

00:00:00:00 - 00:00:32:20

Inconnu

La ville de demain. Elle est forcément plus cyclable, elle est plus marchable et elle est plus agréable. On n'a pas peur de se faire renverser. On se déplace avec beaucoup de plaisir.

00:00:32:22 - 00:01:00:07

Inconnu

Bonjour On The Way, je suis Benoît Tholence. J'ai 35 ans et je suis entrepreneur. J'ai un peu découvert l'entrepreneuriat par hasard. Je pense que c'était quelque chose qui sommeillait en moi depuis longtemps maintenant. Vraiment, de manière hasardeuse, vraiment. Je pense que c'est ça le terme et le projet.

00:01:00:07 - 00:01:28:19

Inconnu

Aujourd'hui qui m'anime. C'est un peu de manière rétroactive, quelque chose qui est tout à fait naturel et qui fait sens en fait. Quand on commence à devenir entrepreneur, c'est très difficile de revenir en arrière. Alors bien sûr, on peut parfois saisir des cordes et sortir de ce gouffre dans lequel on est tombé quand on tombe dans l'entrepreneuriat. Mais globalement, c'est ce qui me permet de rêver, je pense, puisque c'est une formidable façon de pouvoir faire des choses dans ce monde.

00:01:28:21 - 00:01:53:01

Inconnu

Et donc moi, je suis quelqu'un qui rêve et qui bouge et je pense qu'entreprendre c'est un peu ces deux choses là à la fois. C'est en tout cas faire bouger les choses pour aller vers son rêve. Mon réveil écologique. C'est important d'utiliser ce terme là puisque j'ai encore l'impression d'être encore un peu endormi. Mon réveil, je l'ai fait il y a six ou sept ans, mais je ne suis pas encore totalement réveillé et je pense que je suis en train de me réveiller d'un mauvais rêve.

00:01:53:01 - 00:02:14:15

Inconnu

Je dis ça parce que plus je creuse le sujet et plus je découvre des choses. Donc c'est un peu comme quand on se réveille d'un mauvais rêve, d'un cauchemar. On essaye de se souvenir un petit peu pour savoir ce qui s'est passé pendant cette nuit là. Et donc moi, quand je creuse, quand je regarde un peu, en 35 ans de vie, ce qui s'est passé, je me rends compte que j'étais quand même très inconscient des choses et je le suis encore probablement beaucoup.

00:02:14:19 - 00:02:32:09

Inconnu

Donc je suis encore un peu dans mon lit en train de végéter et de me rendre compte de choses que je découvre au fur et à mesure. Par exemple, il y a encore une époque pas si lointaine, je partais trois semaines en vacances à Bali en pensant que ce n'était pas grave puisque de toute façon, par ailleurs, je ne consommais quasiment plus rien de neuf.

00:02:32:11 - 00:02:58:23

Inconnu

J'avais juste pas en tête les ordres de grandeur. Donc les ordres de grandeur, c'est à peu près deux tonnes, voire plus pour Bali, c'est 2,5 tonnes, trois tonnes je pense l'aller retour en avion alors que ma consommation quotidienne de biens était probablement inférieure à une tonne sans soucis, mais plutôt 500 kilos, et cetera. Voilà, en termes de réduction, j'avais peut être un potentiel plus élevé à ne pas partir à Bali que finalement à arrêter drastiquement ma consommation.

00:02:59:00 - 00:03:33:07

Inconnu

Ce n'est pas un choix qu'on va faire. Il faudrait faire les deux. Mais en tout cas, il faut arrêter de se mentir. Je pense surtout ça qu'il est important : de penser que parce qu'on fait quelque chose de bien d'un côté, on peut continuer à faire des choses moins bien de l'autre. Sanka c'est un peu de manière rétroactive, quelque chose qui est tout à fait naturel et qui fait sens, en fait, puisque c'est un peu la croisée de trois chemins, de trois choses qui sont importantes pour moi.

00:03:33:09 - 00:04:05:12

Inconnu

Premièrement, mon souhait de continuer à entreprendre. Comme je le disais tout à l'heure, une fois qu'on tombe dans l'entrepreneuriat, c'est difficile de s'en sortir. La deuxième chose qui m'anime aujourd'hui autour de ce projet, c'est mon envie de participer à la transition écologique. Et la troisième chose, c'est mon côté, disons, geek de la mobilité. Le mot geek, en fait, c'est plutôt pour définir une passion qui peut, selon moi en tout cas, et de l'extérieur, être vue comme étrange à l'époque où on avait beaucoup de services de trottinettes en libre service, j'avais, je pense,

00:04:05:14 - 00:04:23:09

Inconnu

En tout cas, c'était un de mes objectifs, toutes les applications sur mon téléphone. Donc entre temps, j'ai arrêté ces services là pour reprendre un peu le vélo quelque part. Mais à cette époque là, j'avais, il me semble, une douzaine d'applications qui reflétaient à peu près le nombre de services que vous aviez à Paris, et donc aussi qu'on pouvait retrouver dans d'autres grandes villes.

00:04:23:11 - 00:04:44:15

Inconnu

Et donc ces trois choses là., donc vouloir entreprendre pour finalement la transition écologique et ma passion, mon geek de la mobilité ont donné lieu à Sanka. C'est pourquoi moi, j'ai eu envie d'entreprendre et pourquoi j'ai eu envie de monter ce projet là. Je suis tombé par hasard tout à l'heure sur la pub de la nouvelle Renault cinq qui vient d'être annoncée

00:04:44:15 - 00:05:05:13

Inconnu

à l'heure où on enregistre. Une voiture électrique très bien qui rappelle en plus de bons souvenirs à certains d'entre nous. À la fin de cette pub, on voit cette voiture, comme pour d'autres pubs de voiture, seule sur la route. Ça en fait, c'est quelque part un peu un mensonge qui nous a mis en tête que la voiture, c'était la liberté.

00:05:05:15 - 00:05:20:20

Inconnu

Alors bien évidemment, la voiture, elle permet plein de choses, elle permet de partir loin quand on veut. Encore une fois, à partir du moment où on n'a pas de bouchons et pas de congestion. Mais globalement, elle permet cette liberté. Ça, c'est vrai. Par contre, aujourd'hui, dans les villes, elle nous contraint quand même beaucoup et moi en fait,

00:05:20:22 - 00:05:34:02

Inconnu

donc j'ai la chance aujourd'hui en tout cas d'habiter dans une grande ville et donc de ne pas avoir besoin en tout cas de ne pas avoir éprouvé le besoin d'acheter une voiture. Et je vous parlais tout à l'heure du fait que j'étais un peu geek de mobilité et notamment un de mes autres travers. Ça aurait pu être un troisième exemple.

00:05:34:05 - 00:05:50:20

Inconnu

C'est aussi de collectionner les services d'autopartage. Alors je le fais cette fois ci, non pas juste par pur plaisir, mais aussi parce que j'y trouve des usages différents. Il y a plein de façons de faire de l'autopartage. Déjà, il y a entre particuliers, il y a des entreprises qui lui permettent également. Il y a des sociétés qui permettent de le faire.

00:05:50:22 - 00:06:05:03

Inconnu

Ce qu'on appelle en free floating, donc de prendre la voiture, de la déposer un autre endroit. Il y a des services qui sont nationaux, des services qui sont régionaux, voire très locaux. Et il y a également des services qui nous permettent de les prendre dans un parking déjà payé et de les ramener au même endroit. Donc en fonction de l'usage

00:06:05:03 - 00:06:21:10

Inconnu

en fait, on ne va pas utiliser le même service et donc moi, ça me permet parfois de prendre un camion, par exemple, quand j'ai besoin de déménager. Bien entendu, ça, les gens ont l'habitude de le faire, mais ça peut me permettre aussi de prendre un Vans neuf places pour partir avec huit amis. Voilà, ça m'est déjà arrivé plusieurs fois voir huit collègues d'ailleurs.

00:06:21:12 - 00:06:51:07

Inconnu

Et donc finalement, c'est ça la liberté pour moi, c'est justement de ne pas être propriétaire et enfermé dans l'usage d'une voiture. Quelque part, je pense que ça peut être intéressant de dire que je n'ai rien contre la voiture. La voiture, encore une fois, permet plein de choses et globalement, j'aime bien conduire. Et justement, c'est aussi

parce que j'aime bien conduire, que j'aime cette diversité et la possibilité de pouvoir conduire plein de voitures différentes et aussi en fonction de mon usage et de garantir que justement, j'ai dimensionné mon usage par rapport à mon besoin.

00:06:51:09 - 00:07:18:12

Inconnu

Et je donne cet exemple. Quand on est neuf, c'est toujours mieux de prendre qu'une seule voiture de neuf places, en l'occurrence un minibus, que de prendre du coup deux ou trois voitures. Il y a pour un entrepreneur encore peut être plusieurs opportunités, mais globalement, le constat qu'on a fait, c'est que entre les transports en commun, les services de location de voiture, de vélos, parfois de trottinette, quand c'est encore autorisé, des services d'autopartage il y a énormément de services qui existent.

00:07:18:12 - 00:07:48:24

Inconnu

Effectivement, ils ne sont pas forcément connus. Ils ne sont pas forcément bien développés. Si on parle des transports en commun, il y a peut être encore des problématiques de fréquences, ce genre de choses, mais c'est plutôt de l'ordre. En tout cas, selon nous, des pouvoirs publics d'améliorer éventuellement ces alternatives à la voiture. En dehors des grandes villes, donc, quand on parle de petites villes, de zones rurales, éventuellement de campagnes, donc de zones vraiment faiblement dense, les alternatives à la voiture sont non pas inexistantes, mais en tout cas beaucoup moins importantes, beaucoup moins présentes.

00:07:49:01 - 00:08:09:05

Inconnu

C'est à cette problématique là qu'on a voulu répondre avec Sanka, en offrant non pas une solution de mobilité qui permet dans tous les cas de remplacer la voiture. Bien évidemment, on n'est pas naïf vis à vis de ça. Déjà, nous, on va commencer à offrir une solution vélo. Donc le vélo, c'est pour les courtes distances quotidiennes. Ce serait mentir que de dire qu'on va faire des distances de 30 kilomètres à vélo.

