

**L'AVENIR EST
AU VÉLO ET
AU LEASING!**



TRAXIO VELO

TRAXIO VELO

**L'AVENIR
EST AU
VÉLO ET AU
LEASING!**

Les routes sont encombrées de voitures et de camions. Le vélo est donc la réponse au problème de la mobilité, que ce soit comme moyen de transport autonome ou dans le cadre d'une approche multimodale. Le leasing de vélo est une réussite. Travailleurs et employeurs en reconnaissent les nombreux atouts et s'en servent pour repenser les trajets domicile-travail de manière plus saine et durable. Cependant, le budget mobilité, dans sa forme actuelle, présente un certain nombre de lacunes qui peuvent entraver le succès du vélo. Mais une combinaison et intégration plus cohérentes du budget mobilité et du leasing vélo pourraient y remédier.



POURQUOI INVESTIR DANS LE VÉLO ?

En un mot : le vélo est le moyen de transport du futur. Qui aurait pu imaginer, il y a vingt ans, que dans nos centres-villes, les courses seraient livrées à domicile avec des vélos cargo réfrigérés ? Ou qu'on pourrait emprunter des cyclostrades pratiquement rectilignes et éloignées de la circulation automobile pour se rendre d'une ville à l'autre ? Grâce à l'électrification de la propulsion et l'énorme diversification de l'offre, le vélo est en train de devenir un suppléant toujours plus important de la voiture ou même la camionnette. Anno 2025, le vélo n'offre que des avantages en termes de santé, d'environnement et de mobilité.

➤ Faire du vélo est bon pour la santé

Il va sans dire que le vélo est bon pour la santé. Il y a quelques années une étude menée aux Pays-Bas* a quantifié le bénéfice spécifique pour la santé du pays. Les adultes néerlandais de 20 à 90 ans passent en moyenne 74 minutes par semaine à vélo, ce qui, selon l'étude, réduit de 6.500 le nombre de décès chaque année et prolonge la durée de vie des Néerlandais de six mois. Pour l'économie néerlandaise, cela signifie également une économie annuelle de 19 milliards d'euros sur les soins de santé. Ce sont des chiffres solides dans un pays où, bien sûr, on fait beaucoup de vélo. Mais les avantages pour le système de santé sont également importants chez nous.

*SOURCE : Dutch Cycling : Quantifying the Health and Related Economic Benefits, Fishman E. (e.a.) American Journal of Public Health, août 2015



➤ Faire du vélo est durable

Une autre évidence: le vélo est bon pour le climat. Bien sûr, la production d'un vélo et son transport laissent une empreinte écologique. Et lorsqu'on roule en électrique, on doit prévoir le rechargement de la batterie. Or, même dans ce cas, il est beaucoup plus durable de se rendre au travail à vélo qu'en voiture. Des recherches menées en Allemagne* ont estimé que, d'ici 2035, pas moins de 25 millions de tonnes de CO₂ pourraient être évitées si l'on s'engageait pleinement dans la construction d'infrastructures cyclables et l'utilisation de vélos électriques et de speed pedelecs.

*SOURCE : https://www.ecf.com/media/resources/2018/TheBenefitsOfCycling_final-v2-3.pdf

