

ATE | MAGAZINE

LA MOBILITÉ NOUVELLE



Dossier Transport des achats
**Quand les achats
prennent le vélo**





© myamsterdambike.com

14 Dossier

A-t-on besoin d'une voiture pour le chien, la famille, les achats et le transport d'objets plus encombrants? Nous dévoilons les alternatives.



© Daniel Ammann



© Martine Wolhauser

8 Gothard

Dans plusieurs agglomérations, un trafic de 17 000 véhicules par jour, soit autant qu'au Gothard, n'a rien d'exceptionnel. Sauf que des personnes y vivent. Nous vous présentons quatre de ces endroits.

12 Pédibus

Le chanteur pour enfants Virgil a créé une chanson sur le Pédibus. Nous l'avons rencontré à Fribourg où il évoque sa composition, le tournage du clip et le projet Pédibus.

ACTUEL

- 6 **Carnet noir**
Anne Cuneo nous a quittés
- 7 **ATE actif**
Signez l'initiative vélo!
- 8 **Gothard**
Le Club des 17 000
- 11 **Voiture**
Des pneus contre la pollution sonore
- 12 **Pédibus**
Séverine rencontre Virgil
- 14 **Dossier**
Faire ses achats sans voiture
- 26 **Grand format**
L'Asie et les trains à grande vitesse

VOYAGES

- 28 **Excursion à vélo**
De Zurich au Domleschg
- 31 **Idée d'excursion**
La petite maison dans la prairie
- 32 **Voyage en train**
Salutations du Tyrol

PERSPECTIVES

- 36 **Lettres de lecteurs**
- 37 **Portrait**
Les ateliers CFF avec Stephan Steiner

RÉGIONS

- 38 **Nouvelles des régions**

SERVICES

- 35 **Boutique**
- 43 **Offres pour les membres de l'ATE**
- 46 **Petites annonces**
- 47 **Protection juridique circulation**
- 49 **Enigmes / Dessin**
- 50 **Concours**
- 51 **Voyages via verte**

Page de couverture Comment transporter les courses? Nous présentons les alternatives au coffre de voiture. (© Fabian Lütolf)

ATE Magazine la mobilité nouvelle Le magazine de l'ATE Association transports et environnement. Abonnement: Fr. 19.-/an. Paraît 5 fois par an. **Adresse de la rédaction:** ATE, case postale 8676, 3001 Berne (tél. 031 328 58 58; e-mail: magazine@ate.ch). **Rédaction:** Stefanie Stäubli (sts), Jérôme Faivre (jfa). **Announces:** Markus Fischer (tél. 031 328 58 38, fax 031 328 58 99; e-mail: annonces@ate.ch). **Graphisme:** www.muellerluetolf.ch **Impression, distribution:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% recyclé. **Tirage:** 79 000 (français 15 500, allemand 63 500). **Prochaine édition:** 4 juin 2015. **Remise des annonces:** 20 avril 2015. **Renseignements:** tél. 031 328 58 58.

Ce magazine est emballé sous un film plastique qui tient la comparaison avec une enveloppe en papier recyclé d'un point de vue environnemental. Cependant, le papier recyclé n'offre pas la même protection et entraîne plus souvent des dommages aux journaux.



Imprimé en Suisse



Se rendre au marché à vélo cargo – une habitude encore peu ancrée en Suisse mais qui séduit de plus en plus en Europe.

Quand les achats p

Par Stefanie Stäuble

A-t-on réellement besoin d'une voiture pour faire ses achats ? On peut se le demander. Et regarder avec envie vers l'Europe, où les autorités misent depuis peu sur les vélos de transport.



© Fabian Lüthi

rennent le vélo

Michèle Baumgartner pousse son chariot jusqu'à son break pour y transférer deux cabas, de l'eau minérale et un pack de bière. Comme je mène une petite enquête sur le parking de la Coop Sulgenau, à Berne, elle accepte de me dire pourquoi elle fait ses commissions en voiture: «J'ai deux fils adolescents qui mangent comme dix. Il me serait difficile de transporter tout ça à la maison sans voiture.»

Lors du dernier sondage du Magazine ATE, 49% des membres de l'association ayant répondu ont indiqué utiliser leur voiture pour les loisirs, 47% pour leurs achats et 38% pour les vacances. Tandis que seuls 19% se rendaient au travail en automobile.

Michael Adler, rédacteur en chef de «Fairkehr», le magazine allemand de la mobilité écologique, pense qu'on peut se passer d'une voiture même quand on doit faire les courses pour plusieurs personnes: «Avec deux grandes sacoches Ortlieb fixées au porte-bagages de mon vélo, je peux transporter les achats de la semaine pour ma famille, c'est-à-dire quatre personnes», affirme-t-il.

Pourquoi les gens optent-ils pour la voiture? La sociologue danoise Malene Freudendal-Pedersen explique ce choix par ce qu'elle appelle des «histoires structurelles»: «Ce sont des déclarations automatiques liées à certaines normes sociales, par exemple <il faut une voiture quand on a des enfants> ou <quand on doit faire les courses>. Ce ne sont pas toujours des prétextes, car il peut être vraiment pratique de posséder une automobile. Mais cela crée une situation de fait, souvent sans qu'il ait été possible de faire d'autres expériences.»

