



UN NOUVEAU **CYCLE** COMMENCE

On le retrouve partout. Tourisme, débats politiques, entreprises, festivals... le vélo ne cesse de se réinventer. Face aux enjeux de demain, il devient indispensable. Zoom sur ce deux-roues qui a le vent en fourche.



9772968849291

© Baptiste Hermant

L'ÉQUIPE LA 'PROXI' 29 ESJ LILLE



SOLIDAIRES AVANT TOUT

Des inconnus. Voilà ce que nous étions à notre arrivée dans la cour de l'ESJ Lille, le 18 septembre. Et pourtant. Nous étions 18, animés chaque jour par l'envie de bien faire, par l'envie de passer une année enrichissante. De mettre à profit les cinq lettres du mot "proxi". Jamais il n'a été question de laisser tomber un collègue devenu camarade, devenu ami.

Parce que les valeurs enseignées en entreprise et lors de nos projets scolaires ont renforcé notre humanité. Face à une santé mentale fragile, la perte d'un proche ou tout autre coup de blues, chaque élément de la Proxi 29, à un moment donné, a ouvert sa porte à celui qui en avait besoin.

Même lorsque nous étions en rédaction, dispersés de Lille à Bergerac, pas de problème pour vider son sac. Livrés à nous-mêmes dans un nouveau lieu, obligés de suivre un nouveau rythme, l'apprentissage a été aussi rapide qu'intense. Il nous a permis de mieux connaître nos failles et nos envies.

Un mois plus tard, nous voilà réunis. Cependant, la cohésion du groupe n'était pas garantie. Opinions différentes, caractères explosifs, nous devions faire avec la personnalité de chacun.

Stressés par le travail, angoissés par l'avenir et bousculés par les incessants allers-retours, nous avons trouvé le remède infailible : les soirées passées ensemble autour d'un verre, qui faisaient office de rempart. Le départ d'une camarade, par nécessité de prendre soin d'elle, nous a tous remués. Ces instants, certes éphémères, nous ont semblé soudain tellement précieux.

Incertains au début, nous sommes aujourd'hui prêts à entrer dans la vie active, non sans quelques doutes sur ce que le monde du journalisme, en pleine tourmente, nous réserve. Mais avec la certitude que la Proxi 29 sera toujours là pour nous rattraper, quoi qu'il advienne.

SIBYLLE BEAUNÉE & NATHÉO DILLENSEGER

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier Laurent Brunel pour son accompagnement sans faille tout au long de l'année, pour sa patience et ses conseils qui ont permis la réalisation de ce magazine. Nous remercions également Justine Demade Pellorce et Jérôme Delavenne pour leur aide précieuse dans la relecture des articles. Pierre Savary et tout le personnel de l'école. Le SPHR et l'Alliance de la presse d'information générale, pour le soutien à cette formation depuis toujours. Ainsi que l'imprimerie DigitaPrint à Avesnes-sur-Helpe (59), pour l'impression de ce journal.

PHRases : ISSN 2968-8493.
PHRases.media : ISSN 2968-8485

PHRASES

JUIN 2024 • NUMERO 29

Directeur de la publication : Pierre Savary
Directeur de la rédaction : Laurent Brunel

Rédacteurs en chef : Sibylle Beaunée & Nathéo Dillenseger

Rédacteur en chef PAO : Maxime Gallée

Rédacteurs : Antoine Ancien, Maëly Bonnard, Jade Buisson, Tony Casalinho, Théo Chiramberro, Léane Colin, Philomène Coppey-Dey, Alexis Decorme, Alexis Fernandez, Baptiste Hermant, Pierrick Kerbaul, Sarah Lagadec, Dylan Pique, Maud Provost.

Imprimé en France par DigitaPrint sur papier Norske 60 g.
© 2024 ESJ Lille. Reproduction même partielle interdite.

Illustration originale : Nino Paris • Illustrations complémentaires : Shutterstock.

Une publication de l'ESJ Lille
50 rue Gauthier-de-Châtillon
59000 Lille - France

Licence professionnelle
Presse de Proximité
ESJ Lille



LE SOMMAIRE

> L'ACTU

- Expérimentations et doutes autour de l'IA 4-5
- La santé mentale, enjeu des rédactions 6-7
- La seconde vie des journaux 10
- Quand WhatsApp remplace le papier 11
- Les 9 actus de la presse locale 12-13

> DOSSIER "VÉLO"

- Pourquoi pédaler ? 14-15
- Aux origines de la bicyclette 16-17
- La voiture enfin concurrencée 18-19
- La route, un espace à partager 20-21
- Le classement des villes cyclables 22-23
- Un objet politique 24-25
- Les femmes en selle : un long chemin 26-27
- Un nouvel outil de travail 28-29

- Le marché de luxe des deux-roues 30-31
- L'enjeu social des ateliers vélo 32-33
- Le vélotaf a la cote 34-35
- Comment bien s'équiper ? 36-37
- On vous dit tout sur les réglementations 38-39
- Après un cancer, la guérison derrière le guidon 40-41
- Rouler, ça s'apprend 42-43
- L'électrique, vraiment écologique ? 44-45
- Jérôme Zindy, un journaliste sur la route 46-47
- L'avenir de la Grande Boucle : Christian Prudhomme se confie 48-49
- Tour de France, la poule aux oeufs d'or pour les communes 50-51
- Aux JO, avec des arbitres de BMX 52-53

- Jean Réveillon, comment le vélo a changé sa vie 54-55
- Quand la rue devient terrain de jeu 56-57
- La carte de France des courses insolites 58-59
- Ces voyageurs qui font le tour du monde 60-61
- Le cyclotourisme en vogue 62-63
- Culture : un p'tit vélo dans la tête 64-65
- Des séances de ciné pour se muscler les mollets 66-67
- Découvrez le cycliste qui se cache en vous 68-69
- Les 100 raisons de pédaler 72
- > ET NOUS...
- Le peloton de la 29e promo 70-71



48-49 INTERVIEW C. PRUDHOMME

6-7 SANTÉ MENTALE



20-21 PARTAGEONS LA VOIE

24-25 NUS À VÉLO



56-57 BIKELIFE

WWW.PHRASES.MEDIA

(D)ÉCRIRE L'INFO LOCALE

**PHRASES SE DÉCLINE SUR LE WEB.
RETROUVEZ EN PERMANENCE LES INFOS
SUR LA PRESSE DE PROXIMITÉ.
FAITES-NOUS PART DE VOS INITIATIVES !**



L'intelligence artificielle, nouvelle alliée des rédactions

Généralisant craintes autant qu'espoirs, les nouvelles technologies génératives débarquent dans les titres de presse locale. Mais encore faut-il que l'Homme continue à dominer la machine.