➤ Faire du vélo, c'est un gain de temps

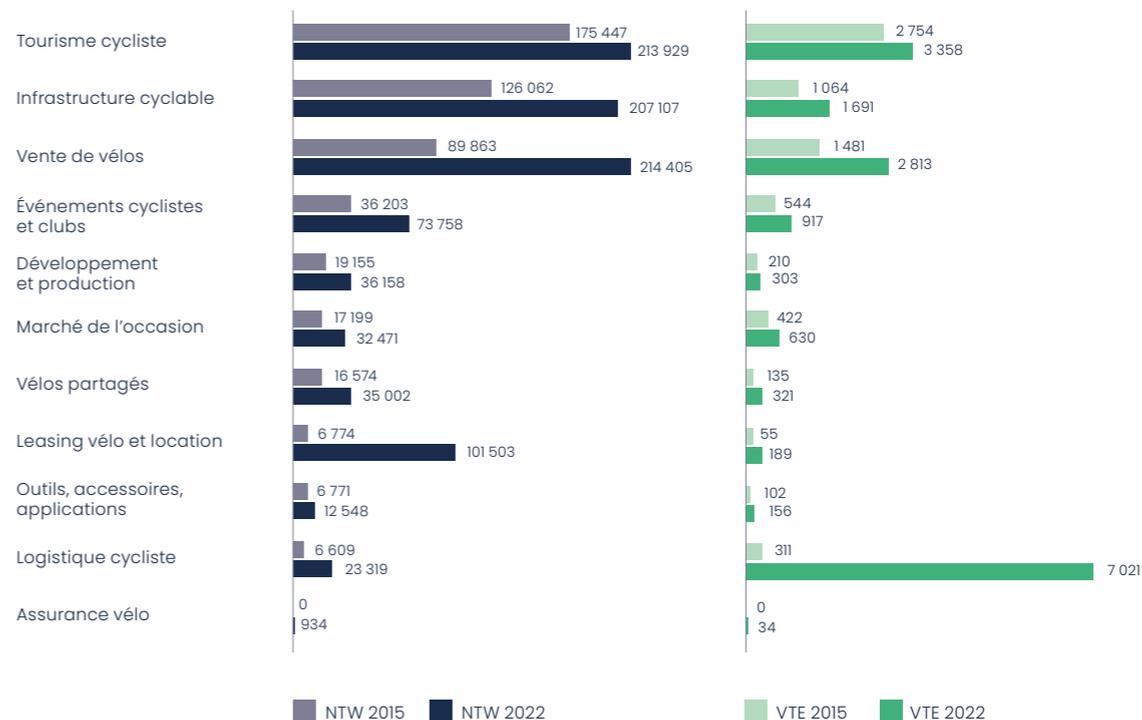
Les embouteillages dans notre pays sont énormes, en particulier dans et autour des villes. Traverser une ville en voiture aux heures de pointe demande presque la patience d'un moine zen. La pandémie de coronavirus et le travail à domicile avaient apporté une lueur d'espoir, celle d'un changement durable... mais non: notre trafic est à l'arrêt. Et les transports en commun? Disons qu'il y a encore des progrès à faire. Le seul moyen pour se rendre rapidement d'un point A à un point B est tout simplement le vélo. Pas d'embouteillages, pas de retards, pas de grèves... Seule une crevaillon pourrait parfois vous mettre un bâton dans les roues.



➤ Le vélo est une force motrice dans l'économie

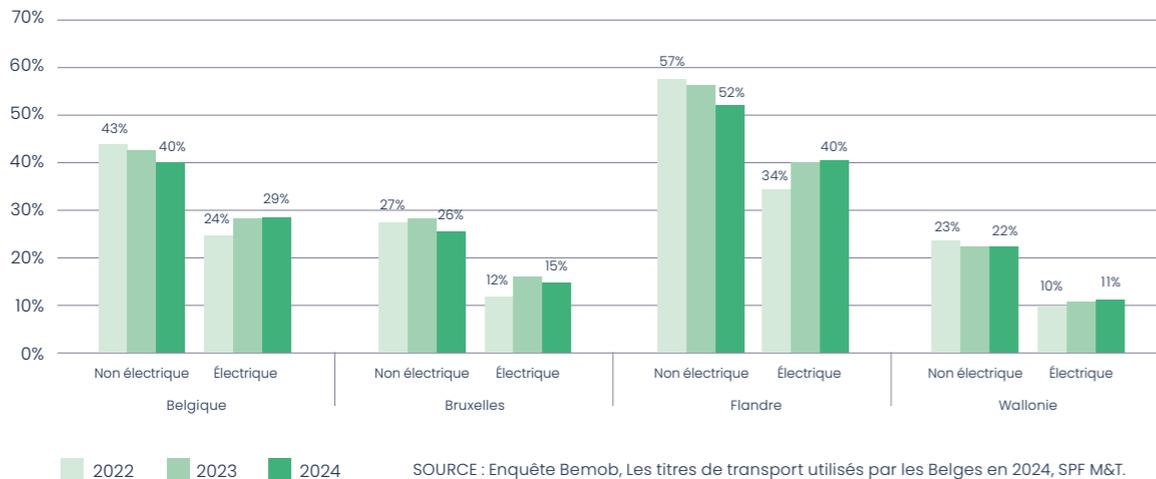
Un rapport établi en 2024 établi par Transport & Mobility Leuven sur l'ordre du Service public fédéral Mobilité et Transports démontre que le vélo a un impact significatif sur l'économie belge. La vente de vélos, la construction d'infrastructures cyclables, les revenus du cyclotourisme, l'organisation d'événements... Ces dernières années presque tous les aspects liés au vélo sont en plein essor et contribuent positivement à l'économie et à l'emploi.

