



►  
Tricycle Klimax  
caréné

# Les véhicules de l'avenir sont à notre portée

A La Flèche, dans la Sarthe, se trouve un magasin de vélos qui présente l'avantage de proposer aussi bien des vélos classiques que des vélos électriques ou des vélos couchés. Ces derniers ont un bel avenir devant eux.

**S**TEPHAN DEININGER, LA QUARANTAINE, vit à Constance (Allemagne) et travaille en Suisse. Tous les matins, depuis 2012, il prend son tricycle caréné couché à assistance électrique pour parcourir les 30 kilomètres qui le séparent de la frontière. Là, il rejoint le train qui l'emmène dans la ville où il travaille.

Il y a quelques années, ce cycliste faisait parfois le trajet avec un vélo classique, mais les aléas climatiques et le temps du trajet restaient dissuasifs. En 2011, il découvre un tricycle couché à l'Eurobike (1) : un Klimax 5K, deux roues à l'arrière, une à l'avant avec un moteur électrique de 500 W pouvant aller jusqu'à doubler la force musculaire et atteindre une vitesse de 45 km/h. Ce véhicule dispose d'un carénage repliable comme un parapluie, des phares avec des ampoules LED extrêmement puissantes, un poncho qui complète le carénage pour rester au sec sous la pluie, deux sacoches de 42 l. En Allemagne et en Suisse, il est autorisé sur la route mais pas sur les pistes cyclables car il est... trop rapide (2).

Stephen Deininger a alors vendu sa voiture.

## LA LENTE ARRIVÉE DES VÉLOS COUCHÉS

Les bicycles couchés offrent une bien meilleure assise que les vélos classiques. On y est installé comme dans un fauteuil, le dos bien calé. Plus de problème de cervicales pour relever la tête en permanence. La

position vous fait gagner en puissance. Excellent pour entretenir ses abdominaux, ce vélo est plus confortable et plus stable qu'un vélo normal, car son centre de gravité est plus bas... (3).

Son principal inconvénient est qu'il est moins visible pour les automobilistes. Provisoirement, la solution est d'y installer des réflecteurs et des fanions. Mais la vraie solution sera, demain, de supprimer les voitures, ces monstres de plus d'une tonne, qui consomment inutilement. Le danger, c'est la voiture, pas le vélo !

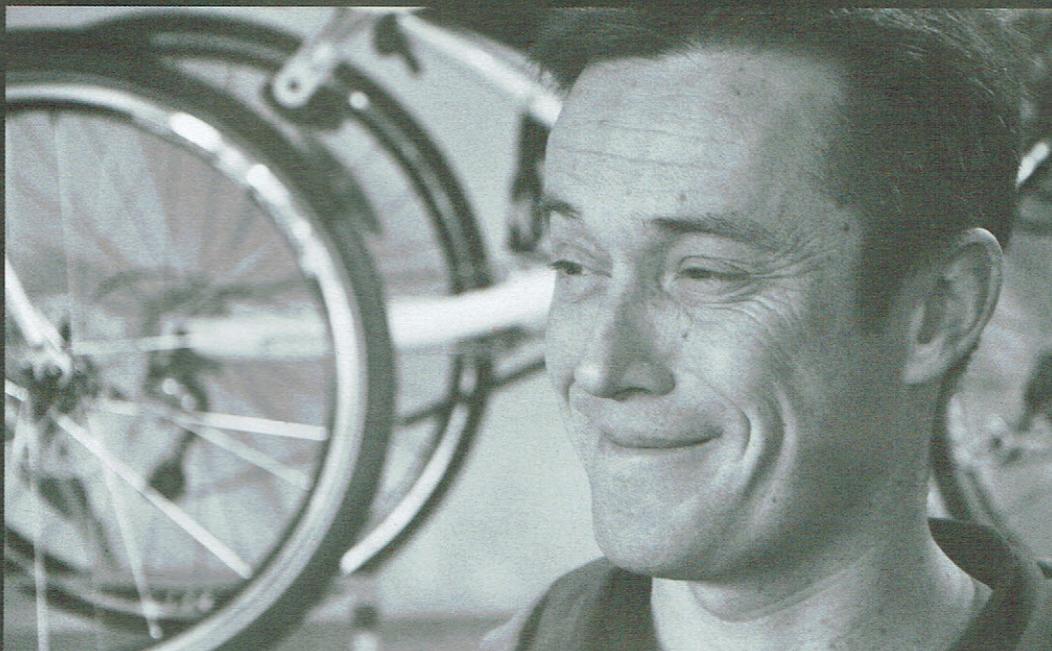
## TRICYCLES ET ADAPTATION

Les tricycles couchés, contrairement aux vélos, tiennent debout tout seuls. Plus de problème d'équilibre, donc pas de vitesse minimale à respecter pour éviter de tomber. Des marques du nord de l'Europe ont bien compris comment valoriser cet avantage : ces tricycles peuvent être adaptés à de nombreux handicaps. Ainsi, il est possible d'en monter un qui fonctionne avec une seule main et une seule jambe, ce qui permet aux hémiprécipés de se déplacer. Il existe des pédales manuelles, pour ceux qui sont paralysés au niveau du bassin. L'assistance électrique rend les choses encore plus faciles. Chacun-e peut commander son tricycle en fonction de ses besoins. Il existe des tricycles qui

