le 8 mars 2022.

²⁰ Op.cit.

En parallèle, certains bailleurs insistent sur l'équilibre parfois difficile à trouver entre « sécurisation » et « visibilité des consignes » pour donner l'envie aux usagères et usagers de stationner leur vélo au pied de leur immeuble et ainsi de l'utiliser plus souvent. L'OPAC Saône-et-Loire ²¹ a par exemple des consignes individuelles qui se remplissent progressivement car le bailleur a souhaité ne pas étendre la communication autour de celles-ci pour prévenir des vols et des dégradations. Pour les usagères et usagers, cela peut signifier une information difficile à trouver sur les solutions de stationnement disponibles.

Dans les territoires interrogés, les bailleurs insistent sur les besoins naissants liés à la pratique du vélo et la nécessité d'accompagner, informer et rassurer les résidents sur le stationnement. Il faut parfois peu de choses pour que les habitants utilisent ce stationnement. Une évolution liée aux équipements, aux infrastructures ou à l'apparition d'un service, par exemple l'implantation d'un atelier d'autoréparation ou d'une ressourcerie à proximité peut suffire à lancer une dynamique autour de l'utilisation du vélo. La réalisation ou le déplacement d'un pôle d'attractivité (collège, zone commerciale, etc.) à proximité peut également être une opportunité de développer de nouveaux modes de déplacement à son accès. Pour cerner au mieux les besoins, de nombreux bailleurs organisent des concertations (réunions du conseil de quartier, distribution de questionnaires, stands devant les halls d'immeubles) avec les habitants dans le but de recueillir les doléances pour adapter au mieux l'offre à mettre en place.

Pour le contexte spécifique des QPV, l'enquête du CVTCM²² indique que les principales offres de stationnement mises en place sont le stationnement en arceaux dans l'espace public (46 % de l'offre de stationnements), suivi des locaux ou arceaux vélo dans les établissements scolaires (20 %), puis des

consignes à proximité des gares ou pôles d'échanges (17 %). En revanche, d'après les collectivités interrogées, les locaux en pieds d'immeuble restent rares et présentent pour certains un manque de sécurisation.

5. PARKINGS DU PARC SOCIAL : UN LEVIER DE DEVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS VELOS DANS LES METROPOLES

En parallèle des programmes ALVEOLE, ont émergé récemment **des services privés** permettant de renforcer l'offre de stationnements vélos sécurisés dans le parc social. Revenons sur les atouts notables et les limites de ces initiatives en pleine croissance à Paris et dans les métropoles.

UNE ACCENTUATION DE LA VACANCE DES STATIONNEMENTS VOITURES DANS LE PARC SOCIAL ET LA CREATION DE NOUVEAUX SERVICES

Plusieurs évolutions récentes ont contribué à une **vacance significative des places de stationnements voitures dans le parc social**. La démotorisation des ménages dans les territoires denses et son corollaire via l'augmentation notable de l'usage des transports en commun et de la pratique la marche à pied, ont joué un rôle certain. Selon l'INSEE, à Paris, on constate une baisse de 19,7 % de voitures détenues par les ménages y résidant entre 1999 et 2015 (et -7,9% dans l'ensemble de la métropole francilienne).

Si l'on s'attarde plus spécifiquement sur la motorisation des ménages dans les QPV à Paris, et plus largement en France, on note qu'elle est bien inférieure à celle des usagers résidant dans les autres quartiers. Les écarts sont d'ailleurs plus importants dans les villes moyennes et les agglomérations de moins de 200 000 habitants où nombre de ménages

²¹ Entretien avec Thibault Mougnot, OPAC Saône-et-Loire, 8 mars 2022.

²² Op.cit.

précaires n'auraient pas accès à une voiture au quotidien²³. Si les enjeux socio-économiques et les écarts de revenus sont au cœur de cette démotorisation, des évolutions législatives ont eu un impact conséquent sur les choix de mobilité et donc sur la vacance du parc de stationnement. En France, à la suite du vote de la loi de lutte contre les exclusions de 1998, **la location d'un logement social n'est plus subordonnée à l'attribution ou la location d'un emplacement de parking**. La dissociation des contrats de location des logements/parkings permet de donner la possibilité aux locataires du parc social qui n'en ont pas l'utilité, de rendre leur emplacement et de profiter d'une réduction du prix de leur loyer.

