

## **Stationnement des vélos et accessibilité dans les entreprises**

### **Table des matières**

1. Règles générales	2
Caractéristiques des supports	2
Caractéristiques des lieux d'implantation	3
2. Des modèles et des exemples à exclure	3
3. Les différents types de parking :	6
1. Le U renversé (ou arceau).	6
2. Le râtelier (ou rack à vélo)	10
3. L'accrochage intégral grâce à un câble	17
4. La couverture	18
5. L'accès vélo aux entreprises	21
6. Le coût ?	22
7. Les bons exemples bruxellois	22
8. Un vestiaire pour se changer ou se rafraîchir	24
7. Les plans de déplacement d'entreprise et le vélo	24
Siteweb – documents parking vélo	26
Liste de fabricants de parking vélo	27

Pro Velo Bruxelles - Brussel  
Maison des Cyclistes - Het fietsershuis  
Luc Coveliers  
rue de Londres 15 Londenstraat  
1050 Bruxelles / Brussel  
Tél Travail : 02/517.17.64  
Email : l.coveliers@provelo.org  
www.provelo.org

# Stationnement des vélos dans les entreprises

La qualité du stationnement et l'accessibilité du vélo dans l'entreprise sont des conditions importantes au développement du vélo comme moyen de déplacement vers l'entreprise. Les entreprises bruxelloises qui ont installé des bons parkings vélo ont vu le nombre de cyclistes augmenter. La Commission européenne est le meilleur exemple à Bruxelles. Des emplacements pour les vélos avec un fléchage d'accès existent depuis maintenant plus de 5 ans. Le % de fonctionnaire cycliste dépasse les 5%.

Le parking vélo d'entreprise est un parking de longue durée. Il doit donner toutes les garanties contre le vol de vélo (50% des vols ont lieu dans des lieux privés), doit être couvert (protection contre la pluie), d'accès facile et visible (à moins de 30 m de l'entrée de l'entreprise, avoir un système d'éclairage pour l'hiver. Un enclos fermé est aussi une solution. Le parking entreprise est un parking de longue durée (> 8h). Il doit être couvert pour que les vélos soient protégés des intempéries.

## 1. Règles générales

Les modèles de range-vélos sont légions. Pourtant un nombre très limité de modèles répond effectivement aux exigences, et ce ne sont certainement pas les plus coûteux. Ci-dessous, un rappel des règles auxquelles doit répondre un bon parking vélo.

### □ **Caractéristiques des supports**

1. Sécurité : offrir un matériel permettant d'**attacher au moins le cadre et la roue avant du vélo avec un cadenas modèle U standard**, voire permettant d'attacher le cadre en deux endroits. Pour le stationnement de nuit ou de longue durée, il est même préférable de prévoir des locaux fermés.
2. Universalité : le modèle choisi doit être **accessible à tous les cyclistes**, quel que soit le vélo (vélo de ville, VTT, vélo de course, pliable) ou le cadenas dont ils disposent (U standard), ou d'équipement ajouté (siège bébé, panier guidon, sacoches,..)
3. Confort : Un bon parking vélo doit soutenir correctement le **vélo droit cadencé à une barre d'attache**. Il est inutile de vouloir caser en un lieu plus de vélos qu'il n'est possible, cela peut gêner les manœuvres, les retarder, voire risquer de salir ou de blesser le cycliste qui utilise les infrastructures. Il faut donc **proscrire le matériel proposant un rangement trop serré**.
4. Nombre : le nombre de places offertes doit être **au moins de 50 % supérieur à la demande actuelle**. A partir de 80 % d'utilisation d'une infrastructure, il a l'air plein et les dernières places sont plus difficiles d'accès. Il y a lieu d'offrir plus que ce qu'indique la demande en un moment déterminé, pour anticiper l'effet d'attraction qu'un bon stationnement peut avoir sur son utilisation et le développement de l'usage du vélo.
5. Solidité et entretien minimal : le matériel choisi ne doit pas être fragile ni requérir d'entretien.

Le choix du lieu d'implantation, ainsi que la facilité d'accès joue aussi un rôle important pour la promotion du vélo.

### □ Caractéristiques des lieux d'implantation

1. Sécurité : offrir le stationnement en des lieux de fort **contrôle social**, et surtout pas dans des zones d'ombre ou des recoins => **à mettre proche du local des gardiens si l'entreprise fait appel à une société de gardiennage au sinon à l'endroit où il y a le plus de passage** (porte d'entrée, accès aux vestiaires)
2. Proximité immédiate du lieu de destination => **à moins de 20 m de l'entrée de l'entreprise, à l'entrée du garage ou de l'accès aux vestiaires.**
3. Accessibilité aisée depuis la chaussée => **éviter les descentes par des fortes rampes jusqu'au niveau -3**
4. Visibilité : le lieu de stationnement doit être facile à repérer, voire fléché dans les grandes infrastructures. => **placer une piste cyclable menant au parking vélo dans les garages.**
5. Généralité : il est bon de généraliser les modèles les plus simples de stationnement pour vélos dans tous les bâtiments de l'entreprise, de telle manière que les cyclistes sachent que **partout** où ils iront, ils trouveront un modèle auquel ils ont l'habitude de cadener leurs vélos.
6. A l'abri : dès qu'un lieu est destiné à accueillir des vélos pendant plusieurs heures, il est préférable que les vélos y soient à l'abri. Le choix d'une implantation sous un abri existant peut permettre des économies substantielles.

## 2. Des modèles et des exemples à exclure

Les parkings vélo "pincés roues" et les parkings "accroche barre verticale du cadre" sont à exclure. Ils ne permettent pas d'accrocher les vélos par le cadre et la roue avant et ne maintiennent pas ceux-ci correctement, ce qui entraîne des dégâts aux vélos (roue voilée, coups). Les photos ci-dessous montrent ce qu'il peut arriver aux cyclistes avec de tels modèles de parking.

### **Modèle "pince-roue"**

Les cyclistes ne savent que cadener leur roue avant. On vole le vélo en laissant la roue accrochée au pince-roue. Les cyclistes sont obligés souvent d'accrocher leur vélo en mettant la roue avant en travers du support pour attacher le vélo par le cadre.

Si le vol de vélos avait pris une telle importance aux Pays-Bas, on estime que c'était à cause de l'utilisation de parking vélo du type "pince-roue" jusqu'ici.

Il existe aussi des modèles "pincés fourches" Ceux-ci permettent déjà de mieux attacher le vélo, mais ne sont pas encore le modèle idéal.



Roue avant voilée au moment du chargement des courses sur le vélo.

Ce parking vélo est inutilisable par les VTT. Les roues grosses ne rentrent pas dans le support.



### **Modèle "accroche barre verticale du cadre " :**

Le vélo n'est pas stable et tombe souvent par terre où les roues de celui-ci peuvent être endommagées par une voiture qui passe et consiste une gêne importante et un danger certain pour les piétons. Les cyclistes sont obligés à utiliser des petits cadenas et un cadenas "minute" pour bien accrocher le vélo alors qu'il faut un cadenas de taille normal pour les autres parkings vélo."



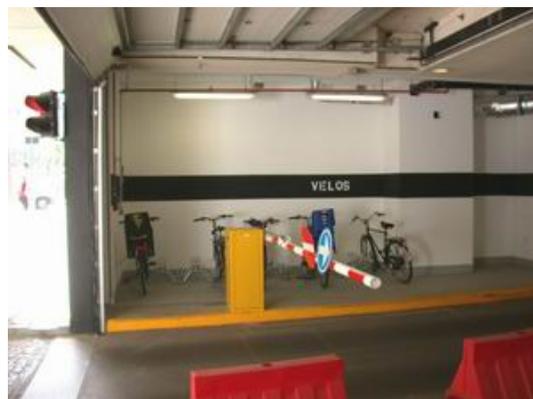
Ce type de modèle ne convient pas non plus aux chaînes et aux cadenas de type bao. Les cyclistes sont obligés de s'accrocher au support en dehors du dispositif d'accroche et le vélo n'est pas stable pour autant.