Livraisons à la force du mollet

Faire ses commissions en voiture, à vélo ou à pied influe fortement sur le bilan environnemental de l'achat (cf. graphique en page 16). Et ce choix du mode de transport dépend en grande partie de l'emplacement des commerces, comme l'affirme et le réaffirme Ulla Rasmussen du VCÖ, l'ATE autrichienne. «Un supermarché situé en périphérie voit 92% de sa clientèle venir en voiture, alors qu'avec un magasin de la même enseigne au centre-ville, cette proportion tombe à 34%. La part de la voiture est encore plus faible pour les commerces situés au centre des grandes villes: 60 à 90% de leur clientèle y vient à pied.»

L'ATE veille donc à ce que les nouveaux centres commerciaux soient bien desservis par les transports publics et qu'ils élaborent un bon concept de mobilité. Par exemple, le fait que le centre commercial Sihlcity propose un service cycliste de livraison à domicile doit beaucoup au modèle de mobilité négocié avec l'ATE Zurich: comme le centre a lui-même intérêt à limiter le nombre de trajets en voiture, il est possible de se faire apporter les achats effectués dans les commerces de Sihlcity chez soi ou à son bureau en ville de Zurich,

La moitié de tous les trajets urbains pourraient être transférés sur le vélo.

pour 8 francs par course. Le service social de livraison Züriwerk amène jusqu'à la porte les marchandises, bien emballées, au moyen d'une remorque tractée par un vélo électrique.

Hop, dans la caisse!

Alors que les vélos de transport sont encore rares dans nos contrées, ils font partie du décor dans de nombreuses villes européennes. Environ 40 000 vélos cargo circulent à Copenhague. Avec le projet de recherche «Cyclelogistics», l'Union européenne soutient des initiatives dans des villes aussi diverses que Cambridge, Prague et San Sebastian, afin de confier le transport des marchandises commerciales au vélo cargo. La politique suisse ne prévoit rien de tel.

Comme le montre l'étude Cyclelogistics menée dans onze pays de l'UE, il existe un grand potentiel même pour les achats personnels. «En moyenne, 51 % de tous les trajets urbains en voiture ou en camion pourraient être transférés sur vélo», évalue Karl Reiter, de la société de recherche pour la mobilité FGM-AMOR,

qui a coordonné l'étude. «Si rien qu'un millième des trajets accomplis dans toutes les villes européennes était effectué à vélo plutôt qu'en voiture, on économiserait déjà 15 000 tonnes de carburant et 37 000 tonnes de CO₂», ainsi que l'ont calculé M. Reiter et son équipe.

«Actuellement, beaucoup de gens pensent ne pas pouvoir se passer de la voiture pour leurs achats du quotidien. Sensibiliser ne suffit pas: il faut investir dans les infrastructures, par exemple dans de meilleurs chemins piétonniers et pistes cyclables, mais aussi des stationnements sécurisés et pratiques pour les cyclistes, à proximité des immeubles d'habitation, des commerces et des entreprises», plaide M. Reiter.

La question ne figure pas encore à l'agenda politique suisse. Quid de projets qui donneraient une impulsion au vélo de transport? Actuellement, la base légale fait défaut. Plus exactement, la promotion du vélo n'est pas régie au niveau fédéral, mais cantonal. Ce n'est que si le peuple accepte l'initiative vélo lancée par l'ATE, Pro Vélo et des organisations partenaires

(cf. page 7) que la culture cycliste sera introduite dans la Constitution fédérale et qu'il sera possible de financer des projets de promotion du vélo.

La plus grande ville de Suisse est déjà passée à l'action: avec la municipalité de Zurich et d'autres partenaires, la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW) a développé une offre innovante pour le transport de marchandises en milieu urbain. Helene Schmelzer, de la ZHAW, en précise les contours: «Nous étudions l'effet de la mise en commun des envois de différents prestataires logistiques ou l'utilisation de véhicules alternatifs comme les vélos de transport.» Si la ville de Zurich a choisi de jouer un rôle de pionnier, c'est parce qu'elle souffre beaucoup des goulets d'étranglement du trafic. Ils entraînent des retards pour les fournisseurs et leur clientèle dans la livraison et la réception des marchandises, et le centre-ville en particulier voit son accessibilité limitée. «Avant Zurich, presque aucune ville en Suisse n'incitait à transporter les marchandises à vélo», constate Mme Schmelzer. «La situation changerait d'un seul coup si on introduisait l'interdiction de circuler au centre-ville ou un péage urbain comme à Londres.»