A la suite du vote de la loi de lutte contre les exclusions de 1998, de nombreux bailleurs sociaux se heurtent à une accentuation de la vacance²⁴, déjà en cours du fait de la démotorisation évoquée précédemment.

En 2021, l'entreprise YesPark, société spécialisée dans l'offre de solutions de stationnement automobile, estimait que 400 000 places de parking voitures seraient non utilisées en France²⁵, dont la majorité serait détenue sur le foncier des bailleurs sociaux. L'Île-de-France, Paris et sa petite couronne, seraient particulièrement concernés mais ce phénomène toucherait un grand nombre de métropoles et villes en région. Depuis le début des années 2010, cette question de la vacance des parkings devient un sujet d'intérêt et d'interpellation pour les bailleurs et les pouvoirs publics : en 2008, la vacance aurait atteint 26 % dans les parkings sous maîtrise de la Régie Immobilière de la Ville de Paris (RIVP) et 31 % en Île-de-France²⁶. Au-delà d'un manque à gagner certain, la vacance des parkings poserait également des enjeux sécuritaires, de squat et d'éventuels détournements des usages.

C'est dans ce nouveau paysage contraint et avec la possibilité des bailleurs de louer leurs places à des « tiers » qu'émerge un intérêt conséquent des acteurs privés et des start-ups pour le parc social. Yespark (créée en 2014) ou Zenpark (créée en 2012), proposent ainsi des services innovants auprès d'un nombre grandissant d'usagers pour réallouer des places vacantes, issues en majorité des fonciers de bailleurs sociaux, vers du stationnement voiture de courte, moyenne et longue durée.

Rapidement, plusieurs bailleurs sociaux font le constat que les services de location de place de parking, éloignés pour certains de leur cœur de métier, pourraient être un levier de valorisation du patrimoine et font appel à ces start-up spécialisées dans le partage des parkings, et leurs solutions digitalisées (applications, abonnements, gestion sécurisée des entrées et sorties, etc.). En nous attachant sur le cas de Yespark, la société disposerait en 2021 d'un parc de stationnement de plus de 35 000 places de parking louées à des particuliers et en majorité issues de places de stationnements de bailleurs sociaux, dont les 2/3 en Île-de-France. Même en additionnant l'ensemble des acteurs privés investis dans ce secteur, les défis semblent encore nombreux pour réallouer les places de stationnement vacantes du parc social, en accord avec l'estimation de 400 000 places évoquée précédemment. Certains acteurs parapublics (société d'économie mixte, gestionnaire de parking) pourraient également réinvestir et conventionner avec ces bailleurs sociaux

²³ CGET et CEREMA Nord-Picardie (2018), La mobilité des résidents des QPV dans les EMD.

²⁴ Les Echos (2018), « Les parkings inoccupés, source potentielle de revenus pour les bailleurs sociaux »

²⁵ YesPark, Janvier 2021.

²⁶ Cours des Comptes (2011), « Rapport d'observations définitives de la Régie Immobilière de la Ville de Paris »

comme le fait la société **Lyon Parc Auto (LPA)**, avec son application « **LPA&CO** »²⁷.



Cependant, l'incursion de ce type d'acteurs vers la réallocation de places vacantes chez les bailleurs reste limitée.

LE STATIONNEMENT MOTORISE DU PARC SOCIAL : UN LEVIER POUR DEVELOPPER UNE OFFRE DE STATIONNEMENTS VELOS POUR TOUTES ET TOUS ?

Cette importance de la vacance, la faiblesse du nombre de stationnements dédiés aux vélos dans le logement social et les opportunités économiques récentes liées à des nouveaux services de réallocation de ces places vacantes posent donc de nouveaux enjeux.

Comment faire pour que le foncier et les parkings des bailleurs sociaux participent au développement de stationnements et de services pour les usagères et usagers du vélo du quotidien ? Et en parallèle, comment agir pour que ces services bénéficient également aux résident·es du logement social, des QPV et ne contribuent pas à accroître des inégalités de pratique déjà fortes ?

Pour tenter d'y apporter de premières réponses, il est possible d'évoquer les évolutions récentes apparues dans la ville de Paris. Depuis l'été 2020, la société « Douzepointcinq » (ou 12.5) est venue compléter l'écosystème de start-ups mobilisées sur les services et la réallocation des places de parking vacantes. **A la différence des sociétés déjà présentes sur le marché, elle a comme spécificité de proposer uniquement des places de stationnements pour vélos, trottinettes ou scooters.**



Source : 12.5 (2022)

Le fonctionnement est proche des systèmes de location de moyenne et longue durée précédemment évoqués. Les places de stationnement voiture sont néanmoins réaménagées (signalétique, arceaux, marquage au sol) pour accueillir en moyenne 10 vélos. Les usagers bénéficient d'un badge d'accès au parking, d'un antivol, moyennant un abonnement au mois ou à l'année. Ces usagers peuvent ainsi accéder à un service avec un maillage de stationnements fin pour stationner leur vélo de façon sécurisée au plus près de leur domicile ou lieu de travail.

D'ici à la fin de l'année 2022, la société 12.5 ambitionne ainsi de proposer des emplacements vélos dans 1 600 parkings parisiens²⁸, auxquels viendra s'ajouter l'offre actuelle en gare, dans des parkings privés ou en concession, des consignes dans l'espace public, etc. Des solutions proposées par les opérateurs « historiques » de parkings sont rapidement venues compléter cette offre : à titre d'exemple, Yespark devrait proposer 450 à 600 places de stationnements vélos sécurisées à Paris et en proche banlieue dans des parkings de bailleurs sociaux.

Ce qui tranche avec l'offre actuelle de stationnements sécurisés pour vélos, dans des consignes disposées dans l'espace public ou dans des *vélostations* en gare, parkings ou à proximité d'équipement, c'est donc la finesse

²⁷ L'application LPA&CO recense 135 parkings et 1 300 places de stationnements sur l'agglomération lyonnaise, en majorité issues du parc de places vacantes de bailleurs sociaux. Sources : LPA (2022).

²⁸ Entretien réalisé avec Paul Martichoux, cofondateur de 12.5, le 9 février 2022.

du maillage et **la capacité à proposer une offre conséquente de places en un temps records.**

En l'espace d'un an et demi, à l'échelle parisienne, la société 12.5 aurait déployé 10 000 places²⁹ de stationnements pour deux roues. Sur ces 10 000 places de stationnements sécurisés, 7 000 à 8 000 d'entre elles seraient occupées sur d'anciennes places de stationnements voitures de bailleurs sociaux (en majorité sur le foncier de la RIVP et Paris Habitat), ce **qui en fait désormais le principal pourvoyeur de services de stationnements vélos sécurisés accessible aux usagers, à Paris.**

En l'espace d'un an et demi, la société 12.5 et ses partenaires bailleurs auraient ainsi contribué à créer **deux fois plus de places de stationnements vélos que l'ensemble des emplacements réalisés par des bailleurs sociaux et subventionnés au niveau national dans le cadre des programmes ALVEOLE 1 et 2 en 5 ans.** Cette évolution souligne la rapidité du développement de services vélos payants par rapport à une offre de création de stationnements subventionnée.

C'est également un levier puissant intégré par la ville de Paris pour atteindre son objectif ambitieux de 100 000 emplacements sécurisés sur la mandature (2020-2026), qui prévoit plus largement de mobiliser 350 millions d'euros supplémentaires pour renforcer la pratique du vélo dans la capitale. La création de ces nouveaux « parkings vélos » est d'ailleurs largement abondée par la collectivité, à renfort d'actions de communication et d'inauguration par les mairies de Paris Centre et de l'est parisien. Fort de ces premières réalisations, le service de stationnement vélo de 12.5 a été lauréat en 2021 d'un accélérateur « logement innovant » soutenu par l'USH. La société entrevoit de potentielles perspectives de

développement dans des villes comme Lyon, Bordeaux, Lille, Strasbourg et La Rochelle.