00:08:09:10 - 00:08:31:02

Inconnu

Ça ne veut pas dire que les gens ne le font pas. Par contre, pour des distances courtes. Notre mission et notre souhait, c'est d'offrir une solution vélo qui soit viable là où justement, aujourd'hui la voiture est reine et donc notamment en dehors des grandes villes et où, justement, il n'existe que très peu d'alternatives et où les pouvoirs publics ont finalement moins de marge de manœuvre que dans les grandes villes où on a beaucoup de densité.

00:08:31:04 - 00:08:52:18

Inconnu

Nous, on parle d'alternatives à la deuxième voiture. Là, encore une fois, on n'est pas naïf vis à vis du sujet. Aujourd'hui, les voitures, elles, sont dimensionnées à leur pic d'usage, c'est à dire qu'on fait des modèles de voiture qui ont quasiment toutes cinq ou au moins quatre places, qui ont toutes des grands coffres. Vraiment quand on dit pic d'usage,

c'est une voiture pour 5 % de son utilisation. C'est à dire que quand on part en vacances, quand on part en week end avec toute la famille.

00:08:52:20 - 00:09:08:12

Inconnu

Et on a voulu faire l'inverse avec une solution vélo qui, elle, est dimensionnée au juste besoin et donc pour des usages quotidiens. Donc quand on parle d'usages quotidiens, on parle plutôt de second véhicule puisque aujourd'hui, malgré tout, quand on a une première voiture, on a envie effectivement qu'elle puisse nous permettre de partir en week end ou en vacances.

00:09:08:16 - 00:09:39:06

Inconnu

Par contre, la deuxième voiture, elle, peut plus facilement être remplacée par un vélo. Personne ne pas en vacances avec sa deuxième voiture. Et souvent quand je dis ça, les ménages qui ont plus de deux voitures savent très bien qu'elle est la première, qui est la deuxième et éventuellement qu'elle est la troisième. Le vélo s'appelle Bob. Bob, ça vient de plusieurs choses et notamment de Sanka puisque Sanka, c'est un des héros du film Rasta Rockett.

00:09:39:09 - 00:09:58:15

Inconnu

C'est un film que j'aime beaucoup, qui est assez intemporel, qui est drôle, qui raconte aussi Une belle histoire. Donc, pour les personnes qui ne connaissent pas l'aventure de Rasta Rockett, c'est l'équipe de Jamaïque qui s'inscrit au bobsleigh. Donc aux Jeux olympiques d'hiver, ils vont, je ne sais plus s'ils gagnent au final, j'ai un doute sur le fait qu'ils gagnent ou pas les Jeux Olympiques d'hiver.

00:09:58:15 - 00:10:20:14

Inconnu

Mais en tout cas, ça montre que tout est possible. Et donc quand on est en train de construire, le futur, je trouve que c'est une référence qui est assez sympa. Donc Sanka c'est à la fois l'espérance, l'espoir d'un monde un peu plus vertueux. Et Bob fait référence au bobsleigh. Cette alternative à la voiture, qui est un vélo, est un vélo cargo quadriporteur pour que vous puissiez vous imaginer ce à quoi ressemble votre vélo.

00:10:20:16 - 00:10:38:14

Inconnu

On pourrait déjà présenter ce que c'est que le vélo cargo, parce que ce n'est pas forcément quelque chose de très connu. Aujourd'hui, il y a globalement trois typologies de vélos cargo. Le premier, c'est ce qu'on appelle un long tail. C'est un vélo en français qu'on dit rallongé. Pourquoi ? Parce qu'à l'arrière, en fait, on a globalement fait un porte bagages plus grand.

00:10:38:14 - 00:10:58:08

Inconnu

Donc on peut y asseoir un adulte, voir deux ou trois enfants. La deuxième catégorie de vélos cargo, c'est ce qu'on appelle des bi porteurs parce qu'il y a deux roues, donc bi pour le nombre de roues. Et ensuite le bac est très souvent à l'avant, donc bi porteur. C'est un vélo avec un bac à l'avant, alors il existe des bi porteurs avec des bacs à l'arrière, mais je pense que c'est 0,1 % du marché.

00:10:58:14 - 00:11:18:17

Inconnu

Même moi je n'ai jamais vu. Donc si vous en voyez un appelez-moi. La dernière catégorie, qui est finalement le vélo le plus gros, c'est ce qu'on appelle un triporteur. Donc il y a le vélo rallongé. Le bi porteur, le triporteur, le triporteur pour trois roues. Et cette fois ci, on a un vélo avec un bac qui est à l'avant dans la plupart des cas pour le transport de personnes et éventuellement de petites marchandises, donc pour des particuliers.

00:11:18:17 - 00:11:36:07

Inconnu

Et ce qu'on voit souvent aussi dans les grandes villes, c'est qu'on a des triporteurs avec une charge à l'arrière, donc un bac à l'arrière. Cette fois ci plutôt pour de la livraison, ce qu'on appelle le transport du dernier kilomètre et donc nous, on propose un quadriporteur. Et donc, si vous avez suivi : c'est quatre roues ! Nous, on aime penser que c'est un vélo qui a les codes de la voiture, notamment parce qu'il a quatre roues.

00:11:36:07 - 00:12:05:11

Inconnu

Le fait d'avoir une coque, finalement, qui vient protéger le cycliste, va donner des airs de voiture. Maintenant ça reste bien un vélo. Et juste pour donner quelques ordres de grandeur pour s'imaginer la taille, c'est vraiment une toute petite voiturette. Si on veut la comparer à la voiture, donc, c'est la dimension d'une Smart en deux fois moins large. Et pour se donner aussi d'autres ordres de grandeur au niveau de la batterie, pour tenir jusqu'à 50 ou 60 kilomètres, on a besoin d'une batterie qui est 50 fois plus petite qu'une Zoé.

00:12:05:15 - 00:12:24:05

Inconnu

Donc les Zoé pour les personnes qui connaissent pas, c'est la voiture de Renault qui aujourd'hui est considérée comme une petite voiture électrique. Et donc cette petite voiture électrique nécessite à peu près 50 kilowatt heure de batterie. Nous, on sera plutôt à un kilowatt heure environ, donc c'est 50 fois plus petit qu'une batterie d'une petite voiture électrique. C'est un vélo qui est plus confortable et plus sécuritaire.

00:12:24:06 - 00:12:48:17

Inconnu

Donc on a un vélo avec un dossier, On a un vélo avec une bonne assistance électrique. Ça fait partie du confort. C'est aussi la protection contre les intempéries. Donc c'est un vélo qui est capotable. On prend les codes de la voiture, mais on n'a pas à fait un vélo décapotable puisque la plupart du temps, il est ouvert. Par contre, quand il pleut, on

aime pouvoir se protéger et donc venir capoter ce vélo et la sécurité, notamment quand on est en présence de routes avec ou en tout cas de zones où on a peu d'aménagements cyclables,

00:12:48:21 - 00:13:16:23

Inconnu

la protection, elle, passe notamment par le fait d'être plus imposant sur la route. Ça peut paraître contre intuitif, mais finalement, le fait d'avoir un vélo plus large, ça rend le vélo plus visible. Et surtout, ça va permettre aux véhicules motorisés d'envisager des dépassements en respectant par exemple les distances de sécurité qui sont d'un mètre en ville et d'un mètre 50 en dehors.

00:13:17:00 - 00:13:36:10

Inconnu

Alors, on a déjà une cinquantaine de personnes qui ont payé de manière symbolique le premier mois de location. Donc on sait dire, parce que je les tous, quasiment tous, toutes et tous eu au téléphone. Donc je sais à peu près dire à quoi ils ressemblent, comment ils vivent, où ils vivent. Donc ça, c'était dans le cadre de notre étude de marché très concrète et pragmatique de pouvoir discuter, dialoguer avec

00:13:36:12 - 00:14:06:06

Inconnu

J'étais à mon premier client et pour les décrire de manière un peu plus générique et globale, on aime parfois les appeler néoruraux, pas forcément pour vouloir dire qu'ils sont nouveaux, installés à la campagne. Par contre, c'est plutôt dans l'état d'esprit de vouloir se rapprocher de la nature et être donc conscients des enjeux écologiques. Maintenant, j'ai tendance à penser que ce n'est pas par conscience écologique qu'on va acheter un produit et à l'inverse, c'est par conscience écologique qu'on ne va pas acheter un produit.

00:14:06:08 - 00:14:27:06

Inconnu

Et donc nous, on s'inscrit aussi là dedans. On propose la possibilité de louer ce vélo plutôt que de l'acheter. On se dissocie un peu du concept de propriété, qui est finalement un peu remis en question, parfois quand on parle d'écologie. Quand on regarde un peu les différents enjeux de ce point de vue là. Et cette location longue durée, elle permet plusieurs choses.

00:14:27:08 - 00:14:49:06

Inconnu

Alors nous, en tant que fabricants, on va vendre ces vélos, bien entendu, mais aux collectivités et donc on va le proposer et on propose déjà aux collectivités dans le cadre d'un service de location longue durée. Ça a plusieurs bénéfices. Le premier, c'est que les personnes ont quelque part un prix facial qui est beaucoup plus faible que s'ils devaient acheter ce vélo, qui coûterait en fait à peu près le prix d'une voiture d'occasion.

00:14:49:07 - 00:15:10:05

Inconnu

Et malgré tout, je pars du principe que quand on veut acheter un vélo, on finit pas par acheter une voiture, mais malgré tout, on compare les choses. Et donc avoir une solution vélo qui est aussi chère qu'une voiture d'occasion, ce n'est pas acceptable pour peut être 99 % des gens, donc la location elle permet déjà dans un premier temps de baisser finalement ce prix d'achat et le passage à l'acte vers une transition vers le vélo.

