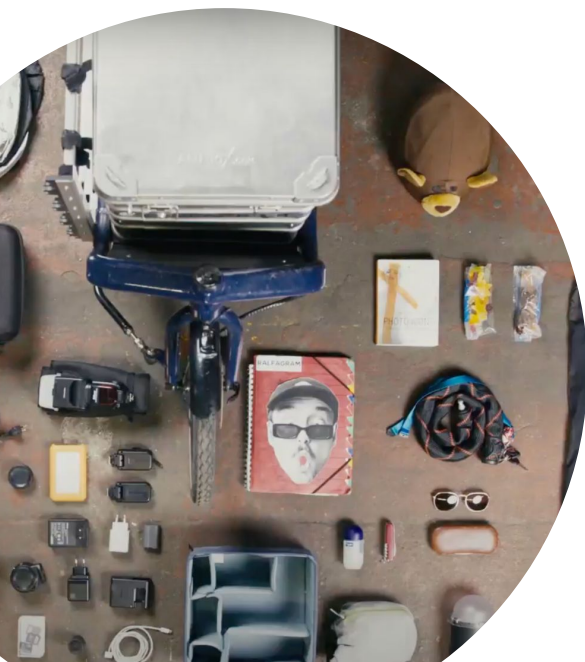




DÉMARRER SA TRANSITION AU VÉLO-CARGO

Guide pratique pour entamer un trajet de
conversion au vélo-cargo dans son entreprise



urbize



Démarrer sa transition au vélo-cargo, urbike (2023) – <https://www.urbike.be>

Projet cAIRgo bike : <https://cairgobike.brussels>

Urban Innovative Actions (2020-2023)

DÉMARRER SA TRANSITION AU VÉLO-CARGO

Vous êtes déterminé-e à transformer la flotte de votre organisation et à analyser les solutions que peuvent apporter les vélos-cargos pour rendre votre logistique et/ou la mobilité professionnelle au sein de vos services plus durables, mais vous ne savez pas par où commencer ? Vous êtes convaincu-e-s du potentiel du vélo-cargo mais vous redoutez un manque d'adhésion auprès de vos collègues ?

En 3 ans d'expérience dans le projet cAIRgo bike, urbike a accompagné plus de 200 organisations dans leur transition au vélo-cargo et accumulé des méthodes, outils et bonnes pratiques pour mettre en oeuvre avec succès des trajets de conversion vers la cyclo-mobilité professionnelle dans tous types d'entreprises et de secteurs.

Ce guide reprend les éléments essentiels, les étapes clés et plusieurs conseils pratiques à connaître pour engager un projet de transition réussi vers le vélo-cargo dans votre organisation.

Table des matières

Vélo-cargo : les bases	4
Exemples inspirants	8
Transition roadmap	12
Convaincre ses collègues les plus sceptiques	17
Pour aller plus loin	21



photo : urbike

VÉLO-CARGO : LES BASES

VÉLO-CARGO : LES BASES

CE QUI EST BON À SAVOIR AVANT DE DÉMARRER

Le vélo-cargo standard

Les vélos-cargos type “Long John” – biporteurs avec la charge à l’avant – sont couramment utilisés par les professionnel-le-s, et ce en particulier pour leur capacité de chargement (environ 90 kg et 650 L), leur conduite intuitive, et leur versatilité. Les vélos-cargos type “Longtail” – biporteurs avec la charge à l’arrière – sont aussi de plus en plus populaires. Initialement conçus pour un usage familial, ils sont désormais aussi utilisés à des fins professionnelles. Enfin, une remorque professionnelle (i.e. avec système de freinage intégré) permet d’augmenter la capacité de 200 kg et 1000-1500 L.



photo : urbike

Accessible à tou-te-s les cyclistes

Si l’utilisation d’un vélo-cargo ou la conduite dans un environnement urbain dense peuvent sembler intimidantes pour certain-e-s, les compétences nécessaires pour une pratique confortable et sécurisée s’acquièrent rapidement avec une bonne formation et des conseils adaptés.

