



# STATIONNEMENT VÉLO AU TRAVAIL

## CLÉS ET BONNES PRATIQUES DES EMPLOYEURS PRO-VÉLO LABELLISÉS



### / CONTEXTE

Le stationnement vélo au travail connaît depuis les années 2010 un véritable regain, en s'appuyant sur une demande croissante des usagers, des [normes réglementaires](#) volontaristes, un écosystème de fournisseurs de stationnements vélos vaste et des critères ambitieux promus par la FUB au travers du [Guide pour installer un stationnement vélo pratique et sécurisé](#). Ces critères répondent notamment aux enjeux de sécurisation et d'un renforcement de la lutte contre le vol de vélos qui touche 400 à 500 000 usagers, chaque année en France (ADMA, 2022).

Pour vous accompagner au-delà des références réglementaires, nous vous proposons à travers cette fiche ressource un cadre d'accompagnement et d'anticipation à trois étapes clés :

- En amont,
- En phase projet,
- Et en aval de la mise en place d'un stationnement vélo.

### / PRÉALABLE : QUE FAIRE AVANT DE SE LANCER DANS UN PROJET ?

#### VEILLER À LA VISIBILITÉ, L'ACCESSIBILITÉ ET LA PROXIMITÉ DES STATIONNEMENTS

Vous avez un projet de stationnement vélo mais ne savez pas par où commencer ? Voici trois grandes questions à vous poser pour vous aider à vous lancer.

- 1 La première question (et la plus importante) concerne **l'emplacement** : où implanter le stationnement ? Trois critères qualifient un emplacement optimal : **1/ sa visibilité**, **2/ son accessibilité à vélo et à pied** et **3/ sa proximité du lieu de destination**. Ces critères garantissent une utilisation du stationnement par les cyclistes. En effet, rien de plus absurde que d'installer un stationnement vélo qui n'est pas utilisé car trop loin ou pas visible.

La **visibilité** permet de repérer rapidement le stationnement. Plus vite le cycliste repère où stationner son vélo, moins il perd de temps à chercher des alternatives pour sécuriser sa monture. Rendre visible le stationnement vélo permet également d'éviter le stationnement anarchique et sporadique des vélos sur du mobilier ou des espaces non adaptés pouvant représenter une gêne ou être source de conflit d'usage.

Pour chacune de ces parties de la fiche (amont ; phase projet ; aval), nous reviendrons sur :

- Des retours d'expérience des employeurs labellisés pro-vélo et de projets financés dans le cadre du programme OEPV (près de 1000 emplacements début 2024),
- Des éléments sur les démarches administratives, les aspects techniques administratifs, techniques et réglementaires.

Ce sera également l'occasion de vous rappeler les bonnes questions à vous poser et de mettre en avant des pratiques exemplaires en France.



À **Déathlon Betton** par exemple, désormais labellisé Or Employeur Pro-Vélo, il n'y avait pas de stationnements abrités et sécurisés pour les vélos. Les arceaux devant le magasin ne satisfaisaient pas les salariés, car non abrités et pas suffisamment sécurisés pour que les vélos soient stationnés toute la journée. Les salariés préféraient les mettre dans les couloirs du magasin, ce qui impliquait notamment des problèmes de sécurité, les vélos obstruant et gênant le passage, notamment en cas d'évacuation. Le stationnement des vélos dans ces couloirs n'étant pas approprié, la question de créer un stationnement vélo abrité et sécurisé à l'extérieur du magasin s'est posée comme un impératif. Grâce au programme OEPV, Decathlon Betton a fait le choix d'installer sur son parking une consigne sécurisée d'une quarantaine de places, à proximité immédiate de l'entrée du magasin.



Un espace de stationnement sur le site Collins Aerospace à Figeac.

**L'accessibilité** soulève plusieurs questions : quels chemins vont emprunter les cyclistes ? Vont-ils poser le pied à terre ou pourront-ils rester sur leur vélo jusqu'au stationnement ? Ainsi, visualiser le parcours à vélo peut s'avérer utile pour prendre en compte les éventuels obstacles ou ressauts à franchir et choisir en conséquence le bon emplacement. Quant à **la proximité**, le stationnement doit se trouver au plus proche de l'entrée, avec un idéal d'être situé à moins de 30 mètres du lieu de destination. **Pour les sites imposants qui disposent de plusieurs entrées, l'idéal est de privilégier la multiplication de petits stationnements proches de chacune des entrées**, au lieu d'un unique et important espace de stationnement. Bien évidemment le choix de l'emplacement repose sur l'espace disponible du site et de sa typologie ; seront présentés dans la section suivante différents cas de figure.