00:15:10:07 - 00:15:33:07

Inconnu

Donc c'est le premier bénéfice, le deuxième, c'est qu'elle nous permet, c'est un peu ce que j'appelle notre garantie durabilité, de proposer un vélo en location, c'est aussi s'engager sur la qualité de ce qu'on propose puisque finalement, on a un intérêt direct, économique à ce que ce vélo soit durable. Et donc c'est indirectement finalement, notre façon de dire : "On propose ce vélo en location parce qu'on s'est assuré qu'il était durable".

00:15:33:09 - 00:15:52:19

Inconnu

Les autres bénéfices, c'est aussi que j'ai tendance à penser qu'on risque d'avoir moins de vol sur un vélo loué, tout simplement parce qu'il n'y a pas de valeur à la revente. Ça peut paraître un peu bête et peut être un peu naïf de ma part parce que de toute façon, il y aura des vols. Mais globalement, je pense que ça permet en tout cas de réduire un peu la pertinence de cet acte là.

00:15:52:21 - 00:16:10:02

Inconnu

Alors je précise quand même que ce vélo n'existe pas encore. Aujourd'hui, la cinquantaine de personnes que j'évoquais ont aujourd'hui finalement acheté le premier mois de location d'après une image de synthèse. Donc, le vélo aujourd'hui, est en train de sortir de nos ateliers. Normalement, fin mars, on pourra rouler avec ce vélo pour la première fois. Je suis très impatient de ça.

00:16:10:08 - 00:16:31:01

Inconnu

Donc non, aujourd'hui, effectivement, ces premiers, on peut les appeler clients ou pré clients, peu importe, c'est voilà des gens qui sont en recherche d'une nouvelle forme de mobilité qui hésitent à passer au vélo parce qu'ils ont plein d'à priori, parce que le vélo n'est pas forcément adapté sur leurs trajets, parce qu'ils ne sentent pas en sécurité à utiliser le vélo sur leur trajet.

00:16:31:01 - 00:16:57:05

Inconnu

Et donc nous, on va les accompagner déjà, même avant qu'ils décident d'acheter et de vouloir louer ce vélo là. On va les accompagner aussi pour leur montrer quel pourrait être leur trajet pour leur donner envie, en fait aussi de se projeter dans l'usage d'un vélo. Le trajet type d'un vélo en dehors des grandes villes, globalement, c'est un trajet qui fait

moins de dix kilomètres et contrairement à ce qu'on peut penser et qui sont nombreux, ces trajets quotidiens à faire moins de dix kilomètres, y compris en dehors des grandes villes.

00:16:57:07 - 00:17:17:04

Inconnu

D'ailleurs, de manière assez contre intuitive, les gens en fait autour des grandes villes, en périurbain, font souvent plus de kilomètres en moyenne que des gens en zones rurales. Donc c'est des gens qui sont qui ont envie de s'y mettre, qui ont envie, mais pour qui il manque une solution adaptée à leur territoire. Et cette solution là, c'est justement un vélo plus confortable et plus sécuritaire.

00:17:17:08 - 00:17:38:16

Inconnu

Mais ça passe aussi, comme je le disais par le trajet en lui même. Aujourd'hui, un vélo à quatre roues. Théoriquement, on n'a pas le droit aux pistes cyclables. Il a le droit aux voies vertes, mais pas aux pistes cyclables. Pourquoi ? Parce que justement, il a quatre roues dans le code de la route, on est bien défini comme un vélo, mais un peu plus loin, dans le code de la route, on est défini comme interdit de pistes cyclables puisque les pistes cyclables sont autorisées aux vélos à deux et trois roues.

00:17:38:18 - 00:17:59:13

Inconnu

Donc, si on pense que ce sont des choses qui vont changer. Être entrepreneur, c'est aussi rêver. C'est aussi imaginer le futur et penser qu'on interdise à des vélos des pistes cyclables. Moi, ça me semble pas envisageable donc on continue d'avancer ! Sur ces sujets là. En fait, on a aussi co-fondé une association qui s'appelle Aveli. C'est l'Association des acteurs des véhicules légers et intermédiaires.

00:17:59:15 - 00:18:24:19

Inconnu

Et donc cette association a notamment un travail de lobbying à faire pour finalement faire évoluer aussi ce code de la route. C'est un peu plus large que la simple solution vélo. Les véhicules intermédiaires, globalement, c'est ce qui se passe entre un gros vélo ou un vélo dont on a augmenté l'usage et une petite voiture. Donc c'est ce qu'on appelle des catégories L Et donc il y a tout un tas de chiffres de L1 à L7 pour définir tout ce qui en fait n'est pas encore une voiture globalement.

00:18:24:20 - 00:18:51:18

Inconnu

L'objectif, c'est souvent en fait des véhicules plus sobres. Donc soit on a augmenté l'usage du vélo pour remplacer la voiture. Soit on a fait en fait des voitures beaucoup plus petites, donc beaucoup plus sobres. Si on permet et si on favorise finalement en fait un travail de lobbying à alléger certaines normes, certaines bizarreries encore une fois du code de la route, on va permettre et on va aller vers une mobilité plus sobre puisqu'on aura globalement rétréci nos voitures ou permis à plus de gens de faire du vélo.