Dans le projet Cairgo Bike, urbike a formé tous types de profils, y compris des participants qui n’avaient pas de pratique régulière du vélo – certains même n’avaient plus roulé à vélo depuis plus de 10 ans...



photo : Bruxelles Mobilité

Une autonomie de 60 km

L’autonomie moyenne d’un vélo-cargo électrique est de 60 km, bien que ce chiffre dépende fortement de la charge transportée, du niveau d’assistance voire de la déclivité du parcours. Néanmoins, sachant que 44% des déplacements font moins de 5 km et 63% moins de 10 km ([SPF Mobilité et Transport](#), 2019), une telle autonomie est généralement suffisante en zone urbaine.

Toutefois, il existe certains modèles de batteries à large capacité qui augmentent l’autonomie. Sinon, il est toujours possible de se procurer une deuxième batterie – voire d’opter pour un modèle de vélo-cargo à double batterie.



photo : urbike

VÉLO-CARGO : LES BASES

LES PRINCIPAUX AVANTAGES

Efficacité et agilité

Les vélos-cargos sont conçus pour être efficaces et particulièrement adaptés pour des déplacements en ville. Leur agilité permet notamment de réduire les distances à parcourir et d'accéder à toutes les destinations, tout en conservant une vitesse similaire aux véhicules motorisés en ville, soit 16 km/h ([INRIX](#), 2022).

Au-delà de l'efficacité des déplacements, les vélos-cargos permettent aussi de stationner à proximité de sa destination et de diminuer considérablement le temps de recherche d'une place de parking. De plus, le stationnement des vélos-cargos est gratuit !

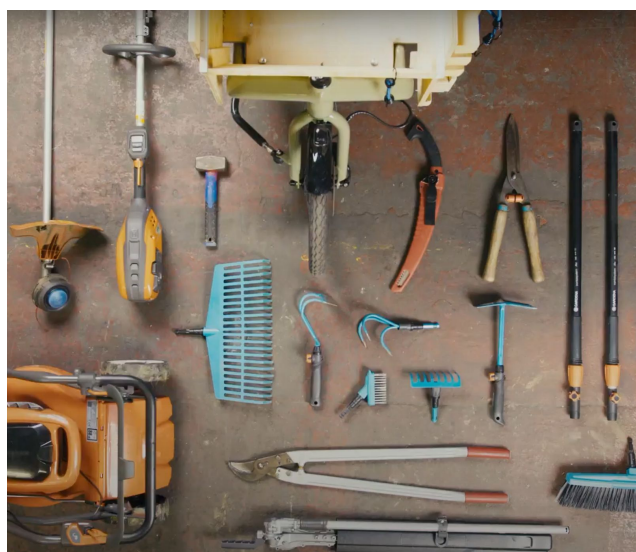


photo : urbike

Économe

La transition vers des modes de transports plus écologiques, tels que le vélo-cargo, engendre des investissements matériels à ne pas sous-estimer. Néanmoins, ils restent limités en comparaison au prix d'achat d'une voiture ou d'une camionnette par exemple. Les coûts d'utilisation (entretien, assurance, énergie) d'un vélo-cargo sont également nettement inférieur.

Pour mieux vous informer sur le coût total de possession d'un vélo-cargo, nous vous invitons à consulter notre guide sur le financement et les coûts d'un vélo-cargo, disponible [ici](#).



photo : Henrik Kaarsholm

Capacité de chargement

Si les vélos-cargos sont souvent comparés aux véhicules utilitaires légers, c'est parce qu'ils sont affectés à des activités et des tâches similaires, tels que la livraison de marchandises ou le transport de matériel et d'outils pour des interventions techniques par exemple.

En effet, les vélos-cargos disposent d'une grande capacité de chargement, de l'ordre de 90 kg et 650 L pour les modèles les plus courants, bien que les modèles les plus imposants dépassent les 150 kg et 1000 L. De plus, les remorques professionnelles permettent de transporter environ 200 kg et 1000-1500 L supplémentaires.



photo : Henrik Kaarsholm

VÉLO-CARGO : LES BASES

LES PRINCIPAUX AVANTAGES

Impact environnemental

L'un des principaux avantages du vélo-cargo est qu'il est non-polluant. A l'inverse d'un véhicule thermique, il ne génère pas d'émissions de CO₂ ou de particules fines quand il se déplace. Engager une transition au vélo-cargo contribue dès lors à la diminution de la pollution et à l'amélioration de la qualité de l'air en ville. Un raisonnement similaire s'applique à la pollution sonore – particulièrement présente en ville et dont les effets sont souvent négligés.