Sébastien Georges, responsable des rédactions du groupe EBRA. © Jade Buisson

SÉBASTIEN GEORGES :
« L'IA EST SEULEMENT UN OUTIL POUR LES RÉDACTIONS »

En janvier 2024, le groupe EBRA se jette à l'eau : il est l'un des premiers éditeurs de presse à expérimenter l'intelligence artificielle au sein de la rédaction de Lunéville, à côté de Nancy. Sébastien Georges, responsable des rédactions du groupe EBRA, dresse le bilan de la première entrée de cette technologie dans les colonnes du journal.

Quels étaient les objectifs de ce test ?

On a choisi de faire un test sur une édition de *L'Est Républicain* à Lunéville. Ça s'est déroulé sur trois mois. On a traité 700 contenus. L'objectif était d'éditorialiser des papiers de correspondants locaux. Il y a eu des choses positives et d'autres qu'on doit revoir et améliorer. Nous pensons que dans l'avenir ce sera une méthode très prometteuse. Cette expérimentation avait pour objectif de travailler avec les "équipes terrain". Elles ont appris à se servir de l'intelligence artificielle, mais surtout elles ont vu que ce n'était pas quelque chose d'incontrôlable.

Quel rôle les journalistes ont-ils joué lors de ce test ?

Nos équipes recevaient les papiers de correspondants des différents secteurs. Ils devaient les relire une première fois puis les passer dans Chat GPT 4 pour que l'intelligence artificielle les corrige, réduise leur taille et propose une nouvelle titraile. Après ces étapes, le journaliste relisait l'ensemble du papier parce qu'il est primordial que l'humain garde réellement la maîtrise sur le contenu. Il est le garant de la publication. L'IA est seulement un outil de plus pour les rédactions.

Vous êtes parmi les premières rédactions à avoir intégré l'IA. Pourquoi ce choix ?

On a estimé que c'était important parce que nous voulons être des médias modernes et innovants qui s'inscrivent dans l'utilisation de nouveaux outils pour accompagner les rédactions. Ces nouvelles méthodes font déjà partie du quotidien et entrent dans des nouvelles stratégies. L'objectif était de montrer aux rédactions et aux journalistes la place qu'occupe l'intelligence artificielle dans le monde des médias. Nous voulons l'utiliser de manière éthique et déontologique pour que les journalistes puissent garder la maîtrise.

Quelle a été la réaction des journalistes face à l'arrivée de l'IA ?

Il y a eu un effet de surprise. Pour réaliser cette expérimentation, nous avons besoin de cinq volontaires et il y en a eu neuf qui se sont manifestés. Les journalistes étaient curieux et avaient envie de découvrir ce nouvel instrument. Certains l'ont trouvé intéressant et utile car ça permettait de gagner du temps dans la relecture, pour atteindre le nombre de signes requis et pour trouver des bons titres. D'autres, au contraire, n'ont pas accroché à cette idée.

Est-ce que dans dix ans, les rédactions pourraient être 100 % IA ?

Pour moi, l'intelligence artificielle reste un moyen d'accompagnement. Je ne crois donc pas à une rédaction 100 % IA. En revanche, qu'elle devienne un outil dans les locales, c'est inévitable. Elle existe déjà sous plusieurs formes comme l'édition par exemple qui intègre de l'intelligence artificielle.

PROPOS RECUEILLIS PAR JADE BUISSON

PROJET SPINOZA : LE JOURNALISME SE MODERNISE

On l'appelle le projet "Spinoza", du nom de l'initiative lancée conjointement par l'ONG Reporters sans frontières (RSF) et l'Alliance de la presse d'information générale. De quoi s'agit-il ? D'une base de données scientifiques, synthétisées par de l'IA, spécialement destinée aux journalistes. Elle comporte des rapports du GIEC, de l'Ade-me (Agence de la transition écologique) et des documents tirés de la stratégie bas carbone du gouvernement. « On a choisi un champ d'expérimentation qui est celui de l'environnement et du climat pour essayer de construire un prototype à base d'IA générative au service des journalistes », explique Florent Rimbart, responsable du pôle développement numérique à l'Alliance. Les tests ont débuté en novembre 2023. Jusqu'à présent, pas moins de 120 titres de presse ont intégré la base de données, disponible depuis février. Pas moins de 12 000 articles issus d'éditeurs de presse volontaires ont été inclus dans le prototype d'expérimentation. Pour l'utiliser, les journalistes doivent interroger l'outil, qui se charge de leur donner des réponses en citant ses sources. Ce qui permet de synthétiser des informations complexes, tout en conservant une fiabilité totale.

PRENDRE LE VIRAGE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

La création de Spinoza intervient après le lancement de Chat GPT, fin 2022. Un succès populaire qui n'a pas échappé aux éditeurs de presse, conscients d'y trouver un moyen de moderniser leurs contenus. « Il faut se saisir de l'IA maintenant pour les hebdomadaires et les quotidiens. On sait que l'abonnement numérique n'est pas très développé. Donc potentiellement, si on veut donner envie de s'abonner, il faut enrichir cette expérience-là », poursuit Florent Rimbart. Notons que le développement de Spinoza se fait uniquement à partir de questions en lien avec le thème du climat et de l'environnement. Un sujet



Florent Rimbart, responsable du pôle développement numérique à l'Alliance. © Baptiste Hermant.

« pertinent » pour Florent Rimbart. Avec un tas de corpus, de textes de loi réglementaires et de données scientifiques, « un journaliste n'a pas la capacité à traiter des données en trop grand nombre », exprime pour sa part Sébastien Georges, responsable des rédactions du groupe EBRA.

RÉELLE AIDE OU MENACE POUR LES EMPLOIS ?

Au printemps 2024, l'outil Spinoza, créé avec la société Ekimetrics en utilisant le modèle de langage GPT 3.5 d'Open AI, était toujours en phase de développement. Si une version du prototype « améliorée » est envisagée, l'intelligence arti-

cielle suscite bon nombre d'interrogations chez les journalistes. Notamment des inquiétudes sur la question des emplois. L'expansion d'une technologie avec l'émergence de nouveaux outils génère toujours des craintes. Au contraire, pour un grand nombre d'éditeurs, l'IA pourrait se révéler nécessaire dans les rédactions.

Avec Chat GPT puis Spinoza, le journalisme entre dans une nouvelle ère. Celle où l'intelligence artificielle fascine autant qu'elle intrigue. Face au déclin amorcé des journaux papier, l'IA s'intègre dans un lot d'innovations qui redéfinissent le journalisme et la presse locale.

ANTOINE ANCIEN

Il faut se saisir de l'IA maintenant, pour les hebdomadaires et les quotidiens.

Florent Rimbart, responsable du développement numérique à l'Alliance.

Plus d'infos sur le projet Spinoza sur le site de l'Alliance de la presse d'information générale. >



LES PREMIERS ESSAIS EN LOCALE

Elle est déjà là, entre le carnet de notes et le secrétaire de rédaction : l'intelligence artificielle. Dans les rédactions nationales, c'est déjà un outil important. Dès 2015, *Le Monde* s'est distingué en utilisant un robot nommé Syllabs pour rédiger 36 000 articles lors des élections départementales. Depuis, la presse locale s'est emparée de la technologie. « Nous avons utilisé l'IA pour des sujets qui sont très difficiles à illustrer », affirme Amélie Lecoyer, rédactrice en chef du *Message*. En mars 2024, l'hebdomadaire a publié deux Unes générées par l'IA, sur la cohabitation entre Français et Suisses (photo ci-contre), ainsi qu'une autre sur le marché du travail à Genève. « On aurait pu croire que c'était une vraie photo mais ce n'était pas le cas. Nous l'avons signalé sur le côté de la photo », précise Amélie Lecoyer. Le journal produit aussi des suppléments santé. « Ces pages spécifiques paraissent dans nos journaux deux fois par an avec des photos générées par l'IA. » L'utilisation

de cet outil reste toutefois exceptionnelle pour le traitement de photos au sein du *Message*. Depuis janvier 2024, l'hebdomadaire effectue également des tests sur des copies de correspondants. « Nous essayons de transformer les papiers linéaires en des papiers décryptages pour créer des articles séquencés. »

D'autres groupes de presse comme EBRA l'expérimentent d'une manière différente à l'instar de la rédaction de *L'Est Républicain* à Lunéville. (cf page 4.)

L'IA semble s'imposer comme un outil d'accompagnement pour les professionnels de l'information. Mais son utilisation génère des inquiétudes au sein de la presse locale, notamment quant à la place de l'Homme dans son usage. Amélie Lecoyer tente de rassurer : « On sait très bien que rien ne remplacera un journaliste sur le terrain. On est avant tout des reporters de presse locale. »

ANTOINE ANCIEN ET JADE BUISSON

Épuisement professionnel : quand les journalistes disent stop

I est crucial aujourd'hui de prendre soin des journalistes et de prendre en compte leur confort au sein de leur lieu de travail. » Elsa Da Costa, présidente de l'ONG Ashoka et membre des États Généraux de l'Information, a souhaité mettre en lumière les conditions de travail dans lesquelles les journalistes évoluent. Le 24 mai dernier, et pour la première fois, un baromètre a été envoyé à 35 000 salariés encartés

via la Commission de la carte d'identité des journalistes professionnels (CCIJP). Pour l'instant, ils sont plus de 4 000 à avoir répondu. Si la plupart des professionnels aiment leur métier, une partie souffre aujourd'hui d'un certain mal-être au quotidien dans les rédactions.

« Les méthodes de travail sont aussi devenues anxiogènes. Quand vous êtes un journaliste, vous devez visualiser plein de vidéos, toujours aller plus vite et courir après l'information... C'est pour cela que des questions citant le burn-out sont posées. Nous devons clairement savoir comment se sentent nos journalistes et ne pas passer à côté de ça. » Celle qui est à la tête de l'association regrette également le manque d'analyse : « Il n'y a presque aucune étude sur le sujet. Les dernières datent d'il y a plus de cinq ans et elles traitent en majeure partie de la précarité économique. Ce n'est pas normal, sachant que c'est grâce aux journalistes que nous recevons des informations fiables et vérifiées. Il faut qu'on prenne la température de ce métier. »

« JE FAIS UN BOUCLAGE DE PLUS ET J'EXPLOSE »

« Il fallait que je me tire, je ne veux plus y retourner. » De son expérience en rédaction, Raphaël* ne garde pas un bon souvenir. À 22 ans, le diagnostic tombe. Il souffre d'un burn-out sévère. « Ça a surpris tout le monde car personne ne s'y attendait. Je ne m'étais jamais plaint de rien. » Horaires à rallonge, manque d'effectif, toujours plus de sujets à couvrir... Le jeune homme se rappelle encore très bien des derniers moments avant la goutte de trop : « Aux vacances d'été, nous nous sommes retrouvés à deux pour réaliser 60 pages et couvrir quatre secteurs. J'étais en charge de tout. La première semaine s'est bien passée même si j'ai dû réaliser la Une la veille du bouclage. Les deux dernières semaines, j'étais très fatigué, je ne mangeais pas. Après ça, je me suis dit : je fais un bouclage de plus et j'explose, je me fous en l'air. »

Pourtant, Raphaël savait ce qui l'attendait. Diplômé



de d'une école de journalisme, il était préparé. Mais la réalité du terrain l'a rattrapé. Et il n'est pas le seul. Après quelques années d'exercice, les journalistes sont nombreux à quitter la profession, 40 % des détenteurs de la carte de presse n'exercent plus après sept ans dans le métier. C'est ce que révèle le sociologue, spécialiste des médias, Jean-Marie Charon dans sa dernière enquête *Jeunes journalistes, l'heure du doute*, parue en 2023. D'après celle-ci, les nouveaux rédacteurs font face à un emploi qui les dépasse. Une étude à prendre avec des pincettes, seulement 100 personnes ont été interrogées. Pourtant, c'est sur ce constat que s'est appuyé Elsa Da Costa pour réaliser le baromètre sur le

bien-être des journalistes. « Le travail de Jean-Marie Charon nous a poussés à réaliser cette enquête. Nous voulons comprendre pourquoi il y a un départ des rédactions. »

Sophie*, assistante de service social du travail dans un journal de presse quotidienne régionale, entend les raisons dans son bureau. « Les jeunes veulent réaliser des sujets qui parlent aux gens, qui répondent aux besoins de la société. Et ça dans la presse écrite régionale, c'est souvent compliqué car il faut traiter de tout : les annonces, les conseils municipaux, le budget... détaille la spécialiste. En plus de ça, l'endroit où l'on travaille pèse dans la balance. Souvent, nous avons des jeunes qui se

Produire plus et mieux pour faire perdurer son audience. Mais à quel prix ? En presse écrite, nombreux sont ceux qui alertent sur les risques d'un "métier passion" où le travail passe avant la santé.



Dans certaines rédactions, la passion a laissé place au mal-être.

retrouvent isolés sur un territoire qu'ils ne connaissent pas. Cela peut être dur moralement. »

MÉTIER PASSION, MÉTIER POISON

Ne pas être journaliste pour l'argent (d'autant plus que les grilles de salaire flirtent avec le Smic), mais pour l'amour de la profession. Une phrase souvent répétée et inculquée dans les écoles. Pour certains, il s'agit d'un piège dans lequel les jeunes journalistes foncent têtes baissées. Emilie Charrel, journaliste et élue au Syndicat national des journalistes (SNJ) dans un grand groupe de presse, alerte sur cette notion à prendre avec des pincettes. « L'image du métier passion a une limite. On peut aimer son travail mais ça ne doit pas devenir sa vie personnelle

non plus. Le dépassement d'horaire et la pression épuisent les journalistes. On réalise des journées de 12 heures, ce n'est pas normal. » Même son de cloche pour Raphaël. « Dire que c'est un métier passion, c'est une grosse connerie. Ce n'est pas normal que ton travail s'immisce dans ta vie privée ou de travailler tout le week-end après une semaine déjà chargée. Il y a une glorification du journalisme, mais lorsque la réalité nous tombe dessus, ça fait mal parce qu'on n'imaginait pas la chose de cette façon. »

Robin, ancien journaliste en PHR, s'était brûlé les ailes en pensant bien agir en mettant sa profession en priorité. « Je me suis imposé d'une certaine façon ces horaires-là et cette cadence, par passion. Je me suis cramé moi-même en fait. Désormais, je fais attention à avoir une réelle distinction entre vie professionnelle et personnelle. J'impose mes limites plus facilement et j'essaie de garder du temps pour moi. » Un désenchantement accentué par le mépris de la part du grand public ainsi que la fracture générationnelle au sein des entreprises : « Il y a une séparation entre la jeune génération de journalistes et l'ancienne. Ceux qui travaillent depuis des années sont habitués à leurs horaires tardifs mais pas à toutes les tâches à réaliser sur de multiples supports. Alors que pour les nouveaux, c'est le fait de ne pas recevoir la reconnaissance qu'ils pensaient obtenir en sortant des écoles qui leur fait du mal. Ils ressentent une véritable déception », souligne l'assistante de service social.

L'AUDIENCE, L'ÉPÉE DE DAMOCLÈS

Avec l'arrivée du web, les rédactions journalistiques ont connu une révolution de plus, après celle de la disparition des photographes ou des maquettistes. Les méthodes traditionnelles de collecte et de diffusion de l'information ont été bouleversées, obligeant les rédacteurs à s'adapter à un monde numérique, support médiatique à part entière. Cette exigence multimédia requiert alors une flexibilité qu'Emilie Charrel a dû faire sienne. « Les effectifs sont de plus en plus réduits mais la charge de travail augmente toujours autant. Le plus compliqué c'est qu'avant il y avait un bouclage par jour en PQR mais maintenant, c'est toute la journée et la nuit. Internet n'a pas d'horaires. » Photographies, vidéos, stories et lives, le rédacteur jongle désormais entre les différents formats qui s'offrent à lui. Une polyvalence qui enchante certains qui maîtrisent ainsi toute la chaîne de l'information, mais qui n'est pourtant pas toujours soutenue par un accompagnement suffisant. Elle explique : « Nous, notre spécialité c'est la presse écrite mais il faut qu'on fasse des vidéos et des podcasts maintenant. On nous en demande beaucoup alors qu'on n'est pas assez formés. »

Véritable culture du numérique où le clic est roi, Emilie n'est pas la seule à en avoir fait les frais. « Là où je travaillais, tout tournait autour des statistiques, du nombre de vues par article sur le site et du référencement web. Comme j'étais jeune, j'ai dû en plus m'occuper de la partie vidéo que mes collègues plus anciens ne maîtrisaient pas forcément. Entre le tournage, le montage et les publications, c'était une charge supplémentaire considérable », explique Robin. Une nouvelle responsabilité à double tranchant selon Olivier Coldefy, psychologue et responsable du département psychosocial chez Thalie santé : « Les outils numériques peuvent être des aides solides mais ils constituent une charge mentale où la limite que nous pouvons imposer dans une production intellectuelle n'est pas définie. Le plus dur dans les rédactions, c'est d'expliquer que la déconnexion numérique est essentielle. »

ACCOMPAGNER LES JOURNALISTES

En réponse à l'épuisement professionnel et aux défis posés par le numérique, certaines rédactions

réfléchissent à comment mieux soutenir les salariés. C'est par exemple le cas de Rossel Est Médias. « Si un journaliste présente des symptômes, nous l'accompagnons en prévision d'une reprise dans les meilleures conditions possibles », souligne Anne Prévot, directrice des ressources humaines au sein du groupe.

Une aide pour ne pas perdre pied souvent mise en doute par les principaux concernés, comme l'explique Delphine Revoles, déléguée syndicale dans une entreprise de presse. « Il y a beaucoup de salariés avec des symptômes d'épuisement ou qui sont au bord du craquage, mais ils ne cherchent pas à exprimer leur mal-être car ils ont peur que s'ils s'arrêtent, ils ne reviennent plus. Cela peut être vécu comme un véritable échec. » La syndiquée avait déjà réalisé un rapport en interne sur l'épuisement professionnel des journalistes en 2022. Alerté et mis au fait, le groupe avait réagi : « L'entreprise a développé les petites rédactions en ajoutant des effectifs, elle a aussi fait en sorte que tous les salariés passent un rendez-vous avec un médecin du travail. Le groupe a également arrêté son projet de développement vertical qui consistait à créer des rédactions avec un seul journaliste car les nerfs lâchaient de plus en plus. »

Avec les résultats prévus fin juin 2024 du baromètre sur le bien-être, Elsa Da Costa souhaite réfléchir à des solutions, tout en alertant les rédactions. « Nous établirons un rapport et verront comment chaque groupe peut mieux s'appliquer aux besoins de ses salariés et savoir appuyer la pédale du frein quand il le faut. »

Une prise de conscience cependant jugée encore "trop lente" par le Syndicat national des journalistes, inquiet de voir la situation perdurer depuis tant d'années. « Le seul truc qui fera bouger les choses, c'est quand un journaliste se foutra en l'air en rédaction », soupire Raphaël. Un cri d'alerte de la profession qu'il n'est plus question d'ignorer.

SIBYLLE BEAUNÉE
MAELLY BONNARD

*Les noms ont été modifiés.

UN DISPOSITIF UNIQUE POUR 400 MÉDIAS

Si de nombreux médias tentent de trouver des solutions face à ces problématiques, certains, notamment les plus petits, se sentent souvent dépourvus. L'Alliance de la presse d'information générale a donc décidé de passer à l'action en lançant une grande opération autour de la "marque employeur". Concrètement, cela passera dans un premier temps par une vaste enquête qui concernera à l'automne 2024 l'ensemble des titres de presse adhérents à ce syndicat professionnel (les titres de PQN, PQR et PHR). Ce grand sondage scannerera plusieurs thématiques parmi lesquelles le projet éditorial, la transformation numérique mais aussi la vie et l'épanouissement des salariés. Une fois les résultats de l'enquête récoltés par un cabinet expert, ce dernier travaillera, avec les responsables de l'Alliance, sur la création d'une charte de "marque employeur". Et, au delà des grandes idées, il sera mis à disposition des médias un kit pour que ces mesures trouvent un écho concret au sein des rédactions. Le dispositif, dans son ensemble, devrait être présenté début juin aux médias concernés.

Baissez vos coûts d'impression, aug

Adoptez l'i



digitaprint

the variable experience

Kodak
Prosper 6000 Press

- ✓ *expertise
postales et m*
- ✓ *éditions multiples et per*
- ✓ *impression 24h/24h 7j/7j, livraison aux*
- ✓ *posté à découvert (zéro emballage) ou sous t*

mentez votre ciblage lecteurs et annonceurs !
Impression numérique



zéro gâche papier

zéro chimie dans les encres

**de conformité aux normes
roulage**

personnalisation sans coût additionnel

plateformes de La Poste en IDF

thermoscellable (avec encartage)

CONTACTEZ-NOUS

03 27 57 98 73

SERVICE.CLIENT@DIGITAPRINT.FR

**1, RUE PIERRE CHARPY
59440 AVESNES-SUR-HELPE**

WWW.DIGITAPRINT.FR





Pour isoler un bâtiment de 150 m² en ouate de cellulose, il faut 8 500 journaux.

Recyclage : c'est la ouate qu'ils préfèrent

Créer leur propre chaîne de recyclage de journaux usagés. C'est le pari lancé par les groupes Sipa Ouest-France et Rossel La Voix. Ils récupèrent les journaux pour les transformer en ouate de cellulose, un puissant isolant.

Rien ne se perd, tout se transforme ! C'est le défi lancé par plusieurs médias comme le groupe Télégramme mais aussi Sipa Ouest-France et Rossel La Voix qui ont décidé de recycler les anciens journaux pour les valoriser en ouate de cellulose, un isolant biosourcé performant, écologique et économique.

« Il s'agit d'un matériau extrêmement efficace avec une durée de vie plus longue que la laine de verre. Il est certes plus coûteux, mais l'investissement se rattrape vite avec les économies d'énergies réalisées », explique Clément Picault, responsable de la valorisation des journaux pour le groupe Rossel La Voix.

EN PHASE D'ACCÉLÉRATION

Sipa Ouest-France s'est lancé dans le recyclage du papier il y a deux ans. « Nous sommes partis du constat de l'Agence de la transition écologique mettant en lumière que 30 % des journaux sont recyclés hors de France. On ne voulait pas que nos journaux se retrouvent à l'autre bout du monde », retrace Julie Quintard, responsable engagement et développement du groupe. L'entreprise s'inscrit avant tout dans une démarche écologique et durable alors qu'un journal est éphémère. Considérant la performance énergétique des habitations comme un point stratégique dans la transition verte, le groupe a choisi de recycler ses journaux en ouate. Sur les 3 700 tournées de portage du groupe Ouest-France, 168 000 kilomètres par nuit, seules 58 % sont éligibles au recyclage pour l'instant. « On est au début de notre déploiement et on accélère pour qu'il soit terminé en 2026 », annonce Julie Quintard.