Les quelques mauvaises installations dans les entreprises ci-dessous sont pour montrer de ce qu'il ne faut pas faire.

□ ING, rue du Trône à Ixelles

Des barrières non franchissables par les cyclistes ont été mises à l'entrée de son parking auto situé rue du Trône. En conséquence le pince-roue du moins 1 a été déplacé à l'entrée du parking dans un endroit non surveillé. Résultat : de nombreux vols. Les pince-roues ont été remis au moins 1 et les cyclistes ont obtenu des pass pour accéder. La pente de la rampe est très douce, mais rien n'est prévu pour faciliter l'accès des cyclistes.



□ La SNCB, avenue de la Porte de Hal 40 à St Gilles

Un pince-roue et des crochets à vélo très haut placés à l'entrée du garage auto. La surveillance est nulle. 3 vélos volés en 18 mois



□ International Press Centre, bd Charlemagne 1 à Bruxelles

Râtelier sans accroche cadre à l'entrée d'un parking avec porte fermée. Les deux roues du vélo sont maintenues dans un profil U. Un permis d'environnement 1 B a été délivré, il y a moins d'un an. Quelques préfèrent cadenasser leurs vélos aux gouttières ou à des poteaux dans la rue que de laisser leurs vélos à ce parking vélo. Le SPF va installer 6 arceaux et 2 abris au coin du boulevard. Les cyclistes désertent alors ce pince-roue



□ WTC à Bruxelles

Le parking se trouve à l'entrée du garage-voiture, côté bd Albert II Le parking vélo géré par la société Interparking est constitué de modèle pince-roue. Des vélos ont été volés. Il y a des caméras, mais personne ne les contrôle ! Le cycliste volé doit visionner 8 heures de K7 pour espérer identifier son voleur. Interparking décline toute responsabilité en cas de vol de votre vélo !



Avant l'espace était partagé avec les motos. Comme le nombre de vélos a augmenté, les motos ont déménagé au -1. La société gérant le WTC a installé un nouveau pince roue. Les cyclistes sont obligés de cadenasser leurs vélos en dehors des pinceroles pour attacher le cadre à un point fixe ! Le nouveau modèle est le modèle Variant de Velopa. Velopa vend un système d'attache anti-vol pour deux vélos à rajouter à ce modèle de pince roue. Il ne coûte que 13,31 euro TVAC par place en supplément du pince roue. Les cyclistes sont obligés de cadenasser leurs vélos en dehors des pinceroles pour attacher le cadre à un point fixe.



### 3. Les différents types de parking :

Il existe différents grands types de modèles de parking vélo. Le choix pour un tel ou tel parking vélo dépend principalement de la place disponible et de la configuration des lieux où implanter les parkings vélos. Les modèles existant varient beaucoup d'un pays à l'autre.

Aux Pays-Bas, le label "Fietsparkeur" permet d'identifier les bons modèles permettant un bon accrochage des vélos. Le Fietsersbond Nederland a créé ce label avec l'association des fabricants de parking vélo. Sur le site du Fietsersbond Nederland se trouvent les modèles ayant obtenu le label "Fietsparkeur". Les fabricants hollandais proposent tous maintenant des parkings vélos respectant le label "Fietsparkeur".



Info : [www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid](http://www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid)

On peut classer les parkings vélos en trois catégories : les **U renversés** (ou arceaux), les **râteliers** (ou rack à vélo) et les **modèles avec accrochage grâce à un câble**.

#### 1. Le U renversé (ou arceau).

C'est le modèle "universel" par excellence qui convient à tous les types de vélo, permettant de cadenasser le vélo correctement. C'est le modèle que l'on retrouve le plus à l'étranger sous différentes formes.

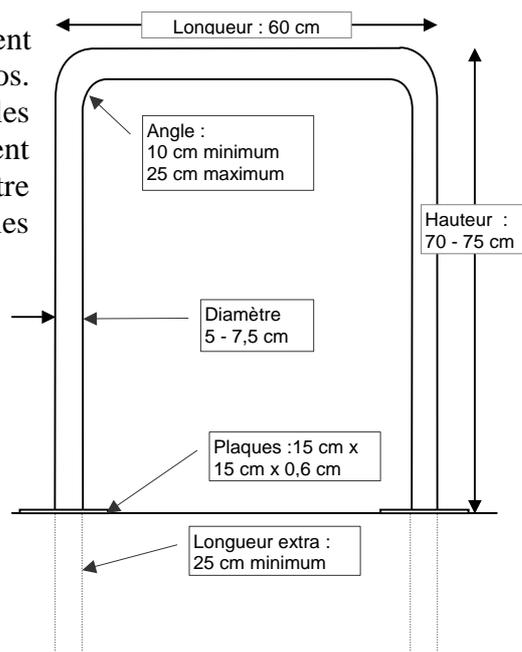
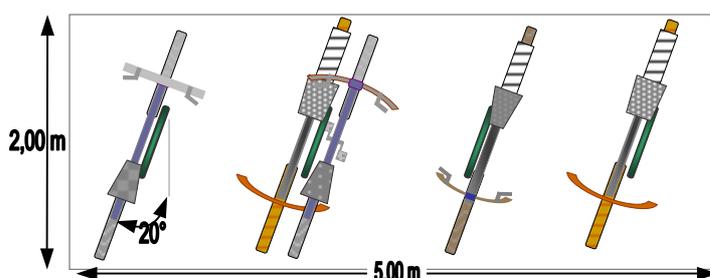
Les bonnes dimensions d'un U sont une **largeur de 60 cm et une hauteur de 70 - 75 cm**. Les U renversés plus longs prennent plus de place, sont difficiles à installer et l'accroche des vélos est moins confortable (difficulté pour accrocher son vélo lors que le parking vélo est proche de la saturation).

C'est un des modèles les moins chers du marché. Un U renversé, installation comprise revient à +/- 110 Euros TVAC => **50 à 60 euros TVAC par place**.

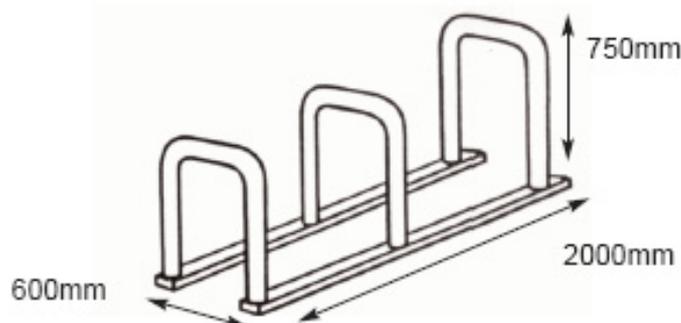


Photo : Luc Coveliers

4 U renversés peuvent se placer sur 1 emplacement voiture (2 m sur 5 m) et permettent de garer 8 vélos. C'est un parking vélo qui convient très bien pour les grands parkings ou les enclos. Les vélos doivent s'accrocher deux par deux têtes-bêches pour permettre une accroche facile et éviter que les vélos se gênent les uns les autres (guidons opposés).



Les U renversés peuvent être soit cimentés dans le sol sur une hauteur de 35 cm, soit boulonnés avec des plaques.



Il existe des U renversés assemblés par 2 ou 3 avec des plaques au raz du sol qu'il suffit de boulonner ou des U en kid modulable. Ce type de matériel est plus simple à installer avant un aménagement définitif.

