



André Pardon veut allier gain de temps et de combustible

PHOTO PHILIPPE TARIS

### Reconversion

Après 17 ans chez Lectra, l'ancien cadre André Pardon crée Cyvea, société dédiée à la mobilité urbaine écolo

Une réserve de 250 watts ou de 2 000 watts embarqués pour économiser les muscles des mollets. C'est l'avantage des vélos à assistance électrique et des cyclomoteurs électriques. Ils donnent un coup de pouce dans les montées, sont silencieux et certainement moins polluants que les cyclos à essence ou que les voitures. La mobilité urbaine passera de plus en plus par ces deux-roues. « Ils peuvent remplacer la deuxième voire la troisième voiture dans les foyers », estime André Pardon.

Après dix-sept ans dans le service clientèle de Lectra sys-

tèmes puis quelques années chez Lafon industries à Bassens, André Pardon s'est retrouvé au chômage en 2004. Cet homme de contact a cherché le moyen de rebondir « à la croisée des services à la personne et de la technologie ». De rendez-vous en salons, il devine alors un marché prometteur dans le domaine de l'aide à la mobilité.

Cyvea (Cycles et véhicules à énergie alternative) est né en décembre dernier. Avec, à Pessac, un espace de démonstration de moyens de déplacement pour handicapés. Et, dans la Galerie bordelaise en plein centre de Bordeaux, un magasin de vélos et de cyclos électriques pour le grand public. Des produits de milieu et de haut de gamme signés Matra, Giant, Solex, Helkama, Flyer, Gitanes... dont les prix oscillent entre 1 000 et 2 000 euros.

André Pardon vise la clientèle de ceux qui veulent se déplacer facilement en ville sans

*Cyclos électriques et autres vélos pliables peuvent remplacer la 2<sup>e</sup> voire la 3<sup>e</sup> voiture dans les foyers*

la voiture et sans l'effort physique qu'exige le vélo traditionnel. Il a ainsi sélectionné une douzaine de vélos à assistance électrique. Ils s'utilisent sans casque ni assurance obligatoires, ni immatriculation. Situé dans une des roues ou dans le pédalier, le moteur fournit jusqu'à 70 % de l'effort nécessaire au déplacement. La recharge de la batterie revient à 5 à 10 euros par an.

**D'abord un essai.** Et puis Cyvea commercialise l'eSolex, la version écolo du défunt cyclomoteur lancé en 1946. La marque a été rachetée en 2004 par le groupe Cible dont les équipes ont conçu – en collaboration avec Pininfarina pour le design – ce modèle électrique lancé en décembre dernier. Sa batterie lithium-ion amovible supporte 700 recharges (une durée de vie de 6 ans) et propulse l'eSolex à 35 kilomètres/heure. Comme son ancêtre mais de façon plus silencieuse. Ceux qui veulent davantage de puissance se tourneront vers l'Helio, un cyclo électrique d'origine américaine. Ces engins ont un coût d'utilisation inférieur de dix à vingt fois aux cyclos à essence. « Avec un euro d'électricité, vous faites un millier de kilomètres », note André Pardon.

De ses activités passées dans les services clientèle chez Lectra et Lafon, André Pardon a retenu l'importance de la notion de service précisément. Son magasin de vente se double ainsi d'une activité d'entretien et de réparation. De plus, il estime que le meilleur moyen de se convertir aux vélos ou aux cyclos électriques est de faire un essai. « Je propose toujours aux clients d'essayer le maximum de modèles. Si nécessaire, une formule de location pour quelques jours permet de valider leur choix dans des conditions réelles d'utilisation », dit-il. Enfin, pour ceux qui rêvent de mobilité maximale sans encombrement, il a déniché le Strida, un étonnant vélo léger, pliable et dépliant à la demande et qui passe en cinq secondes du coffre de voiture ou du tramway au bitume de la rue.

MICHEL MONTEIL