② La deuxième question est celle du **dimensionnement et de l'analyse des besoins** : combien de places sont nécessaires et combien est-il possible d'en créer ? Cette question appelle à anticiper les besoins à venir et les différentes typologies de besoins (vélos mécaniques, vélos à assistance électrique, vélos cargo, vélos spéciaux). **Le dimensionnement est en effet à penser pour les cyclistes actuels mais surtout pour celles et ceux de demain.** Plusieurs options peuvent être utilisées pour qualifier le besoin : l'observation, c'est le cas par exemple des équipes du pôle Hydraulique EDF de Grenoble qui réalisent des campagnes d'enquête aux entrées du site, sur des créneaux de 2h, avec de brèves questions qui permettent de qualifier la fréquentation du site et des stationnements.

D'autres outils existent : enquêtes flash en ligne, etc. Le remplissage du stationnement et son éventuelle évolution est à observer avec attention. **Un stationnement fréquenté est propice à créer un effet d'entraînement** et à donner envie à d'autres salariés de prendre leur vélo, surtout lors des beaux jours. En revanche, un espace de stationnement surchargé n'est pas particulièrement incitatif pour les néophytes. D'où l'importance de créer un nombre de stationnements en adéquation avec le nombre d'usagers, actuels et futurs, et d'anticiper la possibilité d'augmenter le nombre de places à disposition.

Exemple de **Collins Aerospace** Ratier à Figeac, labellisé Or Employeur Pro-Vélo, implanté sur un site relativement imposant et comptabilisant 1 200 salariés au moment de son inscription au programme OEPV. Dès le départ, l'entreprise s'oriente vers la création de trois abris répartis sur l'ensemble du site, aux abords des portes d'entrée des bâtiments, permettant de stationner chacun 12 vélos. L'essai est concluant puisque trois nouvelles zones sont identifiées pour accueillir des abris vélos courant 2024. Les stationnements sont créés en fonction de l'augmentation de la demande et des besoins remontés par les salariés.

En effet, la possibilité de stationner des vélos avec remorque ou des vélos rallongés a été prise en compte par le fabricant des abris. D'ailleurs, pour le choix de ce fabricant, Collins Aerospace s'est tourné vers l'atelier de menuiserie d'un établissement médico-social : l'objectif étant de s'inscrire dans une démarche locale, environnementale et inclusive.

③ La troisième question nous renvoie enfin à **la coordination du projet** : qui pilote le projet ? Quelles sont les personnes et les directions qui participent à la concrétisation du projet (achats/finance, moyens généraux, RSE, etc.) ? Nous vous conseillons de dédier une personne dont la mission est de veiller à la bonne réalisation du projet. Elle sera le lien avec les différents prestataires (ex. fournisseur des équipements, installateur, etc.), les décideurs et financeurs qui interviennent tout au long du projet.

## CHOISIR LA BONNE TYPOLOGIE DE STATIONNEMENT : STATIONNEMENT INTÉRIEUR OU EXTÉRIEUR ?

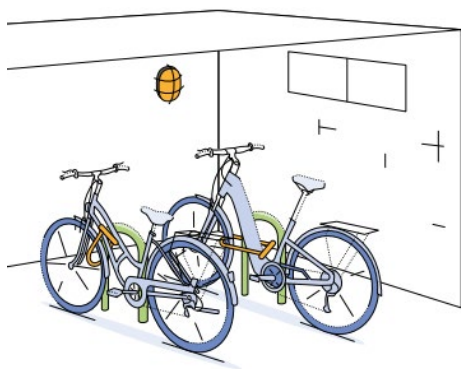


Pour garantir au mieux la qualité de l'emplacement, s'inscrire dans la réalité et les éventuelles contraintes foncières du site, se pose le **choix d'une implantation intérieure ou extérieure des stationnements vélos**. Nous vous proposons de revenir sur les principales options retenues par les employeurs pro-vélo inscrits au programme OEPV, les avantages et points de vigilance relatifs à ces implantations.

**Le coût moyen d'un emplacement dans un local existant était de 156 euros pour les stationnements financés dans le cadre du programme ALVEOLE 2 porté par la FUB et ROZO (2019-2021), ce qui en fait de loin la solution la plus compétitive sur le plan financier pour un employeur qui souhaiterait investir.**

### 1 Intérieur (local ou parking souterrain)

Situés dans des locaux dédiés en rez-de-chaussée, dans un parking souterrain ou dans le local d'un parking souterrain, différents espaces peuvent être propices et mobilisés pour accueillir des stationnements vélos. À la différence des immeubles d'habitation, on dénombre **relativement peu d'installations de stationnements vélos dans des locaux en rez-de-chaussée** des employeurs accompagnés dans le cadre du programme OEPV. Ces stationnements sont en revanche plus nombreux dans des parkings souterrains.



Parking souterrain

Avantages	Points de vigilance
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de demande de permis de construire.</li> <li>• Entrée bien souvent déjà sécurisée.</li> <li>• Visibilité forte pour les automobilistes.</li> <li>• Place disponible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohabitation avec les stationnements dédiés aux voitures.</li> <li>• Enjeux liés à la rampe d'accès au parking à l'entrée.</li> <li>• Question de la gestion des flux de circulation entre les voitures et les vélos.</li> <li>• Vigilance quant aux bandes glissantes : installer une bande rugueuse de l'entrée jusqu'à l'espace de stationnement.</li> <li>• Vigilance accrue sur la sécurité incendie et le stockage des batteries électriques par rapport aux stationnements extérieurs.</li> </ul>

### Local intérieur

Avantages	Points de vigilance
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de demande de permis de construire.</li> <li>• Coût réduit de l'installation : achats d'arceaux uniquement. Eventuellement si non existant : un système de fermeture et d'éclairage.</li> <li>• Raccordement électrique installé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espace pouvant être limité au regard d'une fréquentation croissante : identifier les possibilités d'agrandissement ou l'aménagement d'espaces complémentaires.</li> <li>• Visibilité pour les usagers plus faible, nécessitant une signalétique adaptée.</li> <li>• Accessibilité contrainte qui implique une réflexion sur la circulation et l'accès depuis l'extérieur.</li> <li>• Vigilance accrue sur la sécurité incendie et le stockage des batteries électriques par rapport aux stationnements extérieurs.</li> </ul>

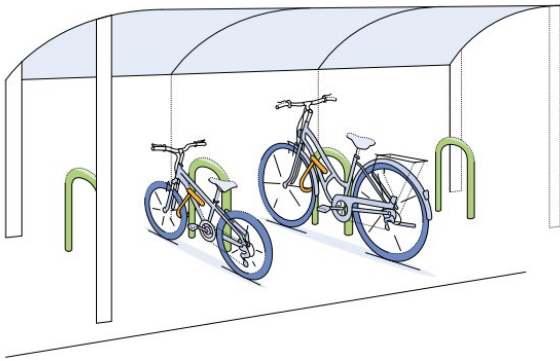


**Les parkings souterrains sont souvent mutualisés entre des entreprises, administrations. C'est le cas par exemple de la DREAL Nouvelle Aquitaine, qui a partagé l'investissement avec la DRAAF (Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt), avec laquelle les stationnements vélos sont partagés.**



## ② Extérieur (abri ouvert et consigne fermée)

Les parkings extérieurs sont également largement plébiscités par les employeurs pro-vélo, que ce soit sous la forme d'**abris ouverts ou de consignes fermées et sécurisées**. Ces stationnements vélos, visibles et qualitatifs, impliquent néanmoins une anticipation, un niveau d'investissement et un temps de conception plus conséquent.



Les  $\frac{3}{4}$  des emplacements de stationnement vélo financés par le programme national ALVEOLE 2 (à destination de l'habitat social, sites et espaces publics, établissements d'enseignement et gares et pôles d'intermodalité) concernent des abris et consignes. Ces stationnements sont également largement plébiscités par les employeurs.

Avantages	Points de vigilance
<ul style="list-style-type: none"><li>• Visibilité forte du stationnement pour l'ensemble des usagers (salariés et visiteurs).</li><li>• Accessibilité optimale.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coût d'investissement relativement conséquent en lien avec les raccordements, la sécurisation, l'éventuelle création d'une dalle de béton.</li><li>• Problématique de raccordement au réseau électrique, notamment pour les consignes et les emplacements extérieurs VAE.</li><li>• Pour les consignes : enjeu d'accès et de gestion des badges, clés pour les employeurs (configuration et coût du système).</li><li>• Délais incompressibles de minimum 7-8 mois en lien avec la validation du plan, l'obtention du permis de construire et la maîtrise d'œuvre.</li></ul>

## / EN PHASE PROJET

Dans cette section, nous vous proposons de revenir sur de grandes **recommandations et la prise en compte des contraintes techniques significatives** pour les 4 typologies de stationnements évoquées précédemment (local ; parking souterrain ; abri ouvert ; consigne fermée). Cette liste n'est pas exhaustive des bonnes pratiques et contraintes à intégrer, mais vous aideront dans la conduite de vos projets.

### RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Vous avez identifié le ou les emplacements idéaux pour accueillir du stationnement vélo ? Vous êtes sur la bonne voie. Notez qu'en phase projet, un certain nombre d'éléments nécessitent une attention particulière, peu importe la typologie de stationnement :

- **La gestion des flux de circulation** : les automobilistes, cyclistes et piétons, qui avancent à des allures différentes et empruntent des itinéraires variés, peuvent se croiser et entrer en conflit d'usage. Pour assurer une harmonie des cheminements et éviter les éventuels mécontentements ou collisions entre les usagers, il est de bon augure d'anticiper les cheminements. Dans la mesure du possible, une séparation des flux entre les voitures, vélos et piétons est préférable. Vous pouvez également opter pour une signalétique et un marquage au sol adaptés.

L'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), qui a créé 86 places de stationnement vélos dans son parking souterrain avec le soutien du programme OEPV en 2022, a balisé le cheminement vers le stationnement vélo grâce à un marquage au sol et des panneaux de signalisation. Cette signalétique permet non seulement d'orienter au mieux les cyclistes jusqu'au stationnement, mais aussi de garantir leur sécurité, en les rassurant et en évitant les potentiels conflits d'usages entre automobilistes et cyclistes.



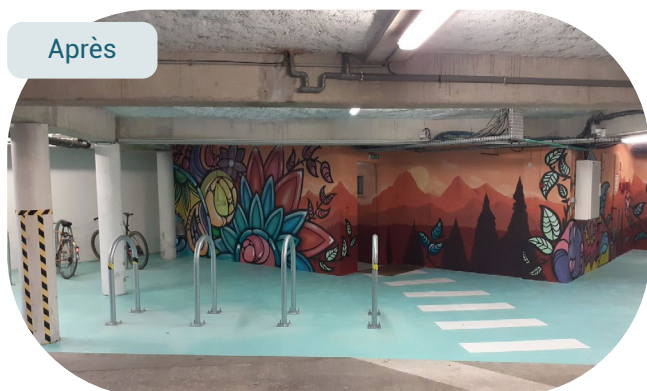
Source : IGN

• **Le caractère accueillant et attirant du stationnement :** l'utilisation de couleurs est vivement encouragée. Elles peuvent contribuer à rendre le stationnement agréable, visible, à guider intuitivement les usagers dans leurs cheminements ou améliorer la sécurité ressentie, en particulier lorsqu'ils se trouvent en sous-sol. Lorsque l'emplacement offre des entrées de lumière naturelle, n'hésitez pas à les préserver pour améliorer le confort et le ressenti positif des usagers. Un espace beau et plaisant donne envie de l'utiliser.

Pour inciter les salariés de son site à utiliser le nouveau stationnement vélo sécurisé, les référents vélo de la **Délégation Départementale des Territoires des Hautes Pyrénées (DDT 65)** ont lancé une fresque murale participative avec un artiste local pour décorer et améliorer l'esthétique du stationnement vélo. Au total, ce sont 15 salariés qui se sont prêtés au jeu du chantier participatif, sur des sessions de 45 minutes encadrées par l'artiste où les agents étaient invités à graffer et marquer à la peinture, pour un coût d'accompagnement de 3 000 euros environ.



Avant



Après

Retour sur la mise en scène de l'espace de stationnement vélo avec un artiste local pour une pleine appropriation – avant et après 2023 (Source : DDT des Hautes-Pyrénées)

• **L'impact des travaux sur le bâti et/ou le respect des obligations environnementales :** la création d'un stationnement et l'implantation des équipements engendrent parfois des conséquences sur la structure du bâti. Il existe sur le marché des équipements de stationnement qui ne nécessitent pas de percer la dalle et n'affectent pas l'étanchéité du sol. C'est le cas par exemple des supports d'attache autoportants tenus sur des plats en acier et lestés d'un seul tenant. La création de ce type de supports peut être une solution précieuse pour répondre aux obligations environnementales (nappes phréatiques, écoulement

des eaux, etc.) : c'est le cas par exemple du site du pôle Hydraulique EDF de Grenoble, labellisé Or Employeur Pro-Vélo, qui a mis en place plusieurs dizaines d'arceaux vélos fixés sur des lames en bois démontables en 72 heures et en accord avec le plan local d'urbanisme.



