



OÙ LES TROUVER?

Version Originale

Cycles: Avenue de Grandson 48, site Leclanché, Aile 5, 1400 Yverdon-les-Bains
www.vo-cycles.ch

eZee Suisse:

Avenue Bois-de-la-Chapelle 106, 1213 Onex
www.ezeesuisse.ch

Obst & Gemüse:

Kasernen-strasse 32, 4058 Basel
www.obstundgemuese.org

qu'en Suisse romande les voies de circulation ne soient pas davantage adaptées comme celles des Alémaniques. Pour Jonas Vuille, conseiller à Version Originale Cycles à Yverdon, le marché reste encore de «niche», notamment à cause des infrastructures routières, qui donnent la priorité aux automobilistes. «A Yverdon, les cyclistes doivent parfois monter sur les trottoirs», déplore-t-il.

Un cargo à faire soi-même

De l'autre côté de la Sarine, Bâle peut en cela prétendre au titre de cité la plus *bike-friendly* du pays. Les «cargoïstes» ont même droit à leur boutique spécialement dédiée: Obst & Gemüse. Ici, pas de fruits et légumes, mais le top des bi- et triporteurs fabriqués aux Pays-Bas et au Danemark. Des marques de qualité, telles que Bullitt ou Butchers & Bicycles, sont proposées à une clientèle à la fois familiale et professionnelle. Selon Michel Röthlisberger, gérant du magasin, de plus en plus d'entreprises font le choix du vélo-cargo. «C'est beaucoup plus économique qu'une voiture, aussi bien à court qu'à long terme. Et les employés sont plus heureux de pouvoir pédaler. Les start-up ne jurent que par lui.» Des dépenses moins élevées, certes, mais ces petites reines restent des bijoux qui s'affichent à des prix royaux: autour des 2150 francs pour un modèle basique (sans assistance électrique), et 3950 francs pour le moins onéreux des e-cargos.

Pour payer moins cher, on peut aussi essayer la solution *do it yourself*. Depuis

(ci-dessus)
De plus en plus de familles optent pour un «cargo bike» à assistance électrique.

(ci-contre)
Un tel bipporteur peut transporter des charges allant jusqu'à 80 kilos.



2015, Léonard Favre anime à Renens une association qui propose de construire soi-même un vélo-cargo, le Long André. Inspirés d'un modèle de *cargo bike* à deux roues avec une longue plateforme, le jeune homme et son équipe de bénévoles apportent leur aide à des autoconstructeurs motivés. Cela dit, la bécane n'est pas non plus gratuite: «Il faut compter près de 1000 francs pour le matériel et encore quelques frais.

L'investissement est surtout horaire. La construction peut prendre une bonne année.» Ce qui n'empêche pas les participants «d'apprécier cette expérience de gros bricolage», observe le mécanicien, qui recense une dizaine de Long André déjà sortis de son atelier.

Pour ceux qui ne prévoient pas un usage quotidien de la machine, il est également possible d'en louer une à la journée dans plusieurs villes suisses, dont Bâle, Berne et Vevey. Cette dernière a pris part au projet Carvelo2go, une initiative de l'Académie de la mobilité, en mettant à disposition quatre vélos-cargos dans des points stratégiques de la ville. Particuliers et professionnels peuvent choisir leur engin via un site internet dédié et le réserver pour le nombre d'heures nécessaire. Si la demande s'intensifie, il sera question d'augmenter cette offre et pourquoi pas la soumettre à d'autres villes, histoire de s'essayer au *cargo bike* aux quatre coins de la Suisse. ■

Cent cinquante ans de «cargologie»:

S'ils semblent s'être multipliés dans les villes suisses ces dernières années, les vélos-cargos ont pourtant été inventés au XIXe siècle. Les triporteurs étaient principalement destinés aux boulangers, aux bouchers et aux laitiers, ainsi qu'aux facteurs, qui pédalaient pour livrer leurs clients. Un moyen de transport plus rapide que le cheval ou la course à pied. Véhicules indispensables, ces engins servaient aussi de prétexte pour organiser des rencontres sportives un peu particulières: lestés de 50 kg, les concurrents devaient pédaler sur plusieurs kilomètres au guidon de leur vélo de transport. Ces courses mobilisaient les foules en France jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. La démocratisation des automobiles a gentiment relégué le vélo-cargo aux oubliettes. Jusqu'aux années 70, lorsque le sursaut écolo des pays nordiques l'a remis en selle.