Figure : Valeur ajoutée nette (VAN) en milliers d'euros et emploi (ETP) par activité cycliste en 2015 et 2022



LE CYCLISME FAIT SON CHEMIN EN BELGIQUE

En Belgique, l'enthousiasme pour le vélo continue de croître, surtout son électrification s'est avérée être un bon facteur de motivation pour se mettre plus rapidement au vélo. Les comptages de vélos dans toutes les régions montrent que le nombre total de kilomètres parcourus à vélo ne cesse d'augmenter.



SOURCE : Enquête Bemob, Les titres de transport utilisés par les Belges en 2024, SPF M&T.
SOURCE : <https://mobilit.belgium.be/nl/publications/kerncijfers-van-de-fiets-tweede-editie>

➤ L'électrique à la hausse

En 2024, 40 % des répondants en Flandre utilisaient un vélo électrique au moins quelques jours par an tandis que 52 % utilisaient un vélo sans assistance électrique. En Wallonie, ces chiffres étaient respectivement de 22 % et 11 %, à Bruxelles de 26 % et 15 %.



➤ Pas loin? À vélo!

Logiquement, le deux-roues est principalement le moyen de transport privilégié pour les distances plus courtes. La plupart des gens se déplacent à pied pour moins d'un kilomètre, mais entre un et deux kilomètres, un quart des gens prennent leur vélo. Pour les distances plus longues, ces chiffres descendent à 19% (2-5 km), 11% (5-10 km) et 5% (10-20 km).

➤ Flandre pionnière

Le vélo est particulièrement populaire en Flandre. Seulement 29 % des personnes n'utilisent jamais le vélo, contre 72 % en Wallonie et 68 % à Bruxelles. Les Wallons utilisent le vélo principalement pour la détente et le sport (72 %), un pourcentage beaucoup plus élevé qu'en Flandre (21 %), où il est également utilisé pour faire les courses, aller au travail et rendre visite.

➤ Déplacements pratiques à vélo

Que la Flandre soit en tête pour le nombre de déplacements pratiques à vélo se reflète également dans les indemnités kilométriques pour les déplacements à vélo. En 2023, 92,4 % du montant total des indemnités sont allés à la Flandre, contre seulement 4,4 % en Wallonie et 3,2 % à Bruxelles. Dans ces régions il reste donc beaucoup de bénéficiaires à réaliser. Il est clair que dans le domaine du vélo la Wallonie est un marché en croissance. Les entreprises sont parties demandeuses pour offrir un vélo à leurs travailleurs et se tournent vers le gouvernement pour effectuer des travaux d'infrastructure urgents.

POURQUOI OPTER POUR UN VÉLO EN LEASING ?

➤ Comment fonctionne le leasing d'un vélo ?

En général, nous distinguons trois options en matière de leasing vélo. Les travailleurs peuvent actuellement bénéficier d'un vélo en leasing...

- par un leasing entièrement financé par le travailleur
- par un leasing financé en tout ou en partie par le travailleur via l'échange d'une composante brute de salaire (comme le salaire brut, la prime de fin d'année, le bonus, sur la base d'un plan cafétéria, etc.),
- par un leasing financé en tout ou en partie par le travailleur via l'échange de salaire net, c'est-à-dire sans avantage fiscal.

Bien entendu, tout employeur peut mettre un vélo à disposition de son travailleur et prendre le leasing à sa charge. C'est une alternative pratique et saine à la voiture de société. Les employeurs optent de plus en plus pour un emplacement stratégique de leurs locaux et permettent aux travailleurs de combiner le vélo et les transports en commun.

La formule la plus courante pour le leasing d'un vélo est l'échange du salaire brut. Cette formule permet d'économiser au moins 20 et parfois jusqu'à 70 % par rapport à l'achat d'un vélo en tant que particulier, à condition que le vélo soit effectivement utilisé pour les déplacements domicile-travail. Grâce à la formule de leasing mensuelle, généralement de trois ou quatre ans, on échange chaque mois une petite partie du salaire brut. En tant que travailleur, on ne paie pas de cotisations de sécurité sociale, aucun avantage en nature pour ce vélo et il n'y a pas de cotisations patronales. Cela conduit les gens au vélo, simplement parce que c'est très avantageux. Qui voulait déjà en acheter un, envisagera le choix d'un modèle éventuellement plus cher, ayant maintenant la possibilité de se lancer pour le vélo de leurs rêves.



