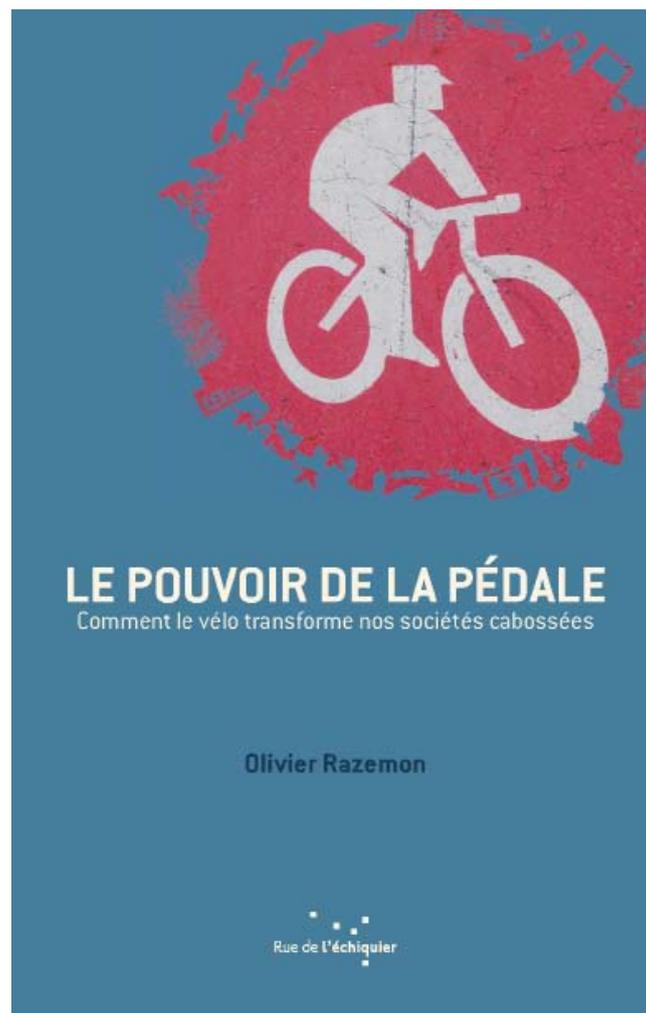

REVUE DE PRESSE

Presse écrite & Audiovisuel



Olivier Razemon

LE POUVOIR DE LA PÉDALE

Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées

Presse écrite

<i>Le journal de Saône-et-Loire</i>	3
<i>Dernières Nouvelles d'Alsace</i>	4
<i>20 minutes</i>	5
<i>Dernières Nouvelles d'Alsace et reprises</i>	6
<i>Échos judiciaires girondins</i>	8
<i>Parjal</i>	10
<i>Le Nouvel Observateur</i>	11
<i>Silence</i>	12
<i>Libération</i>	13
<i>La Voix du Nord</i>	14
<i>Viva</i>	16
<i>We Demain</i>	18

Audiovisuel



Chronique transports - Laurent Berthault - 29 mars 2014



Roue libre, le magazine du vélo - Mickaël Tardu - du 30 mars au 4 avril 2014



Le téléphone sonne - Patrick Boyer - 26 mars 2014



Viva Presse le Mag - Marylin Perioli - 6 mai 2014



Open Book - Erika Defaye & Eric Gougeaud - 4 juin 2014



L'actu des régions - Michel Feltin-Palas - 8 juin 2014



La question environnement - Yolaine de la Bigne - 30 mai 2014

SOCIÉTÉ. - LE MINISTRE DES TRANSPORTS VEUT FAVORISER L'UTILISATION DU VÉLO POUR LES SALARIÉS, EN LES INDEMNISANT.

Le vélo à deux temps en ville

Notez cet article : ★★★★★

le 13/03/2014 à 05:00 | Nicolas Desroches Vu 62 fois

L'annonce du plan vélo du gouvernement a fait couler beaucoup d'encre. Preuve que la place du vélo en ville n'est pas encore gagnée.



Le ministre des Transports veut favoriser l'utilisation du vélo pour les salariés. Il propose aux entreprises volontaires de mettre en place un remboursement des kilomètres effectués. Et veut réformer le code de la route. Suite à l'annonce de ce plan vélo, les réactions, qu'elles soient « pour » ou « contre », ne se sont pas fait attendre.

PARTAGER

Recommander 5

Tweeter 0

Envoyer à un ami

0

Le pouvoir de la pédale

Au lendemain de ces annonces, Olivier Razemon, journaliste spécialiste des questions de développement durable au Monde et auteur de nombreux essais, propose de comprendre les vrais enjeux, en publiant « Le Pouvoir de la pédale », aux éditions Rue de l'Échiquier.

Avec cet essai « poil à gratter », Olivier Razemon bat en brèche les idées reçues qui empêchent encore l'essor du vélo et livre un vibrant plaidoyer pour une transition cyclable.

