



LA PREUVE PAR TROIS

À Lyon, AddBike se prépare à commercialiser un génial module pendulaire capable de transformer en dix minutes un vélo ordinaire en tricycle porteur. Les premiers modèles de série rouleront en 2016.

(TEXTE GIL WHITMAN (PHOTOS P.C.

La d'abord essayé le triporteur, chinois et bas de gamme. Pas terrible. Il est passé à la remorque. Mais elle est difficile à garer et son chargement, surtout s'il est précieux — comme Hugo et Léane, par exemple — on préfère l'avoir devant soi. Le vélo-cargo fait-il un peu peur à son épouse. Et comme le triporteur, il faut pouvoir l'abriter dans un garage, sans parler du prix. Restait la solution des têtus : inventer un autre moyen de transporter ses enfants en ville et tant qu'à faire, le produire, le vendre, et en vivre. Renaud s'en approche.

Le triporteur est toujours là : il sert de camionnette de service à AddBike, la SAS créée en 2015, et qu'abrite une pépinière d'entreprises lyonnaise. Depuis janvier, Renaud Colin y travaille à temps plein. Dans son bureau, deux prototypes de générations différentes de l'AddBike — c'est le nom du module — qui sera commercialisé en 2016. Passer de l'idée de base d'une « poussette à clips sur la direction d'un vélo » à la réalité d'un modèle commercialisable est un long chemin. Et pas rectiligne. Renaud Colin, son associé Christophe Defaix (qui s'occupe du marketing) et son épouse Anne-Gaëlle (qui travaille sur les normes) en ont déjà fait un joli bout.

Il y a des passages obligés : Renaud tient à ce que l'AddBike ne coûte pas plus de 900 euros en magasin, en version « transport d'enfants ». Il y a de petites aigres : qu'il soit aidé par la région Rhône-Alpes, la Banque publique d'investissement, l'Adème, deux incubateurs d'entreprises et l'Institut national des sciences appliquées (Insa) de Lyon ne plaît visiblement pas à tout le monde. Il y a des mauvaises langues : Renaud ne le dément pas une seconde, des modules similaires sont déjà produits par des sociétés espagnole (Noomad) ou israélienne (Trego). Est-ce une raison pour ne pas aller au bout de son idée ?

Dans les bras

De toute façon, elle ne suffit pas. Boulonnez un caddy de marché à un vélo et vous n'irez pas loin, ou dans un pare-chocs. La géométrie de l'AddBike est aussi complexe que le train avant d'une voiture. Mêmes casse-tête de suspension (deux lames de ressort), d'inclinaison (via un parallélogramme déformable) et de résistance. Les prototypes actuels sont en alu usiné dans la masse, et pèsent huit kilos. Le produit fini doit descendre à cinq et

être moins cher à fabriquer. Il doit rester facile à piloter. Les années de recherche et développement (l'ancien métier de Renaud) dans les énergies renouvelables lui sont bien utiles.

« En juin, on a fait un test avec toutes les autres solutions : vélo-cargo, tricycle, triporteur pendulaire ou non, vélo « long tail »... On a fait tester l'AddBike à des gens qui n'avaient jamais roulé en triporteur. » De fait, le pilotage du dernier prototype est instinctif. Sans atteindre la virtuosité de Renaud, roi du dérapage contrôlé sur trottoir lyonnais, on se débarrasse en quelques secondes de toute appréhension. L'AddBike roule droit, freine fort (les freins à tambour seront remplacés par des disques hydrauliques) et tourne sans peine. Il peut être monté sur tous les vélos à roues de 26 à 29 pouces : il suffit de démonter la roue avant, de bloquer la fourche dans l'axe installé sur l'AddBike, de verrouiller la pince qui vient enserrer la fourche une trentaine de centimètres plus haut, de démonter l'ancienne commande de frein et de placer la nouvelle au guidon. Comptez dix minutes. Ses 70 cm de large permettent à l'AddBike de passer entre deux bornes ou d'entrer dans un appartement. Son poids, situé bas, est presque insensible.

Un public

Seule l'attaque d'une bordure de trottoir avec une seule roue est sanctionnée par un retour dans le guidon. Désagréable, mais pas méchant. L'AddBike tient debout tout seul — belle supériorité sur le vélo, cet infirme de naissance. La béquille permet de le charger à l'arrêt. Révolutionnaire ou non — et peu importe —, il fait briller les yeux de tous ceux qui cogitent sur les transports urbains. « On est beaucoup sollicités par le monde du vélo. Cycleurope, des distributeurs, des industriels qui veulent fabriquer... » Et pas seulement. Le CEA, qui dispose d'un site de 70 hectares, veut tester une flotte. Le Grand Lyon pourrait utiliser des AddBike pour entretenir son mobilier urbain. La campagne KickStarter ouverte aux particuliers devait financer la production de 15 modèles. 50 ont été précommandés, à 500 euros pièce. « Ça a permis de financer et de garantir la construction de la première série, et montré aux banques qu'il y a un public. » En juin, AddBike s'est offert un tour de France. 500 personnes ont déjà

enfourché l'un des deux prototypes. Les modèles d'essais seront testés à partir d'avril. L'AddBike définitif sera mis en vente à l'automne, en même temps que les modules amovibles permettant de le transformer en transport de troupes, de colis ou de courses de supermarché. La récompense des têtus. [

www.addbike.fr



1 Démo

L'AddBike roule, freine et se pilote presque instinctivement. Renaud Colin, son inventeur, en fait la démonstration. Nous l'avons essayé aussi.

2 Sur l'angle

Comme un scooter à trois roues, l'AddBike prend de l'angle en virage, ou à l'arrêt. Il n'est pas un tricycle : il faut savoir garder son équilibre, comme à vélo.

3 Modules

Sur la platine en alu viennent se clipser différents modules : ici, la version transport d'enfants.

4 Articulations

La platine centrale est un parallélogramme déformable, en cours de réglage. Les freins à tambour seront remplacés par des freins à disque sur le modèle de série.