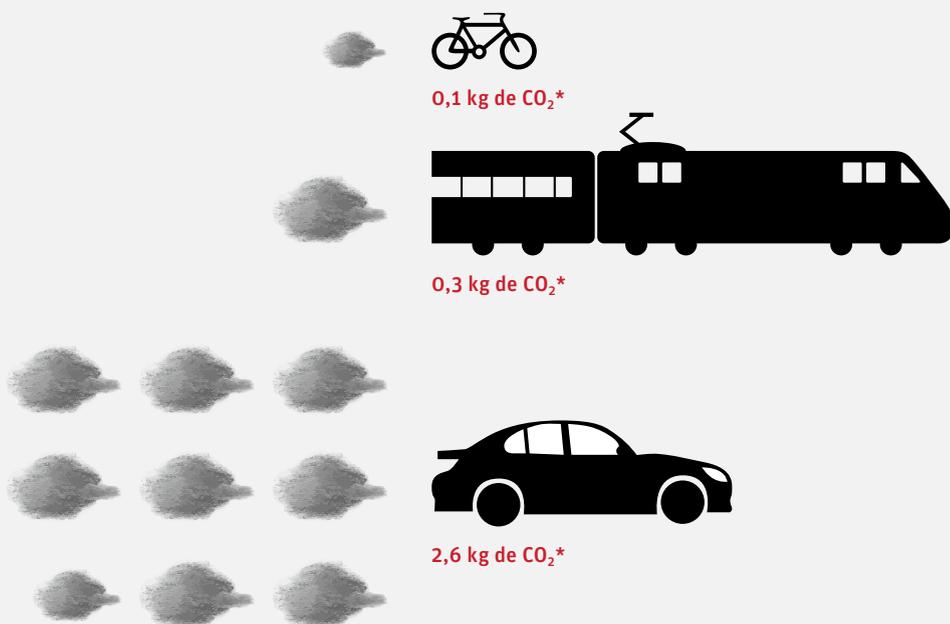
Bâle a pris un virage encourageant. Début 2015, le centre-ville a presque été entièrement fermé à la circulation automobile. Depuis lors, les missions de transport pour les coursiers à vélo ont augmenté de 20%. A partir de 11 heures, quand les véhicules de livraison n'ont plus accès au centre, les vélos cargo des deux services cyclistes entrent en scène. L'activité de fret à deux ou trois roues est en plein essor dans la cité rhénane, que ce soit pour des envois postaux express, des produits chimiques pour Novartis ou des aliments destinés aux restaurants.

Alternative au coffre de voiture

Au moins la Confédération soutient-elle, avec son «Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable» intégré au DETEC, un projet pilote de logistique à vélo: l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD), fondée en 2012 et qui réunit ces prestataires sous un même toit. En Suisse romande, les remorques

Comparaison CO₂: Trajet commerce-domicile

(supermarché en périphérie, aller et retour 10 km au total)



*Y compris la fabrication du véhicule.

à vélo sont estampillées « Dring Dring » ou « Caddie Service » et, en Suisse allemande, « Züriwerk bringt's » ou « Voilà Aarau ». Une offre pour des livraisons sans émission de carbone a été introduite dans 21 localités suisses. A Berthoud, ville pionnière et première de sa classe, le nombre annuel de trajets est passé de 4000 en 1997 – année de la fondation du service – à 30000 actuellement. « On compte environ 150000 missions par an au total dans toute la Suisse », précise Samuel Schmidiger de la société Büro für Mobilität AG, mandatée pour diriger l'association VLD. « Nous sommes sur le point d'étendre l'offre à de nouvelles localités. Des projets sont en cours. Ainsi, à Berne, le conseil municipal a reçu le mandat d'élaborer un concept. »

Presque toutes les livraisons coûtent quelques francs, car ce sont souvent des coursiers à vélo qui sont à l'œuvre. Mais chez Manor Fribourg Centre, on peut déposer gratuitement ses achats au guichet de « Cabamobil ». Les employés de « Cabamobil » sont des personnes en recherche d'un emploi, à l'image de projets similaires à Berthoud ou Liestal. « La prestation doit avoir son prix pour la clientèle », relève Samuel Schmidiger. « Mais il est aussi important que les détaillants impliqués présentent l'offre bien visiblement dans le magasin, par exemple aux caisses et au service à la clientèle: les chiffres seront alors bons. »

Pour les services de transport à vélo, la livraison à domicile des achats quotidiens n'est souvent qu'une activité parmi beaucoup d'autres et souvent moins lucrative, poursuit Samuel Schmidiger. « Cela dit, en de nombreux endroits, il s'agit d'un bon projet social, qui a des effets positifs sur la création de valeur locale. Le commerce de détail et les unions de villes offrent une véritable alternative au coffre de voiture et invitent les gens à transporter leurs achats à pied, à vélo ou avec les transports publics, assumant ainsi leur responsabilité vis-à-vis d'une meilleure qualité de vie. »

Pour la VLD et les services de livraison, il est important d'élargir la perspective et de considérer la logistique régionale comme un tout. Samuel Schmidiger: « Les habitudes de consommation ont



À Lausanne et Yverdon, le service Dring Dring livre les achats au domicile de la clientèle.

beaucoup changé ces dernières années avec le commerce en ligne et les livraisons dernière minute. En outre, les villes doivent trouver des solutions pour faciliter le transport des marchandises dans leurs centres. »