Enfin, dans certains secteurs, on peut utiliser la prime de fin d'année dans le cadre du plan cafétéria pour conclure un leasing de vélo. Pour les fonctionnaires également, la nouvelle procédure de leasing passe généralement par les primes de fin d'année. Pour les fonctionnaires, c'est la formule la plus intéressante, car les primes de fin d'année sont les plus taxées, à savoir de 53,5 %. Avec un leasing, le brut est immédiatement ce que l'on reçoit net. En fonction du montant de la prime de fin d'année, on peut finir de payer le vélo en quelques années.

➤ Quels sont les avantages du leasing de vélo ?

Les avantages du leasing de vélo sont considérables. Outre l'avantage financier, le travailleur a moins de soucis à se faire. Par exemple, le vélo est immédiatement assuré contre le vol, on dispose d'un budget d'entretien et l'assistance en cas de panne est souvent incluse dans le forfait.

En plus, les travailleurs sont encouragés à faire du vélo qu'ils peuvent combiner avec l'indemnité kilométrique. Depuis le 1er mai 2023, il existe une indemnité vélo obligatoire pour tous les travailleurs qui s'élève désormais à un minimum de 0,29 euro par kilomètre parcouru, avec un plafond pour un maximum de 40 kilomètres (aller-retour) par jour. Or, de nombreux employeurs paient une indemnité kilométrique plus élevée. Les montants allant jusqu'à 0,36 euro par kilomètre et jusqu'à 3 610 euros par an sont exonérés d'impôt et de cotisations sociales pour le travailleur. Ainsi, en un an on peut collecter une jolie somme d'indemnité vélo et récupérer le prix du vélo en deux ou trois ans. Cela explique aussi le succès des speed pedelecs haut de gamme et d'autres vélos coûteux, beaucoup plus à la portée de tous grâce au leasing et à l'indemnité vélo.



➤ Ne coûte rien à l'employeur

En proposant le leasing vélo les chefs d'entreprise peuvent se profiler comme soucieux de l'environnement. Pour l'employeur, le leasing vélo est en fait neutre sur le plan budgétaire. La contribution de l'entreprise est très limitée car 100% fiscalement déductible. Cela implique seulement du travail, en bonne partie prise en charge par la société de leasing qui donc décharge non seulement l'utilisateur final du vélo mais aussi son employeur, dans le but d'impliquer le plus grand nombre d'entreprises possible.

Les seuls investissements que l'employeur doit faire sont les abris à vélos, les douches et les casiers. Les cours de remise à niveau pour les cyclistes ne sont pas un luxe superflu : on constate souvent que les gens ne sont plus habitués à faire du vélo, une courte formation peut donc être utile pour éviter les accidents.

➤ Acheter ou non?

À la fin de la période de leasing typique de 36 mois, on peut acheter le vélo pour sa valeur résiduelle. La plupart des entreprises tiennent compte d'une valeur résiduelle comprise entre 15 et 20 % du prix de vente conseillé initial du vélo. Ceux qui ne souhaitent pas le reprendre, ne doit pas payer cette valeur résiduelle. Cependant, le nombre de vélos retournés à la société de leasing reste minoritaire. Dans tous les cas, le leasing vélo permet de mettre rapidement sur le marché des vélos de qualité et de convaincre les gens de continuer à faire du vélo.

➤ Importance du système

Le compteur de mobilité d'Acerta indique qu'au cours des cinq dernières années, l'utilisation du vélo dans les déplacements domicile-travail a augmenté de 35 %, tandis que la voiture et les transports publics sont restés au même niveau. Il est clair que le système de leasing vélo favorise le transfert de la mobilité vers le vélo, permettant à un travailleur de se déplacer avec un vélo de qualité et pour des déplacements pratiques de laisser plus souvent sa voiture au garage.

