

<b>Zeitschrift:</b>	Magazine aide et soins à domicile : revue spécialisée de l'Association suisse des services d'aide et de soins à domicile
<b>Herausgeber:</b>	Spitex Verband Schweiz
<b>Band:</b>	- (2017)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Les vélos-cargos : le grand test
<b>Autor:</b>	Rambaldi, Nadia / Zihler, Monika / Schön, Anke
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-852915">https://doi.org/10.5169/seals-852915</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Les vélos-cargos: le g

Pratiques pour des balades familiales ou pour y charger ses achats, les vélos-cargos font petit à petit leur place en ville. Mais ces véhicules sauront-ils faire leurs preuves lors d'une tournée avec des collaboratrices et collaborateurs des services d'aide et de soins à domicile?



Le vélo taillé pour le transport de marchandises existe depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle et était couramment utilisé pour les services de messagerie d'alors. Mais l'avènement de l'automobile lui a subitement mis des bâtons dans les roues. Aujourd'hui, les encombrements dans le trafic, le manque de place de parc en ville et la sensibilité écologique toujours plus forte offrent une seconde vie au vélo-cargo. Cette petite reine vouée au transport peut prendre de nombreuses formes. Pour des objets ni trop encombrants ni trop lourds à transporter, le vélo se contente de deux roues. Mais trois roues s'imposent souvent pour le trans-

port de matériel. Le véhicule de notre test est quant à lui modulable et la partie arrière peut être munie d'un moteur, d'une batterie et d'un système de changement de vitesse. Il s'adapte particulièrement bien pour le service de courrier en ville, et devrait donc s'avérer idéal pour les services d'aide et de soins à domicile.

L'entreprise DoubleDutch, installée à Winterthur importe depuis 2006, des vélos-cargos hollandais. Pour les missions des services d'ASD, leur modèle Shorty CX500 présente les meilleurs atouts: seulement 30 cm plus long qu'un vélo de ville standard, il pèse à peine plus qu'un vélo électrique. Sjoerd van Rooijen, patron de DoubleDutch, est ravi de la formule courte de son vélo-cargo: «Il est maniable et les cyclistes s'y sentent aussi bien que sur un vélo normal. Dans le trafic, il est mieux visible et les automobilistes prennent les précautions nécessaires.» Le vélo ne dépasse pas en largeur l'envergure de son guidon. «Pour ceux qui estiment l'espace de stockage à l'avant du vélo trop imposant, le Shorty Flatbed offre une alternative avec un porte-bagage plus petit», explique van Rooijen.

Avec un chargement pouvant atteindre 50 kg, ces vélos-cargos ont tout intérêt à être suffisamment motorisés. Le moteur électrique de 250 Watt offre selon le modèle un couple de 65 ou même 75 Nm: «C'est autant qu'une voiture citadine des années 90 et ça permet de s'adapter à la topographie de l'*Homo helveticus*», plaisante le patron habitué aux dénivellées hollandaises.

De belles performances, un grand espace de rangement et une maniabilité sans faille: ce Shorty semble prometteur. Pour en être sûr, le Magazine ASD a fait tester ce vélo-cargo d'Urban Arrow muni de son grand porte-bagage à l'avant à deux collaboratrices et un collaborateur des services d'aide et de soins à domicile. Sjoerd van Rooijen a donc mis à disposition du centre Seefeld de l'organisation d'ASD de Zürich Limmat trois Shorty pendant une semaine. Sebastian Ammann et Anke Schön, tous deux ASSC, et l'infirmière Monika Zihler ont mis leurs mollets à contribution pendant leur tournée pour se forger un avis.

Nadia Rambaldi

# Grand test

## Monika Zihler

« Ma première impression a été: Wow! Ça va être grand et encombrant! Mais j'ai été surprise en bien car le vélo se conduit finalement facilement. Après une journée entière sur ce vélo, j'en retiens une très bonne impression. Son maniement est super, le vélo est léger et la position assise est confortable. Le passage de vitesse se fait automatiquement et sans accros ce qui permet de se mettre rapidement en route. Je m'offrirais volontiers ce modèle pour mon utilisation privée car, dans le panier avant, on y transporte un chien sans aucune difficulté. Mais pour le travail de tous les jours pour l'aide et les soins à domicile, ce dernier est presque trop grand. L'espace prévu sur les vélos électriques standards suffit à nos besoins et on y place même déjà son sac à dos si besoin. Je ne pense pas que ce soit utile de se munir uniquement de vélos-cargo. Mais s'équiper d'un Shorty en plus des vélos électriques, comme substitut à une voiture, je trouve ça bien. Selon moi, le vélo-cargo a un désavantage: il reste difficile de remonter les colonnes de voitures à l'arrêt ou alors ça demande un peu d'entrainement. Monter sur le trottoir devient aussi plus compliqué puisque l'avant du vélo est plus lourd à soulever. De plus, certaines voitures n'osent pas dépasser le Shorty, sans doute parce qu'il donne l'impression d'être plus large qu'un vélo standard. Je n'étais pas toujours à l'aise le long des routes étroites et je me sentais personnellement un peu coincée au milieu des automobilistes. Mais, sinon, le Shorty a tout d'un vélo comme les autres. Même si, au début, un peu d'adresse et de force sont nécessaires. On prend rapidement l'habitude et les possibilités d'utilisation qu'offre ce vélo sont très nombreuses. En théorie, on pourrait même transporter des patients.»

## Le vélo du test

L'Urban Arrow Shorty mesure 195 cm de long pour 63 cm de large et 110 cm de haut. Son poids à vide est de 28 kg. Le moteur de 250 W «Bosch-CX» se charge de fournir une poussée suffisante depuis l'arrière du deux-roues. Le soutien électrique peut atteindre les 25 km/h et, sans lourd chargement, tient sur une distance de 50 km sans que la batterie ne soit rechargeée.

## Anke Schön

« La caisse placée à l'avant est spacieuse, mais trop grande pour ce qu'on doit transporter dans le cadre de notre travail. Sauf s'il faut transporter une planche de bain ou du matériel pour incontinent. Et là, le vélo remplace carrément une voiture. Mais ce genre de cas arrive rarement. Malgré ses dimensions, le vélo-cargo se manœuvre facilement, c'en est presque surprenant. Et on éveille l'étonnement des autres usagers de la route qui n'ont pas encore l'habitude de voir ce genre de véhicule circuler. Mais les gens s'y intéressent toujours plus. Le Shorty se comporte comme un vélo quelconque, mais prendre des virages très serrés relève du défi. Sur les routes étroites, les automobilistes ne savent pas très bien comment réagir. Remonter une file de véhicules n'est pas non plus évident et peut entraîner des conflits dans le trafic et du coup allonger inutilement le temps de trajet puisqu'on n'est pas aussi habile au guidon du Shorty. Pour faire tenir le vélo sur son pied, un véritable effort doit être fourni, surtout sur du gravier ou un sol meuble. Le compartiment à l'avant s'avère très pratique puisqu'il protège son contenu de la pluie. Mais un espace plus petit, comme ce que propose le modèle «Flatbed» serait plus approprié pour les tournées du personnel d'aide et de soins à domicile. Dans tous les cas, j'ai eu beaucoup de plaisir à me balader sur ce vélo et je me laisserais aussi bien tenter pour un usage privé.»

Si le vélo transporte son poids maximum, la distance est de 30 à 40 km. Recharger entièrement la batterie sur une prise à 85 W prend environ 5 heures. Le Shorty muni du compartiment à l'avant ou la version Flatbed personnalisable sont disponibles à partir de 4350 CHF.

➤ [www.doubledutch.ch](http://www.doubledutch.ch)

## Sebastian Ammann

«En tout, j'ai roulé pendant quatre jours avec ce vélo en cumulant presque 50 km. Lorsque j'ai vu pour la première fois le Shorty, j'ai d'abord été sceptique. Il m'a paru énorme. Visuellement, la différence avec un vélo normal est grande. Bien qu'il ne soit que de 30 cm plus long, le porte-bagage à l'avant donne l'impression qu'il est immense. Les premiers mètres en selle ont été quelque peu hésitants: ça me semblait bancal à cause de la répartition du poids inhabituelle. Mais après quelques minutes, cette impression a disparu! On est très rapidement en route, avec une vitesse de croisière approchant les 30 km/h et, même si l'on roule plus vite encore, le vélo reste parfaitement stable. J'ai placé mon sac à dos dans la grande sacoche de devant pour qu'il reste au sec par temps de pluie. L'espace est si grand qu'on peut en abuser. Une fois, je me suis même occupé de ramener pour un client des bouteilles consignées alors que je rentrais chez moi: avec le Shorty, aucun problème. Le comportement du vélo-cargo diffère un peu d'une bicyclette normale. Il faut plus anticiper les virages puisque le rayon de braquage est plus grand. Se parquer pose plus de difficultés aussi et demande un peu de pratique. Poser le Shorty sur son pied exige un peu de force. La conduite est confortable et un dispositif à l'avant indique les kilomètres parcourus, la moyenne journalière, l'état de la batterie, la vitesse et fait office de phare. La batterie dure aussi longtemps que sur un vélo électrique standard. Ce qui m'a particulièrement plu, c'est la puissance du moteur et le confort de la position assise qui rendent l'expérience de conduite en ville vraiment agréable. Pour un passager unique, le Shorty représente une véritable alternative à la voiture. Si l'on transporte peu de matériel, un vélo électrique normal suffit aussi. Mais ça me semble une bonne idée de compléter le parc de vélo par un Shorty et de proposer une autre option que la voiture.»

Pratique

Conseils

Solutions

Tutoriels

Dossiers

Actualités

Technique

Vidéos

Glossaire

Aide

Soins

Domicile

Environnement

Énergie

Économie

Santé

Sécurité

Technologie

Innovation

Énergie

Environnement

Économie

Santé

Sécurité

Technologie