Les idées fleurissent

À Bienne, un boulanger livre ses marchandises à vélo depuis longtemps, car ses apprentis n'ont généralement pas de permis de conduire. Le service de messagerie express Swissconnect effectue aussi des transports de ville en ville: des coursiers à vélo de tout le pays apportent les envois jusqu'au train et vont les chercher à la gare de destination. Un agriculteur bio vend ses légumes une fois par semaine dans le quartier sans voiture Oberfeld à Ostermundigen. Le centre commercial Westside de Berne propose un service de livraison à domicile en collaboration avec la coopérative Band, prestataire

d'emplois protégés. Avec un « abonnement fruits ou légumes », on reçoit régulièrement une provision de vitamines. Et même le géant suédois de l'ameublement assure des livraisons porte-à-porte par transporteur ou envoi de colis jusqu'à 35 kilos. Il n'est plus possible de se réfugier derrière un argument tel que: « Je ne vais quand même pas transporter mon étagère Billy à vélo, comme le voudraient ces écolos! ? » ■

Autres articles dans ce dossier

- L'actualité des villes européennes: pages 18 et 19.
- La famille Krähenbühl et son vélo de transport: pages 20 et 21.
- Informations pratiques sur les vélos de transport: page 22.
- Entretien avec Coop et Migros sur les déplacements liés aux achats: pages 24 et 25.

On les préfère sans assistance

Avec plus de 200 clients réguliers et 150 000 kilomètres parcourus chaque année, « Outspoken delivery » est le plus important service de messagerie de son genre au Royaume-Uni. Fondée en 2005, la société a tissé des liens étroits avec la ville universitaire de Cambridge. Elle roule aussi à Glasgow et à Londres. Comme ailleurs, le service se concentre sur les derniers kilomètres (ou plutôt miles) : les marchandises embarquées en périphérie sont distribuées au centre-ville, principalement avec des vélos de transport et de petits véhicules électriques. « Nous livrons aussi des périodiques avec nos vélos cargo et nos remorques : 15 000 magazines par mois à plus de 400 adresses », précise Gary Armstrong de « Outspoken delivery ».



A Londres, « Gnewt Logistics », abréviation de « Green new transport » (nouveaux transports verts), a été le premier service de livraison à utiliser des vélos de transport. Dans le cadre du projet « Last Mile Logistics » soutenu par l'UE, d'autres entreprises entendent mettre en service des vélos cargo, afin de répartir

dans la ville les marchandises arrivées par le train en gare d'Euston.

Il est intéressant de noter qu'en Angleterre, la plupart des vélos de transport utilisés ne bénéficient pas d'une assistance électrique. Si tel était le cas, ils devraient être immatriculés et seraient amendables en cas d'infraction. ■

La photo qui fit tout basculer

La société « La Petite Reine » a débuté ses activités à Paris. Egalement présente à Lyon, Bordeaux, Rouen et Dijon avec un total d'un million de mandats par an, elle est de ceux qui comptent dans le domaine des transports non polluants.

Le service de livraison s'est implanté à Genève en 2008, sous le nom de l'Ecomotrice. En voyant une photo d'un vélo triporteur, Gérard Valeri, son fondateur, a décidé de rencontrer l'inventeur de l'engin. C'est ainsi que l'entreprise a adopté le vélo cargo capable de transporter jusqu'à 150 kilos. Aujourd'hui elle en possède une vingtaine, ainsi qu'une douzaine de véhicules à gaz. L'Ecomotrice couvre essentiellement la région genevoise. Pour effectuer les tournées dépassant 150 km, elle travaille en collaboration avec « Vert chez vous ».

En plus du transport de marchandises, Gérard Valeri mise aujourd'hui aussi sur la collaboration avec les services de messagerie express, sur la location des triporteurs pour des événements et sur la vente d'espaces publicitaires. Il prévoit d'étendre ces activités à toute la Suisse. ■

Une touche de couleur en ville

Graz est la preuve qu'une politique publique peut montrer l'exemple : depuis quelque temps, cette ville autrichienne utilise des vélos cargo pour l'entretien de sa voirie.

En outre, le service de l'environnement de Graz encourage financièrement l'acquisition de vélos cargo : les sociétés, les institutions et depuis peu les communautés reçoivent jusqu'à 1000 euros à l'achat. « L'augmentation des demandes de subvention montre que de plus en plus d'entreprises sont intéressées à se procurer un vélo de ce genre », relève Lisa Rucker, conseillère municipale en charge de l'environnement. « Non seulement les vélos de transport sont silencieux et n'émettent pas de particules fines, mais ils sont aussi personnalisés avec beaucoup de créativité, ce qui apporte des couleurs et de la joie de vivre dans la ville. Ils sont la forme la plus douce d'une logistique urbaine efficace. »



Chargez les vélos !

Le VCD (l'ATE allemande) touche la corde sensible de la capitale avec son projet «Lasten auf die Räder!» («Chargez les vélos!»). «Toujours plus de personnes considèrent outre-Rhin que le transport en vélo cargo est une alternative écologique à la voiture», explique Arne Behrens, responsable du projet. «Les vélos de transport pourraient bien devenir une des tendances de 2015. Ils font déjà partie du décor de certains quartiers de Berlin.»

Les entreprises, communes et médias s'intéressent beaucoup au projet du VCD. «Notre site www.lastenrad.vcd.org (en allemand) fournit des informations complètes sur l'acquisition, l'utilisation et les solutions professionnelles. De nombreuses sociétés pourraient transférer une partie de leurs transports sur des vélos», ajoute Arne Behrens. «En ville, surtout, ils sont moins chers, plus rapides et plus écologiques qu'une voiture ou une camionnette.»