« Le vélo est un moyen de transport rapide, fiable, bon marché, sain, peu consommateur d'espace, économe en énergie et non polluant, explique-t-il. Pour les distances comprises entre 500 mètres et 10 kilomètres, il constitue souvent le mode de déplacement le plus efficace, le plus bénéfique pour l'économie locale et aussi le plus agréable. De nombreux usagers, ainsi que certains décideurs, semblent avoir pris conscience de ces atouts innombrables. Mais lorsqu'on présente la bicyclette comme un moyen de transport amené à se développer, on assiste à une levée de boucliers : le vélo devient soudain « véhicule du pauvre », « instrument difficile à manier » ou « talisman écologique pour bourgeois rêveur ». Au fond, tant que le vélo ne dérangeait pas les habitudes, on était plutôt pour. En revanche, quand on est confronté à l'idée qu'il pourrait remplacer, pour de courts trajets, les transports motorisés, les bonnes intentions se dégonflent. » La voie du vélo en ville reste encore semée d'embûches.



8 ■ Planète

Mercredi 9 avril 2014

POINT DE VUE

Les forêts certifiées font bien du bien



Le WWF se réjouit qu'un tiers indépendant ait apporté pour la première fois la preuve que la certification FSC [Forest Stewardship Council, conseil de soutien de la forêt] conduit les sociétés forestières à adopter des pratiques sociales beaucoup plus volontaristes. Outre l'amélioration des conditions de travail et une meilleure répartition des ressources, cette étude, menée par le Centre de recherche forestière internationale dans le bassin du Congo, montre que ces résultats proviennent de la permanence d'une communication entre les entreprises forestières certifiées FSC et les populations locales et du soutien financier à des projets de développement. ■

Isabelle Autissier,
présidente du WWF France

TRANSPORTS 85,5 % des sondés souhaitent plus de moyens alternatifs

La ville sans voiture, ça cale

Audrey Chauvet

La petite reine en ville, c'est toujours la voiture. Pourtant, face aux pics de pollution et aux bouchons, les Français aimeraient trouver d'autres moyens de transport : selon un sondage exclusif de YouGov* pour 20 Minutes, 85,5 % des personnes interrogées estiment que « davantage de moyens alternatifs à la voiture devraient être proposés pour circuler en ville ».

« Situation de dépendance »

Parmi ces moyens alternatifs, les transports en commun sont privilégiés pour « éviter les pics de pollution » : 61,8 % des sondés estiment que les bus, tramways ou métros sont la solution la plus efficace en la matière. Mais pour passer de la parole aux actes, « encore faut-il que ces transports en commun existent », rappelle Florent Bussy, auteur de *Critique de la raison automobile* (éd. Libre & Solidaire). « Nous sommes encore, surtout dans les petites villes et les campagnes, dans une situation de dépendance à l'automobile », poursuit-il.



J.-S. Evraud / Sipa

Difficile de se passer d'une voiture à la campagne.

Pourtant, les Français semblent volontaires pour laisser leur chère auto au garage : 57 % se disent intéressés par les systèmes de voitures partagées, comme Autolib' à Paris, et 48,4 % par les vélos en libre-service, désormais

La peur du vélo

Pour 79,1 % des Français, il est dangereux de circuler à vélo en ville. « Une perception liée au fait que nous considérons les voitures comme les seules légitimes à circuler », estime Olivier Razemon.

présents dans de nombreuses villes. Mais « le passage à l'acte est plus compliqué », constate encore Olivier Razemon, auteur de *Le Pouvoir de la pédale* (éd. Rue de l'échiquier). « Les villes françaises ont fait des pistes cyclables et des services de vélos partagés, mais les villes européennes où la pratique du vélo est bien plus importante ont, elles, abaissé la vitesse des véhicules et rendu les voies pour les voitures plus étroites. On peut toujours traverser la ville en voiture, mais ce n'est pas une partie de plaisir... » ■

* Etude réalisée en ligne auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de plus de 18 ans, entre le 21 et le 23 mars, établi selon la méthode des quotas.



DÉPLACEMENTS Le gouvernement vient d'annoncer un plan en faveur des modes actifs

Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ?

Si l'usage du vélo progresse dans les grandes villes, et notamment à Strasbourg qui fait figure de leader, la bicyclette reste un moyen de transport marginal, victime de nombreuses idées reçues.

REPÈRES

► Nous détaillons ici par ville le nombre de kilomètres d'aména-

« **P**rendre un vélo pour aller travailler ? Mais c'est beaucoup trop loin. » En France, un salarié sur deux travaille à moins de 8 km de chez lui, selon l'Insee. Le vélo étant souvent le mode de transport le plus efficace pour les trajets compris entre 500m et 10km, comment se fait-il qu'il n'y a toujours guère que 3 % des Français à s'en servir sur des trajets quotidiens ?

Ne nous trompons pas : il ne s'agit pas de faire rouler 50 % des salariés à vélo. Mais alors que le coût au kilomètre d'un vélo représente presque moitié moins que celui d'une voiture (15 centimes d'euros contre 27 selon une étude de la Fnaut), pourquoi est-ce si difficile d'atteindre ne serait-ce que 5 % dans certaines villes, là où Bergame (Italie) est à 6 %, Strasbourg, maillot jaune français à 14 % et Bâle (Suisse) à 20 % ? Sans parler du fait qu'il s'agit d'un moyen de transport qui ne pollue pas, alors que la France a connu cet hiver un pic de pollution historique aux particules fines.