00:18:51:20 - 00:19:21:01

Inconnu

Au delà de tous les bienfaits, on va dire écologiques de remplacer sa voiture par un vélo sur ses trajets quotidiens, que ce soit la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à l'utilisation mais aussi à la fabrication de ce véhicule, que ce soit la réduction des matériaux et de l'extraction des ressources que l'on va utiliser pour sa fabrication, la réduction des polluants, que ce soit la pollution de l'air mais aussi la pollution sonore dont on parle peu, on s'éloigne de la sédentarité, en fait, en faisant du vélo.

00:19:21:03 - 00:19:42:04

Inconnu

J'aime bien montrer par une image assez simple qu'on est dans un monde assez paresseux en tout cas, qui est devenu paresseux de ce que j'en observe bien sûr. Ça reste très biaisé et très petit comme façon d'observer les choses. Mais j'aime bien donner cet exemple de l'escalator, pas l'escalator qui monte, l'escalator qui descend et regarder le nombre de gens, en fait, qui se contentent de se laisser porter par cet escalator.

00:19:42:06 - 00:20:14:05

Inconnu

Ça permet d'illustrer ce monde que j'appelle de plus en plus paresseux et l'objectif, ce n'est pas qu'en plus une fois tout le monde se mette à faire du vélo. Encore une fois, ça dépend beaucoup de la distance. Mais je pense que se remettre en mouvement, revivre son trajet, le vélo permet ça. Nous, on va proposer effectivement le vélo à des utilisateurs finaux, mais on le fait au travers de collectivités. Ces collectivités,

00:20:14:05 - 00:20:33:10

Inconnu

alors il y a plein d'acronymes, ça peut être des PETR, des communautés de communes, des CA des communautés d'agglomération...J'en ai encore plein d'autres dans ma besace, mais globalement, ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est des agrégations de plusieurs communes. C'est surtout ça, l'intérêt, c'est que la commune, en fait, c'est une échelle trop petite pour nous, en tout cas en zone rurale.

00:20:33:12 - 00:20:57:19

Inconnu

Par contre, l'intercommunalité, comme on a tendance parfois à l'appeler, c'est une échelle qui est parfois beaucoup plus pertinente pour proposer justement des services de location longue durée, par exemple de vélo. Nous les collectivités qui aujourd'hui sont intéressées par la solution Bob, ce sont justement des collectivités qui ont déjà mis en place en fait des services de location longue durée de vélos et qui souhaitent élargir leur offre.

00:20:57:21 - 00:21:21:14

Inconnu

Elles ont proposé déjà des services de location longue durée de vélos puisque ça permet, et elles l'ont mesuré, de remplacer en grande partie des trajets voiture. À l'inverse de la ville où on va parfois remplacer le métro par le vélo, et ça d'ailleurs, d'un point de vue gaz à effet de serre, ce n'est pas forcément positif, le métro a un meilleur bilan carbone que le vélo sur l'ensemble de son cycle de vie et donc en dehors, vu qu'il n'y a pas de métro

00:21:21:14 - 00:21:44:14

Inconnu

de toute façon, on va plutôt avoir tendance à remplacer la voiture. Permettre à des gens d'envisager le vélo, c'est une bonne chose dans ces endroits là. L'intérêt d'avoir un vélo comme Bob, c'est de pouvoir justement adresser une autre cible, plus large, qui, justement, n'a pas encore osé se mettre au vélo via ce service là. Et ensuite, ce qu'il faut regarder, c'est que pour que la solution vélo soit pertinente, il faut soit un aménagement.

00:21:44:16 - 00:22:03:00

Inconnu

Donc ça, ça arrive. Il y a des voies vertes, parfois des bandes cyclables qui sont, on va dire, agréables à utiliser. Mais la plupart du temps, il faut plutôt aller en dehors des sentiers battus, comme on le dit. Donc c'est des chemins, c'est des routes secondaires et ça en fait un automobiliste lambda qui s'est jamais véritablement projeté dans l'usage du vélo,

00:22:03:02 - 00:22:32:13

Inconnu

il ne va pas forcément les connaître. Et nous, notre enjeu, au delà de proposer un vélo, c'est de montrer qu'il existe des itinéraires qui sont en fait favorables à l'utilisation du vélo et qui sont en fait même défavorables à l'utilisation de la voiture. J'ai tendance à penser que le pire trajet voiture, c'est le meilleur trajet vélo et inversement. Et nous, la première chose qu'on fait dans le trajet type, c'est de regarder la distance et ensuite de regarder finalement l'itinéraire. Pour identifier son itinéraire type, donc en dehors des grandes villes

00:22:32:13 - 00:22:49:03

Inconnu

encore une fois, on peut utiliser ce qu'on appelle le GPS vélo. On a des GPS qui sont vraiment faits pour la voiture, ils sont normalement aussi paramétrés pour pouvoir être utilisés sur du vélo. Mais bien évidemment, ils ne sont pas forcément les plus pertinents. Il existe des GPS comme Géo Vélo qui sont vraiment dédiés, comme son nom l'indique, aux vélos.