© Aleksander Stora/VCD



© www.eltis.org

Le service de l'environnement de Graz soutient également l'Association pour la promotion des vélos cargo, qui en met gratuitement à disposition depuis juillet 2014. Ce vélo de transport électrique est emprunté plus d'une fois par jour en moyenne. Le plus grand défi jusqu'à présent – le transport d'un lave-linge en ville – a été relevé avec brio.

Timide entrée en « Seine »

C'est en ville que les alternatives aux camions de livraison ont un grand potentiel de succès : des centres de distribution situés en périphérie permettent de grouper les transports. La répartition fine au cœur de la ville est alors non polluante.

A Paris, les vélos cargo électriques de la société de livraison «Vert chez vous» transportent jusqu'à 200 kg de marchandises. L'entreprise a récemment étendu son activité à d'autres villes en France. Avec son modèle de distribution «Bateau + Vélo», une péniche sur la Seine et une vingtaine de vélos cargo électriques assuraient jusqu'à récemment les livraisons intra-muros. Les vélos cargo – d'un volume utile de deux mètres cubes – chargeaient leurs paquets sur la péniche et partaient les délivrer depuis chacune des cinq escales quotidiennes. L'entreprise a temporairement cessé son activité de livraison de colis sur la Seine pour cause d'une efficacité économique insuffisante, tout en travaillant à la conception d'une nouvelle barge.

«The Green Link» sillonne également les routes parisiennes avec des vélos cargo électriques. Parmi sa clientèle, citons la Société Générale et l'entreprise de logistique TNT.



« Beaucoup d'échos positifs »

Par Bruno Angeli

Le vélo de transport, ou vélo cargo, est devenu une véritable alternative à la voiture, notamment grâce à l'appui du moteur électrique. La famille Krähenbühl revient sur ses bonnes expériences.

Le vélo de transport vient combler une lacune dans les moyens de transport quand le vélo est trop petit ou quand la voiture trop grande et trop peu flexible. Dans le trafic urbain, un vélo cargo est plus pratique qu'une automobile, dont la vitesse moyenne de circulation est de 20 à 30 km/h en fonction du lieu et du moment. Même s'il ne roule qu'à 15 km/h en moyenne, il donne la possibilité d'emprunter des raccourcis, par exemple une piste cyclable traversant un parc. Ce n'est que sur les longs trajets que le rapport s'inverse.

La famille Krähenbühl, de Köniz près de Berne, a découvert le vélo de transport il y a quelques années. En 2009, avec l'arrivée d'un deuxième enfant, il a fallu choisir un véhicule approprié. Jusque-là, les Krähenbühl avaient opté pour un mode de vie sans voiture. La bicyclette s'est imposée. « Avec Roger, mon mari, nous avons découvert le Bakfiets, ou vélo-caisse en néerlandais, dans une foire. Après une course d'essai, notre devise est devenue: Bakfiets un jour, Bakfiets tou-

jours», se souvient Sandra Krähenbühl. Son enthousiasme est intact: « Grâce à ce vélo, nous avons pu nous déplacer facilement avec deux enfants et les commissions. » Emmener les petits à la garderie en Bakfiets plutôt qu'en voiture serait un plaisir selon Sandra et, en prime, cela serait bon pour la santé et l'environnement.

Avec ou sans un moteur électrique ?

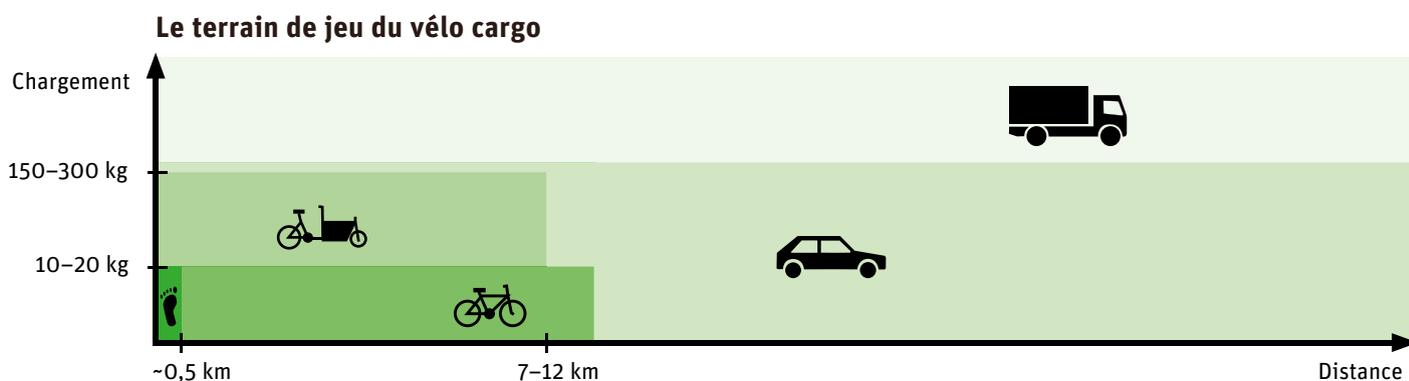
Les Krähenbühl ont opté pour une motorisation électrique. « Nous habitons une rue en pente; l'assistance électrique comptait beaucoup pour nous, car le vélo pesait environ 40 kg sans les enfants et le chargement. Un modèle sans moteur n'était pas envisageable. »