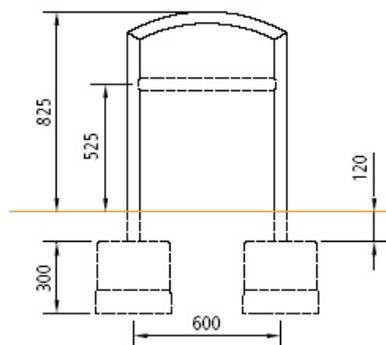
Il faut respecter les normes d'installation :

- Distance longitudinale entre le U et le mur : 80 cm (minimum : 70 cm)
- Distance latérale entre le U et le mur : 70 cm (minimum : 6 cm)
- Distance entre les U : 100 cm (minimum : 90 cm)

Voir plan d'installation.

Les U renversés peuvent être placés parallèles les uns aux autres, soit en oblique. L'implantation de U renversés en oblique est possible lorsque la place dans un local étroit manque alors que les râteliers ne permettent pas en général de placer les vélos en oblique. Pour un rangé de U renversés, la distance minimale nécessaire passe de 3,35 m à 3 m avec des U en oblique à 45°. Pour deux rangés de U renversés, la distance minimale nécessaire passe de 5,55 m à 4,6 m avec des U en oblique à 45°.

A côté du U renversé Standard, il existe aussi des U renversé "stylisé". Le U peut prendre différentes formes. Une barre intermédiaire est parfois rajoutée pour faciliter l'accroche des petits vélos, mais n'est pas indispensable pour les U de 60 cm de largeur.



Il existe aussi des U renversés avec pied unique. Ce type de U est bien développé en France par la société Aréa. Le modèle de Lille convient aussi très bien, mais ses modèles doivent en général être cimenté dans le sol. Ce qui n'est pas forcément possible dans les parkings auto souverains. Limoges et Nantes aussi ont choisi ce type de parking vélo.



**Fabricants de U de taille standard (60 cm):**

**Koppen bvba :**

[www.koppen.be/fietsenrekken/fietsaanleunbeugel.html](http://www.koppen.be/fietsenrekken/fietsaanleunbeugel.html)

[www.koppen.be/fietsenrekken/toaster.html](http://www.koppen.be/fietsenrekken/toaster.html)

[www.koppen.be/fietsenrekken/falcoflex.html](http://www.koppen.be/fietsenrekken/falcoflex.html)

**ACKA :** [www.acka.be](http://www.acka.be)

**Traffimex bvba :** [www.traffimex.com](http://www.traffimex.com) : U standard de la Région de Bruxelles-Capitale

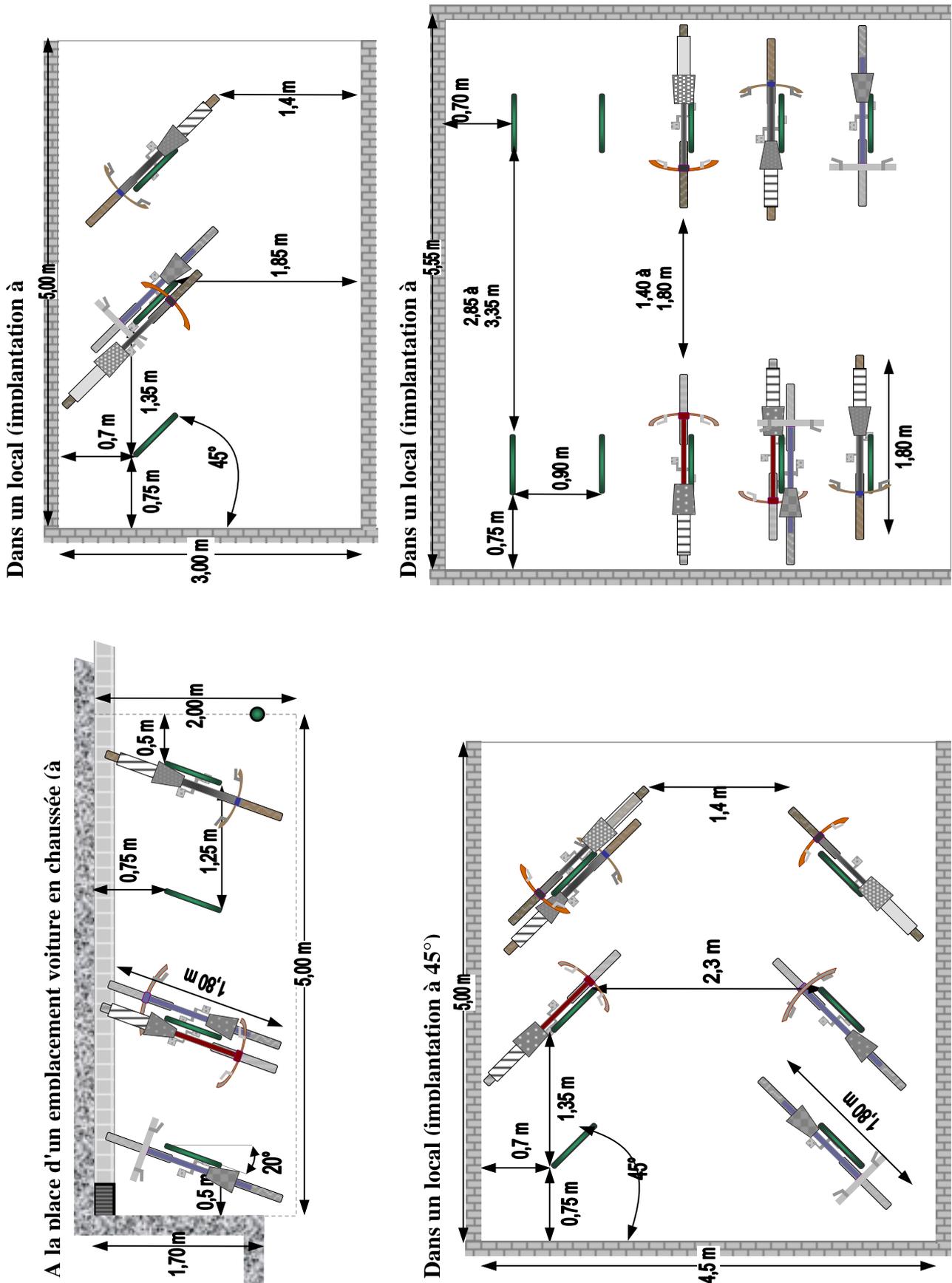
**Velopa :** modèles Pi, Arc et Léon : [www.fr.velopa.com](http://www.fr.velopa.com)

**Aréa** [www.area.fr/](http://www.area.fr/) 5-6 modèles à pied unique

Prix des U renversés standard de ACKA [www.acka.be](http://www.acka.be)

Type de combinaison	Prix Total TVAC	Prix par place TVAC
Modèle 2 arceaux à boulonner au sol	209,33 €	52,33 €
Modèle 3 arceaux à boulonner au sol	396,88 €	66,15 €
Arceau individuel à ancrer dans le sol	87,12 €	43,56 €

## Plan d'implantation des U renversés de 60 cm de longueur



## 2. Le râtelier (ou rack à vélo)

Dans un râtelier, les vélos sont placés dans le même sens par rangée et maintenus par un guide au niveau de la roue avant (comme pour les pinces-roues), mais le cadre du vélo repose en plus contre une barre d'appui à laquelle le vélo est cadencassé par le cadre (et la roue avant).

Si les vélos sont sur le même niveau, l'espace entre ceux-ci est d'environ 58-60 cm. Mais on a toujours l'impression que les guidons jouent à touche-touche. Sur deux niveaux, on peut raccourcir les 37-40 cm entre les vélos sans perte de confort. Les modèles à deux niveaux sont donc à conseiller. Les modèles à deux niveaux et tête bêche sont les modèles qui permettent de stationner le maximum de vélos par m<sup>2</sup>.

Il faut que les vélos tiennent droit cadencassés à un **anneau d'attache** avec un cadenas de type U, la roue avant prise dans le support.

Certains râteliers sont prêts à l'emploi. Il suffit de les placer contre un mur, tandis que d'autres doivent être boulonner au sol. Il existe des râteliers individuels, par deux vélos ou par groupe de vélos.

### Bons modèles de râtelier

#### Koppen : Triangle 20

[www.koppen.be/fietsenrekken/triangel.html](http://www.koppen.be/fietsenrekken/triangel.html)

Les vélos sont accrochés deux par deux sur deux niveaux à une barre double inclinée en avant.

Modèle à cimenter dans le sol

Info :

Koppen bvba

Brechtsbaan 22

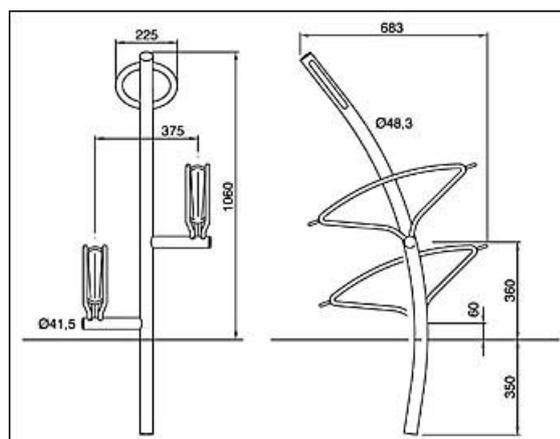
2900 Schoten

Tél. : 03/658.59.61

info@koppen.be

www.koppen.be

[www.koppen.be/fietsenrekken/triangel.html](http://www.koppen.be/fietsenrekken/triangel.html)



### Loggere : Râtelier Parade



Râtelier permettant d'attacher le vélo par le cadre à un poteau en tube cintré formant un U. Le guide roue dans lequel est placée la roue avant épouse parfaitement sa forme, gage de stabilité. Ce système permet le maintien de pratiquement tout type de vélo quelle que soit la largeur du pneu. Compact : La distance entraxes des vélos est de 375 mm, Avec guides roues alternés haut et bas. Existe en modèle simple et double (tête bêche) de 2 à 8 places. Râtelier à boulonner.

### Loggere : Support Polka



Râtelier permettant d'attacher le cadre du vélo à un poteau. Les guides roues épousent parfaitement la forme de la roue, gage de stabilité. Ce système permet le maintien de pratiquement tout type de vélo quelle que soit la largeur du pneu. La distance entraxes des vélos est de 375 mm, disposition alternée haut et bas. Le poteau pour la fixation de l'antivol est haut de 90 cm. Râtelier à boulonner. Existe en modèle simple et double (tête bêche) de 2 à 8 places. Râtelier à boulonner.

### Loggere : Râtelier Sinus-Line

Râtelier servant également d'appui.



Râtelier modulable livré en kit à monter sur place. Le râtelier est composé de : Un anneau support en acier pouvant maintenir 2 vélos ; deux embouts ; des tubes de jonction avec différents cintrages permettant d'obtenir des râteliers de différentes configurations

3 possibilités d'assemblage peuvent être réalisées

17° : avec tube de jonction droit

30° : avec tube de jonction légèrement en zigzag

45° : avec tube de jonction en zigzag.

## Loggere : Râtelier Tango



Râteliers modulaires, permettant d'attacher le cadre. Modèle résistant au vandalisme, livrable en simple (min. 2 places) et double face (min. 4 places).

Ce modèle peut évoluer par ajout de modules supplémentaires.

Le modèle simple face évolue par ajout d'un module 1 place ; le modèle double face évolue par ajout d'un module 2 places. Ce système permet d'adapter le râtelier à vélos au fur et à mesure du nombre de places nécessaires. Deux

pièces d'extrémité complètent les râteliers simple face ou double faces.

### Info :

Loggere Metaalwerken  
Brusselstraat 35  
2321 Meer  
Tél. : 03/317.03.50  
www.loggere.com

## Verhofsté - Forever

**Structure:** Cadre en acier de section 60x60x3mm. Supports de roue en acier 14mm et profils U de section 50x40x4mm, soudés au cadre et placés en position haute/basse. Etriers en tube d'acier 42,4x4mm pourvus d'anneaux en acier 18mm.

**Modules:** 1/ Disposition simple: 3, 4, 5 of 6 emplacements

2/ Disposition double: 3+3, 4+4, 5+5 of 6+6 emplacements

**Options:** Platinas de support pour un placement libre

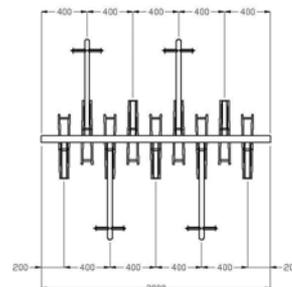
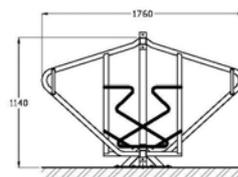
**Ancrage:** Entre des colonnes existantes / blocs de béton 70x25x15cm + boulons à cheville

**Dimensions:** H=1140mm L=1240mm (disp. simple) / L=1760mm (disp. double)  
Entr'axe = 400mm

(haute/basse)

**Finition:** Galvanisé à chaud

Le plus compact sur le marché. C'est le râtelier que la SNCB a choisi.



## Verhofsté – Type Gent

*Structure:* Etriers antivols en tube d'acier 42mm, soudés sur une structure de 2 traverses horizontales en tube 42mm pourvues de platines de support en acier plat pour l'ancrage.

*Modules:* Position basse/basse: 4 / 5 / 6 emplacements

Position haute/basse: 4 / 5 / 6 emplacements

*Exécutions:* Basse/basse (entr'axe 580mm) / Haute/basse (entr'axe 400mm)

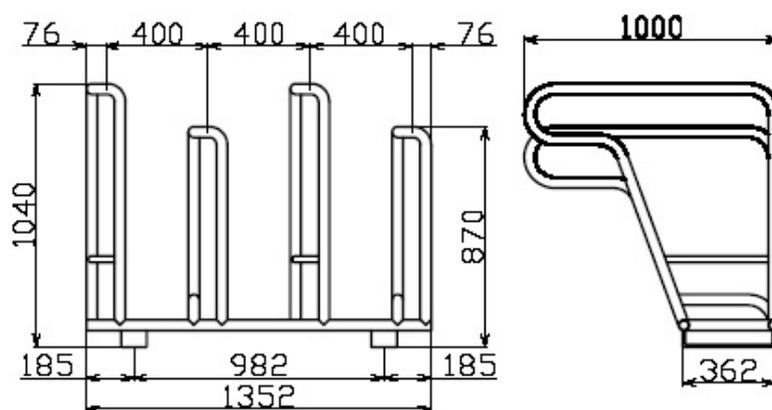
*Ancrage:* 2 blocs de béton 70x25x15cm + boulons à cheville

*Dimensions:* H=870mm (basse/basse) ou 1040mm (haute/basse) / L=1000mm

L=1892 / 2472 / 3052mm (basse/basse)

L=1352 / 1752 / 2152mm (haute/basse)

*Finition:* Galvanisé à chaud, éventuellement thermolacqué



Parking vélo choisi par la Ville de Gand

Info :

Verhofsté Metaalconstructies

Industrieterrein Zele, Baaikensstraat 9

9240 Zele

Tél. : 052/45.63.70

[info@verhofste.com](mailto:info@verhofste.com)