00:22:49:08 - 00:23:07:00

Inconnu

Ces GPS ont la particularité de proposer des itinéraires qui sont au choix en fait soit le plus court, soit le plus agréable soi même l'itinéraire touristique qui va potentiellement vous faire faire des détours. Ça peut être agréable par exemple, le week end, un peu

moins pour aller au travail et encore que ... à voir. Mais globalement, voilà, on a plusieurs options en fait.

00:23:07:00 - 00:23:27:21

Inconnu

Et ensuite c'est des GPS qui connaissent beaucoup mieux, de manière plus fine justement, les itinéraires qu'on peut emprunter à vélo. Par exemple, un GPS voiture ne va pas connaître les sentiers, va peut être pas connaître certains chemins puisque encore une fois, le chemin en voiture, c'est pas intéressant. C'est un endroit où on ne va pas rouler vite, on va être secoué dans tous les sens alors qu'à vélo ça peut devenir pertinent

00:23:27:21 - 00:23:46:02

Inconnu

à partir du moment où justement, on a un vélo qui est adapté, par exemple, au fait de pouvoir rouler sur chemin. Donc Bob, il est fait pour ce qu'on appelle les trajets quotidiens. Les trajets quotidiens c'est effectivement principalement pour aller au travail. Sauf que quand on va au travail, on peut aussi avoir besoin parfois de déposer ou de récupérer un enfant.

00:23:46:04 - 00:24:06:07

Inconnu

On peut avoir besoin d'aller faire un brin de courses, et cetera Parfois à l'aller, parfois au retour. Nous. L'objectif, c'est justement de dimensionner un vélo qui permette de faire tout ça. Donc on va pouvoir parfois mettre un ou deux cabas de sacs de courses. Ce n'est pas pour faire les courses de la semaine, pour faire des petites courses d'appoint et on peut aller jusqu'à deux enfants.

00:24:06:09 - 00:24:30:15

Inconnu

On peut également mettre un deuxième adulte à l'arrière de ce vélo pour justement étudier un peu toutes les configurations. Ça peut être pour déposer quelqu'un à la gare par exemple, mais globalement, au quotidien, 95 % du temps. De toute façon, on va être seul sur ce vélo et 5 %, ça va être pour aller emmener l'enfant à l'école. Quand je parle en pourcentage c'est en distance parcourue, puisque par exemple, on va déposer un enfant à un kilomètre et puis on va finir les cinq ou six kilomètres qui nous restent pour aller au travail par exemple.

00:24:30:21 - 00:24:47:05

Inconnu

Et sur le retour, peut être que c'est pas nous qui allons nous occuper des enfants et on va pouvoir aller récupérer quelques courses. Donc il y a deux façons de voir ce vélo cargo quadri porteur. Soit on le voit comme un vélo, soit on le voit comme une voiture. Et ensuite, l'idée, c'est d'avoir en fait aussi la possibilité de le garer comme un vélo.

00:24:47:07 - 00:25:01:01

Inconnu

Maintenant, ça reste un gros vélo, mais c'est déjà un souci par exemple, dans les grandes villes, pour stationner des vélos cargo. En dehors, ça peut parfois, mais il faut regarder au cas par cas, pas forcément poser de problème puisque par exemple, on va stationner sur le trottoir. Mais il y a des endroits où il n'y a pas de trottoir.

00:25:01:01 - 00:25:24:24

Inconnu

Donc de toute façon, ça ne sera pas, ça ne sera pas un souci. Mais donc ce qu'il faut garder en tête. Encore une fois, dans les codes de la voiture, l'état d'esprit du vélo. Donc on peut continuer à l'utiliser un peu comme une voiture et se mettre sur une place de parking et le sécuriser, bien entendu. Mais on peut aussi l'entrevoir comme un vélo et le stationner sur un arceau vélo à partir du moment où il y a suffisamment d'espace pour le mettre et donc l'attacher avec un antivol, comme un vélo classique.

00:25:25:05 - 00:25:44:00

Inconnu

Aujourd'hui, on est en contact avec plusieurs collectivités. Une dizaine, qui sont intéressées pour expérimenter avec nous. C'est à dire qu'aujourd'hui on n'a qu'un seul vélo. On ne va pas pouvoir le vendre, sinon on aura vendu qu'un seul vélo. Donc ça serait un peu bête d'un point de vue commercial. Par contre, ce qu'on peut vendre c'est des expérimentations et donc les expérimentations, on veut les faire avec ces collectivités là qui seront nos futurs clients.

00:25:44:04 - 00:26:06:03

Inconnu

Donc l'objectif, c'est dès cette année, à partir du mois d'avril et mai, expérimenter, pouvoir tester et faire tester ce vélo à leurs habitants. Donc on va se déplacer, on va sillonner, peut être pas toute la France, mais en tout cas en région Auvergne-Rhône-Alpes, on a déjà des collectivités intéressées, en Bourgogne également. Et donc l'idée, c'est de se déplacer dans ces collectivités avec ce seul vélo.