LEASING VÉLO : UN COUP DE POUCE À LA MOBILITÉ ACTIVE

La popularité du leasing vélo ne cesse de croître. La part des travailleurs bénéficiant de cette formule est passée à 1,91 % de la population active au premier semestre 2024. L'introduction de l'indemnité vélo obligatoire à partir du 1er mai 2023 pourrait y être pour quelque chose car en un an, le nombre de travailleurs louant un vélo a augmenté d'un quart.

À titre de comparaison, en 2024 14,7 % de tous les travailleurs disposent encore d'une voiture de société*, ce qui montre qu'il existe encore un énorme potentiel de croissance pour passer de la voiture au vélo. Les entreprises optant résolument pour le vélo sont témoins d'un transfert de mobilité majeur et sain. Au lieu de faire la queue pendant 10 minutes afin de pouvoir quitter le parking de l'entreprise en voiture, les travailleurs à vélo sont souvent déjà à mi-chemin de leur retour à la maison.

*SOURCE : <https://mobilit.belgium.be/nl/publications/de-bedrijfswagens-belgie-2024>



➤ Soutien financier au vélo

Cette augmentation à 1,91 % est logique si l'on fait un petit calcul. En allant au travail à vélo trois fois par semaine au cours de 48 semaines – on prend aussi un congé – avec une distance au travail de 20 kilomètres, avec une indemnité kilométrique de 35 centimes on aura déjà économisé 2 016 euros au bout d'un an. De cette façon, faire du vélo permet de récupérer facilement le montant payé pour le leasing, tout en améliorant sa forme physique. De plus en plus d'entreprises proposent la formule de leasing vélo. Selon Acerta, au premier semestre 2024 ils étaient déjà 2,29 % de tous les employeurs. Ici aussi, l'effet de l'indemnité vélo obligatoire est visible.

➤ Le leasing vélo séduit un public toujours plus large

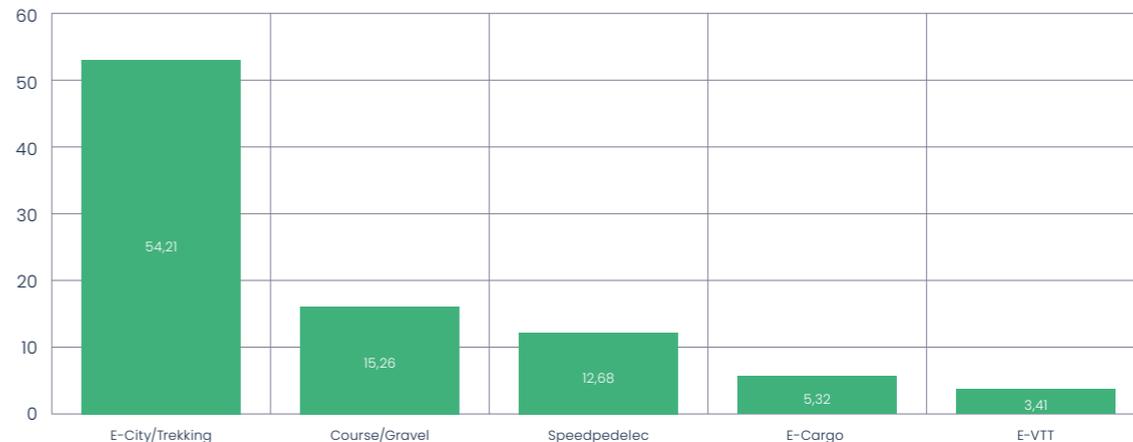
Le gouvernement proposera également la formule de leasing vélo aux fonctionnaires fédéraux. Entre-temps, les enseignants en bénéficient déjà. Il s'agit d'une part importante de la population active, qui bénéficie en outre pleinement des avantages du déplacement à vélo pour se rendre au travail.

“IL EXISTE ENCORE UN ÉNORME POTENTIEL DE CROISSANCE POUR PASSER DE LA VOITURE DE SOCIÉTÉ AU VÉLO”



Data leasing 2025

■ Croissance 2024 : principales catégories



Or, on ne doit pas se méprendre : de nombreux cyclistes pendulaires choisissent toujours d'utiliser la puissance de leurs propres jambes. Un impressionnant 15 % optent pour le vélo de course ou gravel. Ce type de vélo a plus de potentiel pour prouver son utilité endant le week-end. La popularité du vélo de course traditionnel et l'engouement confirmé pour le vélo gravel en Belgique sont clairement visibles ici.