Les stationnements démontables du site pôle Hydraulique EDF de Grenoble.

• **Avec un budget ou un calendrier d'investissement contraint, privilégiez le low-tech :** la mobilisation d'un budget pour créer des stationnements vélos peut représenter un frein notable pour les employeurs. En fonction de la typologie de stationnement privilégiée, les coûts de raccordement électrique, d'entretien, ou l'éventuelle pose d'une dalle de béton, la facture peut s'allonger. Par ailleurs, pour le choix des supports d'attache, il est conseillé de choisir la simplicité, c'est-à-dire des supports type arceau en acier galvanisé. Les arceaux sont bien souvent moins onéreux que d'autres systèmes d'attache, et le choix de l'acier galvanisé garantit un moindre entretien et une durabilité plus longue.

Certains employeurs se démarquent en privilégiant des solutions dites low-tech, et en proposant des espaces de stationnements sécurisés dans leurs enceintes, à bas coût, mais garantissant tout de même un bon niveau de sécurisation.

C'est le cas de l'entreprise **Self Signal**, à côté de Rennes, qui a profité de ses compétences en interne pour installer des stationnements vélos sous un abri ouvert. L'abri (minimaliste de type carport) est adossé aux locaux de l'entreprise, et les arceaux (financés en partie par le programme OEPV avec 400 euros seulement à charge de l'employeur) sont implantés dans le sol sans installation d'une dalle en béton et/ou travaux d'infrastructure lourds. Ici, l'employeur a utilisé des interstices pour implanter un espace de stationnement vélo sécuritaire et à bas coût.



Un abri ouvert de stationnement vélo low-tech (Source : Self Signal).



## RECOMMANDATIONS ET CONTRAINTES TECHNIQUES LIÉES AUX STATIONNEMENTS INTÉRIEURS

### ① Locaux à vélos : l'accompagnement des espaces contraints et la prise en compte du risque incendie

Les locaux à vélos internes aux bâtiments sont les plus sujets à des **contraintes foncières et de circulation**. Nos recommandations mises en avant dans le [Guide pour installer un stationnement vélo pratique et sécurisé](#) prennent tout leur sens pour ces espaces contraints. Des stationnements avec **surélévation alternée de la roue avant, système de poulie ou double étage** (si la hauteur le permet) sont des dispositifs adaptés à ces contraintes.

En parallèle, avec l'émergence des vélos à assistance électrique et les bornes de recharge électrique pour ce type de vélo, les employeurs doivent rester vigilants sur **le respect des règles de sécurité incendie** : mise en place de systèmes de détection potentielle des incendies, **installation de portes coupe-feux**. Pour prévenir des risques incendie, l'exploitant de parkings souterrains, INDIGO applique un certain nombre de préconisations dans ses CycloPark. Concernant les casiers pour les vélos à assistance électrique par exemple : les emplacements de charge sont limités à 8 et ne sont pas positionnés en proximité directe avec une armoire électrique. Sont également installés une tête de détection au niveau du casier VAE ainsi qu'un arrêt d'urgence à proximité. L'association allemande des assurances préconise quant à elle l'installation et le stockage de bornes de recharge pour tout type de véhicule électrique près des entrées ou sorties, et également la mise à disposition de conseils d'usage et de sécurité dans les espaces de stationnement à destination des usagers (sur le temps de recharge, la séparation vis-à-vis de matières inflammables, etc.).

### ② Pour les parkings souterrains : la coexistence avec les voitures et les dénivelés des pentes

Les principales contraintes pour les parkings souterrains résident dans la **coexistence avec les autres véhicules et l'accessibilité**. Pour le premier, un travail autour de la proximité des entrées et sorties doit être privilégié. C'est la solution retenue par deux labellisés Employeur Pro-Vélo : la DREAL Nouvelle Aquitaine et la DDT du Gard qui ont positionné leurs **stationnements aux entrées afin de limiter la cohabitation avec les autres mobilités**.