Chez Rossel, le projet est aussi en phase de développement. Alors qu'aujourd'hui seuls les quotidiens *La Voix du Nord* et *Nord Littoral* font partie du circuit de revalorisa-

tion, le groupe ambitionne d'élargir le projet aux autres titres comme *L'Union*, *Paris-Normandie* mais aussi tous les hebdomadaires du groupe.

DES BÉNÉFICES MULTIPLES

Si l'aspect écologique est l'une des principales motivations de ces deux groupes, recycler les vieux journaux a de nombreux autres avantages pour les entreprises. Au-delà d'éviter à des millions de périodiques de se retrouver dans les poubelles, il est aussi question de ne pas laisser repartir à vide les colporteurs et d'utiliser le réseau de portage dans l'autre sens. Ce ramassage permet d'isoler les journaux du reste des déchets et d'éviter la dégradation du papier. « On est approvisionneurs de matière première non souillée. La matière peut donc être valorisée », explique Julie Quintard. Et Clément Picault d'ajouter : « C'est un cercle vertueux. La récupération des exemplaires lus ne demande pas de kilomètres supplémentaires. »

Ce système de valorisation vise à soutenir financièrement le réseau de distribution du groupe Rossel. « À terme, l'objectif est de mieux rémunérer les colporteurs et d'apporter de l'argent au réseau de portage qui coûte de plus en plus cher alors que le nombre d'abonnés diminue », annonce Aymeric Delannoy, technico-commercial pour Cellexo, une filiale de Rossel. Hormis ces raisons, ces deux chaînes de valorisation du papier s'inscrivent dans la loi Agec (loi anti-gaspillage pour une économie circulaire) qui vise à « accélérer le changement de modèle de production et de consommation afin de limiter les déchets et préserver les ressources naturelles, la biodiversité et le climat ».

La stratégie est différente chez Sipa Ouest-France où le projet pèse plusieurs millions d'euros d'investissements. C'est en comptant sur les subventions de l'Agence de l'environnement et du plan du gouvernement France 2030 que le groupe vise l'équilibre financier. Quant à Rossel La Voix, le groupe mise sur une subvention du ministère de la Culture. Vers un nouveau modèle économique ?

DYLAN PIQUE ET PHILOMÈNE COPPEY-DEY

LES ÉTAPES DU RECYCLAGE

1. LES COLPORTEURS RÉCUPÈRENT LES JOURNAUX.



2. LES JOURNAUX SONT ACHÉMINÉS VERS LES CENTRES D'IMPRESSION ET LES DÉPÔTS.

3. LES JOURNAUX PRENNENT LA DIRECTION DU CENTRE DE TRAITEMENT.



4. LES JOURNAUX SONT DÉCOUPÉS EN CONFETTIS ET TOUS LES ÉLÉMENTS MÉTALLIQUES SONT RETIRÉS.

5. LE PAPIER EST DÉFIBRÉ À L'AIDE D'OUTILS MÉCANIQUES.



6. LA OUATE DE CELLULOSE EST PRÊTE À L'EMPLOI.

WhatsApp & newsletters : l'info vient à vous

Économiques, simples à réaliser et surtout adressés à un public volontaire : les newsletters et groupes WhatsApp sont-ils les tremplins pour gagner de l'audience ?

S'informer grâce à WhatsApp ? C'est possible depuis septembre 2023, avec l'ouverture de "chaînes", accessibles via la partie "Actu" de l'application. Entièrement gratuite, aussi bien pour les médias que pour les utilisateurs, la messagerie instantanée permet au grand public de s'informer facilement et aux médias de développer un nouveau mode de contact direct avec les lecteurs. « Des sondages ont été effectués par d'autres médias qui ont révélé que le public de la messagerie est plutôt jeune, indique Carla De Harder, responsable des réseaux sociaux au sein de la rédaction de L'Est Républicain. Pour fêter nos 5 000 abonnés, on leur a posé quelques questions pour connaître leur âge et leurs attentes en termes de contenus. On a reçu près de 300 réponses. »

Du côté de *La Gazette Ariégeoise*, hebdomadaire départemental indépendant, on est plus nuancé sur le type de cible. « Personnellement, je ne pense pas que les jeunes, notamment les adolescents, utilisent cette application », estime Antoine Cochet, chargé de la chaîne WhatsApp au sein de la rédaction. Aujourd'hui, les grands groupes de presse tels que SIPA Ouest-France, ont un pôle réseaux sociaux qui gère les posts WhatsApp, contrairement aux petites rédactions où cette tâche revient aux journalistes eux-mêmes.

LA PROXIMITÉ AVEC LES LECTEURS ATTENDUE

La stratégie des médias n'est pas la même selon les structures, même si elles se rejoignent sur la question de la proximité avec les lecteurs. « Au début, on mettait des photos avec notre café du matin et un petit message pour montrer qu'on commençait notre journée à la même heure que les lecteurs », indique Bérangère Bourgoïn, journaliste en charge des réseaux sociaux chez *Ouest-France*. Vidéos, liens-articles, sondages... Chaque média s'adapte et expérimente encore les multiples facettes de la mes-

sagerie instantanée. À *L'Est Républicain*, les informations positives sont partagées en priorité : « Sur WhatsApp, on essaye d'être dans cet élan, plutôt optimiste, pour garder un lien de proximité avec nos lecteurs. On poste quelques fois des vidéos plus funs. On réserve plutôt les liens-articles pour les infos plus négatives. » Si certains médias possèdent des services dédiés à la gestion de WhatsApp, les petites structures souffrent des faibles effectifs pour s'y consacrer. D'autres constatent tout simplement que cette nouveauté ne rencontre pas le succès espéré. C'est le cas de *La Gazette Ariégeoise*, qui diminue sa présence sur l'application à cause d'un manque d'engouement. « On a baissé la fréquence d'alimentation de la chaîne, car il y a peu de réactions. Beaucoup de gens se sont inscrits et n'ont pas activé les notifications, donc ils ne voient pas quand on poste », précise Antoine Cochet. Mais sans ces alertes et en abandonnant WhatsApp, la conquête des jeunes reste toujours une mission aux nombreux enjeux.