En 2024, le speed pedelec a perdu un petit pourcentage dans la répartition totale du leasing vélo, mais reste stable à près de 13 %. Ce vélo navetteur prototypique n'est peut-être pas si populaire chez les non-initiés en raison de sa vitesse mais il est d'autant plus populaire chez qui veut se rendre sur le lieu de travail par des routes bien entretenues.

Le vélo longtail et le vélo cargo sont en forte progression dans le paysage urbain, en particulier dans les villes flamandes, or avec un bon 5 % ils sont encore sérieusement à la traîne par rapport aux autres catégories. Ensuite, on trouve le VTT électrique, le VTT classique, les vélos de banlieue et de trekking traditionnels (complètement dépassés par leurs homologues électrifiés), le vélo pliant électrique et le vélo de course et gravel électrique.

LEASING VÉLO: UN VÉRITABLE SOUTIEN POUR LES MAGASINS DE VÉLOS

Ces dernières années, les avantages fiscaux liés au leasing vélo ont boosté l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail. Selon le Baromètre de mobilité d'Acerta, le nombre de déplacements pratiques domicile-travail à vélo a augmenté de 35 % au cours des cinq dernières années.

Pourtant, le secteur du vélo a connu des turbulences ces dernières années. L'énorme pic de ventes que nous avons observé pendant la crise du coronavirus a posé des défis au marché. Nous avons été confrontés à des ruptures de stock, des coûts de transport et de pièces détachées exorbitants, d'énormes temps d'attente pour les vélos... Cette pénurie s'est ensuite transformée en excédents. Certaines entreprises ou des commerçants qui travaillaient trop à l'instinct ou par habitude et trop peu à partir d'informations basées sur des données se sont retrouvés en difficulté en raison d'un manque de trésorerie et faible marge de manœuvre financière.

Ajoutez à cela un climat économique extrêmement incertain, des tensions géopolitiques et une météo historiquement mauvaise en 2024 et voilà un mélange difficile qui a entraîné une baisse de 4,73 % des ventes de vélos en 2024 par rapport à 2023. Au total, 540 356 vélos ont été vendus en Belgique.

“ UNE MODIFICATION DU SYSTÈME DE LEASING VÉLO PEUT AVOIR DES CONSÉQUENCES DRAMATIQUES POUR LES MAGASINS DE VÉLO ”



➤ Les vélos en leasing représentent 40 % des ventes

Que l'on parle d'une perte de « seulement » 4 % est en grande partie dû au leasing. En fait, le leasing pousse les gens non seulement vers le vélo mais aussi vers le commerçant de vélos. On estime que 40 % des vélos vendus dans notre pays sont des vélos en leasing. Une modification du système de leasing vélo pourrait avoir des conséquences dramatiques pour le magasin de vélos.

Les bonnes ventes de vélos en leasing garantissent aussi un marché de l'occasion qui continuera à prospérer dans les années à venir. En raison de la popularité du leasing, de plus en plus de vélos d'occasion récents sont proposés. Les marchands de vélos qui gèrent cette donnée de manière intelligente sauront probablement tirer un gros profit de ce « nouveau » segment de marché.

➤ Le marchand de vélos en pole position

Les sociétés de leasing prennent une part des marges du marchand de vélos mais pour le détaillant le leasing est avant tout une opportunité. Après tout, la vente de vélos en leasing se fait principalement dans les magasins physiques de vélos. Chaque année, nous constatons une augmentation de la confiance des cyclistes envers les revendeurs spécialisés. Notre propre étude du marché en automne 2024 confirme cette tendance. Parmi les 2 000 Belges interrogés à l'époque, 74 % avaient indiqué qu'ils préféreraient acheter leur vélo dans un magasin de vélos. En raison de la technicité des vélos (électriques) et de leur coût élevé, les gens se fient toujours aux conseils d'un expert. Le facteur service joue bien sûr également un rôle majeur. Les vélos en leasing sont presque toujours vendus avec un forfait d'entretien. Cet aspect de service crée une certaine tranquillité d'esprit et un lien supplémentaire avec le magasin où le vélo a été acheté.