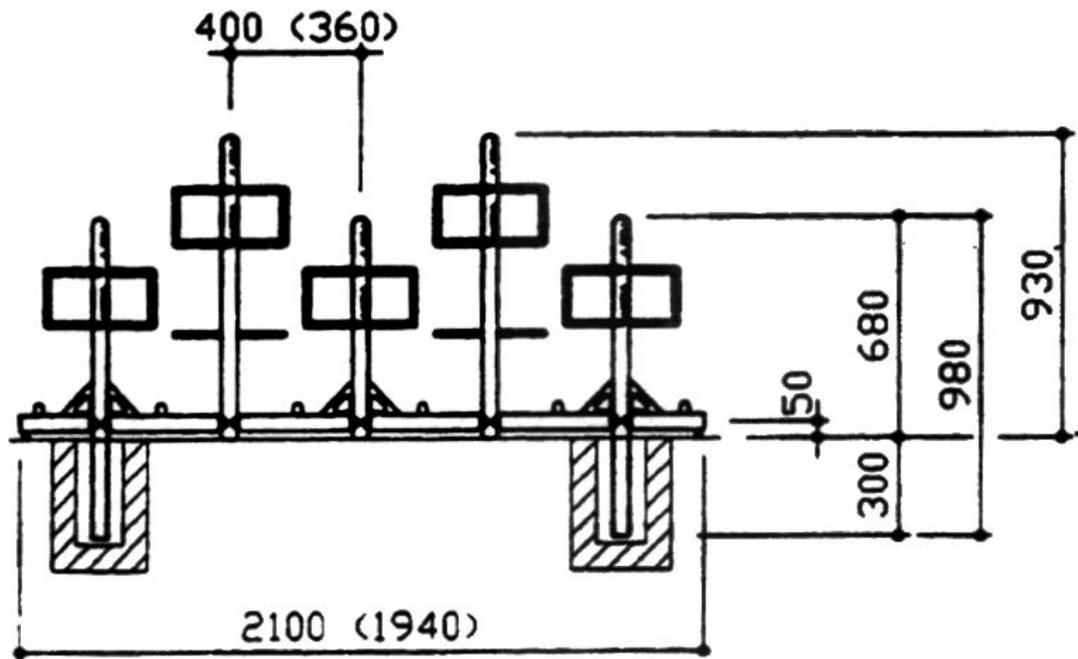
[www.verhofste.com](http://www.verhofste.com)

## Orion (D) – Beta

Râtelier à deux niveaux sous forme de U renversé à la grandeur de la roue avant avec guide pour la roue avant et protection caoutchouc pour la fourche du vélo. Ce modèle est très modulable (montage en kid). Ce qui diminue le coût du transport.

Il y a des versions à un seul côté et des versions à deux côtés (tête bêche), sur un niveau ou deux. Il existe un modèle avec la publicité et un modèle pour les vélos des enfants. Le râtelier tient tout seul, mais peut être boulonné dans le sol.





**Info** [www.orion-bausysteme.de/site/pages/produkte/montage/anleitung/beta\\_1-3.html](http://www.orion-bausysteme.de/site/pages/produkte/montage/anleitung/beta_1-3.html)

Orion Bausysteme GmbH

Waldstraße 2

64584 Biebesheim, Germany

Tél. : ++49.(0) 6258 / 8 02 01

[info@orion-bausysteme.de](mailto:info@orion-bausysteme.de)

[www.orion-bausysteme.de](http://www.orion-bausysteme.de)

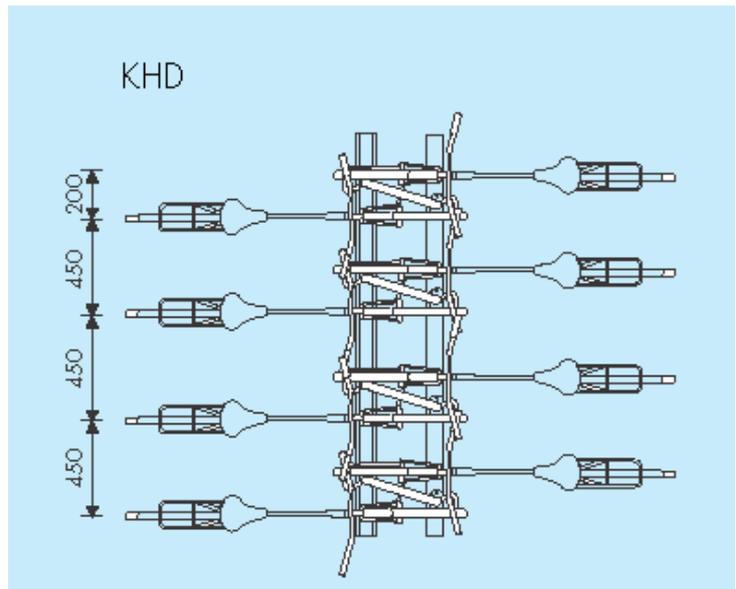
vendu en Belgique par ACE Mobilier Urbain

### **Velopa (Ch) Kapa**

Comme le modèle Beta d'Orion, le cadre du vélo et la roue avant peuvent être raccordés à la construction spéciale. Le parcage alternatif des vélos au sol et en surélévation, permettant un gain de place.



Info  
 Velopa AG  
 Limmatstrasse 2  
 CH-8957 Spreitenbach  
 Tél. +41 (0)56 417 94 00  
[marketing@velopa.ch](mailto:marketing@velopa.ch)



**VelParc** a développé un potelet permettant le soutien et l'accroche 1 ou 2 vélos. Plusieurs variantes existent (2 niveaux différents, même côté ou tête bêche). Le vélo est accroché au support de la roue avant. Le Modèle C le plus compact est composé d'un mât équipé de :

- deux étriers diamétralement opposés et décalés en hauteur destinés à recevoir respectivement une roue du vélo (AV ou AR) ;
- une barre d'ancrage de forme circulaire qui permet le verrouillage du vélo, par le cycliste, avec son propre antivol ;
- un système anti-basculement qui maintient le vélo.



City B



City C



Info  
VelParc  
rue de l'Université 55  
75007 Paris  
Tel/Fax : 01 45 19 01 98

### **Autres râtelier de deuxième choix**

Il existe aussi des pince-roues auxquels des barres d'accroche (pour 2 vélos) ont été rajouté soit soudé soit à boulonner. Il est important de vérifier que l'anneau d'accroche soit assez proche du cadre et de la fourche du vélo afin que les vélos puissent rester droit, même cadencés avec un cadenas en U. En effet, sur beaucoup de modèles, l'utilisation correcte avec un bon cadenas en U est problématique (ex. Variant+ de Velopa)

**ACKA** a développé un tel pince-roue 8 places pour 260,00 Euro HTVA. Cela donne 39,325 Euro / place TVAC. C'est le parking le moins cher et simple à installer. Il suffit de le placer contre un mur.

Dans les gares étrangères, il y a des modèles de parking vélo plus complexes sur 2 niveaux

Info :

ACKA sprl  
av. Van Volxem 301  
1190 Forest  
Tél. : 02/346.32.30  
[info@acka.be](mailto:info@acka.be)  
[www.acka.be](http://www.acka.be)



### **Klaver Classic Quatro**

Pour 4 ou 6 vélos : soutien du vélo au niveau de la fourche avec une barre d'accroche pour 2 vélos  
Prix: à partir de €77,50 par emplacement



### **Klaver Optima Futura**

Pour 4 ou 8 vélos : sur 1 ou deux niveaux, à cimenter dans le sol ou à boulonner, modèle tête bêche.  
Prix: à partir de €123,75 par emplacement

Info

Klaver

[www.fietsparkeren-klaver.nl](http://www.fietsparkeren-klaver.nl)

[www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1920](http://www.fietsersbond.nl/urlsearchresults.asp?itemnumber=1920)



## Velopa Variant +

Pour seulement 13,31 euro TVAC par vélo, un système d'attache anti-vol pour deux vélos est rajouté à ce modèle de pince roue.

Info

VélopA

Leuvenselaan 172

3300 Tienen

Tél. : 016/82.36.73

[info@velopa.be](mailto:info@velopa.be)

[www.fr.velopa.com](http://www.fr.velopa.com)



Attention : Variant+ avec barre d'accroche n'est pas le meilleur râtelier. Les cyclistes auront du mal à attaché leur vélo par le cadre + la roue avant au point d'accroche surtout s'ils prennent la place du haut ! C'est le modèle choisi par la commission Européenne. Il est déjà mieux que les anciens pinces-roues.