SARAH LAGADEC

UN COURRIER DE QUALITÉ DANS VOTRE BOÎTE MAIL

Pour communiquer directement avec les lecteurs, on n'a rien inventé de mieux que de leur envoyer un courrier qui sera distribué dans leur boîte aux lettres. La stratégie de la newsletter fonctionne désormais bien, et tout le monde se lance dans l'aventure. Après les mastodontes de la PQR, les hebdomas régionaux commencent eux aussi à suivre le mouvement. À *La Renaissance Lochoise*, en Indre-et-Loire, on dresse un bilan plutôt positif moins d'un an après le lancement. Deux newsletters sont publiées par semaine, avec à chaque fois une dizaine de liens pour refléter l'actualité du territoire. « Nous avons un millier d'abonnés », se félicite Cora Martineau, chargée de la communication digitale.

Notre taux d'ouverture se situe entre 33 et 45 % et le taux de clic entre 7 et 12 %.

Le taux d'ouverture et le taux de clic sont des indicateurs primordiaux pour mesurer leur pertinence et efficacité. Le premier calcule le pourcentage de lecteurs qui, en recevant le mail, cliquent dessus pour ouvrir la newsletter. Le deuxième indique quant à lui le pourcentage de clics sur les liens à l'intérieur des newsletters, renvoyant ainsi vers le site et générant par l'occasion du trafic.

L'ambition affichée est d'obtenir plus d'audience ainsi que de nouveaux abonnés web. « Notre prin-

cipal objectif est d'avoir des gens fidèles. On préfère multiplier le nombre de vues par personne plutôt que le nombre de personnes », rappelle Pierre Schmidt, rédacteur en chef de *La Renaissance Lochoise*. Même démarche du côté de *La Voix de l'Ain*, qui s'est lancée dans les newsletters depuis le passage de son site internet au modèle *freemium* en début d'année (un mélange d'articles payants et gratuits). « Nous voulons que les newsletters soient génératrices de trafic et qu'elles nous servent à récupérer de la donnée pour convertir à l'abonnement », affiche Nicolas Guillaud, responsable marketing. On y retrouve des newsletters thématiques (sur le jardin, par exemple) et d'actualité. Reste à savoir s'il faut privilégier les articles payants ou gratuits... C'est tout le cœur du problème. « À *La Renaissance Lochoise*, 90 % des articles sont payants, à l'exception de l'information service public (météo, sorties) où la valeur ajoutée est moins forte, justifie Pierre Schmidt. Sinon, on estime que ce n'est pas rentable de publier gratuitement. » De nouvelles newsletters, notamment thématiques, devraient prochainement arriver sur le marché de l'information... Exemple chez *Sud-Ouest* : « La multiplication des newsletters fonctionne bien, et le but est que chaque lecteur trouve celle qui lui convient », développe Emeline Saez, directrice marketing. Nous en publions par département (*Gironde, Dordogne, Charente-Maritime...*) et nous envisageons d'en créer par bassin de vie, comme on l'a fait avec le bassin d'Arcachon. » Le support, pour peu qu'on ne sursolicite pas trop le récipiendaire, semble avoir encore de beaux jours devant lui...

ALEXIS DECORME

1 OUEST-FRANCE VEUT PASSER À LA TÉLÉ

En matière de diversification, le groupe Sipa Ouest-France a frappé un grand coup en déposant, mi-mai 2024, un dossier de candidature auprès de l'Arcom. L'enjeu : récupérer un des canaux de la TNT qui seront remis en jeu en 2025.

Le groupe de presse breton promet une « chaîne nationale généraliste gratuite grand public. Attachée à l'ADN du groupe, elle racontera ce que vivent les Français et portera un regard à la fois divertissant et ancré dans le réel, de la commune au monde ». Le groupe pourra s'appuyer sur ses rédactions, incontournables dans les zones de diffusion. Verdict sur cette candidature à l'automne.



En 2023, selon l'Alliance pour les chiffres de la presse et des médias (ACPM), les ventes print de la PQR étaient de 1,1 milliard d'exemplaires et de 42,4 millions (-3 M) pour la PHR. La presse locale continue ainsi d'être privilégiée par les Français, malgré un recul de la presse quotidienne sur les moyennes de ventes par parution (6,1 M contre 6,3 M l'année précédente).

Ouest-France est toujours le quotidien régional le plus lu (602 000 ex. par jour), bien loin devant *Sud-Ouest* et *Le Parisien* (respectivement 189 000 et 188 000 ventes). Tous les titres de PQR (sauf *Le Parisien* et *Le Journal de l'Aveyron*) connaissent une baisse de leurs ventes papier. Certaines sont fortes : -8 % pour *La Voix du Nord* et *La Provence*, -10 % pour *Paris-Normandie*.

Même tendance du côté de la PHR, qui connaît des baisses de ventes print encore plus prononcées, jusqu'à -23%. Les hebdomadaires normands continuent de dominer : *La Manche Libre* (45 000 ventes en moyenne) et *Le Courrier Cauchois* (23 000 ex.), figurent en tête du classement. *Le Messenger de Thonon* arrive troisième (14 000 ex.).

2 LE PAPIER CONTINUE DE DÉGRINGOLER



3 LA FIN DU PRINT POUR 20 MINUTES

Le 16 mai, Sipa Ouest-France et le groupe Rossel ont écrit la fin d'une histoire qui avait débuté 22 ans plus tôt. Les deux actionnaires du journal *20 Minutes* ont annoncé la mort programmée de l'édition papier, au plus tard en septembre 2024. Déjà, ils avaient renoncé, en 2015, à sa parution quotidienne, en sabordant la publication du mardi (jour le plus faible, publicitairement parlant), puis, en 2022, à ses éditions locales. Avec la disparition du print de *20 Minutes*, c'est l'histoire de la presse nationale gratuite qui se termine en France. Seules demeureront la marque et les déclinaisons digitales ou audiovisuelles, vivant grâce à la publicité mais aussi aux annonces légales.

