



Alternative
Le vélo-cargo se taille un succès grandissant en milieu urbain.

En ville, le vélo-cargo a la cote

La 3^e édition du symposium Carvelo-Camp, organisée par l'Académie de la mobilité du TCS, a mis en évidence le rôle croissant des vélos-cargos dans le trafic urbain, au point de se substituer à la voiture.

TEXTE DOMINIC GRAF | PHOTOS EMANUEL FREUDIGER, LDD

A ce jour, 25% du transport de marchandises en ville s'effectue en vélo-cargo», souligne Martin Blum de la Mobilitätsagentur de Vienne. Ses propos rencontrent l'approbation générale de la cinquantaine de personnes présentes à la Maison des générations, à Berne. Martin Blum est l'un des intervenants du Carvelo-Camp, une plateforme de réflexion organisée par l'Académie de la mobilité du TCS pour la troisième fois, et qui réunit un panel de spécialistes inter-

nationaux du domaine de la politique, de l'économie et de la science. «Le cargo-bike change les règles du jeu. C'est un game-changer», enchaîne Martin Blum, soulignant le fort potentiel de ce véhicule d'avant-garde porté par des pionniers et des esprits novateurs en quête de nouvelles formes urbaines de mobilité.

Véhicule funéraire

Mais la notion de game-changer, terme servant à désigner un engin aux caractéristiques révolutionnaires, n'est-elle

pas exagérée s'agissant d'un simple vélo équipé d'une plateforme de chargement? Que l'on ne s'y trompe pas. Comme exposé par les orateurs venus d'Autriche, des Pays-Bas, d'Allemagne et, bien sûr, de Suisse, le vélo-cargo semble en passe de détrôner la voiture à maints égards en ville... et même davantage: il tient le rôle de mini-supermarché, de bar à cocktails, de four à pizza ambulant, de carrousel ou de véhicule funéraire. Est-ce concevable en Suisse? «Absolument», prophétise Jörg

Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité. «La Suisse est leader en matière d'utilisation et d'innovation. Les villes de Berne et de Bâle recourent largement au vélo-cargo dans le secteur commercial.» De surcroît, le processus d'électrification du réseau routier fait émerger de nouvelles opportunités: alors que les grandes nations cyclistes comme le Danemark ou les Pays-Bas présentent un relief peu accidenté, la topographie escarpée de la Suisse semble prédestinée pour le cargo-bike électrique.

«Modestement, notre objectif est de contribuer à la révolution du trafic urbain par le vélo-cargo. L'automobile en



Les fondateurs de Carvelo2go Jörg Beckmann, Mirjam Stawicki et Jonas Schmid.



Experts et pionniers échangent leurs expériences au Carvelo-Camp.

140 SITES DANS 22 VILLES

Carvelo2go est une plateforme de partage de vélos-cargos lancée en 2015 par l'Académie de la mobilité du TCS et le Fonds de soutien Engagement Migros. Elle est soutenue par de nombreux partenaires parmi lesquels le TCS, La Poste et l'Office fédéral de l'énergie avec le programme SuisseEnergie. Disposant de 140 sites dans 22 villes, elle constitue la plus grande plateforme de partage de vélos-cargos électriques du monde. Il suffit de s'inscrire et payer 5 fr. de taxe de base, puis chaque heure d'utilisation est facturée 2 fr. Ainsi, une excursion d'une durée de huit heures pour une famille de 4 personnes ne coûte que 21 fr. Le tarif horaire n'est pas appliqué entre 22 h et 8 h du matin. Il est aussi possible de souscrire à un abonnement annuel de 90 fr. Il donne droit à un rabais de 50% sur chaque location.

carvelo2go.ch

ville va devenir toujours plus chère et problématique. C'est pourquoi on peut considérer le vélo-cargo comme la nouvelle automobile urbaine», commente Jörg Beckmann.

Révolution en cours

Les chiffres démontrent que la hardiesse du propos n'est pas exagérée: ainsi, aux Pays-Bas, le géant de la logistique DHL a remplacé 35 véhicules par des cargos-bikes, soit 10% de l'ensemble de sa flotte Express. A Vienne, non seulement le parc de vélos-cargos a doublé au cours des dernières années, mais entre janvier et mai 2017, le nombre de vélos-cargos immatriculés dans la capitale autrichienne (310)

dépassait celui des voitures électriques (220).

Cette évolution foudroyante découle pour une large part de la variété des utilisations possibles et de l'efficacité. Les livreurs de repas en ville de Vienne sont en moyenne 20% plus rapides qu'en voiture, et l'image de marque sympathique de l'engin leur apporte un surcroît de commandes de 4%. A Berlin, Amazon livre une commande sur cinq de son offre «Prime now» en cargo-bike électrique. C'est particulièrement sur le dernier kilomètre que le vélo-cargo s'avère nettement plus efficace et économique qu'une voiture de livraison, souligne un expert

en logistique d'outre-Rhin. En Suisse, on préfère miser avant tout sur le partage de vélos-cargos, ce qui en facilite l'accès. Carvelo2go, de l'Académie de la mobilité du TCS, s'inscrit comme la plus grande plateforme au monde dédiée au partage de cargos-bikes, et la croissance se poursuit. «Nous sommes dépassés par la Suisse», relève le Néerlandais Jos Sluijsmans, fondateur du Cargo-Bike-Festival, piqué au vif par le développement ascensionnel qui gagne notre pays. «C'est précisément pour cela que nous participons au Carvelo-Camp, relève-t-il en conclusion, pour échanger nos expériences et propager la révolution.» ♦