« Un truc d'écolo »

Les cyclistes vous le diront. Il suffit d'aborder le sujet au bureau ou lors d'un repas de famille pour entendre une pléiade d'idées reçues sur la pratique du vélo. Dans un ouvrage qui vient de paraître (*« Le pouvoir de la pédale »*, éd. Rue de l'échiquier), Olivier Razemon, journaliste spécialiste des transports, se livre à un recensement et à un démontage méthodique de ces clichés, y compris du vélo « pour écolo », ou pire, « pour bobo », qui en règle générale, est utilisé pour mettre un terme définitif au débat. « Ces caricatures, au fond, révèlent une certaine jalousie, écrit Olivier Razemon. Le cycliste est rapide, dépense peu d'argent pour se déplacer, il entre-toujours des leçons de morale ; il est une leçon de morale ».

Pas sérieux

Voiture du pauvre, monture de sportif voire de kamikaze urbain, le vélo est surtout bien moins neuf et reluisant qu'un nouveau tramway. C'est là son autre difficulté : il n'est pas pris au sérieux, analyse Olivier Razemon. De fait, les investissements consacrés n'étant pas

conséquents (à l'exception du coût des systèmes de vélos en libre-service), il ne peut donc s'agir de quelque chose d'important. Les élites françaises ne s'y sont pas trompées, « elles ne se déplacent pas à vélo », observe Pierre Toulouse, adjoint au Monsieur Vélo au ministère des Transports.

Parmi les élus, tous ne voient pas, une fois la nouvelle piste cyclable inaugurée, l'intérêt du

vélo comme mode de transport à part entière (lire ci-dessous, les difficultés à instaurer une indemnité kilométrique). Faudra-t-il un mois de circulation alternée pour y revenir ? Au vu des contraintes financières qui pèsent sur les collectivités et les réseaux de transports collectifs, le vélo pourrait bien ne plus être une option, mais une priorité. ■

AUDE GAMBET

2

Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ?

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Les emplois du vélo

« Avec les emplois incitatifs à utiliser son vélo pour se déplacer... »




Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ?

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Les emplois du vélo

« Avec les emplois incitatifs à utiliser son vélo pour se déplacer... »



REPLACEMENTS Le gouvernement vient d'annoncer un plan en faveur des modes actifs

Pourquoi boude-t-on le vélo en France ?

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »



LES VÉGÉTARIENS

« La viande coûte-t-elle à elle-même... »



Le périurbain, terrain laid de vélo

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

LES ÉCONOMES DU VÉLO

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Les Français disent non au « vélo, boulot, dodo » !

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »



Vélo, boulot, dodo ? C'est non !

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Peu de bicyclettes dans le périurbain

Le 17 saturé d'appels non urgents



Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ?

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Le périurbain, terrain laid de vélo ?

Les emplois du vélo

« Avec les emplois incitatifs à utiliser son vélo pour se déplacer... »



bicyclettes dans le périurbain

« Pourquoi ne fait-on pas plus de vélo en France ? »

Le 17 saturé d'appels non urgents



Les Dernières Nouvelles d'Alsace - article du 4 avril 2014 repris par :

- Le Dauphiné libéré
- L'Alsace
- Bien Public
- Le Républicain Lorrain
- Est Républicain
- LPR





1

ECONOMIE

prêt(e)s à pédaler ?

La bicyclette peut panser les plaies actuelles de nos sociétés et les faire évoluer d'une façon à la fois radicale et douce, raconte l'ouvrage « Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées », d'Olivier Razemon. A condition de laisser plus souvent la voiture au garage...

AU XV^{ème} siècle, déjà, Léonard de Vinci dessine l'ancêtre du vélo. Mais celui-ci, sous sa forme actuelle, est inventé au début du XIX^{ème} siècle... après l'automobile ! « Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées » d'Olivier Razemon ([Ed. Rue de l'Echiquier](#)), démarre sur cette étonnante genèse. Après, relate l'auteur, journaliste, spécialiste de la mobilité, le vélo va changer plusieurs fois de statut dans la société, passant de gadget pour bourgeois à la page, à machine à se rendre à l'usine chez les ouvriers, pour ensuite devenir accessoire de sport... Et aujourd'hui ? Propulsé en « totem écologique », par des candidats aux élections ou des entreprises soucieuses de verdier leur communication, réduit au rang d'accessoire pour bobo des grandes villes, le développement du vélo est victime « d'idées fausses », analyse l'ouvrage qui raconte en quoi ce véhicule d'apparence anodine représente un potentiel de transformation de la société.

8 000 euros d'économies par an pour un foyer

Très concrètement, pour commencer, à l'heure où la crise ronge le budget des ménages, le vélo peut contribuer à faire baisser le poste de dépenses « transport », au profit d'autres, comme l'éducation ou la santé. Car entretenir une voiture coûte entre 6 000 et 8 000 euros par an, d'après l'Automobile Club, rappelle Olivier Ramezon. Or, la plupart des trajets effectués quotidiennement font entre 500 mètres et 10 kilomètres, une distance praticable à vélo... Par ailleurs, le vélo entraîne avec lui un écosystème économique qui fournirait du travail à 35 000 personnes en France : fabrication, distribution, tourisme, infrastructures... Ici et là, sur la

planète, le changement est initié, raconte l'ouvrage. Des professions, comme les coursiers, y compris en France, se saisissent du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. Et, depuis Montréal, les déménageurs à vélo ont commencé à essaimer vers l'Europe : ils transportent jusqu'à 300 kg pour des prix records. Outre être adapté à des activités particulières, le vélo permettrait de réaliser des économies globales pour la communauté : pour la France, les 4,4 milliards de kilomètres parcourus chaque année permettraient à la sécurité sociale d'économiser 5,6 milliards d'euros, en raison d'un moindre recours aux services sanitaires et d'un absentéisme réduit, d'après un cabinet spécialisé ([Inddigo](#)) cité dans l'ouvrage.

L'effet coup de pédale ?

« Aujourd'hui, on est dans une société du 'tout voiture', et cela a beaucoup de conséquences graves. Il ne s'agit pas de remplacer un mode de transport par un autre, mais de multiplier le nombre de trajets en vélo », explique Olivier Ramezon. Car au delà de ces avantages immédiats, la pratique du vélo peut jouer le rôle de déclencheur d'une évolution sociétale. Par exemple, contrairement à la voiture, on peut le réparer soi-même. C'est l'« obsolescence déprogrammée ». Dans des ateliers de réparation (associations ou entreprises d'insertion), on vient avec son vélo à réparer, on se fait aider par des volontaires contre une faible cotisation. Mais les freins sont nombreux à cette évolution sociétale. « Pour faire un trajet court, on n'a pas forcément besoin de la voiture, mais cela demande une adaptation de ses habitudes. Or, il y a une absence de prise de conscience, tout le monde trouve un prétexte pour dire « ce n'est pas pour moi... »,



2

ECHOS

JUDICIAIRES Girondins

précise Olivier Razemon. Et la voiture demeure aujourd'hui considérée comme seule légitime sur la voirie.

Reste l'étage politique : là, il faut en passer par une « transition cyclable, un choix politique », explique l'ouvrage. Tout un programme, puisqu'il faut repenser un aménagement urbain largement conçu pour la voiture : limiter la vitesse en ville à 30 km/heure, défaire les aménagements qui bloquent les itinéraires cyclistes, penser les schémas cyclables à l'échelle intercommunale, synchroniser le feu de signalisation selon la vitesse du vélo, environ 20 km/heure... Des pratiques courantes dans certains pays du Nord de l'Europe. Et en

France ? « 2 à 3% des trajets sont faits en vélo, d'après les chiffres de l'Union Européenne. C'est très peu, par rapport à des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark. Aujourd'hui, il n'y a pas de volonté politique ferme affirmée au plus haut niveau de l'Etat. Il y a des initiatives ponctuelles ou locales », explique Olivier Razemon. Pour l'auteur, les politiques publiques françaises souvent tendues vers les grands projets ou les solutions technologiques, négligent le potentiel du vélo, victime de son apparente simplicité. « Il n'est pas pris au sérieux », regrette-t-il. Après l'effet du battement d'aile du papillon, l'effet du coup de pédale...

Anne d'AUBREE





La bicyclette peut panser les plaies actuelles de nos sociétés et les faire évoluer d'une façon à la fois radicale et douce, raconte l'ouvrage "Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées", d'Olivier Ramezon. A condition de laisser plus souvent la voiture au garage...

Au XVe siècle, déjà, Léonard de Vinci dessine l'ancêtre du vélo. Mais celui-ci, sous sa forme actuelle, est inventé au début du 19e siècle... après l'automobile ! "Le pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées" d'Olivier Ramezon (Ed. Rue de l'Echiquier), démarre sur cette étonnante genèse. Après, relate l'auteur, journaliste, spécialiste de la mobilité, le vélo va changer plusieurs fois de statut dans la société, passant de gadget pour bourgeois à la page, à machine à se rendre à l'usine chez les ouvriers, pour ensuite devenir accessoire de sport... Et aujourd'hui ? Propulsé en "totem écologique", par des candidats aux élections ou des entreprises soucieuses de verdir leur communication, réduit au rang d'accessoire pour bobo des grandes villes, le développement du vélo est victime "d'idées fausses", analyse l'ouvrage qui raconte en quoi ce véhicule d'apparence anodine représente un potentiel de transformation de la société.

8.000 euros d'économies par an pour un foyer

Très concrètement, pour commencer, à l'heure où la crise ronge le budget des ménages, le vélo peut contribuer à faire baisser le poste de dépenses "transport", au profit d'autres, comme l'éducation ou la santé. Car entretenir une voiture coûte entre 6.000 et 8.000 euros par an, d'après l'Automobile Club, rappelle Olivier Ramezon. Or, la plupart des trajets effectués quo-

tidienement font entre 500 mètres et 10 kilomètres, une distance praticable à vélo... Par ailleurs, le vélo entraîne avec lui un écosystème économique qui fournirait du travail à 35.000 personnes en France : fabrication, distribution, tourisme, infrastructures... Ici et là, sur la planète, le changement est initié, raconte l'ouvrage. Des professions, comme les coursiers, y compris en France, se saisissent du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. Et, depuis Montréal, les déménageurs à vélo ont commencé à essaimer vers l'Europe : ils transportent jusqu'à 300 kg pour des prix records. Outre être adapté à des activités particulières, le vélo permettrait de réaliser des économies globales pour la communauté : pour la France, les 4,4 milliards de kilomètres parcourus chaque année permettraient à la sécurité sociale d'économiser 5,6 milliards d'euros, en raison d'un moindre recours aux services sanitaires et d'un absentéisme réduit, d'après un cabinet spécialisé [Inddigo](#), cité dans l'ouvrage.