Spécialiste en transport de charges et d'enfants sur deux roues, Sjoerd van Rooijen est d'avis que c'est précisément en ville qu'une assistance électrique a le plus d'atouts dans son jeu. « Avec un Bakfiets électrique, on dépasse sans problème les files de véhicules immobilisés. » Le propriétaire de la société Double Dutch, dont

le siège est à Frauenfeld, est aussi importateur de vélos de transport. Il est convaincu de leur supériorité sur les remorques à vélo. Selon lui, les modèles biporteurs comme le Bakfiets ou l'Urban Arrow ont des avantages sociaux par rapport à une remorque, puisqu'ils permettent de papoter avec ses jeunes passagers. « Avec le Bakfiets, les parents ne perdent pas de vue leurs enfants et peuvent toujours intervenir si nécessaire, ce qui n'est pas le cas avec une remorque. Sans compter que depuis cette dernière, les enfants ne voient que des jantes de voiture, des pots d'échappement, la lampe rouge du vélo ou les fesses de leurs parents. Rien de très passionnant! »

Plus avantageux que la voiture

Le Bakfiets des Krähenbühl leur a coûté 4500 francs. « Après un an, nous avons acheté une batterie supplémentaire et une housse pour les jours de pluie », précise Sandra Krähenbühl. Tout compte fait, un vélo cargo est plus économique que d'autres moyens de transport. Son coût



Source: « Leitfaden Lastenräder einsetzen » (Christof Hertel et Merja Spott), www.nrvp.de



La famille Krähenbühl ne tarit pas d'éloges à propos de son vélo cargo : « C'est le moyen de transport idéal avec de petits enfants et pour faire les commissions. »

d'achat est nettement inférieur à celui d'une voiture. Pas besoin de carburant, on ne paie pas d'impôt ni de taxe d'assurance et les frais de stationnement sont inexistantes. L'entretien, la maintenance et les réparations représentent aussi un budget bien moindre qu'avec une automobile. Pour le contrôle annuel chez le mécanicien vélo, la famille Krähenbühl a déboursé 70 francs par an.

Les parents vont tous deux travailler à vélo. Il est leur principal moyen de transport, confirme Sandra Krähenbühl. « Le trajet de sept kilomètres jusqu'à Berne prend un quart d'heure avec un vélo électrique. Ce mode de transport, qui associe flexibilité et exercice physique gratuit,

nous convient à merveille! » Le couple s'occupe d'un cabinet de thérapie de la santé et d'entraînement. En attirant l'œil sur lui, leur vélo cargo a fait beaucoup de publicité à leur activité.

Biporteur ou triporteur ?

Le modèle choisi par les Krähenbühl est un vélo de transport biporteur, c'est-à-dire à deux roues. Il se pilote comme une bicyclette normale; il est plus étroit et plus maniable qu'un vélo à trois roues. Aussi appelés triporteurs, ces derniers nécessitent souvent une brève période d'adaptation. Au début, le fait qu'il n'y ait pas besoin de s'y tenir en équilibre peut prêter à confusion. Très stables, ces modèles semblent assurer davantage de sécurité pour véhiculer des enfants. Quant aux biporteurs, il leur faut une bonne béquille, comme c'est le cas du Bakfiets, du très tendance Bullit danois ou du vélo électrique de transport Load.

Les enfants savent maintenant rouler à vélo et les Krähenbühl se sont séparés de leur vélo cargo chéri il y a peu. « Nous l'avons vendu sur Internet. En une semaine, trois personnes s'y sont intéressées. Bien que l'amortissement ait été supérieur à 50 %, le prix de vente était correct après six ans », calcule Sandra Krähenbühl.

Des années d'expérience qui lui permettent d'affirmer que « le vélo cargo est le moyen de transport idéal avec de petits enfants et pour faire les commissions ».

L'utilisation quotidienne en détail

Magazine ATE: Quelles sont les possibilités de parcage pour les vélos de transport ?

Sandra Krähenbühl: Vu que le Bakfiets a une béquille large, on peut le garer partout où cela est permis.

Quelles ont été les réactions des autres usagers de la route ?

Nous avons reçu beaucoup d'échos positifs et les gens nous souriaient souvent. On sous-estime en général la vitesse d'un vélo à assistance électrique; il est donc plus sage de rouler tranquillement! Cela m'amusait de dépasser les autres cyclistes dans une côte, lorsque je transportais les commissions et deux enfants.

Comment avez-vous résolu le problème du stationnement à la maison ?

L'immeuble dispose d'un grand local à vélos, dans lequel nous avons pu utiliser une paroi latérale.

Est-il facile de rouler avec un vélo de transport en hiver, dans la neige et le froid ?

Par sécurité, nous ne sommes jamais sortis sur la neige avec le Bakfiets.

Et sous la pluie ?

Les enfants étaient protégés par la housse. La pluie ne change rien à la conduite, si ce n'est qu'il est préférable de redoubler de prudence dans les virages!

Comment se déplace-t-on en principe dans le trafic ?

Le Bakfiets rappelle une Harley, il est plutôt confortable.

