

LRD

Pour remplacer la voiture, il existe une très large gamme de vélos

46 Fin connaisseur des transports collectifs, Baptiste Morier se passionne pour la bicyclette à assistance électrique au point de faire sienne cette maxime d'un élu belge : « La voiture est parfois une bonne alternative au vélo. » Son passe-temps préféré : montrer qu'il y a un vélo pour chaque situation ou presque.

A Middel, village du district de la Glâne, dans le canton de Fribourg, Baptiste Morier soigne une large gamme de modèles de vélos conçus pour transporter des adultes, des enfants et/ou des marchandises. Tous sont à assistance électrique pour affronter les reliefs jurassien et alpin. Employé du Syndicat du personnel des transports, ce capitaine de bateau de formation aime étoffer son assortiment lors de voyages – souvent réalisés à la force de ses mollets – aux Pays-Bas et en Scandinavie.

Après avoir importé et adapté ses vélos, il rêve de les voir circuler en masse en Suisse. Petit tour du propriétaire de quelques modèles exemplaires.

Vélobus : pour rouler vite et seul sur de longues distances

Ce vélo couché électrique à trois roues – un trike – est équipé d'un carénage qui rappelle les anciennes voitures de course, et d'un toit solaire. Par rapport à un vélo électrique traditionnel, ses avantages sont multiples :

- A effort égal, il va jusqu'à 40 % plus vite.
- Il protège son occupant des intempéries.
- Il est moins susceptible de se renverser sur les chaussées glissantes.
- Il dispose d'une importante capacité de chargement de bagages.

Sur terrain vallonné, le vélobus consomme 12 wattheures (Wh) au kilomètre, soit l'équivalent d'environ 0,1 litre d'essence aux 100 kilomètres.

Le toit solaire produit une moyenne de 500 Wh par jour avec un record à plus de 900 Wh.

- Autonomie de la batterie en hiver : 100 kilomètres sur terrain vallonné avec l'assistance électrique au maximum.
- Autonomie de la batterie en été : 120 kilomètres avec le même programme.

Record journalier : 305 kilomètres, à 25 kilomètres/heure de moyenne sur terrain plat et sous un beau soleil.



Vélo triplace : pour rouler en famille

Nombre de jeunes passent le permis de conduire tard, au moment où ils fondent une famille (Alexa Delbosc, page 34). Pour les détourner de la voiture individuelle à ce moment charnière de leur vie, rien de tel que ce vélo triplace.

Ses trois places ne le rendent pas plus large qu'une bicyclette traditionnelle. Il permet de discuter facilement avec les enfants tout en roulant. Il est aussi adapté aux enfants qui ne peuvent – ou ne veulent – pas pédaler et aux enfants « actifs ».

Son grand avantage : être un seul vélo sur la route et non trois : pas de stress, pour l'adulte, à surveiller deux autres vélos. Dans les montées, les enfants apportent une aide très appréciable au pédalage. En cas de coup de mou, ils peuvent renoncer à – ou refuser de – participer à l'effort collectif sans gêner le pédalage de l'adulte (roue libre dans le pédalier enfant).





Solution optimale

Bref, plaide Baptiste Morier avec tous ses modèles à l'appui, sur des distances raisonnables, la bicyclette remplace très souvent avantageusement la voiture. Au vrai, avec les motorisations électriques et les batteries dernier cri, le plus grand frein à l'essor du vélo à assistance électrique, ce sont les lois restrictives et tatillonnes. Et si le prix pose un problème, le partage est une piste à explorer.

Il ne s'agit pas de déclarer la guerre aux voitures, souligne encore Baptiste Morier, mais de favoriser l'usage de chaque mode de déplacement là où il est le plus efficace en termes d'occupation du sol, de pollution de l'air, de bruit, de fluidité du trafic, de santé publique et d'efficacité énergétique. ■



Vélobus : pour rouler en équipe

L'association S'Cool Bus, à Rouen, en Normandie, utilise ce vélo collectif inventé aux Pays-Bas. L'association Les amis du vélobus de Fribourg s'organise en ce moment pour l'importer dans cette ville. Un adulte le conduit et jusqu'à dix enfants peuvent s'y installer, dont huit pédalent. Une meilleure humeur générale et une plus grande attention des enfants à l'école sont à attendre après un trajet dans cet engin.

- Son capital de sympathie est ahurissant.
- 150 kg de vélo pour dix enfants de 20 kg en moyenne plus un adulte : qui dit mieux ?
- Sa version pour adultes pèse 400 kg (châssis en acier au lieu d'être en aluminium).

Vélo-cargo multitrace : pour transporter des marchandises

Comme pour les autres cycles, ce vélo-cargo est plus stable sur chaussée glissante. Il peut transporter jusqu'à 150 kg et des systèmes frigorifiques pour les marchandises surgelées peuvent être installés. La solution idéale pour livrer en ville.

Pour les plus petits, la traditionnelle remorque est la meilleure option. Ce modèle pour deux enfants ne s'attelle au vélo que si nécessaire. En cas de chute, la remorque ne se retourne pas grâce au bras de remorquage qui pivote. Et elle protège bien du soleil et des intempéries.

POUR ALLER PLUS LOIN

Fédération européenne des entreprises de logistique à vélo :

<http://federation.cyclelogistics.eu>

Festival international du vélo-cargo :

www.cargobikefestival.com

Collectif nantais d'entreprises qui offrent leurs services à vélo :

<https://lesboitesavelo.wordpress.com>

Association S'Cool Bus :

www.scool-bus.org