LE BUDGET DE MOBILITÉ: UNE ALTERNATIVE À EXPLORER

Lorsqu'un travailleur a aujourd'hui droit à une voiture de société, celle-ci peut être 'échangée' contre un budget mobilité. Dans son accord de coalition 2025-2029, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il ouvrirait le budget mobilité à tous les travailleurs et qu'à partir de 2026, les employeurs seront obligés d'offrir le budget mobilité aux travailleurs ayant droit à une voiture de société.

En soi, c'est une mesure positive, mais elle comporte quelques pièges pour l'industrie du vélo. Le premier concerne la manière dont le budget mobilité est organisé aujourd'hui :

➤ Les frais de logement faisant partie du budget mobilité

Le budget mobilité est subdivisé en trois piliers. D'une part, une voiture de société peut être échangée contre une voiture électrique ou hybride. Une autre option - le soi-disant 'troisième pilier' - consiste à opter pour une indemnisation sous forme de salaire supplémentaire. Dans le deuxième pilier, le budget mobilité est utilisé pour financer des moyens de transport durables et des frais de logement, comme un abonnement aux transports en commun, une adhésion à une voiture partagée, l'achat d'un vélo ... Or, assez curieusement, le budget mobilité peut également être utilisé pour rembourser le loyer ou l'hypothèque. Et c'est là que, selon nous, le bât blesse.

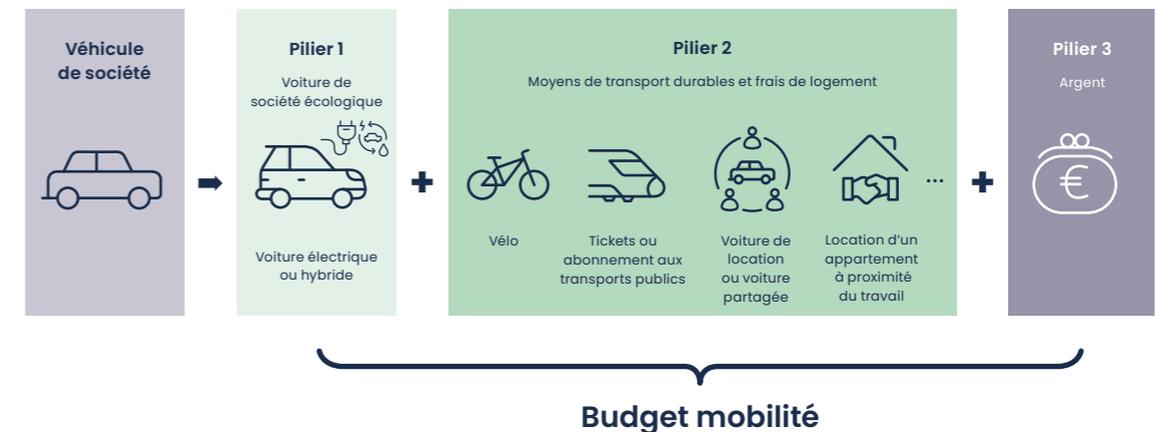
Quel est le problème?

Les estimations montrent qu'actuellement environ 77 % des utilisateurs du budget mobilité le dépensent principalement pour ces frais de logement. Cela contraste avec l'objectif initial du budget mobilité, à savoir promouvoir la mobilité durable. L'extension du budget mobilité dans sa forme actuelle en fera sans doute encore plus une sorte d'outil d'optimisation financière



7

plutôt qu'une mesure au service de la durabilité des déplacements domicile-travail. En fait, toute personne qui choisit de rembourser son logement continuera aussi à se déplacer. La crainte fondée est que cela conduise à l'achat d'une voiture d'occasion bon marché et donc plus polluante.



Quelle est la solution ?

Chez TRAXIO VELO, nous sommes favorables à un pourcentage minimum obligatoire du budget mobilité à réserver aux modes de transport durables, tels que le vélo, les transports en commun ou les services de mobilité partagée. Cela contribuera à promouvoir la multimodalité et à réduire l'empreinte écologique des déplacements domicile-travail.

➤ Leasing vélo vs budget mobilité

Dès qu'un travailleur utilise le budget mobilité sans opter pour le vélo, il ne peut plus, sauf dans des cas particuliers, recourir au leasing vélo via une rémunération flexible. En effet, la combinaison d'utilisation du budget mobilité avec un leasing vélo via un autre système juridique est impossible. C'est désavantageux, car qui choisit d'acheter un vélo dans le cadre du budget mobilité paie 100 % du vélo alors qu'en leasing on paie jusqu'à 40 % de moins grâce à l'avantage fiscal obtenu via l'échange de salaire brut.