Par ailleurs, les impacts positifs du vélo-cargo sur l'environnement sont renforcés puisqu'il contribue également à diminuer la congestion (et donc les émissions des autres véhicules).



photo : urbike

Santé et bien-être

Au-delà des gains en efficacité, de l'impact environnemental ou de la réduction des coûts, le vélo-cargo favorise la santé et le bien-être de ses utilisateur-ric-e-s.

L'impact positif se mesure tant d'un point de vue physique, notamment par la pratique d'une activité physique ou la réduction de la sédentarité, que psychologique, avec l'amélioration de la santé mentale ou la réduction du stress par exemple (Vias, 2022).



photo : urbike

Image d'entreprise

L'utilisation de modes de transport durables constitue un facteur de plus en plus favorable aux yeux du grand public. Dans le secteur du e-commerce, le choix d'un mode de transport durable est perçu comme un critère important pour 45% des consommateurs belges (Comeos, 2022). Par conséquent, personnaliser ses vélos-cargos et/ou remorques aux couleurs de son organisation permet de profiter d'une exposition positive et peu coûteuse.

Toutefois, le piège du *greenwashing* est à éviter, au risque de retourner l'opinion contre son organisation !



photo : urbike

EXEMPLES INSPIRANTS

EXEMPLES INSPIRANTS

SECTEURS DE LA CONSTRUCTION ET DES SERVICES



Construction – VIVAQUA

VIVAQUA est la société en charge de la gestion de l'eau en Région de Bruxelles-Capitale.

Service ciblé : entretien des hydrants

Contraintes : arrêts (très) fréquents sur la voie publique, zone d'intervention très dense, transport d'outils volumineux

Solution : formation des techniciens, vélos électriques avec une remorque compacte

Service – SIBELGA

SIBELGA est le gestionnaire du réseau de distribution de gaz naturel et électricité en RBC.

Service ciblé : relevé de compteurs

Contraintes : plusieurs interventions dans la journée, problèmes de stationnement, zone d'intervention limitée, peu d'outils à transporter

Solution : formation des techniciens, vélos-cargos électriques avec une caisse sécurisée à l'avant



Service – Ferme Nos Pilifs

La Ferme Nos Pilifs est une entreprise de travail adapté qui propose plusieurs services, dont un service d'éco-jardinage.

Service ciblé : service d'éco-jardinage

Contraintes spécifiques : accès à des zones restreintes, transport de matériel et de plantes

Solution : formation d'une équipe, vélo-cargo et remorque personnalisée

Service – Kone

Kone est une entreprise spécialisée dans l'entretien et la réparation des ascenseurs, escaliers mécaniques et portes automatiques.

Service ciblé : intervention ascenseurs

Contraintes spécifiques : déplacements rapides et fréquents, quelques outils à transporter

Solution : formation d'un technicien, vélo-cargo compact et maniable avec caisson sécurisé



EXEMPLES INSPIRANTS

SERVICES PUBLICS



Plantation – Etterbeek

Le service Plantation de la commune d'Etterbeek est en charge de la gestion des espaces verts.

Service ciblé : plantation

Contraintes : transport d'outils encombrants (p.ex. souffleur, broyeur) et de plantes, personnel à convaincre

Solution : formation des agents, semaines de tests avec vélos-cargos et remorques

Propreté Publique – Jette et Forest

Le service Propreté Publique est en charge du nettoyage de l'espace public sur l'ensemble du territoire de la commune.

Service ciblé : propreté publique (Jette)

Contraintes : expérience malheureuse avec des triporteurs dans le passé, chariot avec poubelle et balais à transporter

Solution : session de tests et formation des agents, achat de vélos électriques combiné à une remorque compacte conçue sur-mesure



Service ciblé : propreté publique (Forest)

Contraintes : autonomie limitée des agents du service, chariot avec poubelle et balais à transporter, personnel à convaincre

Solution : présentation de la solution utilisée à Jette, session de tests de vélos-cargos et remorques, formation des agents, organisation de 2 semaines de test grandeur nature



Police – Brigade canine

La zone de Police d'Auderghem réalisent des missions de prévention, dissuasion et répression.

Service ciblé : brigade canine

Contraintes : besoin de transporter 2 chiens de 30 kg quotidiennement, usage mixte du véhicule.

Solution : formation et conseil personnalisé (matériel), achat de vélos avec remorques plateaux où sont installés les cages des chiens.



EXEMPLES INSPIRANTS

COMMERCES & MEDIA



Maraîchers – Ferme du chant des Cailles

La ferme du chant des Cailles est un projet d'agriculture urbaine s'articulant principalement autour du maraîchage et de l'élevage..

Service ciblé : vente de la production

Contraintes : transport de marchandises alimentaires (frais et secs), vente au marché

Solution : vélo-cargo avec remorque de grande capacité (200 kg) avec module conçu pour la vente de produits secs et frais

Commerce – CYCLUP

CYCLUP est un magasin de vêtements et un atelier de couture et d'upcycling qui propose un service de collecte de dons à domicile.

Service ciblé : collecte de dons

Contraintes : collectes à réaliser dans plusieurs codes postaux, sécurisation du chargement

Solution : vélo-cargo avec caisse de chargement sécurisée à l'avant



Média – RTBF

La RTBF est le média de service public (radio et télévision) pour la Communauté française.

Service ciblé : régie mobile

Contraintes : transport de matériel de valeur et volumineux (besoin d'autonomie électrique en tournage), déplacements fréquents

Solution : création d'une régie mobile sur une remorque de grande capacité tractée par un vélo-cargo électrique compact

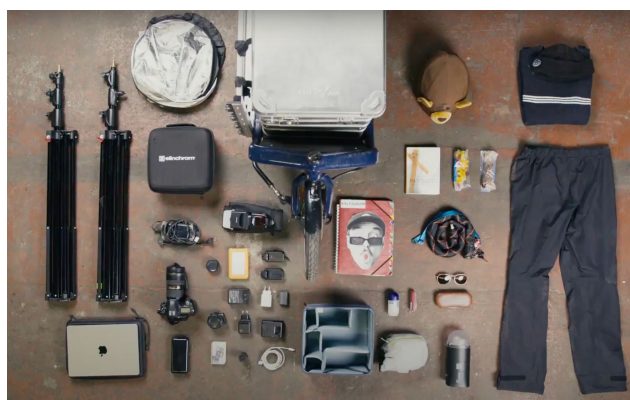
Photographe – Ralfagram

Ralfagram est un photographe studio qui réalise des shootings chez ses clients bruxellois.

Service ciblé : studio photo mobile

Contraintes : transport d'équipements fragiles et/ou encombrants (pieds, lumières), sécurisation du chargement, difficultés de stationnement

Solution : aménagement d'un vélo-cargo avec module de chargement sécurisé et système de fixation latéral pour les trépieds



TRANSITION ROADMAP

FEUILLE DE ROUTE POUR UNE TRANSITION VERS
UNE MOBILITÉ PROFESSIONNELLE DURABLE

TRANSITION ROADMAP

EN ROUTE VERS UNE MOBILITÉ PROFESSIONNELLE DURABLE

START

1. Analyse des besoins
2. Session de test
3. Mise en place d'un projet pilote
4. Formation
5. Semaines de test
6. Évaluation

La transition d'un modèle de mobilité professionnelle conventionnel vers un modèle plus durable utilisant des vélos-cargos n'est pas triviale. Dans le cadre du projet cAIRgo bike, urbike a accompagné plus de 200 organisations dans leur transition au vélo-cargo en s'appuyant sur un programme de transition progressif et pratique.

Pour un trajet de transition qui s'opère avec succès, urbike s'appuie sur **une méthodologie en 6 étapes** qui permet d'assimiler à la réalité "métier" de l'organisation, de s'adapter aux profils et besoins de chaque participant-e, de sensibiliser, accompagner et convaincre par la mise en pratique et l'expérimentation. En outre, cette approche repose sur une forte implication des équipes : une condition indispensable à la réussite de votre projet de transition.

START

1. Analyse des besoins

TO DO

Contactez urbike afin d'organiser un kick-off et de bénéficier d'un accompagnement personnalisé.

Listez les activités logistiques de votre organisation.

Prenez connaissance de ce qui peut être transporté à vélo.

Inspirez-vous des organisations qui ont passé le pas. Vous n'en avez pas vu assez? Consultez notre rapport d'activités [ici](#).

Dans un premier temps, il est essentiel d'analyser le potentiel et les besoins de votre organisation en matière de logistique et de mobilité professionnelle. Pour beaucoup d'entreprises, **leur logistique ne se limite pas à l'approvisionnement et à la livraison de marchandises mais inclut une logistique des services**, telles que des interventions de maintenance ou de réparation sur le terrain, des services à domicile ou encore le transport de matériel pour de l'événementiel.

L'analyse commence dès lors par **un recensement de toutes les activités** de mobilité professionnelle dans votre organisation : véhicules utilisés, personnes et/ou matériel à transporter, distances parcourues, ou encore les contraintes spécifiques.

Il s'en suit alors **une phase d'évaluation** du potentiel de transition de ces activités : quelles sont les activités qui rencontrent des difficultés dans leur mobilité (p.ex. stationnement, congestion, besoin d'un permis), tout en étant compatibles avec les caractéristiques des vélos-cargos en terme de capacité et d'autonomie. Cet exercice permet de cibler une ou plusieurs activités particulièrement pertinentes pour la transition au vélo-cargo.

TRANSITION ROADMAP

EN ROUTE VERS UNE IMPLANTATION DURABLE (2)

2. Session de test

Dans les grandes entreprises, la stratégie de transition est généralement décidée à un niveau élevé de management bien que ces décisions influencent directement les travailleur·euse·s. Par conséquent, il peut s'avérer difficile de convaincre les équipes.

Pour relever ce défi, urbike organise des **sessions de test pour encourager les candidat·e·s**. Ces sessions sont interactives – presque récréative – permettent d'éveiller la curiosité, de tester plusieurs modèles de vélo-cargo, et d'ouvrir le dialogue et de fédérer autour de la transition.

Ces sessions permettent aussi de **collecter des informations** sur la réalité des métiers des professionnel·le·s, de comprendre leurs besoins, contraintes et barrières à déconstruire en vue d'une transition.

Cette méthode a porté ses fruits puisqu'elle a permis de convaincre des équipes dans chaque organisation accompagnée.

TO DO

Planifiez une journée de test avec urbike.

Identifiez les vélos les plus adaptés à vos activités à l'aide de notre [guide technique](#).



3. Mise en place d'un test pilote

TO DO

Définissez les activités logistiques concernées par le projet pilote.

Impliquez le service pour la prévention et protection du travail afin de gérer le risque pour les travailleur·euse·s.

Choisissez la personne adéquate pour porter le projet : idéalement une personne connectée au réalité du terrain et proche des niveaux de décision.

Vous avez déjà réfléchi aux activités compatibles avec le vélo-cargo, convaincu vos équipes, et trouvé des candidat·e·s volontaires? Il est désormais temps de passer à la vitesse supérieure : **mettre en place un projet pilote** afin de tester l'utilisation de vélos-cargos comme outil de travail dans des conditions réelles.

Pour ce faire, il est nécessaire d'**identifier les adaptations à apporter** au modèle logistique pour atterrir sur un mode opératoire compatible avec le vélo-cargo et accepté par les équipes. Les modifications peuvent concerner la longueur des déplacements, la quantité de matériel à transporter, la considération des conditions climatiques, ou encore la gestion de la flotte.

Enfin, il est important de **définir un planning** clair et structuré, et **une méthode de collecte de données et de feedbacks** pour faciliter l'évaluation finale.

TRANSITION ROADMAP

EN ROUTE VERS UNE IMPLANTATION DURABLE (3)

4. Formation

La formation est une étape cruciale précédant la phase de test. Si la conduite d'un vélo-cargo est accessible à tou-te-s cyclistes, **son utilisation professionnelle**, de manière sûre et plaisante **requiert de la formation**. Plusieurs organisations accompagnées dans le cadre du projet cAIRgo avaient d'ailleurs déjà acheté des vélos-cargos, mais ceux-ci ne roulaient pas ou peu pour cause de manque d'entretien, de connaissance, ou par peur des accidents.

La formation permet aux utilisateur-ice-s de **gagner en confiance**, de **se sentir à leur aise sur le vélo**, et de **recevoir un nombre de conseils** pour rendre l'utilisation quotidienne plus ergonomique et agréable.

Si pour les cyclistes les plus aguerri-e-s une formation peut sembler superflue, elle augmente fortement les chances de succès du projet. Elle permet d'identifier au préalable les difficultés rencontrées ou encore de conseiller de manière très spécifique à la réalité du métier des utilisateur-ice-s.

TO DO

Planifiez une journée de formation avec urbike.



5. Semaines de test

TO DO

Testez **plusieurs configurations de vélos** pour vos **activités logistiques**.

Collectez des données et des feedbacks des utilisateur-ice-s.

Une fois les équipes formées, place au test grandeur nature! L'objectif de ces semaines de test est de confronter l'utilisation du vélo-cargo à la réalité du terrain des utilisateur-ice-s. Cette expérimentation permet de **tester différentes configuration**, d'**identifier ce qui fonctionne**, et de **reconnaître d'éventuelles barrières supplémentaires**.

Les semaines de test permettent l'identification des activités les plus pertinente, le choix de la configuration vélo/remorque la plus adaptée, ou encore d'évaluer la réceptivité des utilisateur-ice-s.

Il est donc important de collecter des données et des feedbacks au cours des semaines de test puisque ceux-ci contribueront à la phase d'évaluation en vue d'une mise en place pérenne d'activités logistiques à vélo-cargo.

TRANSITION ROADMAP

EN ROUTE VERS UNE IMPLANTATION DURABLE (4)

6. Évaluation

La dernière étape de la transition implique tout autant les utilisateur·ice·s que les organes de décision. D'une part, les **utilisateur·ice·s** apportent des feedbacks et informations clés puisque sans leur participation, aucune transition au vélo-cargo ne peut avoir lieu. D'autre part, **le management** doit être impliqué puisqu'il devra – si le projet s'est montré concluant – investir dans la mise en place et la pérennisation d'activités logistiques à vélo-cargo.

Il est important de mentionner que tout projet pilote ne peut mener à une pérennisation immédiate : certaines activités nécessitent des adaptations supplémentaires même après la phase de test, d'autres ne sont peut-être tout simplement pas adaptée au vélo-cargo.

TO DO

Organisez une réunion d'évaluation en interne.

Consultez notre guide sur le financement de son vélo-cargo [ici](#).



CONVAINCRE LES COLLÈGUES LES PLUS SCEPTIQUES

CONVAINCRE LES COLLÈGUES LES PLUS SCEPTIQUES

Lorsque vous entamez votre projet de transition, il est fort probable que certain·e·s membres de votre organisation démontre une résistance au changement. Dans la section suivante, nous répondons aux idées préconçues les plus répandues en vue de les déconstruire.

Il y a trop de matériel à transporter, le vélo-cargo ce n'est pas pour nous.

Les vélos-cargos ne remplaceront pas toutes les véhicules à moteur thermique, c'est certain. Néanmoins, la capacité de charge des vélos-cargos est souvent sous-estimée : en moyenne 90 kg et 600 L hors remorque (qui peut ajouter 200 kg et 1000 L supplémentaires). Selon la fédération belge de cyclo-logistique, les vélos et vélos-cargos peuvent d'ailleurs remplacer jusqu'à 33% des déplacements professionnels urbains – p.ex. livraisons, services, transport de matériel ([BCLF](#), 2023). Il y a donc très certainement un ou plusieurs services internes qui pourraient passer au vélo.



Je n'aime pas le vélo, je ne vois donc pas travailler avec.

Ce n'est pas un problème : dans toutes les organisations que nous avons accompagnées, nous avons été confrontés à ce genre de profil. Dans un premier temps il est préférable d'expérimenter la transition au vélo-cargo avec des personnes motivées afin de garder une atmosphère positive et constructive.

Si une équipe entière s'oppose à la transition, nous conseillons d'organiser un moment de test de vélos-cargos afin de déconstruire les a priori négatifs.

Bruxelles est fortement polluée et les cyclistes sont très exposé·e·s.

Contrairement aux idées reçues, les cyclistes sont moins exposé·e·s à la pollution que les automobilistes. C'est d'ailleurs ce que démontre une récente étude de Bruxelles Environnement : les automobilistes sont exposés aux particules fines à hauteur d'environ 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ alors que l'exposition des cyclistes varie entre 3 et 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ([Bruxelles Environnement](#), 2017).

Cette différence s'explique notamment par les infrastructures cyclables séparant les cyclistes des autres véhicules, et les itinéraires – souvent moins exposés – empruntés, témoignant de l'importance de la planification des itinéraires.

Le vélo-cargo c'est trop dangereux, surtout en ville.

Les vélos-cargos, de par leur poids et gabarit, nécessitent une conduite adaptée. Le risque zéro n'existe pas mais il existe plusieurs moyens de prévention efficaces comme les équipements de sécurité et de visibilité, l'entretien régulier du matériel, la planification des itinéraires, ou encore un chargement équilibré et sécurisé. Une formation est dès lors fortement recommandée.



CONVAINCRE LES COLLÈGUES LES PLUS SCEPTIQUES (2)

Que faire lorsqu'il pleut? Les vélos-cargos n'ont pas de toit!

Les cyclistes sont plus exposées aux conditions météorologiques. Il est donc important de s'équiper en conséquence : veste, pantalon et autres accessoires de pluie, sac étanche, layering adapté, ou encore garde-boues font parties des must-have d'un-e cycliste quatre saisons.

Lorsque l'averse n'est que passagère, il est tout à fait possible de l'éviter. Plusieurs applications (p.ex. [Buienradar](#)) permettent de suivre l'évolution des précipitations en temps réel.

Nous conseillons également de suivre l'intensité du vent : au-delà de 50 km/h, la conduite d'un vélo-cargo peut devenir dangereuse.



Un vélo-cargo coûte trop cher, nous ne pouvons pas investir autant.

Les vélos-cargos standards (c-à-d. biporteurs) représentent un investissement d'en moyenne entre €4.000 et €6.000, auquel il faut ajouter l'assurance, l'achat d'équipements divers, et l'entretien.

Si ce coût peut paraître élevé, il est en fait nettement inférieur au coût total de possession d'une camionnette. De plus, il existe plusieurs primes à l'achat d'un vélo-cargo destinées aux professionnel-le-s et aux particulier-ère-s.

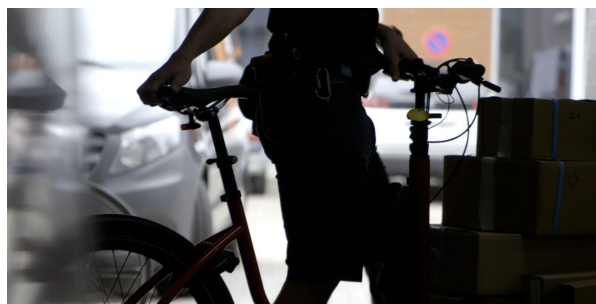
Si vous souhaitez en savoir plus sur le coût total de possession d'un vélo-cargo, nous vous invitons à consulter notre guide sur le financement [ici](#).

Il y a beaucoup de vols de vélo à Bruxelles, pourquoi est-ce que j'investirais?

Chaque année, environ 15.000 vélos sont volés à Bruxelles ([Bruxelles Mobilité](#), 2019). Le risque est donc réel, bien que les vélos-cargos soient jusqu'à présent relativement épargnés par ce fléau.

Nous conseillons vivement de faire assurer son vélo-cargo : vous retrouverez [ici](#) un tableau récapitulatif des différentes offres.

Il y a également un certains nombres de mesures préventives comme l'achat d'un ou plusieurs cadenas au minimum classé ART 3, la personnalisation (gravure ou sticker [mybike](#)).



Nous n'allons pas trouver de volontaires, personne ne veut rouler à vélo-cargo.

Attendons de voir, en 3 ans d'accompagnement, urbike a toujours sû trouver suffisamment de volontaires pour lancer un projet pilote.

Pour convaincre et motiver, il est important de mettre en avant l'approche participative et d'écouter les obstacles et motivations des équipes.



cAIRgo Bike

cAIRgo Bike a l'objectif d'améliorer la qualité d'air au région Bruxelles-Capitale. Un écosystème des partenaires promeut l'accès et l'utilisation des vélos-cargo dans la ville, par des systèmes de partages, des parkings, des tests, formations et des primes.

Rendez-vous sur cairgobike.brussels pour rencontrer tout les actions des partenaires. Cairgo Bike est l'un des 11 projets sélectionnés par « Actions Innovatrices Urbaines ». Dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional, ce programme offre aux villes la possibilité de tester des solutions innovantes aux défis urbains.

La **coopérative urbike**, experte dans la cyclo-logistique, accompagne dans cAIRgo bike des centaines de professionnels bruxellois dans leur conversion au vélo-cargo, quels que soient les secteurs d'activités et la taille de l'organisation, publiques et privées. urbike organise des sessions de test, des formations à la conduite et prodigue des conseils sur l'utilisation de vélos-cargo et de remorques.

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE



Une selle, 1000 possibilités

Projet Cairgo Bike



1

Convertir les indécis

2

Permettre l'accès et l'usage

3

Faciliter le stationnement

Un plan global pour développer l'usage du Cargo Bike pour les pros et les citoyens

JUILLET 2020 • JUIN 2023

BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI BRUXELLES MOBILITÉ BRUXELLES INNOVATION BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI BRUXELLES MOBILITÉ BRUXELLES INNOVATION

pour en savoir + : cairgobike@sprb.brussels

Avez-vous déjà consulté nos autres guides ? Téléchargez-les gratuitement [ici](#)



POUR ALLER PLUS LOIN

S'INFORMER & SE LANCER

Dans le cadre du projet [cAIRgo](#), [urbike](#) accompagne les organisations dans leur transition au vélo-cargo par le biais de conseil personnalisé, de tests de matériel et de formations individuelles ou groupées.

Contactez urbike à l'adresse : cairgo@urbike.be

STIMULER LA CULTURE DU VÉLO

[The Bike Project](#) encourage la mobilité à vélo en offrant un accompagnement gratuit pour les entreprises et organisations bruxelloises pour l'élaboration, le développement et la mise en place de leur politique vélo.

Inscrivez vous sur le site de [The Bike Project](#).

ACHETER UN VÉLO-CARGO

De nombreux vélocistes proposent une gamme élargie de vélos-cargos. Pour bien choisir le modèle qui vous convient, consultez notre [guide technique](#).

Consultez [la carte des vélocistes](#) revendeurs de vélos-cargos.

BÉNÉFICIER D'UNE PRIME

Profitez de la [prime cAIRgo](#) de Bruxelles Economie et Emploi (pour les entreprises et les indépendant·e·s), qui sera réactivée à partir de 2024.

Consultez le site de [Bruxelles Economie et Emploi](#).

LOUER UN VÉLO-CARGO

Pour la location d'un vélo-cargo, il existe plusieurs formules, parmi lesquelles [DOCKR](#) (biporteurs et triporteurs, location à partir de 1 mois), [Monkey Donkey](#) (biporteurs et longtails, à partir d'1h), [Cambio](#) (biporteurs, à partir d'1h), ou encore [Cosywheels](#) (prêt).

Pour la location de remorques, [Remorquable](#) permet d'emprunter des remorques dans plusieurs antennes bruxelloises (prêt courte ou longue durée).

UN VÉLO-CARGO EN LEASING

[Joule](#), [Lease a Bike](#) ou encore [Cyclomobility](#) sont des entreprises spécialisées dans le leasing de vélos-cargos. Il y a également certains vélocistes comme [Lucien](#) proposent des vélos-cargos en leasing.

FAIRE APPEL À UNE ENTREPRISE DE CYCLO-LOGISTIQUE

Si vous souhaitez proposer un service de livraison décarbonée à vos client·e·s, sans pour autant acquérir un vélo-cargo, des opérateurs de cyclo-logistique sont présents dans presque toutes les grandes villes en Belgique (et parmi eux, [plusieurs membres de la fédération belge de cyclo-logistique](#)).

La plateforme [Bike Delivery](#) propose également un service de livraison à vélo mutualisé des commerces, e-commerces et entrepreneur·e·s bruxellois·e·s.