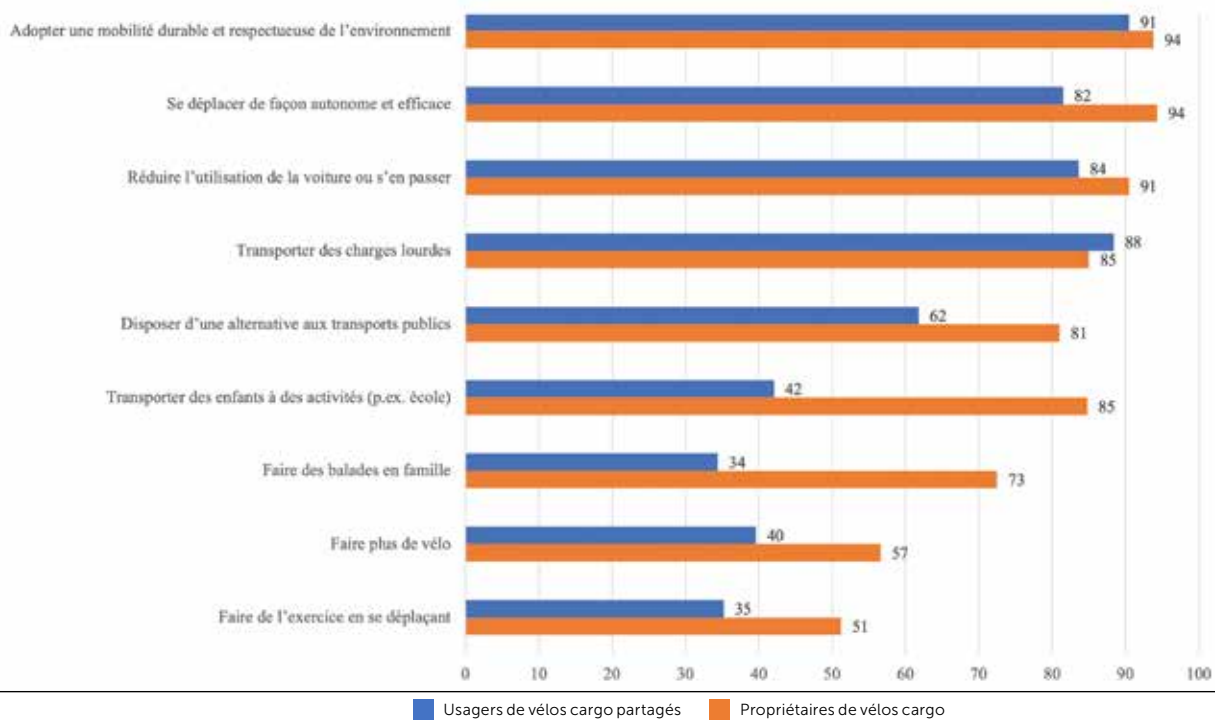


VÉLOS CARGO : une solution séduisante pour se passer de voiture en ville



Motivations pour le vélo cargo

Les vélos cargo désignent des vélos à deux ou trois roues avec une capacité de chargement qui permet le transport d'objets volumineux ou d'enfants. L'idée d'utiliser un vélo pour le transport n'est pas nouvelle. Ces vélos existaient au début du XX^e siècle, avant de tomber en désuétude dans les années 60 avec l'arrivée de l'automobile.

Depuis quelques années, les vélos cargo fleurissent à nouveau dans nos villes, notamment grâce à l'assistance électrique, qui réduit considérablement l'effort. A l'instar des marchés européens, les ventes de vélos cargo connaissent un essor en Suisse, avec une augmentation de 184% entre 2019 et 2021, dépassant les 4000 unités. On peut distinguer les vélos cargo à usage privé de ceux à usage commercial.

Entre l'été et l'automne 2022, l'OUVEMA a mené une enquête auprès des utilisateur·rices de vélos cargo en Suisse, à laquelle ont répondu 955 personnes. Le projet a été financé par The Enterprise for Society Center, qui réunit l'IMD, l'EPFL et l'UNIL.

Le premier constat est que l'accès à un vélo cargo peut se faire de deux manières. 73% des répondant·es à l'enquête sont propriétaires d'un vélo cargo, tandis que 27% y ont accès de manière partagée. Ces deux populations ont un profil et un usage du vélo cargo très différents. La plupart (65%) des vélos cargo achetés l'ont été dans les trois dernières années. Les modèles les plus répandus sont les «bakfiets» à deux-roues avec une boîte de chargement à l'avant, tandis que les tricycles, plus volumineux mais moins maniables, sont plus rares. Le modèle à la plus forte croissance est le «longtail», qui ressemble à un vélo normal avec un porte-bagages allongé, et est plus facile à utiliser. La plupart sont dotés d'une assistance électrique (88%).

Les propriétaires de vélos cargo sont très majoritairement des parents avec des jeunes enfants (77%), des ménages qui achèteraient traditionnellement une voiture familiale. Néanmoins, il s'agit d'un public qui pratique déjà le vélo, et seule la moitié possède une voiture à la maison.

Le vélo cargo est utilisé comme véhicule quotidien pour 55% des usager·ères, pour amener les enfants à l'école ou à des activités, faire des achats, aller au travail, mais aussi se balader en famille. La volonté de se passer de voiture est l'une des motivations principales pour adopter un vélo cargo, avec la possibilité de transporter des enfants.

Dans les faits, le recours à un vélo cargo se traduit par une baisse de l'usage de la voiture (60%), et pour une personne sur trois, une renonciation à en posséder une. Les usager·ères d'un vélo cargo partagé sont motivé·es par le fait d'avoir une alternative peu coûteuse à la possession, et de disposer d'un véhicule autre que la voiture pour transporter ponctuellement des objets volumineux.

L'usage partagé peut se faire à travers un service de vélos cargo en libre-service comme Carvelo2go ou DonkeyRepublic, mais aussi par un partage sur le lieu de travail, entre connaissances ou amis, ou au sein d'une association de quartier. Ces usager·ères se démarquent des propriétaires par leur âge plus jeune, une moindre proportion de familles, et une fréquence d'utilisation nettement plus occasionnelle. Ici, le vélo cargo sert donc de mode de transport d'appoint plutôt que de véhicule principal.

Ces résultats montrent que les vélos cargo peuvent jouer un rôle important dans l'offre de transport durable.

Dans des villes congestionnées, ils représentent une alternative efficace à la voiture familiale, tout en offrant plus de capacité de chargement comparé au vélo traditionnel. Ces avantages permettent d'étendre la pratique du vélo à des déplacements ménagers ou familiaux, qui étaient souvent, jusqu'à aujourd'hui, un point faible pour la mobilité durable. Néanmoins, des obstacles subsistent à leur développement, notamment le manque de places de stationnement, l'inadaptation des infrastructures cyclables et les difficultés d'apprentissage pour les nouveaux·elles usager·ères.

— Dimitri Marincek, Patrick Rérat, Virginie Lurkin —

¹ Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives