

## notre enquête

Du 5 au 27 juillet, les pros de la pédale s'affrontent sur les routes et les cols du Tour de France. Au-delà de la Grande Boucle, événement sportif qui fait chaque été courir les foules, la « petite reine » compte de plus en plus d'adeptes, particulièrement en ville, où les trajets à bicyclette se multiplient. Enquête sur un véritable phénomène.

# L'irrésistible ascension du vélo

PAR EYOUM NGANGUÉ

« **J**E SUIS COLLANT, je ne peux vous faire la bise. » C'est le prétexte favori de Benoît, en sueur quand il arrive à la rédaction le matin, pour ne pas donner l'accolade de début de journée à ses collègues. Comme un nombre croissant de citadins, ce grand reporter à *Pèlerin* a choisi le vélo pour ses trajets domicile-travail et tous ses allées et venues dans la capitale. Mode de déplacement favori des curés et instituteurs à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, cheval mécanique pour les snobs au début du XX<sup>e</sup> siècle, le vélocipède était devenu, après-guerre, le moyen de locomotion par excellence. Les vélos de ville se bousculaient encore à la sortie des usines au début des années 1970. Puis la voiture a conquis tout

l'espace, ne laissant qu'une place infime aux originaux dans les villes, tandis que cyclotouristes et adeptes du VTT continuaient de sillonner les campagnes. Aujourd'hui, pourtant, on assiste à un retour en force de la « petite reine ». Selon le journaliste Olivier Razemon, auteur de l'ouvrage *Le Pouvoir de la pédale\**, ce phénomène date d'une dizaine d'années et concerne avant tout les villes. « Dans celles-ci, engorgées par les automobiles, le vélo apparaît plus rapide et bien plus agréable d'utilisation sur des distances de moins de cinq kilomètres », précise-t-il. À cette fluidité se greffent des considérations économiques. C'est peu dire, en effet, que le vélo coûte moins cher à l'achat et à l'entretien qu'une voiture ! Flore Titi, 26 ans, dessinatrice vivant à Claye-Souilly (Seine-et-Marne) argumente : « Je travaille à domicile. Lorsque je vais à Paris pour un rendez-vous

professionnel, je prends le train avec mon vélo pliable sous le bras. Ainsi, je n'ai pas de frais d'achat et d'entretien d'une voiture, sans parler des coûts d'assurance et de parking. » Le vélo, qui ne rejette ni CO<sub>2</sub> ni particules polluantes dans l'atmosphère, rallie aussi les défenseurs de l'environnement. « Ce mode de transport profite aux commerces de proximité », plaide Isabelle Marchand, habitante de Vélizy (Yvelines) et militante de l'association « Mieux se déplacer à Bicyclette » (MDB). Quand je fais mes courses au marché, j'accroche deux sacs rouges à mon vélo. Elles peuvent transporter jusqu'à 30 kg de produits frais. Pas besoin, ainsi, d'aller dans les grandes surfaces. D'autres facteurs expliquent l'envolée du vélo : « Face aux embouteillages quotidiens, aux grèves qui paralysent fréquemment les transports publics, aux grands travaux ponctuels de voirie qui bloquent la circulation, de nouveaux usagers découvrent la bicyclette et se l'approprient », analyse Olivier Rozemon.

### Un type de mobilité qui a la faveur des municipalités

Qui sait, cependant, si ce renouveau aurait eu lieu sans les centaines d'activistes qui ont changé le regard du grand public et des élus locaux sur le vélo ? Multipliant les manifestations contre le tout-automobile et se déployant à travers les réseaux sociaux, leur dynamisme a trouvé un écho favorable auprès des municipalités engagées dans la recherche d'un nouveau type de mobilité. Les aménagements urbains ont suivi : pistes et bandes cyclables, signalisation dédiée, etc. On a vu apparaître puis se multiplier les vélos en libre-service (VLS). Rennes a amorcé ce système dès 1998, suivi de Grenoble (en 2004), Lyon (2005) et Paris (2007). Aujourd'hui, une quarantaine d'agglomérations françaises sont équipées de VLS. En ville, le nombre de déplacements en vélo a ainsi doublé en quelques années. Les politiques d'aide à l'achat de bicyclettes par des particuliers ou de prêt ◻

## LA BICYCLETTE CRÉE DE NOUVEAUX LIENS SOCIAUX

① gratuit pratiqués par de nombreuses collectivités locales ont aussi provoqué une augmentation du nombre de cyclistes urbains. La mairie d'Archachon (Gironde) a même gracieusement offert des vélos – à 137 euros pièce – à 3 000 habitants !

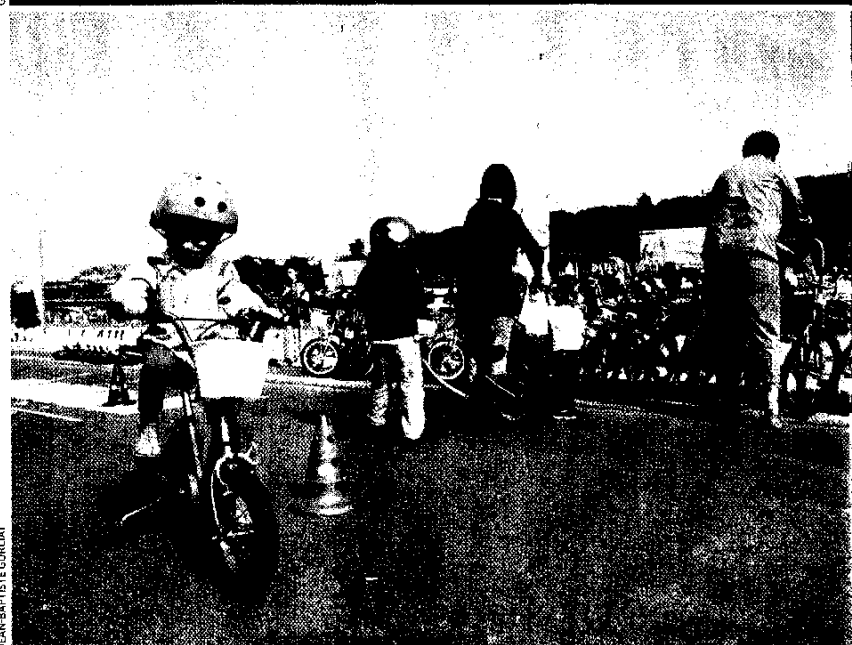
### La pratique du vélo diminue les risques de maladies

Autre bonne raison de pédaler : la santé. À Strasbourg, capitale française du vélo, 15 % des déplacements en ville se font par ce moyen, et 150 médecins peuvent prescrire la pratique du vélo ! Cela ouvre le droit, pour le patient, à un abonnement gratuit à Velhop, le VLS de la métropole alsacienne. 560 Strasbourgeois en ont déjà bénéficié. Alexandre Feltz, adjoint au maire chargé de la santé, justifie cette opération lancée en 2012 et baptisée Le vélo sur ordonnance : « Trente minutes quotidiennes, sans forcer, suffisent à diminuer les risques de maladie. Cette pratique constitue une thérapie non-médicamenteuse pour bon nombre de pathologies : l'obésité, le diabète, les maladies cardio-vasculaires. »

La nouvelle jeunesse du vélo résulte aussi des progrès technologiques. Matériaux plus légers, comme le carbone, design moderne, ergonomie qui facilite leur utilisation, les cycles connaissent une vraie révolution technique. Elio Ambrosini, vendeur à Paris, énumère les types de bicyclettes : « électriques ou équipés de porte-charges, tandems, fixies (vélos à pignon fixe et à frein par rétropédalage), modèles des années 1970 redessinés, handbikes destinés aux personnes en situation de handicap, etc. » Sur le marché, chacun trouve ce qui convient à sa personnalité et à son budget. La bicyclette change enfin la ville en y créant de nouveaux liens sociaux.



GILLES BERTRAND/CTMAGIS



JEAN-BAPTISTE GURLIAT

Ses utilisateurs forment des communautés où ils échangent leurs bonnes pratiques en matière de sécurité (accidents et vols) et s'organisent pour défendre leurs droits sur la chaussée. « L'économie solidaire est le nerf de ce réseau qui foisonne de bourses aux vélos et d'ateliers d'autoréparation », se réjouit Olivier Razemon. Pour lui, « Le vélo a un grand potentiel de développement, notamment dans les quartiers populaires et dans les petites villes. » De fait, même en bonne voie, la « petite reine » a encore du chemin à faire, en France, pour se hisser au niveau qu'elle a atteint dans nombre de grandes villes européennes : avec

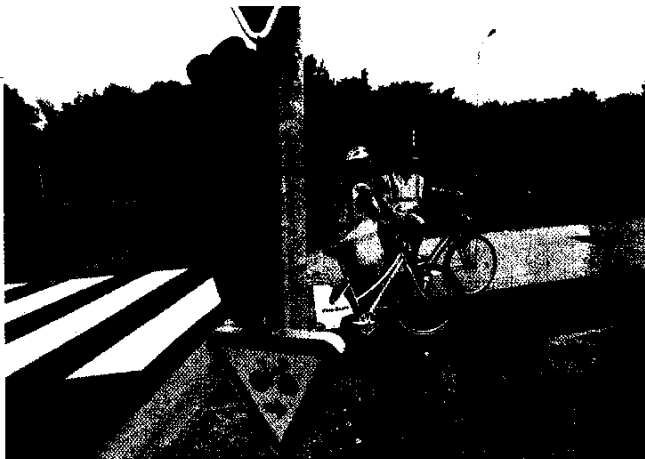
1| Le tunnel de la Croix-Rousse, à Lyon, a été réhabilité afin de permettre le passage des piétons et des cyclistes en toute sécurité.