Voir sur le site de Pro Velo les pages suivantes :

- ◆ Exemples de bons râteliers-vélo (Racks à vélos)

[www.provelo.org/article.php3?id\\_article=750](http://www.provelo.org/article.php3?id_article=750)

- ◆ Quelques fournisseurs de parkings à vélos :

[www.provelo.org/article.php3?id\\_article=388](http://www.provelo.org/article.php3?id_article=388)

- ◆

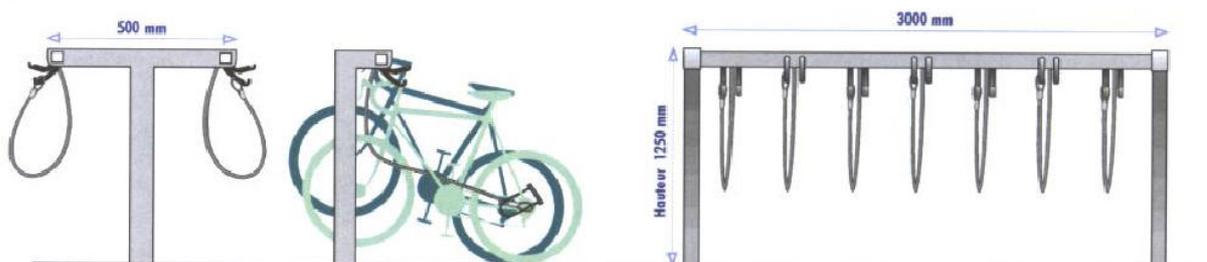
Choisir ces modèles recommandés : [Toaster](#), [Triangel](#), [Falcoflex](#), [Kappa](#), [Arreta](#), [Sota](#), [Marico](#), [Tano](#) et [Genius L15](#)

### 3. L'accrochage intégral grâce à un câble

Il existe des parkings vélos où le vélo est cadenassé à l'aide d'un câble qui peut passer à travers les deux roues et le cadre du vélo. Le vélo est soutenu soit par le guidon (support guidon), soit est suspendu verticalement par la roue avant avec un crochet.

Le câble acier de 13 mm gainé de matière plastique se glisse alors dans la roue avant, le cadre et la roue arrière. Le vélo est soutenu soit grâce à un support guidon (Cyclogard), soit par un crochet (Maison des cyclistes). Ce type de parking ne convient que pour les endroits privés d'accès contrôlé (entreprise).

#### Cyclogard vendu par Autoparksystems en Belgique



Le vélo repose sur un repose-guidon à deux niveaux et le vélo est cadenassé grâce à un câble qui peut sécuriser les deux roues et le cadre du vélo.



Info  
Autoparksystems  
Kwadestraat 116  
8560 Wevelgem  
Tél. : 056 320 889  
[info@autoparksystems.be](mailto:info@autoparksystems.be)  
[www.autoparksystems.be](http://www.autoparksystems.be)

#### **Parking vélo de la Maison des Cyclistes :**

rue de Londres 15, 1050 Bruxelles

Construction maison avec des crochets, des câbles (1,6 m par vélo) et un tapis de protection du mur (1,65 m de haut reposant sur la bordure). Les vélos sont rangés verticalement sur deux hauteurs

Les vélos sont rangés verticalement sur deux hauteurs :  
Distance entre deux crochets mis au même niveau : 80 cm ( $\Rightarrow$  40 cm entre deux vélos).  
Hauteur des points d'accroches des crochets : 2,15 et 1,92 m

$\Rightarrow$  Avantages: prix matériel réduits, mais main d'œuvre nécessaire (parking vélo le moins cher), gain de place (idéale pour les portes cochères)

Les vélos sont cadenassés uniquement par le cadenas "Minute"



#### **4. La couverture**

S'il n'y a pas moyen de placer dans un parking souterrain ou sous une avancé du bâtiment de l'entreprise, il faut penser à un toit pour protéger les vélos de la pluie.

On limitera les possibilités de dégradation en n'utilisant pas de parois verticales, mais uniquement un toit. Il faudra que celui-ci soit relativement large afin de compenser l'absence de protection latérale.

Les prix des exemples ci-dessous concernent un abri pour 6 à 10 vélos; ils ne comprennent que la couverture, le prix des supports vélo n'est pas inclus. En général, le prix de l'abri constitue la plus grosse partie du budget de l'ensemble. Il existe sur le marché de nombreux modèles. En général, plus le toit est grand, plus les prix au nombre

de vélos couverts diminue. Les prix varient suivant que la livraison et le placement sont compris ou non.

*Quelques exemples:*

### **Modèle utilisé par la Région de Bruxelles -Capitale à proximité de la plupart des stations de métro**

L'Administration de l'Équipement et des Déplacements de la Région a opté pour le modèle présenté ci-dessous pour équiper toutes les stations de métro et de prémétro .



Fournisseur: [www.traffimex.be](http://www.traffimex.be)

Acier galvanisé . Montage simple, par le client. Sur un sol bétonné , il faut probablement percer le béton .

3 U renversés par toit (=> 6 vélos)

Dimensions : 2,4 m sur 3,6 m, H = 2,4 m

Prix : 1.840€HTVA, livraison comprise

### **Modèle "K-2 S "de Koppen**



Fournisseur: [www.koppen.be](http://www.koppen.be) Prix : environ 1.250 €HTVA, montage et livraison inclus.

Pas de problème pour le placement sur du béton : le système peut être vissé , il ne doit pas être coulé dans le sol.

### Modèle "Curvo" de Koppen



Fournisseur: [www.koppen.be](http://www.koppen.be)

Prix : environ 2.500 €HTVA, montage et livraison inclus.

De même que le modèle "K-2S", il n'y a pas de problème pour le placement sur du béton.

### Modèle "Datsja" de Velopa



Double couche de polycarbonate, 10 mm. D'après les données du fournisseur: "résistant au vandalisme". Hauteur: 2,40 m.

Fournisseur: [www.velopa.be](http://www.velopa.be) Prix : environ 3.550 €HTVA pour 5 x 2,35 mètres (grand), montage inclus. Supplément si le sol est bétonné.

### Modèle "Ligna" de Velopa



Ce modèle protège mieux les vélos et les usagers, mais il est probablement plus exposé aux dégradations.

Panneaux acryliques transparents; montage par le fournisseur –

Fournisseur: [www.velopa.be](http://www.velopa.be)

Prix approximatif: 1.050 €/HTVA pour le matériel + environ 500 €HTVA pour le montage dans sol/terre.

Supplément si revêtement béton ou klinkers.

## Modèles "Rondo" et "Puncto" de Koppen



Toit soutenu avec des pieds que d'un côté => d'avantage de possibilité de manœuvre  
Fournisseur: [www.koppen.be](http://www.koppen.be) Prix : un peu plus de 2.500€HTVA , livraison et montage inclus. Supplément si revêtement en béton ou klinkers: il faut d'abord casser le béton afin de pouvoir fixer le grand pilier dans le sol.

On peut ranger les vélos de **3 manières différents** sous un toit en fonction de l'espace et du matériel utilisé pour accrocher les vélos.

- Des abris vélo simples avec accès de deux côtés (comme ceux de la Région) permettent de placer 3 à 5 U renversés => les vélos sur une rangée en tête-bêche. Les cyclistes peut accéder des deux côtés. C'est idéal si le toit est isolé.

- Pour un abris avec un seul côté accessible (contre un mur, ou côté voirie comme celui devant le Centre Administratif de Bruxelles, il vaut mieux parking type râtelier à deux niveaux.

- Pour des abris pour deux rangées de vélos (l => 4 m), il faut choisir un râtelier à deux niveaux et tête bêche. => gain de place. Exemple : modèles Gent et SNCB de Verhofste (gares de Mouscron ou Tournai).



