

par an. Ce qui lui permet d'amasser un joli pactole. Car les modèles les plus basiques, sans accessoires, se vendent au bas mot à partir de 5 000 euros.

Une banquette ou une caisse ?

Lorsqu'une famille belge veut opter pour un vélo-cargo familial, elle opte généralement pour un format longtail. C'était en tout cas le cas pour Isabelle, croisée à Watermael-Boitsfort. "Ce vélo n'est pas beaucoup plus long qu'un vélo classique mais il a une banquette confortable à l'arrière où ma fille peut s'installer en toute sécurité", décrit-elle. "Je n'ai pas voulu acheter un vélo-cargo avec un caisson à l'avant car je n'étais pas sûre de laisser ma fille en première ligne face aux voitures."

Philippe Courtois, dans son magasin, mise tellelement sur le succès du vélo longtail auprès des familles qu'il ne dispose presque plus de vélos-cargos traditionnels. "Les longtails sont maniables en milieu urbain et peuvent supporter près de 100 kilos de charge avec une autonomie de 50 à 60 kilomètres. En plus, cela prend beaucoup moins de place qu'un vélo-cargo avec un caisson à l'avant, que ce soit dans le garage ou sur les pistes cyclables", énonce-t-il. C'est un choix judicieux quand on veut transporter ses enfants quotidiennement."

Prêchant pour son église, ce commerçant sait aussi qu'en vendant ce genre de vélo électrique, il incite les familles à se doter de vélos traditionnels pour toute la famille. "Généralement, les gens reviennent, satisfaits, acheter des vélos classiques pour leurs enfants. Et toute la famille roule à deux roues", affirme-t-il conquis.

Marie Debauche



Les meilleurs conseils pour rouler avec ses enfants en toute sécurité

Isabelle vient tous les jours chercher sa fille à vélo. Lorsqu'elle a acheté sa bécane, elle a préféré opter pour un longtail, avec une banquette à l'arrière pour que sa fille puisse s'y installer. "Je n'ai pas voulu acheter un vélo-cargo avec un caisson à l'avant, car je n'étais pas sûre de laisser ma fille en première ligne face aux voitures", raconte-t-elle.

Mais "un vélo-cargo n'est pas moins sûr pour transporter des enfants qu'un longtail", répond Corentin d'Angoisse, formateur Pro Velo depuis six ans. Cette ASBL propose des formations dans le cadre de son programme "Familles on Bike", pour rassurer les parents sur l'usage de vélos familiaux.

Pour ce formateur, les enfants sont comme "des sacs de courses": ils ne participent pas à la circulation. C'est au parent, cycliste, qu'il revient de gérer le vélo. Ses recommandations pour rouler avec des enfants sont donc les mêmes que pour rouler sans enfants: "respecter les recommandations du matériel (quel poids peut-il supporter?), porter un casque, respecter le Code de la route..."

Prendre de la place pour se rendre visible

Selon l'Agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR), la plupart des accidents (62 %) de vélo surviennent lors de déplace-

ments du quotidien: aller au travail, à l'école ou encore faire des courses. Ces trajets utilitaires exposent davantage les cyclistes car ils effectuent souvent à des moments où la circulation est particulièrement importante. On observe d'ailleurs un pic aux heures de pointe du matin et du soir (51 %). "Il faut bien sûr être très attentif pour anticiper tout ce qui peut arriver sur la route. Développer une sorte de radar. Car le danger, en ville, survient lorsque différentes trajectoires se rencontrent, comme sur les rond-points avec une piste cyclable à l'extérieur que les voitures doivent traverser pour sortir", complète Corentin d'Angoisse. L'idée est donc pour les parents de prendre de la place sur la chaussée pour se rendre visibles; ce qui minimise les risques d'accidents.

La tâche n'est pas toujours simple, admet le formateur. Certaines infrastructures urbaines ne sont en effet pas bien adaptées. "Certaines vieilles générations de pistes cyclables sont dépassées. Ce qui crée un patchwork, par exemple à Bruxelles, où il faut jongler entre les différents espaces et marquages", poursuit-il. Avant de conclure: "C'est donc normal d'avoir des craintes de rouler à vélo avec les enfants. En se formant et en pratiquant d'abord dans des lieux calmes, on peut cependant prendre confiance au fur et à mesure."

M.D.

Adopter le vélo en centre-ville signifie un gain de temps pour les entreprises

Les vélos-cargos (avec caisson) perdent un peu de terrains chez les familles mais le regagnent chez les entreprises, constate l'ASBL Traxio. Et de préciser: "Le trafic urbain saturé, les zones à faibles émissions (Lez), les plans de circulation changeants, etc. obligent les professionnels à réfléchir de manière créative à la meilleure façon de servir leurs clients en centre-ville." Et c'est exactement le constat qui a amené Kone, le service de maintenance d'ascenseurs à Bruxelles, à doter ses techniciens de vélos-cargos.

"Notre objectif est de tester une alternative concrète aux véhicules utilitaires, tout en réduisant drastiquement l'impact carbone. Les premiers résultats sont très prometteurs: temps de trajet divisé par quatre et jusqu'à 98 % d'émissions de CO₂ en moins par rapport à un véhicule thermique", vante David Van der Elst, directeur général de Kone Belgique et Luxembourg. Il annonce donc lancer un essai pilote de six mois, pour lequel six techniciens utiliseront en complément de leur camionnette trois vélos-cargos électriques. L'idée? Évaluer la faisabilité de l'utilisation du vélo-cargo à Bruxelles.

Ces vélos sont loués en leasing avec leur partenaire Urbike. Un phénomène particulièrement bien implanté en Flandre et à Bruxelles, selon les données de l'ASBL Traxio. "Nous nous sommes entretenus avec 2000 Belges à la fin de l'année 2024 et avons interrogé des familles flamandes, wallonnes et bruxelloises sur leur comportement à

vélo, leurs intentions d'achat et leurs motivations", explique-t-elle. Parmi les interrogés, 12 % des Bruxellois et 11 % des Flamands ont affirmé qu'ils acquerront probablement leur nouveau vélo via un programme de leasing. "Le leasing de vélos connaît une belle croissance en 2024 et devient vraiment un secteur majeur en Belgique", enchaîne l'ASBL.

Primes en Wallonie et à Bruxelles

Les vélos-cargos permettent de gagner du temps en ville, évitant le trafic urbain saturé. Ils réduisent également les émissions de CO₂ de manière drastique.

Pour les travailleurs indépendants, l'utilisation de vélos-cargos est également encouragée par la Région wallonne, qui octroie depuis janvier 2024 une prime destinée à l'achat d'un vélo, d'un vélo-cargo ou d'une remorque de vélo pour des activités de cyclogistique. "Cette prime s'élève à maximum 50 % du prix d'achat hors TVA du vélo, du vélo-cargo ou de la remorque de vélo, avec des fonds dépendant du type de matériel et du fait qu'il soit neuf ou d'occasion", décrit la Région.

Le même genre de prime existe aussi à Bruxelles pour les PME possédant au moins un siège d'exploitation en Région de Bruxelles-Capitale. "Le montant de l'aide est de maximum 4000 € par vélo-cargo et 2000 € par remorque-vélo. Et le montant total de l'aide par bénéficiaire et par année civile est de maximum 12 000 €", annonce la Région. De quoi tenter les entreprises à se lancer dans l'aventure à deux roues.

M.D.