Plusieurs raisons expliquent la vitesse de ce déploiement : les sociétés privées du secteur apportent une solution sur des enjeux aujourd'hui encore considérés comme secondaires par les bailleurs sociaux en leur fournissant une expertise technique, un service clé en main et des revenus directs. A la différence d'ALVEOLE, où les bailleurs prennent en charge le pilotage des marchés de travaux, l'information des locataires et une part du coût. De plus, dans le cas de la société 12.5, le soutien de l'USH en 2021 lui permet d'entrer dans la catégorie des « achats innovants » pour les bailleurs sociaux, ce qui leur permet d'accélérer la mise en œuvre des réalisations (sans passer par les procédures d'appel d'offre des marchés de travaux, frein notable dans la situation d'ALVEOLE).

Le développement de services de stationnements vélos sécurisés dans des parkings de bailleurs sociaux et d'autres propriétaires privés et institutionnels (hôtels, entreprises, parkings en ouvrage, administrations, etc.) pourrait donc **être un levier important pour développer l'offre en Île-de-France, et dans de nombreuses villes et agglomérations.** La vitesse de son déploiement souligne les besoins immenses et une demande pressante pour de certains habitants pour stationner son vélo à proximité chez soi.

Pour ce qui est du développement de stationnements vélos dans les parkings souterrains, plusieurs bailleurs insistent néanmoins sur les difficultés pratiques que pourraient représenter ce type d'emplacements en vue d'un développement plus massif : contraintes d'accès, raideur et largeur des pentes, etc. Même si ces réserves ne semblent pas avoir freiné la vitesse du déploiement des services payants à Paris dans le parc social, en croissance continue à ce jour.

²⁹ Ce chiffre de 10 000 places est atteint au printemps 2022, un an et demi après le lancement des premières places de stationnement.

LA NECESSAIRE PRISE EN COMPTE DE L'EQUITE SOCIALE ET TERRITORIALE POUR UN DEVELOPPEMENT INCLUSIF DE L'USAGE DU VELO

La création de services de stationnements vélos sécurisés est une opportunité majeure pour développer l'usage du vélo. **Elle nous invite également à la vigilance quant au risque d'accroissement des inégalités sociales** et souligne l'ampleur des défis pour les bailleurs, les collectivités et l'écosystème vélo dans son ensemble pour accompagner les usagers les plus vulnérables et éloignés de la pratique.

En effet, les initiatives privées de stationnements sécurisés s'appuient aujourd'hui sur le foncier des bailleurs sociaux pour offrir un service à des abonnés quasi-exclusivement extérieurs au parc social, à un coût de 15 à 20 euros par mois³⁰. **Cette somme peut sembler rédhitoire pour la grande majorité des usagères et usagers du parc social**, souvent éloignés de la pratique, et même en décalage par rapport aux offres actuelles de sociétés publiques locales et AOM, qui proposent en général des services autour de 5 à 8 euros par mois mais sur un maillage territorial plus restreint à proximité des gares ou dans des parkings en régie.

En parallèle, dans une perspective de développement de l'offre et de recherche d'équité, **ces services privés pourraient jouer un rôle de « démonstrateur » pour les usagères et usagers du parc social, notamment parisiennes, dans la mesure où une partie du coût serait pris en charge par des bailleurs sociaux, collectivités et/ou des guichets nationaux**. Plusieurs options pourraient être étudiées : une communication renforcée lors du développement de services privés dans le parc social, une tarification sociale ou une prise en charge complète pour certains usagers, etc. Avec en ligne de mire, le fait que ces services privés puissent servir de

déclencheur, éveillent l'intérêt des habitants du parc social, comme première étape pour disposer à terme de leurs propres locaux à vélo, sans abonnements.

Le développement de ces services pose par ailleurs **des enjeux d'équité territoriale**. Avec un foncier, un maillage de parkings et une offre de stationnements sécurisés en sous-terrain quasi-exclusivement situés dans les métropoles (Paris, en Île-de-France et dans les grandes villes de région) : nous pourrions assister à un développement renforcé de services de stationnements privés dans les grandes agglomérations et un risque d'accroissement du décalage avec certaines agglomérations et villes moyennes. De nouvelles solutions seront donc à inventer pour renforcer l'offre de stationnements sécurisés dans ces territoires.

