

Marc Simoncini lance Angell, son "smart bike", pour réinventer la mobilité urbaine

Ce mardi 19 novembre, Marc Simoncini dévoilait Angell, son nouveau projet dédié à la mobilité. 3 ans après le lancement d'Heroïn, son vélo "Formule 1" comme il le présente, il renouvelle l'expérience avec un engin plus grand public, destiné aux déplacements urbains.

Temps de lecture : minute

19 novembre 2019

"On a créé le Tesla à deux roues". Notre Elon Musk français, c'est Marc Simoncini, papa de Meetic (la plateforme de rencontres), de Sensee (les lunettes), d'Heroïn (le vélo) et du fonds d'investissement Jaïna Capital. Pour cette nouvelle aventure entrepreneuriale, pas de nouveau secteur en ligne de mire, on reste dans la mobilité. Il s'est adjoint les services du designer Ora İto pour créer ce qu'il présente comme une révolution pour la mobilité citadine, un "smart bike". Comprenez un vélo intelligent qui guide l'utilisateur, le protège et l'aide à naviguer dans les eaux troubles et polluées des grandes villes, encore généralement peu clémentes avec les cyclistes.

"75% des déplacements que l'on fait dans une ville sont de moins de 5 kilomètres", explique Marc Simoncini pour appuyer son constat que "la manière dont on va se déplacer dans les villes va nécessairement être repensée. Je fais le pari que dans moins de cinq ans, au moins l'une des grandes villes européennes interdira les voitures thermiques individuelles". Et quel meilleur moyen de locomotion pour remplacer la voiture que le vélo ? Le visionnaire a donc tout misé sur un biclou d'un

genre nouveau.

La mobilité smart : une meilleure protection et plus de services

Pas un vélo connecté, pas un vélo à assistance électrique, non un "*smart bike*". "*On a inventé un objet qui n'existait pas*", explique, confiant, le serial entrepreneur. Le vélo à assistance électrique existe déjà, me direz-vous. Oui, mais chez Angell, ils font les choses différemment. Ils ont "*inventé une batterie complètement innovante, très légère, qui fait moins de deux kilos et qui se recharge en moins de deux heures*". Le vélo, lui, pèse 14 kilos, ce qui est un peu mieux que les 17 à 25 kilos que pèsent majoritairement les vélos électriques traditionnels. Une légèreté dû à une fourche en carbone et à un cadre en aluminium. On s'arrête ici pour les détails techniques, on ne voudrait pas prétendre faire mieux que Vélo Magazine.

Le côté smart en revanche, nous intéresse plus. Le guidon du vélo n'est pas un simple guidon mais un "cockpit", qui pourrait bien faire de la concurrence à d'autres startups de la mobilité comme Velco et son guidon connecté. Le cockpit donc, permet de piloter son engin : de le déverrouiller grâce à un code pin si son téléphone n'a plus de batterie (et donc que le vélo ne reconnaît pas que son propriétaire est à moins de 10 mètres), de choisir les différents modes d'assistance de la batterie (il y en a quatre), voire même les programmes (il y a par exemple un mode sport qui permet de se donner un objectif de temps ou de calories dépensées) et d'obtenir de l'assistance à la navigation, un GPS indiquant directement sur le guidon la route à suivre et les poignées de ce dernier vibrant à gauche ou à droite à chaque virage à prendre.



Et ce qui différencie Angell de son prédécesseur Heroïn, un vélo de course racé, c'est le côté protection qu'il offre à l'utilisateur (oui au masculin car le vélo n'est pas des plus adaptés aux femmes) : clignotants, lampes hyperboliques et surtout accéléromètre qui permet, en cas de chute, d'envoyer une alerte au contact de secours de l'utilisateur si celui-ci ne se déclare pas "en sécurité" sur son app ou sur l'écran de son guidon. Une fonctionnalité qui n'est pas sans rappeler celle développée par Cosmo Connected, un dispositif à appliquer sur son casque et qui permet de déclencher l'intervention des secours en cas d'accident. Bien sûr, l'autre sécurité, outre celle de l'utilisateur, se situe du côté de l'engin lui-même. Verrouillage automatique et alarme haute intensité devraient empêcher les vilains convoiteurs de mettre la main sur la bête, qui sera commercialisée dès le printemps 2020 à 2690 euros "ou 75 euros par mois, soit le prix d'un pass Navigo pendant 36 mois", précise habilement Jules Trecco, acolyte de Simoncini sur ce projet et CEO d'Heroïn.

Un lab pour améliorer la mobilité de demain

Business angel dans l'âme, Marc Simoncini, qui a développé Angell sur fonds propres avec une équipe de 20 personnes, a également annoncé d'un Angell Lab. 5% du chiffre d'affaires d'Angell seront alloués à des startups de la mobilité qui pourraient aider l'entreprise à aller plus loin dans l'amélioration de la circulation dans les villes.

"On va élaborer un écosystème autour d'Angell pour créer des moyens de locomotion innovants"

L'idée étant d'"accompagner des gamins qui ont des idées" et de leur offrir le savoir-faire et l'expérience de l'équipe d'Angell pour donner des ailes à leurs produits ou services. Et pour alimenter le lab, il faut faire du chiffre d'affaires. Pour le lancement, dans 5 pays en plus de la France (Allemagne, Angleterre, Italie, Espagne et Belgique), Marc Simoncini espère commercialiser 500 pièces. *"On va voir à quelle vitesse le projet peut décoller, affirme ce dernier, si ça ne fonctionne pas on ferme et si ça fonctionne, Jules reprendra les rênes"* .

Et à la question de créer une flotte en libre-service, l'entrepreneur est très clair *"le vélo partagé n'est pas un business model qui peut fonctionner, quand l'objet ne vous appartient pas vous n'êtes pas respectueux. Un service public ne peut pas être piloté par une entreprise privée"* . La réponse est donc limpide, si vous voulez vous équiper de cette *"Tesla à deux roues"*, il vous faudra mettre la main au portefeuille.