Vélos cargo : passer à l'achat

Par Eduard J. Belser

Les routes helvétiques voient aussi arriver les vélos cargo en provenance des pays cyclistes que sont la Hollande et le Danemark. Quelques conseils avant l'achat.

Les enfants sont assis à l'avant du vélo cargo, sur les sièges disponibles en option, leur ceinture attachée. Cela les amuse et ils peuvent communiquer avec les adultes. Il est généralement facile d'adapter les vélos cargo pour transporter enfants ou marchandises en toute sécurité.

A vide, les vélos cargo pèsent leur poids – environ 45 kilos – justifiant une motorisation électrique même pour des pentes légères. Difficile aussi de passer par un escalier en les portant : mieux vaut trouver un ascenseur spacieux et un



La version « Family » du vélo de transport Urban Arrow, avec sièges pour enfants.

Conseils pour choisir un vélo de transport

- Méfiez-vous des offres alléchantes sur Internet. Avec les vélos de transport, un service après-vente local est très important.
- Evitez de choisir un vélo en pièces détachées à monter soi-même (à moins d'avoir d'excellentes compétences en mécanique).
- N'achetez pas de vélo de transport équipé ultérieurement d'un moteur électrique.
- Attention lors du choix du système de freinage. Les freins à tambour sont souvent insuffisants, vu le poids d'un vélo cargo.
- Les vélos de transport à trois roues conviennent aux garderies ainsi qu'aux personnes qui ne roulent pas souvent et sur de courtes distances.
- Pour transporter des enfants, la caisse doit être suffisamment profonde pour accueillir un siège.
- Le vélo de transport devrait avoir une caisse en plastique, ce matériau résistant aux intempéries.
- Pour éviter de rester en rade quand l'accumulateur est vide, donnez la préférence à un vélo cargo fonctionnant aussi sans moteur (roue libre).
- Il faut pouvoir retirer facilement la batterie. Quand il fait froid, gardez-la à la maison.

Bruno Angeli

grand espace de stationnement. La valeur relativement importante des vélos cargo à la revente vient compenser leur prix d'achat élevé.

La plupart des vélos de transport provenant de pays plats comme la Hollande et le Danemark, il est judicieux de demander au magasin d'équiper la roue avant d'un frein à disque.

Comme pour les bicyclettes de courses, on privilégiera un cadre bas et un bon système de changement de vitesse. Les modèles les moins chers auront sept ou huit vitesses, ceux du milieu de gamme en compteront onze et les modèles de luxe seront munis d'un moyeu Rohloff à quatorze vitesses. Dans les prix moyens, la transmission Nu-Vinci, continue et particulièrement agréable, s'impose. Il est préférable d'éviter les dérailleurs.

Ces dernières années, la palette des vélos de transport s'est considérablement diversifiée. Les fabricants traditionnels hollandais Bakfiets et Babboe proposent aussi bien des biporteurs que des tri-

porteurs. La marque danoise Christia-nia mise avant tout sur les vélos à trois roues, mais elle possède aussi un modèle à deux roues dans son assortiment. La suspension du cargocycle biporteur du fabricant allemand Riese und Müller est à la hauteur de sa réputation. En Suisse aussi, on fabrique des vélos de transport : l'entreprise Bike-Innovation les produit à Horw. En choisissant un vélo cargo, il vaut également la peine de comparer les accessoires.

Le vélo de transport hollandais Urban Arrow de construction modulaire, avec transmission continue Nu-Vinci et moteur central Bosch, se distingue par son châssis bas et son puissant frein à disque avant. Il existe en version « Family » avec cadre en alu, sièges enfants et housse de pluie en option, ou « Cargo » avec surface de chargement, ou encore « Shorty », plus court et avec plate-forme sur la roue avant. Des kits de conversion permettent de passer d'une version à l'autre. ■



Touchez 2,25% d'intérêt en investissant dans le tournant énergétique

L'emprunt du producteur suisse d'électricité solaire Edisun Power Europe SA, d'une durée de validité de huit ans et d'un rendement de 2,25%, représente une possibilité d'investissement intéressante et durable. En souscrivant un emprunt obligataire (délai de souscription 22.6.15), vous apportez une précieuse contribution au tournant énergétique.

Informations complémentaires sous:
www.edisunpower.com
téléphone +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com



transport urbain bike-innovation



production suisse
www.bike-innovation.ch



-  Prise de charge intégrée
-  Garantie 2 ans
-  Différents modèles et capacités
-  Disponible chez votre partenaire de confiance



swisspoint  +41 62 721 82 82 - www.swiss-point.ch
accus • pilau • accessoires

Une question de responsabilité

Magazine ATE: Comment essayez-vous d'influencer positivement le comportement d'achat de votre clientèle?

Urs Meier, porte-parole Coop: L'accès rapide au point de vente est un facteur important. Avec plus de 800 supermarchés et 200 magasins Pronto, Coop accorde une attention toute particulière à cet aspect. Les fourgons de 3,5 tonnes de Coop at home livrent jusqu'à douze clients par véhicule et tournée. Trois tournées au maximum ont lieu chaque jour. En fournissant douze personnes à la fois, nous évitons qu'elles aillent faire leurs achats individuellement avec leur propre voi-

ture. Depuis fin 2014 et dans le cadre d'un test pilote, Coop at home fait ses livraisons avec un véhicule innovant: sa structure est en carbone plutôt qu'en acier très lourd, ce qui permet d'emporter 1,5 tonne de marchandises.