6. BONNES PRATIQUES ET OPPORTUNITES DE DEPLOIEMENT DE STATIONNEMENTS SECURISES

L'accompagnement et la démocratisation des services de stationnement reste un chantier majeur à court terme et dont devraient se saisir collectivités, acteurs institutionnels et l'ensemble de l'écosystème vélo. Néanmoins, la mise en place plus systématique de locaux vélos dédiés aux usagères et usagers du parc social, de services et actions d'apprentissages associées, doit rester l'objectif central à atteindre pour offrir des infrastructures pérennes et pleinement appropriées, notamment dans les quartiers populaires. Cette dernière section nous permettra de revenir sur la diversité des leviers financiers et bonnes pratiques de planification et conception pour mieux intégrer le stationnement vélo dans les stratégies patrimoniales des bailleurs.

mensuelles de 8 à 10 euros dans des métropoles en région.

³⁰ Coût mensuel moyen pour les usagers parisiens de la société 12.5. L'entreprise souhaiterait néanmoins proposer prochainement des solutions

AU-DELA DU PROGRAMME ALVEOLE : QUELS GUICHETS FINANCIERS POUR DYNAMISER LA CREATION DE STATIONNEMENTS VELOS DANS LE LOGEMENT SOCIAL ?

Le lancement d'ALVEOLE Plus, à la rentrée 2022, sera un nouvel atout pour accompagner les bailleurs sociaux, **mais gagnera en impact s'il est complété par d'autres dispositifs de co-financements.**

Il apparaît dès lors primordial, comme pour les infrastructures cyclables avec 500 millions d'euros sur le quinquennat (2017-2022), **de développer un bouquet de financements via la mobilisation de l'Etat, de programmes nationaux mais aussi des régions et des départements.**

Tout d'abord, en parallèle des programmes ALVEOLE, le dispositif de financement le plus investi par les bailleurs sociaux reste **l'intégration de la réalisation de stationnements vélos dans les travaux éligibles à l'abattement de la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB)** due à l'Etat. La taxe foncière (comprenant la TFPB) peut représenter plus de 10 % du chiffre d'affaires d'un bailleur social et ainsi constituer un véritable enjeu financier. Dans le cadre de la mise en œuvre d'un contrat de ville, signé par un bailleur avec la collectivité et l'Etat sur un QPV, le bénéfice de l'abattement est subordonné à son réinvestissement sous la forme d'actions de développement des quartiers comme l'animation, l'entretien, l'embellissement.

Ce dispositif a été retenu par de nombreux bailleurs pour porter des actions d'entretiens des locaux et d'installation de racks à vélos sécurisés, et matérialisé au sein des conventions cadres de Gestion Urbaine et Sociale de Proximité (GUSP), s'inscrivant dans la continuité du contrat de ville et d'un projet de renouvellement urbain. Comme exemple

éloquent de l'utilisation de ce dispositif, il est possible de citer l'action conjointe du bailleur Oise Habitat et de la communauté d'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO), qui ont co-porté un projet d'installation de 30 consignes individuelles à vélos dans le QPV du Rouher, à Creil.

La prise en compte du stationnement vélo dans les actions de GUSP et dans la mise en œuvre opérationnelle des opérations d'aménagement issues du renouvellement urbain pourraient constituer un chantier d'intérêt dès 2023 pour les collectivités investies. Une attention particulière à la place du stationnement vélo dans le traitement des espaces publics et les opérations de résidentialisation des bailleurs serait opportune, avec le soutien de l'ANRU.

D'autres initiatives en cours pourraient également être un appui important. **Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** initié en 2021 ouvre la possibilité pour les entreprises inscrites³¹ de financer des stationnements vélos sécurisés à destination des personnes travaillant et visitant leurs sites. Si ce programme ne permet pas de financer des stationnements dans les logements des usagers, il constitue un précieux outil pour sensibiliser les personnels des bailleurs et rendre visible la pratique. De premiers bailleurs sociaux se sont inscrits à ce programme, en cours jusqu'au 31 décembre 2023, et pourraient bénéficier d'un accompagnement et d'un appui à la création de stationnements³².