Côté pentes et dénivelés, les parkings souterrains sont les lieux de stationnement par essence les plus exposés. Le [Guide pour installer un stationnement vélo pratique et sécurisé](#) rappelle les **normes minimales, avec des pentes inférieures à 5,8°** (soit 10 %) ou une accessibilité par ascenseur aux niveaux supérieurs / inférieurs.

## RECOMMANDATIONS LIÉES AUX STATIONNEMENTS EXTÉRIEURS : DU GROS ŒUVRE AUX INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

L'installation d'une consigne sécurisée fermée ou d'un abri ouvert en extérieur soulève la question de l'ancrage au sol des équipements, l'abri et les supports d'attache en particulier. Le mode d'ancrage dépend de la nature du sol, qui va accueillir le stationnement vélo, et du budget disponible. Deux possibilités prédominent : **la création d'une dalle béton ou celle de plots**. Le budget nécessaire varie d'une option à l'autre, celle de la dalle béton étant plus coûteuse. La dalle béton présente cependant l'avantage d'être plus résistante : **elle garantit un meilleur ancrage de l'abri** et des supports d'attache en jouant le rôle de stabilisateur. C'est vers ce choix que s'est orienté l'employeur Collins Aerospace pour la création de ses différents abris en extérieur, **tout en convenant que le coût de la dalle était proche de celui des équipements** (abris + arceaux).

Pour les équipes d'**Urbanéo**, entreprise de conception de mobilier urbain, le rôle de stabilisateur de la dalle de béton est central. Il permet également de faciliter le passage et le stationnement des vélos, avec un coût estimé en moyenne à 400 euros/m<sup>2</sup> pour une dalle. Cependant, les équipes d'Urbanéo insistent sur le fait que l'on peut s'affranchir de la dalle ou des plots : « **sur un abri et des stationnements installés sur un enrobé préexistant, une fixation dans l'enrobé peut suffire** ». Les équipes de Green-On quant à elle soulignent le fait que les employeurs peuvent faire un choix en fonction de leurs contraintes et leur budget, en gardant en tête que les plots et fixations simples sont soumis plus largement aux variations de chaleur, et les abris plus vulnérables face au vent.



Un projet d'abri pour 16 vélos avec dalle à destination des salariés de l'hôpital privé le Bois à Lille (Source : Urbanéo).

La question du **raccordement électrique pour assurer l'éclairage** et la recharge des batteries de VAE implique également d'être prise en compte. Il s'agit d'une opération relativement simple mais qui peut s'avérer coûteuse en fonction du métrage à tirer. Une autre solution est d'opter pour l'installation d'un éclairage solaire. Dans tous les cas, il est préférable de choisir un éclairage à déclenchement automatique avec détecteur de présence, que ce soit pour ajuster la consommation au besoin ou pour faciliter le confort d'usage des cyclistes.

## DÉPLOYER UN STATIONNEMENT ADAPTÉ AU BESOIN

Dans le cadre d'un projet de stationnement vélo, il s'agit de proposer des stationnements adaptés à une diversité de besoins et d'usagers : parents, vélotailleurs longue distance et usagers de VAE, etc. Les valeurs minimales recommandées pour des vélos de grands gabarits (cargos, longtails, remorques) sont détaillées dans le [Guide pour installer un stationnement vélo pratique et sécurisé, et l'implantation de stationnements pour vélos à assistance électrique \(VAE\) avec bornes de recharge implique également un dimensionnement plus important](#) (90 cm contre 75 cm, en moyenne, entre deux emplacements pour vélos classiques).



Emplacements pour vélos cargo et longtails, distincts des stationnements vélos mécaniques et VAE (MOE Green On / Equipements Altinnova pour le site EDF Cnepe à Tours).

Pour Antoine Perrin, le référent vélo du site **EDF CNEPE de Tours** labellisé Or Employeur Pro-Vélo, il a fallu avoir une attention précise sur le dimensionnement des différents espaces de stationnements vélos (vélos mécaniques, VAE, cargos) pour pouvoir optimiser au mieux et créer le plus de stationnements possibles. Quitte à ajuster l'offre à moyen terme : « **On a surestimé les besoins spécifiques en stationnements VAE avec prises, plus gourmands en espace alors que beaucoup d'employés rechargent leurs VAE ailleurs** ». Au final, quelques mois après l'installation des premiers stationnements, certains stationnements VAE ont été remplacés par des stationnements pour vélos cargo et spéciaux : « **Plus on laisse de la place pour les vélos cargo, plus il y en a** ». Arthur Hamot, de Green-On, maître d'œuvre sur le projet, revient sur le besoin de penser un plan détaillé pour les grands stationnements vélos, en veillant à positionner les cargos de manière à faciliter leur dégagement et leur traversée, et les emplacements dédiés aux VAE à proximité des entrées en lien avec l'alimentation électrique.