Parking vélo gare de Tournai



Parking vélo gare de Bruges

## 5. L'accès vélo aux entreprises

L'accès est aussi très important pour faire connaître l'existence du parking vélo et assurer une sécurité et un passage aisée aux cyclistes. Trop souvent, ceux-ci sont bloqués par des barrières ou des portes infranchissables ou mis en danger par des rampes trop fortes. Le plus simple est de scier un bout de la barrière et de peindre une piste cyclable à l'entrée du garage



Bon exemple de la commission européenne

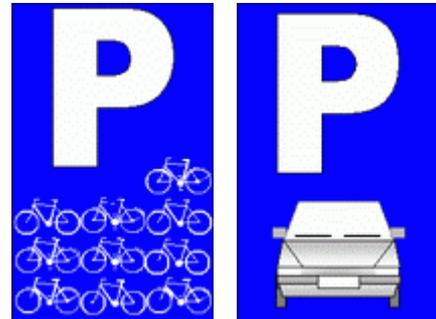
- barrière raccourcie
- panneau "piste cyclable",
- piste cyclable marquée au sol

## **6. Le coût ?**

Le coût du parking est très variable selon le modèle choisi, le type d'installation (parking vélo boulonné dans le sol ou cimenté), le coût du transport du parking vélo de l'usine à l'entreprise. Il faut comparer les prix installation comprises par place.

Si un U renversé, installation comprise revient à +/- 110 Euros TVAC => **50 à 60 euros TVAC par place**, il faut voir aussi pour la couverture et la sécurité. Mettre un toit coûte plus cher. Construire un local sécurisé (grillagé) avec éclairage coûte aussi plus cher, mais est souvent indispensable pour éviter le vol des vélos dans les grandes entreprises sauf le stationnement vélo se trouve à proximité des agents de sécurité.

A titre de comparaison, le coût de construction d'une place voiture en ouvrage peut avoisiner les 45.000 euros.



## **7. Les bons exemples bruxellois**

□ l'IBGE à Evere

20 U avec zigzag (un place par U renversé) et 10 nouveaux U (2 places par U) couverts:

30 cyclistes pour plus de 200 employés. Ce qui fait que l'IBGE a dépassé l'objectif de 10% de cyclistes fixés par le PRD, le Plan Régional de Développement.



□ La Commission européenne

25.000 fonctionnaires et contractuels

Parking vélo à l'entrée avec gardien Securitas :

2500 places (parking vélo d'or 99)

Modèles utilisés : pince-roue et pince-roue amélioré Variant + de Vélopa avec barre d'accroche.

Fléchage pour l'accès des cyclistes aux parkings vélo

Cyclistes quotidiens : 1250 => +/- 5% [www.eu-cg.info](http://www.eu-cg.info)

vélos de service => 10.000 déplacements par an (04)





□ ING à Etterbeek (parking vélo d'or 06)  
 27 U soit 54 places + Autres facilités : vestiaires  
 et douches  
 15 cyclistes en moyenne une quinzaine de vélos  
 en augmentation  
 Autres mesures en faveur des cyclistes :  
 Indemnité de 0.15 EUR/km  
 Gilets fluo distribués à tous les cyclistes en sept.  
 2004 (semaine de la mobilité)  
 Le manager-Mobility d'ING essaye d'organisation d'un marché du "bikepooling"  
 (venir ensemble au travail en vélo)



□ Certains parkings d'Interparking  
 Grâce à ACKA, Interparking remplace ses  
 pinces-roues par des U renversés couleur bleu.  
 Ceux-ci sont placés à l'entrée près du poste du  
 gardien. Interparking est gestionnaire de  
 nombreux parking comme celui de la rue de la  
 Loi. Les entreprises qui louent des  
 emplacements de parkings auto peuvent  
 demander à Interparking l'installation de bons U  
 renversés.



□ AXA-Royal Belge à Watermael-Boitsfort  
 Parking vélo + parking moto + vestiaire avec  
 douches et casiers

Autres bons exemples :

- Port de Bruxelles (Parking vélo d'or 04),
- La Ferme Nos Pilifs à Neder-Over-Heembek  
 (Parking vélo d'or 05),
- Dexia (Parking vélo d'or 99),
- Hôpital Universitaire de Louvain (UZ  
 Gasthuisberg),
- Henkel, ..



## 8. Un vestiaire pour se changer ou se rafraîchir

Disposer d'un vestiaire où l'on peut laisser un pantalon de rechange ou une chemise propre peut s'avérer bien utile dans un pays où le temps est parfois très variable. Il permet aussi à ceux qui ont de plus longues distances à parcourir d'aborder leur trajet de manière sportive et de se doucher ou de se rafraîchir à l'arrivée. Le vestiaire doit comporter des **lavabos**, **douches**, un espace avec **quelques tabourets** pour se changer et **casiers de rangement** avec cadenas.



**15-25% des cyclistes sont des cyclistes sportifs.** Ils ont besoin de ces commodités. Ceux-ci utilisent le vélo principalement à la bonne saison.



Les autres cyclistes utiliseront les vestiaires occasionnellement. Par exemple s'ils arrivent un matin et qu'ils doivent se changer après avoir rouler sous la pluie. Les vestiaires peuvent servir aussi aux employés qui font du sport durant la pose du midi comme du jogging dans un parc.

Il faut au minimum une douche pour 40-50 cyclistes (minimum : 3 cabines de douche (2 pour les hommes et 1 pour les femmes)). Pour les casiers fermés de rangement, il faut un casier pour 3 à 4 cyclistes (minimum : 50 casiers).

### Vestiaire avec lavabo et casiers

Les vestiaires doivent être le plus près de l'entrée de service et du parking vélo. Souvent, les vestiaires avec douche et casiers sont une obligation pour les travailleurs. Il suffit de les agrandir pour que tous les employés puissent les utiliser.

S'il n'y a pas 40-50 cyclistes, les douches ne sont pas indispensables. Il faut commencer par placer 10-20 casiers à proximité des WC pour que les cyclistes puissent y déposer leur imperméable et pantalon anti-pluie mouillés et changer de chaussures par exemple.



## 7. Les plans de déplacement d'entreprise et le vélo

Face à la congestion de Bruxelles et de nombreuses autres villes, les entreprises sont encouragés à réaliser des plans de déplacements d'entreprises.

Les plans de déplacements d'entreprise **tentent de mieux organiser l'ensemble des déplacements liés au travail.** Ils comprennent l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou ces entreprise(s).

Le vélo est une des solutions à la voiture. Une série de mesure reprise dans le site du TOOLBOX permet d'encourager le vélo vers l'entreprise.

La première condition pour les travailleurs (qui habitent près de l'entreprise) pour aller travailler à pied ou en vélo est la qualité de l'infrastructure. L'installation d'un bon parking vélo est la mesure indispensable pour l'accueil des cyclistes. Celui-ci n'est pas forcément cher, mais doit permettre de garantir l'intégrité des vélos.

#### **En Région de Bruxelles-Capitale :**

- Les plans de déplacements sont prévus dans l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant publiée au Moniteur belge du 24 juin 1999 (Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale) vise l'imposition d'un Plan de Déplacements d'Entreprise pour toutes les sociétés de plus de 200 personnes.
- Le Gouvernement bruxellois a adopté ce 5 février 2004, l'arrêté d'application de cette ordonnance, la circulaire et le formulaire relatifs aux plans de déplacements d'entreprises. Ces documents (qui paraîtront prochainement au Moniteur) définissent le contenu des plans de déplacements et les modalités administratives à remplir pour le 1er janvier 2005 et par la suite. A ce jour, 224 entreprises bruxelloises ont remis un plan de déplacement d'entreprise.