L'effet coup de pédale ?

"Aujourd'hui, on est dans une société du "tout voiture", et cela a beaucoup de conséquences graves. Il ne s'agit pas de remplacer un mode de transport par un autre, mais de multiplier le nombre de trajets en vélo", explique Olivier Ramezon. Car au delà de ces avantages immédiats, la pratique du vélo peut jouer le rôle de déclencheur d'une évolution sociétale. Par exemple, contrairement à la voiture, on peut le réparer soi-même. C'est l'"obsolescence déprogrammée". Dans des ateliers de réparation (associations ou entreprises d'insertion) on vient avec son vélo à réparer, on se fait aider par des volontaires contre une faible cotisation. Mais les freins sont nombreux à cette évolution sociétale. Pour faire un trajet court, on



n'a pas forcément besoin de la voiture, mais cela demande une adaptation de ses habitudes. Or, il y a une absence de prise de conscience, tout le monde trouve un prétexte pour dire « ce n'est pas pour moi... », précise Olivier Ramezon. Et la voiture demeure aujourd'hui considérée comme seule légitime sur la voirie.

Reste l'étage politique : là, il faut en passer par une "transition cyclable, un choix politique", explique l'ouvrage. Tout un programme, puisqu'il faut repenser un aménagement urbain largement conçu pour la voiture : limiter la vitesse en ville à 30 km/heure, défaire les aménagements qui bloquent les itinéraires cyclistes, penser les schémas cyclables à l'échelle intercommunale, synchroniser le feu de signalisation selon la vitesse du vélo, environ 20 km/heure... Des pratiques courantes dans certains pays du Nord de l'Europe. Et en France ? "2 à 3% des trajets sont faits en vélo, d'après les chiffres de l'Union Européenne. C'est très peu, par rapport à des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark. Aujourd'hui, il n'y a pas de volonté politique ferme affirmée au plus haut niveau de l'Etat. Il y a des initiatives ponctuelles ou locales", explique Olivier Ramezon. Pour l'auteur, les politiques publiques françaises souvent tendues vers les grands projets ou les solutions technologiques, négligent le potentiel du vélo, victime de son apparente simplicité. "Il n'est pas pris au sérieux", regrette Olivier Ramezon. Après l'effet du battement d'aile du papillon, l'effet du coup de pédale...

■ Anne DAUBRÉE

PLANÈTE

LE VÉLO, POIDS LOURD DES TRANSPORTS URBAINS

Pour la plupart des Français, le vélo est un divertissement sportif ou un élément décoratif pour la parade du citadin bobo. Dans un livre, « le Pouvoir de la pédale » (éd. Rue de l'Echiquier), Olivier Razemon soutient, lui, que la petite reine est d'ores et déjà le poids lourd des transports en ville. Saviez-vous qu'en Europe on vend plus de vélos chaque année (environ 20 millions) que de voitures (12 millions) ? Et que, dans le monde, sont fabriqués deux fois plus de deux-roues sans moteur que d'autos ? Il y aurait même en France 35 000 emplois induits par le tourisme cyclable, mais aussi par l'industrie et la distribution de cycles. Les marques de vélos tricolores n'arrivent pourtant qu'au 4^e rang européen. La bicyclette est aussi une activité de service en pleine expansion. Dans la seule ville de Hangzhou, en Chine, le Vélib' local, lancé en 2008, compte 3 000 stations (contre 1 200 à Paris) et 70 000 vélos (contre 18 000 ici). Enfin, le pédalage est un excellent traitement médical de prévention : si 20% des Franciliens se déplaçaient en vélocipède, contre à peine 2% aujourd'hui, on estime, selon une récente étude, que 2 745 vies seraient sauvées chaque année. Un objectif hors de portée ? Alors pourquoi 31% des Néerlandais, contre seulement 3% de Français, se déplacent-ils chaque jour à vélo ? Certes, les Pays-Bas sont plats. Mais comment expliquer que 19% des Hongrois se déplacent assis sur une selle et qu'Innsbruck compte 24% de cyclistes ? La vérité, c'est que, sur les petites distances, le vélo s'impose à bas bruit comme le maillon fort d'une mobilité plus souple et infiniment moins coûteuse que la voiture. **GUILLAUME MALAURIE**

Pollu... (partially visible)



de... (partially visible)

Partenaires... (partially visible)

Carrières... (partially visible)

Le... (partially visible)

Le nouvel Observateur

LA "MIGRATION CYCLABLE"