(1) Le salon du vélo Eurobike se tient à Friedrichshafen, en Allemagne. Prochaine édition : du 27 au 30 août, [www.eurobike-show.de](http://www.eurobike-show.de). A signaler également : Speezy, salon du vélo couché, à Germerheim, en Allemagne, à 50 km de Strasbourg, qui se tient au printemps : [www.spezialradmesse.de](http://www.spezialradmesse.de)

(2) En France, le vélo électrique est limité à une puissance de 200 W et une assistance jusqu'à 25 km/h. Au-delà, comme pour une mobylette, il faut une carte grise, le casque devient obligatoire et on doit rouler hors des pistes cyclables.

(3) Il est interdit dans les actuelles courses cyclistes car n'importe quel amateur pourrait, avec ce genre de vélo, doubler les cyclistes professionnels qui pédalent sur des appareils antiques, dont l'évolution est figée par les règlements.



◀ Bruno Tessier,  
gérant du magasin  
Cycles du Loir

peuvent se relier entre eux pour avancer en tandem, ce qui est parfait lorsqu'un enfant jusqu'alors autonome donne des signes de fatigue. Il est aussi possible d'attacher une remorque pour répondre à des besoins professionnels, ou pour un voyage. Sans oublier les porte-bébés...

### UN MAGASIN PRESQUE COMME LES AUTRES

Jean-Jacques Duprast fonde *Cycle Zen* à Angers en 2003. Il ne commercialise alors que des vélos couchés. Il en est l'un des premiers distributeurs en France et l'un des plus importants. Atteint de problèmes de santé, en 2011, il revend son entreprise aux *Cycles du Loir*, à La Flèche, un magasin de vélos classique créée en 2002 par Bruno Tessier, ancien coureur amateur en VTT. Après avoir travaillé une dizaine d'années chez un vélociste, il se met à son compte, aidé par son père commerçant, et ouvre un magasin en centre-ville. En 2008, il déménage pour s'installer dans une zone d'activité, en bordure de la ville. Cela permet à ses clients de tester différentes sortes de vélos sur de petites routes peu fréquentées.

En 2002, le VTT est en plein essor, avec une clientèle jeune. Le rachat de l'activité des vélos couchés apporte une autre clientèle : celle des randonneurs de longue distance. En effet, le vélo couché étant extrêmement reposant, on peut rouler toute la journée sans problème et, avec un peu d'entraînement, enchaîner des centaines de kilomètres (4). Depuis quelques années, un nouvel engouement se manifeste autour du vélo électrique : là, la clientèle est celle des seniors qui aimaient se déplacer à vélo et qui découvrent qu'avec une assistance, ils peuvent poursuivre jusqu'à plus d'âge.

*Cycles du Loir* est l'un des premiers magasins à proposer tous les types de vélos ; les vélos couchés représentent environ 25 % de son chiffre

## Train et vélos couchés

**S**i la SNCF accepte les vélos dans les trains régionaux, et dans quelques TGV et trains nationaux, le transport des vélos couchés (plus longs) et des tricycles couchés (plus larges) est un problème. Pour le moment, la solution proposée est de démonter le vélo pour en faire un bagage. C'est réalisable, mais particulièrement dissuasif quand on est en randonnée avec des sacoches, voire une remorque. Jadis, dans les trains Corail, on pouvait mettre son vélo sur des plates-formes réservées aux colis. Il serait intéressant que, dès maintenant, les associations de cyclistes demandent à la SNCF de réaménager ce type d'espace.

d'affaires. L'activité se développe régulièrement, et Bruno Tessier a embauché un premier salarié en 2006, puis un deuxième en 2010. Il offre un vaste choix de vélos et de tricycles et dispose d'un atelier de mécanique permettant toutes les adaptations possibles.

Evidemment, le vélo couché électrique caréné coûte cher — le prix d'une petite voiture, pour les plus sophistiqués — mais c'est probablement le prototype des véhicules de demain : une consommation électrique extrêmement faible (5), un effort musculaire modéré excellent pour la santé, une pollution réduite (6)... bref, le véhicule qui devrait être promu par tout scénario de transition énergétique.

M. B. ■

■ Cycles du Loir / Cycles  
Zen, ZA La Monnerie, 72200  
La Flèche, tél : 02 43 45 08  
63, www.cycleszen.com

(4) Bruno Tessier nous raconte qu'un de ses clients à la retraite parcourt régulièrement jusqu'à 300 km en une journée, en roulant tranquillement.

(5) Un tel vélo pèse entre 25 et 50 kg, alors qu'une voiture électrique pèse au minimum 1500 kg pour une moyenne de 1, 2 passagers. La consommation électrique est donc entre 30 et 100 fois moindre sur un vélo, en fonction de la répartition du pédalage et de l'assistance.

(6) Ses points faibles sont la fabrication et l'entretien des batteries.