Obligatoire dès janvier 2027 - Stationnement vélo sécurisé : entreprises, écoles et commerces sont-ils prêts ?

3 novembre 2026. À moins de 2 mois de l'échéance européenne du 1er janvier 2027, les entreprises, écoles et commerces ont-ils anticipé leurs obligations en matière de stationnement vélo sécurisé ? À cette date, la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments prévoit que les bâtiments non résidentiels existants disposant de plus de 20 places de stationnement automobile soient équipés d'emplacements vélo représentant au moins 15 % de leur capacité moyenne d'utilisation ou 10 % de leur capacité totale. Une échéance qui concerne potentiellement de nombreux bureaux, établissements commerciaux et autres bâtiments professionnels, alors que le stationnement vélo fait déjà l'objet d'obligations spécifiques en France depuis décembre 2022, notamment pour certaines constructions neuves, rénovations et bâtiments tertiaires existants disposant d'au moins 10 places destinées aux travailleurs. Surface disponible, dimensionnement des emplacements, circulation, solidité des systèmes d'attache, contrôle des accès et adaptation aux vélos à assistance électrique ou aux vélos cargos : la création d'un stationnement conforme ne s'improvise pas. D'autant que plusieurs programmes nationaux de financement ont pris fin, obligeant les entreprises à rechercher les dispositifs encore accessibles auprès des collectivités et des autres organismes financeurs.



Quelles obligations s'appliquent déjà aujourd'hui en matière de stationnement vélo sécurisé ?

*“Le cadre français est déjà bien établi, mais les exigences varient selon la configuration du bâtiment. Pour les **bâtiments tertiaires neufs**, le stationnement vélo doit représenter au moins **15 % de l’effectif salarié accueilli simultanément**. Pour les **bâtiments tertiaires existants**, l’obligation s’applique dès **10 places de stationnement destinées aux travailleurs**, avec un quota de **10 % de l’effectif accueilli**. Lorsqu’un parking existant fait l’objet de travaux, ce même quota de 10 % s’applique à partir de 10 places, sous réserve que le coût des travaux atteigne le seuil réglementaire, fixé à au moins 2 % de la valeur du bâtiment. Enfin, pour les **ensembles commerciaux**, le minimum est de **10 % de la capacité du parking automobile**, dans la limite de 100 places vélo.”*

Que va changer l’échéance du 1er janvier 2027 ?

*“La directive européenne prévoit une nouvelle étape majeure : **tous les bâtiments non résidentiels existants disposant de plus de 20 places de stationnement automobile** devront être équipés de stationnements vélo adaptés. Le nombre de places devra correspondre à au moins **15 % de la capacité moyenne d’utilisation du bâtiment ou 10 % de sa capacité totale d’utilisation**. Cette exigence **concerne notamment les bureaux, les écoles et les supermarchés**, et prévoit également l’espace nécessaire pour les vélos de dimensions supérieures aux modèles standards. Pour les entreprises, l’enjeu est donc d’anticiper les besoins réels, de mesurer l’écart entre les équipements existants et les objectifs à atteindre, puis de planifier les aménagements.”*

Quelles sont les exigences techniques à respecter pour qu’un stationnement vélo soit réellement conforme et sécurisé ?

*“La réglementation impose d’abord **au moins 2 emplacements et 1,5 m^2 par vélo, hors espace de dégagement** : il faut donc dimensionner le local en tenant compte aussi des allées de circulation. Les supports doivent être fixes et permettre de stabiliser et d’attacher simultanément le cadre et au moins une roue. Pour les allées, le guide technique du ministère recommande **une largeur de 1,80 m pour un stationnement perpendiculaire, contre 1,20 m en épi à 45° et 0,90 m pour un rangement longitudinal**. La hauteur libre recommandée est d’au moins **2 mètres**, avec des besoins spécifiques pour les dispositifs à deux niveaux. Enfin, **un local intérieur destiné aux salariés doit disposer d’un accès sécurisé** ; à l’extérieur, le stationnement doit être couvert, éclairé et clos.”*

Comment garantir un stationnement vélo sécurisé, accessible et adapté aux vélos électriques et aux vélos cargos ?

*“Un stationnement vélo efficace doit répondre à trois exigences : **l’accessibilité, la sécurité et l’adaptation aux nouveaux usages**. La réglementation impose des supports fixes permettant de stabiliser chaque vélo et d’attacher simultanément son cadre et au moins une roue. Pour les installations réservées aux salariés, l’accès doit être sécurisé par une porte avec un système de fermeture adapté **; à l’extérieur, le stationnement doit être couvert, éclairé et clos**. Mais il faut aussi anticiper les besoins concrets des usagers : les vélos à assistance électrique et les cargos nécessitent des espaces et des équipements adaptés à leur gabarit et à leur poids. **La recharge des VAE doit également être anticipée dès la conception, avec une installation électrique conçue selon les normes applicables.**”*

Quelles aides financières peuvent être mobilisées pour réduire le coût de la mise aux normes ?

“Plusieurs leviers peuvent réduire le coût d’un projet, mais il faut distinguer les aides encore disponibles des programmes qui ont pris fin. ***Alvéole+****, qui finançait 40 % de l’investissement HT éligible, et jusqu’à 50 % en zone à faibles émissions, s’est achevé en mars 2026. Le programme de financement* ***Objectif Employeur Pro-Vélo****, qui proposait des primes couvrant 40 à 60 % de certaines prestations, est lui aussi clôturé, même si le label* ***Employeur Pro-Vélo*** *reste accessible. Les entreprises doivent désormais étudier en priorité les dispositifs proposés par leur collectivité, les appels à projets ouverts et les éventuels financements mobilisables selon leur situation. Elles peuvent également agir sur le volet social : le* ***forfait mobilités durables*** *bénéficie d’une exonération pouvant atteindre 600 € par salarié et par an, voire 900 € en cumul avec la prise en charge d’un abonnement de transports collectifs.”*

Pour rappel : La loi d’orientation des mobilités (LOM) crée l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons. Cette mesure est impactante : les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place ! Avec un grand nombre de place à supprimer pour certaines collectivités, cela soulève donc des questions à la fois techniques, d'acceptabilité sociale, financières…

L'espace ainsi libéré pourrait avoir d'autres usages : **stationnement vélo par exemple**, végétalisation sous réserve de ne pas masquer la visibilité, etc., ce qui est intéressant dans un contexte de densification des villes, de promotion des modes actifs, d'adaptation au changement climatique…