LE VÉLO, POIDS LOURD DES TRANSPORTS URBAINS

Pour la plupart des Français, le vélo est un divertissement sportif ou un élément décoratif pour la parade du citadin bobo. Dans un livre, « le Pouvoir de la pédale » (éd. Rue de l'Echiquier), Olivier Razemon soutient, lui, que la petite reine est d'ores et déjà le poids lourd des transports en ville. Saviez-vous qu'en Europe on vend plus de vélos chaque année (environ 20 millions) que de voitures (12 millions) ? Et que, dans le monde, sont fabriqués deux fois plus de deux-roues sans moteur que d'autos ? Il y aurait même en France 35 000 emplois induits par le tourisme cyclable, mais aussi par l'industrie et la distribution de cycles. Les marques de vélos tricolores n'arrivent pourtant qu'au 4^e rang européen. La bicyclette est aussi une activité de service en pleine expansion. Dans la seule ville de Hangzhou, en Chine, le Vélib' local, lancé en 2008, compte 3 000 stations (contre 1 200 à Paris) et 70 000 vélos (contre 18 000 ici). Enfin, le pédalage est un excellent traitement médical de prévention : si 20% des Franciliens se déplaçaient en vélocipède, contre à peine 2% aujourd'hui, on estime, selon une récente étude, que 2 745 vies seraient sauvées chaque année. Un objectif hors de portée ? Alors pourquoi 31% des Néerlandais, contre seulement 3% de Français, se déplacent-ils chaque jour à vélo ? Certes, les Pays-Bas sont plats. Mais comment expliquer que 19% des Hongrois se déplacent assis sur une selle et qu'Innsbruck compte 24% de cyclistes ? La vérité, c'est que, sur les petites distances, le vélo s'impose à bas bruit comme le maillon fort d'une mobilité plus souple et infiniment moins coûteuse que la voiture. **GUILLAUME MALAURIE**





écologie • alternatives • non-violence

s!lence

explorateur d'alternatives

LIVRE DU MOIS

LE POUVOIR DE LA PÉDALE
Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées

Olivier Razemon

Le pouvoir de la pédale

Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées

Olivier Razemon

Les cyclistes français permettent d'économiser 5,6 milliards sur le budget de la santé. Un triplement de l'usage du vélo suffirait à combler le trou de la sécurité sociale. L'auteur, spécialiste de la mobilité, a compilé ici de très nombreuses études sur le vélo, sous ses multiples aspects. Dénonçant des politiques qui ne considèrent cet engin que pour son côté sportif ou de randonnée, il prône au contraire qu'il soit pris en compte dans les politiques de mobilité comme un mode de transport particulièrement efficace. Citant des exemples un peu partout dans le monde, il montre tous les avantages du deux roues non motorisé. Car c'est non seulement écologique (pollutions minimales, bonne santé), mais également social (adaptable à tous) et économique (faible coût du véhicule et des voies de circulation). Un ouvrage qu'il faudrait offrir à tous nos élus pour qu'ils ne s'en tiennent pas qu'aux actions superficielles (vélos en libre-service, bandes cyclables) et s'attaquent aux vraies solutions. MB.

Ed. Rue de l'Echiquier, 2014, 190 p. 15 €



Accueil > Société

Cycles vertueux

SIBYLLE VINCENDON 18 MAI 2014 À 20:06

CRITIQUE Plus les cyclistes sont nombreux en ville, plus la sécurité grandit pour eux, plus la circulation s'apaise pour tous, plus les aménagements deviennent un impératif qui s'impose aux élus et aux techniciens. Ce cercle vertueux est vérifié : depuis quinze ans que la bicyclette a effectué son retour dans les déplacements urbains en France, les spécialistes l'ont théorisé. Pourtant, l'usage du vélo progresse peu chez nous, tandis que les idées reçues, elles, prospèrent. Que faire ?

Deux livres parus en ce printemps fournissent des pistes. Le Pouvoir de la pédale, du journaliste Olivier Razemon, explique que l'on sous-estime grandement le «pouvoir» en question. Le vélo, écrit-il, est une arme contre la crise. Il existe une économie du cycle, plus ou moins directe. Le vélo génère une économie de fabrication, entretien et équipements de voirie. Le cycliste, en meilleure santé, coûte moins cher à la sécu. S'arrêtant facilement, c'est un bon client pour les magasins. Si la part de la bicyclette croissait dans les déplacements, poursuit Razemon, le commerce de proximité remporterait des points face aux grandes surfaces, même en périurbain.

Démesuré ? Non. Si l'on veut se convaincre de l'importance de l'enjeu, on lira aussi le Retour de la bicyclette, de l'économiste Frédéric Héran. Première

approche systémique du phénomène, ce livre cerne la progression de «cette contribution potentielle majeure» à la ville durable. Point commun aux deux livres, ils démontent une à une les idées reçues. Le danger ? A pied ou à vélo, les chiffres se tiennent. Casque obligatoire ? Son obligation serait l'un des meilleurs moyens de freiner tout développement. Cette mesure, «qui paraît de bon sens, renforce en réalité l'idée que le vélo serait un mode de déplacement très risqué», note Frédéric Héran.

Impossible dans les villes trop froides ou trop pentues ? Copenhague pédale et Berne aussi. Des obstacles culturels chez les Latins ? Nombre de villes italiennes prouvent le contraire. Enfin, retenons cet argument d'Olivier Razemon : «Le vélo, c'est sexy et photogénique.» Les milliers de photos que l'on trouve sur le Web en tapant «cycle chic» prouvent que c'est vrai.

Sibylle VINCENDON

«Le Pouvoir de la pédale», d'Olivier Razemon, Rue de l'Echiquier, 190 pp., 15 €.

«Le Retour de la bicyclette», de Frédéric Héran, La Découverte, 225 pp., 17,90 €.