2| Lors de l'inauguration du service P'tits Vélibs sur les berges de Seine, le 18 juin 2014. Ce service propose la location de vélos pour les enfants âgés de 2 à 8 ans.

une moyenne de 85 km par an et par habitant, les citoyens français roulent douze fois moins que leurs homologues néerlandais qui parcourent en moyenne 1 019 km par an... ●

\* Le pouvoir de la pédale : comment le vélo transforme nos sociétés cabossées, Éd. Rue de l'échiquier, 192 p., 15 €.

Le Collectif cycliste 37 (CC37), organise des activités pour améliorer le quotidien des cyclistes, comme ici, lors d'un cours de vélo.



BERT HANNAEVA

## À Tours, les cyclistes et les élus prônent la circulation apaisée

MARTE 23 ANS, assistante-vie, Najia 29 ans, en parcours d'insertion et Adrien, 35 ans, employé, écoutent attentivement Gunhild, sexagénaire, bénévole de l'association Collectif cycliste 37 (CC37) : « Vérifiez bien qu'il y a de l'air dans les pneus et que les freins fonctionnent bien », leur lance-t-elle. Les stagiaires viennent deux fois par semaine au Vélo-pôle, siège de cette « vélo-école ». Situé à l'entresol de l'immeuble d'une cité, son local de 20 m<sup>2</sup> à peine ressemble à

un bric-à-brac de béquilles, dérailleurs et ferrailles diverses. Chasuble jaune sur le dos, chacun fixe une pince-pantalon à scratch, ajuste son casque et enfourche sa bicyclette pour une balade sur les bords de Loire. Dernière consigne : « Sur la route, on avance en file indienne. » Après une heure, les stagiaires reviennent fatigués, mais heureux. « Le vélo leur donnera une vraie liberté », se réjouit Abdallah, animateur bénévole. Affilié à la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy), le CC37

a été créé en 1991. Hormis les cours de vélo pour adultes, il organise des randonnées urbaines et des ateliers d'autoréparation. Il noue aussi un dialogue constructif avec les collectivités locales pour améliorer le quotidien des cyclistes tourangeaux et dialogue avec les autres usagers de la route. À la mairie, on se félicite de cette collaboration qui a permis l'aménagement de zones limitées à 30 km/h en centre-ville, la mise en place de voies à double sens cyclables, une meilleure cohabitation vélo-tramway et des stationnements sécurisés. L'objectif d'Yves Massot, adjoint au maire en charge du dossier vélo, est clair : faire de la capitale de la Touraine une ville où tous les types de transports cohabitent en harmonie. Si la préfecture de l'Indre-et-Loire ne figure pas encore dans le peloton de tête des villes cyclables de France, elle a la chance d'être traversée, sur 10 km, par le circuit « La Loire à Vélo » emprunté chaque année par près d'un million de cyclotouristes. En 2013, la ville a obtenu le « Guidon d'or » décerné par la FUBicy pour la priorité donnée aux vélos et aux piétons sur le pont Wilson, l'un des ouvrages qui enjambent la Loire. ●

### Quelques chiffres

#### Ça roule pour la filière cycles

« Je n'ai pas le temps de vous parler, rappelez la semaine prochaine. » Le responsable du magasin parisien « Au réparateur de bicyclettes » m'avait prévenu au téléphone. Arrivé dans cet antre où s'amoncellent les cycles de tous types et une formidable variété d'accessoires, la file de clients qui patiente pour un conseil d'achat, une réparation express ou un diagnostic de panne, démontre qu'un entretien avec un journaliste n'est pas la priorité du patron. Depuis quelques années, malgré la multiplication de leur nombre à travers la France, les affaires des « vélocistes » sont florissantes. Les boutiques de vente et réparation se

multiplient. Les grandes surfaces multisports agrandissent leurs rayons consacrés aux vélos de ville. Et sur Internet, les sites de vente entre particuliers constatent une envolée du commerce des bicyclettes. Signe de cet engouement, 460 marques de 25 pays différents présentaient leurs produits lors du dernier Salon du cycle qui s'est tenu à Paris en septembre 2013. L'an passé, 2 785 300 vélos ont été vendus dans notre pays, pour un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros, précise le Conseil national des professions du cycle (CNPC). La même année, 635 000 vélos ont été fabriqués en France, dont plus de la moitié exportés. Une production qui a permis la création de centaines d'emplois. Symbole de cette embellie : la célèbre marque

Solex, qui s'était délocalisée en Chine il y a vingt-cinq ans, est de retour dans l'Hexagone. Son usine implantée depuis septembre 2013 à Saint-Lô (Manche) assemble désormais des vélos électriques « made in France ».

L'association Le Vieux Biclou, située à Montpellier, répare les vélos en tout genre.



BASTIEN DEFRUËZ / GAG / ILLUSTRATION