**Le vélo : un mode de « transport » à part entière**

[photo DOSS-b4kids-STT.jpg légende : b4kids – un tri-porteur adapté pour le transport jusqu'à 4 enfants]

**Le vélo ne représente encore, selon les estimations les plus optimistes, que 4% des déplacements en France. Son développement est en plein boom, mais se cantonne pour l’instant aux seules villes. On assiste encore à son déclin en milieux péri-urbain et rural, alors que les distances parcourues ne dépassent pas 5 km pour respectivement 43% et 55% d’entre eux (enquête nationale Transports de 2008).**

Lorsque l’on évoque le vélo pour l’usage quotidien à des non initiés, on est souvent surpris par les nombreux préjugés encore en vogue vis-à-vis de sa pratique. Qu’il s’agisse de la météo, du danger ou de l’effort physique, les a priori négatifs vont bon train. Nous nous acharnons à expliquer et à démontrer qu’il n’en est rien, à partir du moment où les villes proposent une infrastructure et des services adaptés : politique coercitive à l’égard de la voiture, aménagements cyclables (zones apaisées, double-sens, bandes, pistes…). Inévitablement, toute une économie se développe, que ce soit en matière de commerces, de locations, ou de sociétés spécialisées. Parallèlement, et même si l’on assiste à un retour tous azimuts sur les avantages de la bicyclette (congestion, santé, ponctualité), une grande partie de la population estime qu’il n’est pas possible de transporter de lourdes charges à vélo, que ce soit des enfants, des courses ou même des objets de grandes dimensions. Et il existe pourtant presque systématiquement une solution appropriée.

Il suffit de se rendre dans des pays voisins d’Europe du Nord, où le vélo représente souvent le mode de déplacement principalement utilisé en ville, pour s’apercevoir qu’il est en mesure de répondre à l’ensemble des besoins. Il est nécessaire pour cela de proposer une large offre de modèles de sièges, de sacoches, et aussi de vélos. De nombreuses initiatives existent qui servent à sensibiliser les utilisateurs des atouts qu’il procure sous ses différentes formes, et c’est à ce titre que Droit au vélo a lancé l’opération *Mes courses à vélo*. On limite bien trop souvent la capacité de transport au panier avant, qui peut en effet être un élément intéressant, mais reste limité en termes de potentiel.

**Les sacoches**

[photo DOSS-veloSacochesSiege-STT.jpg]

Certaines permettent de prendre jusqu’à 60 litres avec soi, sans pour autant gêner le confort de conduite. Amovibles ou fixées au porte-bagages en permanence, il faut surtout veiller à ce qu’elles soient imperméables ! De nombreux modèles existent, généralement de marque allemande ou néerlandaise. On ne les trouve encore que trop peu représentés dans les commerces spécialisés. Droit au vélo est en mesure de passer commande lors d’événements de type Broc’à vélo, auxquels nous invitons régulièrement des revendeurs des Pays-Bas à présenter leur gamme.

**Les sièges enfant**

[photo DOSS-veloSiegesAvtArr-STT.jpg, légende : veloSiegesAvtArr – un à l'avant, un à l'arrière, et les sacoches]

Avant ou arrière, à chaque goût sa couleur ! À l’avant, ils permettent le transport des enfants en très bas âge, et leur offrent ainsi un paysage plus varié que l’arrière-train de papa ou maman, et pourraient même avoir des vertus pour rassurer nos progénitures vis-à-vis de l’environnement urbain. Il est conseillé d’attendre que le bébé se tienne assis, soit dès 6 à 9 mois. Pour les plus jeunes, il existe des maxi-cosy à fixer sur le porte-bagages. Concernant les sièges arrière, ils sont malheureusement trop souvent inadaptés aux sacoches quand ils sont fixés au porte-bagages. La solution peut être de faire le choix d’un modèle qui ne dispose pas de cale-pieds, ou de les retirer, en veillant toutefois à ce qu’une protection soit installée pour éviter que les enfants ne se prennent les pieds dans les rayons. C’est un accident courant, la Fietsersbond (l’Union des cyclistes, l’association équivalente à l’ADAV aux Pays-Bas) a d’ailleurs mené une campagne il y a quelques années pour sensibiliser les cyclistes à ce sujet. Certains vélos ont même été conçus pour permettre le positionnement de deux sièges à l’arrière et un guidon élargi pour celui à l’avant. Familles nombreuses, on pense à vous !

**Le cargobike**

[photo DOSS-canapeBike-STT.jpg, légende : canapeBike – un canapé à Copenhague]

[photo DOSS-bakfietsCartons-STT.jpg, légende : bakfietsCartons – livraison de 8 cartons de la revue l'An02 ]

Sous cette appellation barbare se cache un outil qui peut répondre à la plupart des besoins. À deux (biporteur) ou trois roues (triporteur), ces engins aux dimensions parfois impressionnantes – ce qui pose souvent le problème du stationnement, et là encore les pays nordiques sont en pointe puisque les nouveaux logements les prennent maintenant en compte – sont pour beaucoup en mesure de transporter jusqu’à une centaine de kilos. L’avantage est qu’ils sont bien souvent adaptés pour accueillir des enfants et, une fois le banc replié, des cargaisons telles que des cartons, du matériel qui ne passerait pas dans les sacoches, même les plus grands modèles. Plusieurs adhérents de l’association en sont équipés et ne demandent pas mieux que de vous apporter leurs retours d’expérience pour vous aider à faire votre choix. On est souvent agréablement surpris par leur grande maniabilité et leur rapidité, même chargés. Autre avantage de « taille » : leur largeur incite les automobilistes à respecter une distance convenable lors du dépassement. Quelques magasins spécialisés qui en proposent sont en mesure de les mettre en prêt pour vous rendre compte par vous-même. L’European Cyclists’ Federation (ECF), plaide pour une meilleure prise en compte de ce type de vélo afin de répondre aux livraisons dites du « dernier kilomètre ». C’est dans ce contexte qu’un groupe de pression spécifique est développé pour faire peser ces solutions au niveau européen : cyclelogistics.eu.

On voit fleurir ces dernières années des vélos de livraison affiliés à certains commerces (sushi, primeurs, plis). À Paris, une chaîne de supermarchés a développé tout un écosystème permettant le déchargement des péniches en bord de Seine pour desservir ses magasins dans l’hyper-centre, évitant ainsi les problèmes de santé publique et d’encombrement liés à la congestion. Au Canada, une société de déménagement propose ses services à l’aide de ces vélos.

**Les vélo-taxis**

Visibles depuis de nombreuses années à Lille, des franchises font leur apparition dans d’autres villes de la région comme Arras et Lens. Ils ne concurrencent en rien les taxis conventionnels, leur rayon de pertinence se limitant généralement à de courtes distances pour lesquelles les chauffeurs de taxi motorisé ne montrent que peu d’intérêt. La gare Lille-Flandres propose d’ailleurs depuis quelques mois un emplacement et une signalétique qui leur est spécifique. Ils sont plébiscités par les personnes âgées à mobilité réduite qui, pour une somme modique, peuvent continuer de bénéficier d’une certaine autonomie pour leurs emplettes quotidiennes. Certains parents les utilisent également pour assurer le trajet de leurs enfants entre l’école et le domicile.

[photo : DOSS-LilleFlandresArretVelotaxi-STT.jpg]

Sébastien Torro-Tokodi