Fête du Vélo ce week-end à Lille : Olivier Razemon défend le « pouvoir de la pédale »

FABIEN BIDAUD

Né à Lille, journaliste au « Monde » spécialiste des transports, Olivier Razemon vient de publier « Le Pouvoir de la pédale », vibrant plaidoyer déclinant les innombrables vertus du biclou. Il sera à Lille ce samedi pour la fête du Vélo. Et porte un regard sur les pratiques cyclistes locales...



À quel niveau Lille se situe-t-elle dans la pratique du vélo ?

« Il y a peu de vélos à Lille, beaucoup moins que vingt kilomètres plus au nord, en Belgique. Pourtant, c'est aussi plat qu'aux Pays-Bas ou à Bordeaux, où la pratique est davantage développée. Ça montre bien que ce sont des choix politiques. Même si, comme dans d'autres grandes villes, il semble qu'il y ait un renouveau depuis dix ans. Et Lille est sans doute une ville où la mise en place du vélo en libre service a joué un rôle plus important qu'ailleurs. »

Pourquoi pédale-t-on davantage dans les pays nordiques ?

« Il y a deux raisons. D'abord, il y a eu des choix politiques assumés. On a décrété qu'il était bon pour la ville qu'une part importante des habitants circule à vélo, pour le commerce, la santé, l'occupation de l'espace urbain... Et on a parfois fait des choix en raison d'un événement exogène. En 1973, les Pays-Bas subissent un boycott des pays producteurs de pétrole en raison de leur proximité avec Israël. Ils organisent un dimanche sans voiture, du coup, circuler à vélo devient une nécessité. À Bordeaux, en

Fête du Vélo ce week-end à Lille : Olivier Razemon défend le « pouvoir de la pédale »

FABIEN BIDAUD

2000, les travaux du tramway génèrent des d'embouteillages. Juppé a l'idée de prêter des vélos aux gens. À Berlin, juste après la réunification, les caisses étaient vides. La seule chose que les décideurs pouvaient faire était des pistes cyclables. Et à Lille la longue grève Transpole de 2013 a incité les gens à prendre leur vélo ! Il n'est donc pas interdit d'avoir de la chance, mais pour la saisir, il faut y avoir réfléchi avant. »

Pour vous, les vertus du vélo sont presque infinies...

« C'est un objet à la fois simple et compliqué, qui sert à plein de choses : se déplacer, faire du sport, aller vite ou ralentir selon les moments. Il est d'ailleurs victime de toutes ces images. Quand on n'est pas habitué, on est assez mal à l'aise avec. Et puis monter sur un vélo, c'est se montrer un peu plus, on écarte les jambes... Il peut y avoir chez certains une forme de pudeur. »

La sécurité est souvent en cause...

« Il y a une peur du risque car l'environnement est

fait pour le moteur, mais en réalité, rapporté aux trajets effectués, le vélo n'est pas dangereux. D'un argument, on balaie la possibilité de le prendre, et c'est fini. Parce que le moment du transport n'est pas considéré, on est prisonnier de ses habitudes. »

Quelles villes dans dix ans ?

« Il est possible, notamment en France, qu'on arrive à un système qui se base sur la voiture. Depuis quelques mois, on voit éclore ce discours : la voiture est notre seule liberté, on doit pouvoir se déplacer comme on veut. À Béthune, la Grand-place redevient un parking, à Thionville on supprime des pistes cyclables... Le développement du vélo implique que la voiture lui fasse de la place. Je ne sais pas. On verra peut-être l'émergence de territoires à deux vitesses : les centres des métropoles où on aura compris que le mode motorisé n'est pas adapté, et les villes moyennes où on fera le contraire. »



MODE DE VIE

Sacrée petite reine !

Depuis quelques années, la bicyclette, urbaine ou rurale, a le vent en poupe. Non polluante, économique, bonne pour la santé, la petite reine a tout pour plaire !

En ville, à la campagne, pour aller travailler ou pour se balader, le vélo a la cote ! 22 millions de Français de tous âges et de tous milieux l'utilisent régulièrement et plus de 3 millions de bicyclettes sont vendues chaque année⁽¹⁾. Malgré la crise, l'industrie du cycle se porte plutôt bien en France et les professionnels du secteur sont optimistes. En 2013, les ventes, incluant équipements et accessoires, ont progressé de 3,1% pour atteindre un chiffre d'affaires de 1,5 milliard d'euros⁽²⁾. Le cycliste français consacre en moyenne 303 euros à l'achat de sa monture. En ville, on peut se passer d'un équipement particulier. Le casque n'est pas obligatoire, mais fortement conseillé. Pour la randonnée il vaut mieux se munir de bonnes chaussures à semelles rigides, de gants, d'un cuissard, de vêtements imperméables...

Pédaler, c'est bon pour le cœur

Et pourtant, même s'ils s'y mettent de plus en plus, les Français ne sont pas les rois de la pédale ! En Suisse et dans les pays d'Europe du Nord, Pays-Bas, Danemark, Allemagne, Belgique, la « petite reine » tient le haut du pavé. Et pour cause ! Le vélo prend peu de place, il est économe en énergie, non polluant et, en plus, très bon pour la santé ! « Pratiqué sans excès, le vélo est le sport idéal pour rester en forme. Il est excellent pour le cœur, et on peut en faire à tout âge, à son rythme », souligne Yves Yau, médecin à la Fédération française de cyclotourisme. Il est idéal aussi pour les vacances ou le week-end, et peut être pratiqué en famille. « Les bords de Loire à vélo, une bonne idée de balade, suggère Jean-Michel Richefort, directeur technique de la Fédération de cyclotourisme. On roule doucement sur des itinéraires sécurisés tout en admirant le paysage et le patrimoine. » Et les plus endurants peuvent longer la Loire et ses châteaux, jusqu'à l'océan Atlantique...