³¹ Pour en savoir plus sur le programme OEPV : <https://employeurprovelo.fr/objectif-employeur-pro-velo/le-programme/>

³² Prise en charge de 40% du montant HT du coût d'attaches, abris et consignes vélos sécurisées.

VERS UN RENFORCEMENT DU ROLE DES DEPARTEMENTS ET DES REGIONS DANS L'APPUI AU DEVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS VELOS SECURISES DANS LE PARC SOCIAL ?

Dans cette perspective, l'exemple du bailleur Valophis (Val-de-Marne) est éloquent sur la capacité à mobiliser une diversité de guichets d'aide pour multiplier la création de stationnements vélos à destination des usagers du parc social. Ainsi, en parallèle de son implication et de la réalisation de locaux sécurisés dans le cadre du programme national ALVEOLE, **Valophis s'est appuyé sur le conseil départemental du Val-de-Marne et sur le dispositif d'appel à projets « vélo du quotidien », mis en place par la région Île-de-France**, pour développer son offre.

Si certaines collectivités, comme le département de l'Essonne, proposent des guichets de subventionnement ouverts aux bailleurs sociaux, la plupart des départements et régions ciblent leurs actions d'accompagnement sur les pôles multimodaux, les grands équipements (collèges, lycées, etc.) et des pôles d'attractivité. C'est le cas par exemple du département du Vaucluse qui porte une attention spécifique à l'accessibilité aux pôles touristiques et aux parcs naturels, ainsi qu'une aide pour le stationnement des vélos.

Les leviers de financement de stationnement sécurisés restent donc limités dans le champ du logement social alors que des opportunités existent. **Les offices publics départementaux de l'habitat par exemple, pourraient être plus systématiquement soutenus ou éligibles à des financements dans le cadre de la réalisation de plans vélos départementaux.**

STRATEGIES PATRIMONIALES, LABELS : DES BAILLEURS PLAIDENT POUR UNE SYSTEMATISATION DE LA CREATION DE STATIONNEMENTS VELOS

Les bailleurs Paris Habitat, Valophis Habitat 94, Seqens (Groupe Action Logement), et d'autres, souhaitent plus largement intégrer le stationnement vélo sécurisé dans une stratégie globale et de se doter d'outils, de référentiels pour systématiser les implantations. Ces grands bailleurs, notamment en Île-de-France, poursuivent l'ambition de contribuer plus largement au développement de la pratique du vélo chez leurs salarié·es, usagères et usagers.

Pour **Paris Habitat**, l'objectif est de créer et d'aménager 1 000 nouvelles places en 2022 dans l'ensemble de son parc³³ en mobilisant notamment sa régie interne pour la pose d'arceaux en U (*Figure 3, page 9*) et la réhabilitation de locaux existants. Même si cet objectif est inférieur aux places mises à disposition d'usagers externes dans le cadre de services de stationnements vélos payants sur 2020/2021, il témoigne d'une ambition de renforcer l'accessibilité au vélo chez les usagers du parc social. Le bailleur s'attache à appliquer cette politique ambitieuse en interne : les salarié·es de Paris Habitat bénéficient du déploiement du Forfait Mobilité Durable (FMD) jusqu'à 600 euros, de la mise à disposition de vélos électriques et de vélo-cargos au sein de la flotte de véhicules du bailleur, de l'entrée dans le programme OEPV et de la conduite d'actions de sensibilisation. En parallèle du stationnement, Paris Habitat promeut l'auto-réparation de vélos avec 80 actions menées en pied d'immeubles en 2021 auprès des résidents et le soutien financier d'actions pour renforcer l'apprentissage et la pratique du vélo. Paris Habitat est par ailleurs le premier bailleur en France à avoir recruté un chargé de mission dédié au développement du

33 Le parc de logements de Paris Habitat est composé de 104 000 logements à Paris et en proche

banlieue. Ces 1000 places sont à destination des usagers du parc social.

vélo au sein de ses équipes, dans l'optique de concrétiser ces ambitions.

Dans le **Val-de-Marne**, **Valophis Habitat 94**, comme évoqué précédemment, s'appuie sur un lien fort avec le département et la volonté de faire du vélo un des leviers de sa stratégie de développement durable et de réduction des consommations d'énergie. L'inscription du stationnement vélo dans les contrats pluriannuels d'objectifs signés avec le département, couplé à une attention sur les niveaux de sécurisation des équipements, en est un signe fort.