Combien de personnes recourent-elles au service Coop at home?

Coop at home connaît chaque année une croissance à deux chiffres. Environ 485 000 livraisons ont été effectuées en 2014.

Livrez-vous aussi à vélo ou vélo cargo?

Pas pour Coop at home. Mais, en colla-

boration avec l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD), il existe des prestations cyclistes de livraison à domicile dans différentes villes comme Lausanne, Berthoud, Aarau, Liestal et Lucerne. Coop soutient cette offre par des mesures publicitaires, par un bon emplacement dans les points de vente ainsi que, dans certains cas, par une contribution à la livraison.

L'autopartage est-il d'actualité chez Coop?

Coop a participé à une étude visant à déterminer le potentiel du covoiturage pour les entreprises et leurs sites. Nous avons examiné 89 sites. Sur celui qui a le meilleur potentiel, un test pilote a été mené avec le personnel. La mise en œuvre s'est révélée difficile en raison du peu d'intérêt des collaborateurs. Le projet sera donc momentanément abandonné.

Pour les voyages d'affaires, nous misons sur une combinaison du train et de l'autopartage. En 2014, notre personnel a parcouru au total 95 520 kilomètres avec des véhicules Mobility.

Quelle est votre vision des déplacements liés aux achats pour le futur?

Coop va également s'intéresser au trafic de la clientèle, où réside un potentiel d'économies. Les trajets de la clientèle sont à l'origine d'une part importante des émissions de CO₂ chez Coop, bien que les déplacements liés aux achats ne représentent globalement que 13% du trafic commercial. Coop est le seul détaillant en Suisse à avoir rejoint le programme de promotion de la gestion de la mobilité dans les entreprises, mis en place par Suisse Energie. Nous voulons encourager notre clientèle à utiliser le vélo, les transports publics ou un service cycliste de livraison à domicile depuis et vers nos supermarchés. Nous avons testé différentes mesures à l'occasion d'un projet pilote. ■



Interview : Stefanie Stäuble

Coop et Migros sont les deux géants du commerce de détail en Suisse. Leurs filiales engendrent par conséquent un nombre considérable de trajets de la clientèle. Que font-ils pour influencer positivement le volume du trafic ? Le Magazine ATE leur a posé la question.

Magazine ATE : Comment essayez-vous d'influencer positivement le comportement d'achat de votre clientèle ?

Christine Gaillet, porte-parole Migros : Environ 80% de toutes nos succursales sont facilement accessibles à pied ou à vélo. La vingtaine de centres commerciaux qui ne se trouvent pas au centre-ville sont bien desservis par les transports publics. Des véhicules de livraison sont à disposition dans onze centres de marchés spécialisés : toute personne qui n'a pas de voiture peut en profiter pour transporter les marchandises volumineuses. Migros livre gratuitement à domicile les appareils ménagers lourds comme les lave-linge, réfrigérateurs ou congélateurs. Grâce au supermarché en ligne Le Shop, il est même possible d'éviter de se déplacer pour faire ses achats. Post Logistics délivre les produits commandés sur Internet en fin de journée, quand la poste n'utilise plus ses véhicules à ses propres fins.

Combien de personnes recourent-elles au service Le Shop ?

En 2014, le supermarché en ligne comptait 692 000 livraisons, un chiffre en constante augmentation.

Livrez-vous aussi à vélo ou vélo cargo ?

Migros et d'autres membres de la Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse soutiennent, pendant quatre ans, l'Association suisse des services de livraison à vélo (VLD). Migros collabore déjà avec différents services de livraison à vélo sur plus de 30 sites. Outre un soutien financier, elle veille à ce que cette prestation pratique et respectueuse de l'environnement soit bien visible dans les succursales et que les cabas restent entreposés en toute sécurité dans les points de dépôt jusqu'à ce que le coursier les prenne en charge au magasin.

L'autopartage est-il d'actualité chez Migros ?

Migros a développé deux nouvelles catégories de véhicules avec Mobility : Budget et Electro. Les coopérateurs Migros bénéficient d'abonnements Mobility à prix avantageux, afin de pouvoir recourir à l'autopartage pour leurs achats. Ces véhicules stationnent aussi souvent près des grands supermarchés.

Chaque année, le personnel de Migros effectue quelque 120 000 kilomètres avec des véhicules Mobility. En tant que partenaire commercial des CFF, nous encourageons activement le train pour les voyages d'affaires.

Quelle est votre vision des déplacements liés aux achats pour le futur ?

La densification du réseau de succursales de plus petite taille, plus proches de la clientèle, a tendance à raccourcir les déplacements liés aux achats. Ce processus n'est pas achevé et se poursuivra à l'avenir. Toute personne qui doit transporter beaucoup de commissions ou un article volumineux peut louer une voiture ou un véhicule électrique sur la plateforme M-way. La directive sur l'acquisition de véhicules d'entreprise respectueux de l'environnement prévoit que les voitures de la flotte Migros n'émettront en moyenne que 130 grammes CO₂/km d'ici à 2016. ■