Sortir du « tout-voiture »

Mais le vélo a ses détracteurs. On le qualifie de « voiture du pauvre », on le dit « ringard », « bobo » et... « dangereux ». Il est vrai que, en 2012, 155 cyclistes ont trouvé la mort, plus qu'en 2011. 18% étaient des jeunes de moins de 18 ans⁽³⁾. Le risque numéro un, d'après la Prévention routière, est la portière de voiture qui s'ouvre et fait tomber le cycliste. Sont aussi très piégeants les angles morts d'un véhicule, notamment ceux d'un poids lourd ou d'un bus. Le cycliste risque de ne pas être vu par le conducteur. Si ce dernier décide de freiner brusquement ou de tourner à droite, il risque de percuter le cycliste ou de le coincer contre le trottoir. « Pourtant, explique Olivier Razemon dans le Pouvoir de la pédale (éd. Rue de l'Echiquier, 15 euros), utiliser son vélo, c'est aussi en finir avec la galère des transports en commun, des bouchons en ville... Et puis c'est un vrai plaisir, il constitue, pour des petites distances, le moyen de transport le plus efficace qu'il faut absolument développer ! »

MODE DE VIE

Sacrée petite reine !

La plupart des grandes villes ont mis en place des politiques de développement du vélo et ont grandement amélioré la sécurité : pistes cyclables, voies vertes... Mais dans certaines agglomérations, «on a l'impression que l'on ne veut pas sortir du tout-voiture», déplore la présidente de la Fédération française des usagers du vélo. Quant au cycliste, il doit respecter des règles de sécurité : ne pas rouler trop vite, pas trop près des véhicules en stationnement, ne pas doubler sur la droite, porter un gilet de sécurité, respecter les feux... Il est aussi préférable, quand on peut, de choisir un parcours un peu plus long, mais sécurisé.

Interview

Olivier Razemon, journaliste, auteur du Pouvoir de la pédale.

Quelles sont les « pistes » pour développer le vélo en ville ?

La plus efficace selon moi serait de limiter la vitesse à 30km/h partout en ville. Du coup, le vélo devient aussi rapide que la voiture pour se déplacer, surtout pour les petits trajets. L'autre idée lancée par plusieurs associations de piétons ou de cyclistes serait l'instauration d'un «code de la rue», comme en Belgique, pour responsabiliser les usagers et les rendre acteurs de leur propre sécurité. Des pistes cyclables ont été aménagées, et c'est bien, mais en réalité on aurait plus besoin de défaire les équipements qui bloquent les itinéraires : routes à quatre voies en pleine ville, ponts, tunnels réservés aux voitures... Faire en sorte qu'il y ait plus de piétons et de cyclistes sur la chaussée, ce qui pousserait les automobilistes à ralentir.

Vous voulez passer du «tout-voiture» au «tout-vélo» ?

Pas du tout ! La voiture a son utilité. Mais à chaque trajet, son moyen de locomotion. Il faut juste observer ses déplacements quotidiens : combien coûtent-ils ? Quelle énergie dépense-t-on ? Les transports sont-ils stressants ? Une autre solution est-elle envisageable ? Pour quels avantages ? Le vélo ne transformera pas la société de fond en comble, mais y contribuera.

Bien choisir sa monture

Pour ceux que l'idée de grimper les côtes rebute, le vélo à assistance électrique (Vae) est une bonne alternative, mais plus chère : les prix démarrent à 600 euros environ mais peuvent s'envoler jusqu'à 3000 euros. Les vélos pliants (environ 200 euros) prennent aisément le train, le bus ou le métro. Il faut, avant d'acheter son vélo, bien réfléchir à l'usage qu'on veut en faire, pour ne pas se tromper et laisser son destrier aux écuries, ce qui arrive quand on le choisit mal !

1. Fédération française de cyclotourisme.
2. Chiffres du Conseil national des professions du cycle.
3. Prévention routière.

WE DEMAIN

une revue pour changer d'époque



POUR CHANGER LE MONDE, PÉDALEZ!

J'ai deux roues, je suis fiable, bon marché, sain, peu consommateur d'espace et économe en énergie, je suis? Le vélo! Reconnue par ses millions d'utilisateurs et certains décideurs pour ses multiples atouts, la bicyclette n'en est pas moins victime de clichés: «véhicule du pauvre», «instrument difficile à manier», «talisman écologique pour bourgeois rêveur»... En démontant ces lieux communs et en démontrant la formidable capacité de transformation économique et sociale du vélo, Olivier Razemon, journaliste spécialisé dans les questions de mobilité, livre un plaidoyer pour une transition cyclable.

Le Pouvoir de la pédale. Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées, par Olivier Razemon, éd. Rue de l'Échiquier, mars 2014, 192 pages, 15 euros.