#### **En Wallonie (et en Belgique)**

- Le chapitre 11 des dispositions diverses de la loi programme du 8 avril 2003 (MB 17.04.2003) impose la réalisation d'un bilan de mobilité pour toutes les sociétés employant plus de 100 personnes.
- Au 1 juillet 2003, le fédéral imposera la réalisation d'un bilan de mobilité pour toutes les sociétés employant plus de 100 personnes. C'est à dire de faire une collecte concernant les déplacements des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail.
- L'arrêté royal d'exécution (MB 05.05.2003) du chapitre XI de la loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (arrêté royal du 16 mai 2003) définit les éléments qui doivent figurer dans ce document.
- La loi-programme du 22 décembre 2003 (MB 31.12.2003) précise que le premier état des lieux devra être dressé à la date du 30 juin 2005 et que le premier rapport devra être remis aux autorités pour le 30 avril 2006.

#### **Quelques exemples :**

- La campagne de promotion de Wolford renforce l'utilisation du vélo vers le travail (de 18% à 35%) (Autriche).
- La petite société ECOVER renforce son image de marque de producteur de produits écologiques en accordant des avantages financiers aux cyclistes, covoitureurs et utilisateurs de petites voitures. (Belgique) .
- Novartis (Suisse) a une politique intégrée de promotion du vélo et 27% des trajets domicile/travail se font en vélo.
- La Ville de Gand soutient sa politique de mobilité et son plan bicyclette en introduisant un plan de mobilité pour ses propres employés. (Belgique).

#### **Références PDE – promotion du vélo :**

[www.mebmobility.irisnet.be](http://www.mebmobility.irisnet.be) : le site réalisé par l'UEB (Union des Entreprises de Bruxelles) et la CCIB (Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles)

[www.pde.irisnet.be](http://www.pde.irisnet.be) : site web de la Région de Bruxelles Capitale sur le sujet réalisé par l'AED (Administration de l'Équipement et des Déplacements) et l'IBGE (Institut Bruxellois de Gestion de l'Environnement)

[www.mobilitymanagement.be](http://www.mobilitymanagement.be)

TOOLBOX pour la gestion de la mobilité des entreprises

Le Toolbox est un outil de recherche visant à aider les sociétés dans le développement de leur propre plan de mobilité et dans la promotion effective de l'utilisation des transports publics, des transports collectifs d'entreprise, du covoiturage, de la marche et du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels. Il a été développé par un consortium de spécialistes européens en gestion de la mobilité. Le Toolbox reprend des exemples d'entreprises qui ont développé les infrastructures (accès, parking) et des services supplémentaires pour rendre le vélo attrayant auprès des employés. Des analyses statistiques ont démontré que le nombre de jours de maladie est 20% inférieur chez les employés cyclistes.

[www.mobility-jackpot.ch](http://www.mobility-jackpot.ch)

Au boulot sans bagnole, cela peut rapporter gros !

Fiets mee naar Kyoto

[www.fietsnaarkyoto.be](http://www.fietsnaarkyoto.be)

De fiets werkt !

[www.bblv.be/fnk/pdf/fiets\\_werkt.pdf](http://www.bblv.be/fnk/pdf/fiets_werkt.pdf)

A vélo au boulot : Le vélo et les plans de déplacement d'entreprise

Brochure de 28 pages format Acrobat: 2.363 ko

[www.provelo.org/pdf/VeloPDE\\_AveloAuboulot.pdf](http://www.provelo.org/pdf/VeloPDE_AveloAuboulot.pdf)



### **Siteweb – documents parking vélo**

Le guide du stationnement à vélo" du SPP (Le Secrétariat permanent à la Politique de Prévention) : 789 ko, 53 pages

[www.vps.fgov.be/prevention/prev25fr.pdf](http://www.vps.fgov.be/prevention/prev25fr.pdf)

*Cycle Parking Installation Standards (LLC Londres)*

[www.lcc.org.uk/you\\_and\\_lcc/your\\_workplace/cycle\\_parking\\_standards.asp](http://www.lcc.org.uk/you_and_lcc/your_workplace/cycle_parking_standards.asp)

*Collection of Cycle Concepts (Danmark)*

[www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/107-116Chapter10.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/107-116Chapter10.pdf)

Cycle Parking - Sustrans :

[www.sustrans.org.uk/downloads/989C05\\_CYCLE%20PARKING\\_2.pdf](http://www.sustrans.org.uk/downloads/989C05_CYCLE%20PARKING_2.pdf)

Ville & Velo Hors Série spécial stationnement- mars 2003

[www.villes-cyclables.org/2003B/down/ville\\_velo/hs2.pdf](http://www.villes-cyclables.org/2003B/down/ville_velo/hs2.pdf)

## Liste de fabricants de parking vélo

### Belgique

[www.acka.be](http://www.acka.be)

[www.verhofste.com](http://www.verhofste.com)

[www.koppen.be/index\\_fr.html](http://www.koppen.be/index_fr.html)

[www.loggere.com/fr/fiets/rekken.html](http://www.loggere.com/fr/fiets/rekken.html) = Falco

[www.velopa.be](http://www.velopa.be)

[www.ace-mu.com/](http://www.ace-mu.com/)

[www.bike-stop.be/menu.html](http://www.bike-stop.be/menu.html)

### Suisse

[www.alteag.ch](http://www.alteag.ch) [www.alteag.ch/francais/fotogalerie/i\\_p\\_aret.htm](http://www.alteag.ch/francais/fotogalerie/i_p_aret.htm)

[www.velopa.ch](http://www.velopa.ch)

### Grande Bretagne

[www.aremco-products.co.uk/p11.asp](http://www.aremco-products.co.uk/p11.asp)

[www.broxap.co.uk/07\\_cycle/frame.html](http://www.broxap.co.uk/07_cycle/frame.html)

[www.autopa.co.uk/cyclestands.htm](http://www.autopa.co.uk/cyclestands.htm)

[www.cycle-works.com](http://www.cycle-works.com) vend Cycle-safe [www.cycle-safe.com](http://www.cycle-safe.com)

[www.aremco-](http://www.aremco-)

[products.co.uk/products.htm](http://products.co.uk/products.htm)

### Allemagne

[www.orion-bausysteme.de](http://www.orion-bausysteme.de)

[www.josta.de/french/index.htm](http://www.josta.de/french/index.htm)

### France

[www.area.fr](http://www.area.fr)

[www.cyclogard.com](http://www.cyclogard.com)

[www.guyon-sa.com/euroform/cycles.htm](http://www.guyon-sa.com/euroform/cycles.htm)

[www.aguidonplus.fr](http://www.aguidonplus.fr) : vend le Beta d'Orion

[www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm](http://www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm)

[www.parcvelo.com](http://www.parcvelo.com)

[www.square-urbain.com/lotus.htm](http://www.square-urbain.com/lotus.htm)

[www.abri-plus.com](http://www.abri-plus.com)

### Holland

[www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid](http://www.fietsersbond.nl/stallingsbeleid) : Fietsparkeur

[www.fipavo.nl](http://www.fipavo.nl)

[www.pijnenburgimport.nl](http://www.pijnenburgimport.nl)

[www.velo-grip.nl](http://www.velo-grip.nl)

[www.velostaender.ch](http://www.velostaender.ch) = [www.vitelli.ch](http://www.vitelli.ch)

[www.respo.nl](http://www.respo.nl)

[www.ardi.nl](http://www.ardi.nl)

[www.jankuipers-nunspeet.nl/strafip.html](http://www.jankuipers-nunspeet.nl/strafip.html)

[www.streetlife.nl](http://www.streetlife.nl)

[www.falco.nl](http://www.falco.nl) -

[www.falco.nl/fr/index.php](http://www.falco.nl/fr/index.php)

[www.fietsparkeren-klaver.nl](http://www.fietsparkeren-klaver.nl)

[www.cyclanc.com](http://www.cyclanc.com)