Quel est le problème?

Si le budget mobilité est étendu sans une intégration correcte du leasing vélo, moins de personnes pourront opter pour la formule avantageuse du leasing.

Quelle est la solution?

Le système fiscalement avantageux du leasing vélo doit également être maintenu dans le budget mobilité afin de garder le choix du vélo comme moyen de transport intéressant pour les employeurs et les travailleurs.



➤ Qu'en est-il de l'indemnité vélo?

Depuis son introduction le 1er mai 2023, l'indemnité vélo obligatoire a fortement stimulé les trajets domicile-travail à vélo et le nombre de leasings. Pour qui se rend au travail à vélo aujourd'hui, l'indemnité vélo est exonérée jusqu'à un maximum de 0,36 euro par kilomètre parcouru et jusqu'à un maximum de 3.610 euros par an. Par exemple, habitant à 10 kilomètres du lieu de travail et faisant tous les jours la navette à vélo, on gagne 36 euros nets par semaine. Ajoutant ce petit extra au leasing vélo, on constate qu'un tel vélo en leasing ne coûte parfois presque plus rien.

Quel est le problème?

Si un travailleur choisit un vélo d'entreprise dans le cadre du budget mobilité, l'indemnité vélo ne peut être accordée que si expressément prévue dans la politique de mobilité de l'employeur. L'indemnité est alors prélevée du budget mobilité individuel du travailleur et ne constitue donc pas un avantage supplémentaire. De plus, cela peut décourager l'utilisation du vélo, car le montant disponible pour d'autres options diminue.

Quelle est la solution?

L'indemnité kilométrique pour les navetteurs à vélo doit générer un avantage salarial net également dans le budget mobilité. De cette façon, les travailleurs sont extra encouragés à choisir le vélo, plutôt qu'une voiture électrique ou la possibilité de financer un logement avec un budget qui n'a en principe jamais été développé pour cela.

RÉSUMONS...

8



- Les systèmes actuels de leasing vélo, combinés à l'indemnité vélo, sont le principal moteur du transfert modal. Ils rendent le choix du vélo pour les déplacements domicile-travail non seulement plus fréquent mais aussi financièrement avantageux pour les travailleurs.
- Une modification du système de leasing vélo ou une inclusion irréfléchie dans le budget mobilité entraînerait un ralentissement, voire un arrêt, de la transition de la mobilité. La France et le Royaume-Uni ont modifié leur politique en matière de vélo, ce qui a entraîné un recul spectaculaire.
- Les nombreux investissements dans un mode de déplacement plus durable que le gouvernement a déjà réalisés et réalisera encore seront encore plus rentables si le budget mobilité ajusté prévoit qu'un minimum fixe doit être dépensé à la mobilité durable.
- La coopération entre les sociétés de leasing vélo et les magasins de vélos crée un écosystème économique avec un taux d'emploi élevé. Grâce au leasing vélo, les clients se rendent chez le revendeur spécialisé pour obtenir de bons conseils lors de l'achat du vélo et pour bénéficier d'un service de qualité par la suite.
- Le potentiel des travailleurs encore capables de passer au vélo est énorme. Il y a encore beaucoup de voitures de société sur nos routes aujourd'hui, ce qui ne fait qu'aggraver le problème croissant des embouteillages.

- Les vélos cargo (vélos de transport, vélos longs) sont certainement des alternatives idéales à la voiture et devenus populaires grâce au leasing vélo, une formule qui garantit que le prix plus élevé de ce type de vélo est à la portée de la plupart des gens.
- Le vélo est et reste le moyen de transport du futur et est essentiel dans une approche multimodale. Certainement dans et autour de nos villes, le vélo est une pierre angulaire absolue d'une mobilité efficace et durable. Faire du vélo est également bon pour la santé!

**“QUE LE VÉLO SOIT
LE CENTRE DU PLAISIR”**

An aerial photograph of a paved area, possibly a sidewalk or plaza, with shadows cast by trees and buildings. A utility cover is visible in the center. The text 'TRAXIO VELO' is overlaid in the lower-middle section.

TRAXIO VELO

www.traxio.be
info@traxio.be