00:26:06:07 - 00:26:41:05

Inconnu

En tout cas, pour 2024, pour permettre à des gens de tester, d'expérimenter la prise en main de ce vélo là. Sachant que l'objectif pour nous, c'est de revenir en fait l'année suivante dans ces mêmes collectivités qui nous auront fait confiance, qui ont finalement fait un peu un pari avec nous pour expérimenter cette nouvelle forme de mobilité, de revenir donc en 2025, avec cette fois ci plutôt quatre ou cinq vélos où là on va expérimenter plutôt le service de location dont je vous parlais tout à l'heure.

00:26:41:07 - 00:27:02:10

Inconnu

On a commencé par un rêve et j'aimerais terminer aussi par un rêve. Le premier, c'est qu'effectivement nous, on a envie que Bob soit vu comme un vélo de transition. On n'a pas vocation à vendre des bobs partout dans le monde et que ce soit la nouvelle norme vélo. Pas du tout. Le vélo, il existe depuis plus longtemps que la voiture et il est bien comme il est.

00:27:02:11 - 00:27:21:00

Inconnu

Par contre, on sait qu'il n'est pas suffisant pour plein d'usages et nous, on a envie d'élargir l'usage du vélo, permettre à plus de gens de se mettre finalement au vélo et donc d'avoir envie de le faire. Ça, c'est le premier rêve que je pourrais avoir. Et ensuite, encore une fois parce qu'on entreprend, on est aussi rêveur, je pense.

00:27:21:02 - 00:27:48:01

Inconnu

J'ai aussi parfois tendance à penser que, par exemple, les aménagements cyclables ont vocation à disparaître. Pourquoi je dis ça ? Parce que pour moi, les aménagements qui existent dans les grandes villes sont là pour finalement séparer les flux motorisés des flux vélos. Et donc, théoriquement, si un jour on arrive à offrir suffisamment d'alternatives à la voiture, cette voiture là, elle, va être vraiment très minoritaire. Et parce qu'elle sera minoritaire, on pourra se permettre de rouler avec elle beaucoup plus facilement qu'aujourd'hui.

00:27:48:03 - 00:28:06:15

Inconnu

La ville de demain est forcément plus cyclable, elle est plus marchable et elle est plus agréable. On n'a pas peur de traverser, on n'a pas peur de se faire renverser. On se déplace voilà avec beaucoup de plaisir. Moi, je pense. Je suis fondamentalement convaincu que si les gens avaient le choix, ils choisiraient pas la voiture, ils choisiraient de marcher.

00:28:06:21 - 00:28:23:20

Inconnu

Ça, je suis absolument convaincu qu'il choisirait de faire du vélo. Mais je pense que si on posait la question à n'importe quelle automobiliste ici : "on t'enlève toutes les contraintes liées à la voiture" Je pense que les gens aimeraient marcher, donc je pense que plus de marche, plus de vélo dans une ville, ça, ça pourrait être quelque chose de pas mal pour l'avenir, oui !

00:28:23:22 - 00:28:49:09

Inconnu

Pour toutes les auditrices et tous les auditeurs qui n'ont pas encore envisagé la solution vélo, ce que j'aimerais vous inviter à faire, c'est justement de l'envisager. Pour ça de manière très pratique, essayez de regarder quel serait votre itinéraire vélo, notamment en utilisant autre chose que Google Maps ou Waze qui sont plutôt câblés "Voiture". Déjà, vous allez pouvoir peut être constater que la distance est plus courte que celle que vous avez en tête.

00:28:49:11 - 00:29:14:04

Inconnu

Déjà parce qu'il suffit par exemple de prendre un le périphérique pour souvent se rendre compte qu'on fait des distances plus grandes. Donc ça, c'est pour ceux qui habitent

notamment dans des dans des grandes villes, mais aussi pour des petites villes. Ça fonctionne. Donc on a souvent en fait un trajet qui est plus court que ce qu'on pense. Et ensuite, ce que je vous invite à faire, c'est d'une part peut être regarder cette fois ci des images, par exemple sur Google Street MAP. Parfois si c'est des sentiers ou des chemins

00:29:14:06 - 00:29:37:15

Inconnu

la Google Cars n'est pas passée. Donc ce que je vous invite à faire, c'est regarder entre guillemets à la croisée des chemins : à quoi peut ressembler justement ce chemin là qu'on vous propose d'emprunter. Et ensuite, de toute façon, la meilleure des choses que vous pourriez faire, c'est d'enfourcher un vélo. Soit vous en avez un très bien, vous le dépoussiérez s'il dort dans le garage ou vous l'emprunter à quelqu'un, je suis sûr que vous trouverez un voisin avec un vélo sans souci et donc vous allez faire ce trajet-là.

00:29:37:20 - 00:30:00:10

Inconnu

Pas pour me faire plaisir, mais pour vous vous rendre compte de ce que c'est que de faire du vélo. Et vous le ferez un samedi ou un dimanche sans la pression d'arriver en retard. Sans la pression d'arriver peut être transpirant ou d'avoir crevé. Peu importe toutes les appréhensions que vous pourriez avoir faites le voilà un jour de beau temps. En tout cas, un jour, voilà où vous travaillez pas pour découvrir ce que pourrait être votre mobilité quotidienne à vélo.