Le choix de consignes individuelles a été largement plébiscité par le bailleur et développées au-delà du soutien apporté par le programme ALVEOLE.

Dans les **Hauts-de-Seine**, **Seqens**, en lien étroit avec les équipes de l'Apes (filiale d'accompagnement au développement social urbain du groupe Action Logement) poursuivent depuis 2018 une démarche d'ampleur pour renforcer l'intégration des stationnements vélos dans la stratégie patrimoniale du bailleur. Après une première expérimentation à Sceaux (92) sur 4 résidences, le bailleur a mis à disposition de l'ensemble de ses chargés d'opération des Hauts-de-Seine (gestion du patrimoine, réhabilitation) un cahier des charges « aménagement vélo » pour les accompagner dans de futures actions de création de

stationnements vélos sécurisés. Avec ses 8 fiches techniques, il tient compte notamment de la justesse des choix d'implantation, la sécurisation des consignes et/ou des locaux, et fournit des recommandations sur les matériaux à envisager, la circulation d'accès des cycles, les types de stationnement à mettre en place, les modalités d'entretien et de maintenance. L'ambition du bailleur est dans un second temps de pouvoir déployer cette démarche dans son parc social situé sur les 8 départements franciliens et promouvoir à terme un label *Résid'Vélo*. Ce label viendrait qualifier de façon indépendante la qualité des stationnements installés et des services associés (bornes de recharge, réparation, etc.). Seqens souhaite concrétiser de premières réalisations, à Sceaux et dans les Hauts-de-Seine, en 2023, dans la foulée du lancement du nouveau programme national ALVEOLE Plus.

Figure 4. Illustration du label *Résid'Vélo* (Seqens, 2022)



7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Pour reprendre les principaux éléments d'analyse et recommandations issues de l'étude :

1. La mise en place de solutions sécurisées de stationnements vélos est un maillon important du système vélo, et ce besoin est encore plus prégnant dans les QPV. **Le programme ALVEOLE est une réelle opportunité pour accompagner la création de stationnements vélos dans le logement social.** Il doit cependant gagner en visibilité auprès des bailleurs, mieux prendre en compte les temporalités de travaux et les besoins de conseil de ces acteurs et pourrait être complété par un bouquet plus vaste de co-financements aux échelles départementales, régionales et nationales.
2. **Les plans modes actifs, les contrats de villes,** initiés par les collectivités locales, pourraient porter une attention forte au développement et à l'accessibilité sociale de stationnements vélos sécurisés. Se pose notamment l'enjeu de définir des objectifs de création de stationnements vélos chiffrés dans le parc social et d'améliorer l'information sur les solutions disponibles. La facilitation de l'accès financier (*tarification sociale, abonnements pris en charge, etc.*) aux services de stationnement privés est également un défi pour les collectivités afin ne pas accroître les inégalités sociales en matière de mobilité.
3. **Des retours d'expériences probants émergent autour de la gouvernance, l'accompagnement technique et financier** de projets de stationnement vélos chez des bailleurs sociaux. Ces pratiques pourraient essaimer plus largement dans les années à venir au sein du mouvement HLM, dans les actions de développement social urbain (DSU) et de développement durable.

8. BIBLIOGRAPHIE

- ADEME et Inddigo (2020), « *Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France* ». Les Dossiers de la DGE.
- CEREMA (2019), « *Les coupures physiques qui participent à l'enclavement des QPV* ».
- CGET et CEREMA Nord-Picardie (2018), « *La mobilité des résidents des QPV dans les EMD* ».
- Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables (2022), Guide « *A vélo et à pied dans les quartiers* ».
- Guillon O. (2016), « *Le parc locatif social au 1^{er} janvier 2016* », Datalab essentiel n° 65.
- Les Echos (2018), « *Les parkings inoccupés, source potentielle de revenus pour les bailleurs sociaux* ».
- Ministère de la Transition Ecologique (2021), « *Enquête sur la mobilité des personnes (EMP) 2018-2019* ».