## / APRÈS ET AMÉLIORATION CONTINUE

Maintenant que le stationnement vélo est installé, il s'agit non seulement de gérer l'espace de stationnement nouvellement créé mais également de le valoriser.

### GESTION DE L'ESPACE

#### • Mise en place d'un règlement

Tout d'abord, il est recommandé de mettre en place un règlement d'usage du local afin de vous y référer en cas de problème ou de litige. Celui-ci doit être adapté à votre situation et vos besoins mais vous pouvez facilement trouver des modèles, comme celui proposé par [la ville de Beauvais](#) pour son offre publique.

#### • Vélos ventouses

Le problème des vélos ventouses ne concerne pas uniquement les espaces résidentiels, bien que ceux-ci en soient davantage victimes. Les espaces de bureaux sont également concernés. **Si vous constatez une prolifération de vélos présumés abandonnés, vous avez la possibilité d'en faire don à une association en respectant le protocole suivant :**

- 1/ Identifier
- 2/ Informer
- 3/ Retirer

**1/ Commencez par identifier les vélos abandonnés** au moyen d'attaches (serflex), des étiquettes ou encore de ruban adhésif.

**2/ Puis, informez l'ensemble des employeurs et salariés du site qu'après un délai déterminé, les cadenas des vélos signalés seront coupés** et les vélos seront remis à l'association. Prenez soin de garder une trace écrite de vos actions de communication. Ainsi, vous aurez la preuve que vous avez prévenu tous les usagers et que vous leur avez laissé suffisamment de temps pour se manifester.

**3/ Passé ce délai, vous pouvez passer à l'action**, en respectant les précautions de sécurité propres à l'utilisation d'une meuleuse.

## VALORISER

### • Mesurer l'impact du stationnement

Il est recommandé, quelques temps après leur installation, de **mesurer l'impact des infrastructures de stationnement sur les habitudes de déplacement des salariés**.

En particulier, il peut être intéressant de savoir si la mise en place du stationnement a permis d'augmenter le nombre de vélotaffeurs. Pour ce faire, il vous faudra réaliser une **enquête quantitative et qualitative** auprès des salariés (sur leurs modes de déplacement et l'utilisation des infrastructures de stationnement). Il est opportun de réaliser un diagnostic à intervalle régulier, idéalement annuellement, afin d'observer les évolutions et les besoins à venir.

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du suivi des actions réalisées à la suite d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME). Notez par ailleurs que **le programme OEPV propose une aide financière allant jusqu'à 60 % pour des diagnostics de mobilité spécifiques au vélo** ainsi que pour l'élaboration et l'enrichissement de plans d'actions en faveur du vélo, qui gagnent en pertinence s'ils tiennent compte des besoins et de l'occupation des stationnements vélos.

### • Partage du stationnement

Si vos bureaux sont partagés entre plusieurs entreprises, il se peut que **des salariés d'entreprises tierces utilisent vos infrastructures de stationnement**. Si tel est le cas, plusieurs options se présentent à vous :

- Si l'espace est contraint, vous pouvez choisir de **réserver l'espace de stationnement à vos salariés**. Dans ce cas, il vous faudra prendre contact avec les salariés des autres entreprises qui occupent votre espace et l'inscrire dans le règlement du local.

- Si, au contraire, vous disposez de suffisamment d'espace, vous pouvez choisir de **partager vos infrastructures**. Vous pouvez laisser les personnes s'autogérer ou bien répartir l'espace de stationnement en fonction de l'effectif de chaque entreprise. Cette mise à disposition peut être gratuite, ou bien faire l'objet d'une transaction financière.

Outre l'éventuel intérêt financier, notez que **vous pouvez valoriser cette démarche dans le cadre de l'obtention du Label Employeur Pro-Vélo** : vous pouvez en effet gagner un point bonus si vous mettez à disposition votre espace de stationnement aux organisations voisines, même de façon temporaire. (cf. 5.1.4. Proposition de places de stationnement aux organisations voisines dans le [cahier des charges du label Employeur Pro-Vélo](#)).