9 infos qui ont marqué la presse locale

PIERRICK KERBAUL

4 APRÈS LE PAPIER, L'ENCRE...

La crise du prix du papier est encore dans toutes les mémoires qu'arrive déjà une nouvelle bombe liée au monde de l'imprimerie. Le 1^{er} janvier 2025, en théorie, les encres d'origines minérales seront interdites, une mesure en lien avec la loi EGEC (anti-gaspillage) d'avril 2022.

Conséquence : les imprimeries françaises devront entièrement transformer les machines. Premier problème : ces encres seront produites en Allemagne par des fabricants qui devront mettre en place un procédé spécifique, uniquement pour les clients français. Deuxième problème : l'Europe devrait publier d'ici à 18 mois un nouveau texte indiquant qu'une part d'huile minérale pourrait entrer dans la composition des encres. Alors, faut-il réaliser des millions d'investissements uniquement pour quelques mois ? L'Alliance de la presse d'information générale a décidé de sensibiliser Christophe Béchu (ministre de la Transition écologique) pour tenter de faire bouger les lignes et d'aller vers une nouvelle législation allant dans le sens de la transition écologique mais aussi des futures normes européennes...



5 SUIVEZ LE FIL À NANTES EN SEPTEMBRE

C'est devenu le rendez-vous incontournable du petit monde de la presse de proximité : le Festival de l'info locale revient à Nantes les 26 et 27 septembre pour sa sixième édition. La manifestation, organisée par Ouest Médialab, rassemble des centaines de professionnels des médias, qu'ils soient journalistes, éditeurs, spécialistes du web... pour dialoguer, échanger et s'enrichir. Le programme sera dévoilé en juin 2024 mais on peut déjà vous dire que l'on y parlera largement cette année de l'IA, de faits divers, de la distribution, des influenceurs...



Editeurs de presse, êtes-vous bien accompagnés ?



6 LA COTE D'AMOUR ENVERS LA PRESSE LOCALE EN HAUSSE

Les occasions de se réjouir ne sont pas si nombreuses, alors, ne boudons pas notre plaisir ! Le baromètre annuel Média rating 2024 réalisé par Kantar pour 366 (la régie pub de la PQR) nous a appris, en avril, que 67% des sondés disent avoir confiance en la presse locale. Un chiffre très haut même chez les jeunes, puisqu'il atteint 55 % pour les 18-34 ans (alors que la cote de confiance est de 17 % pour les réseaux sociaux sur cette même cible). La presse locale est la première « source d'information prioritaire au quotidien », avec 32 % (+4 pts), soit une égalité avec les télévisions locales (-2 pts). En terme de crédibilité, les journaux locaux arrivent en tête des différents médias, cités par 40 % des sondés (+2 pts). 37% (+3 pts) estiment que c'est le type de média qui s'adresse vraiment à eux. Ça fait plaisir à lire, non ?

67%

DE CONFIANCE

7 UN NOUVEAU PRÉSIDENT POUR LA PHR

L'information ne sera officielle que le 12 juin au soir : Pierre Archet devrait être le nouveau président du Syndicat de la presse hebdomadaire régionale pour les trois prochaines années. Il succèdera donc à Vincent David (groupe PMSO) qui passe la main après six ans de mandat marqués par de nombreux événements : l'intégration du syndicat au sein de l'Alliance de la presse d'information générale (Apig), la crise du Covid, celle du papier... Le directeur du *Journal d'Ici* (à Castres) récupérera aussi la vice-présidence de l'Apig, avec les grands dossiers du moment : les rapports avec les Gafam, la place de l'IA dans les rédactions...



8 UNE NOUVELLE ANNÉE COMPLIQUÉE POUR LA PQR

Les restructurations se poursuivent au sein de la presse locale, et notamment en PQR, avec des plans sociaux dans toutes les régions de France. À *La Voix du Nord*, le dispositif présenté fin 2022 prévoyant 105 départs a finalement concerné, jusqu'en avril 2024, une quarantaine de journalistes et seize assistantes. En novembre 2023, la direction de *La Provence* annonçait la suppression d'une soixantaine de postes (une trentaine dans la rédaction). Un mois plus tard, le groupe EBRA envisage la suppression de 20 postes (dont six journalistes) notamment pour recentrer son départemental *Vaucluse matin* sur le nord de la zone de diffusion, en abandonnant le siège historique situé à Avignon. Une semaine plus tard, c'était au tour des rédactions du *Progrès*, du *Bien Public* et du *Journal de Saône-et-Loire*, suite à l'annonce du même groupe, de réaliser des économies en ne reconduisant pas des CDD. En mars 2024, un Plan de sauvegarde de l'emploi (PSE) a été annoncé par le Groupe Sud Ouest. Il concernait 118 postes au sein de la société qui édite le journal *Sud Ouest*, dont 25 dans la rédaction... En parallèle, des créations de postes ont été actées dans tous les groupes, principalement pour des profils de rédacteur.

8



© Laurent Rebours

9 LA PRESSE LOCALE BRILLE AVEC L'ACPM

Belle pluie d'étoiles pour la presse de proximité, lors de la cérémonie organisée en avril par l'ACPM (Association pour les chiffres de la presse et des médias). Pour le print, l'hebd local du groupe Sogémédia *La Semaine de l'Allier* et le *Parisien* respectivement une et deux étoiles. Du côté du numérique, les lauréats sont *Ouest France*, *actu.fr* et *Sud Ouest*.

UNE PHOTO TELLEMENT NORMALE...

Cela aurait pu être un banal cliché de remise de trophées. Une image classique telle qu'on la voit depuis des dizaines d'années. Et puis, voilà qu'après quelques secondes d'observation, un détail saute aux yeux, comme une évidence. Oui, ce cliché est une révolution. Une image que l'on pensait impensable il y a encore dix ou vingt ans... Regardez bien les récipiendaires. Et comptez. Quatorze femmes pour huit hommes. À l'heure du #metoo et des grands mouvements revendicatifs, la presse française offre une image inédite et réjouissante. Comme si on avait tourné une page, sans que l'on se rende vraiment compte de cette évolution réelle. Certes, il ne s'agit là que d'une photo, d'un instant de représentation. Mais chacun espère que cet instantané passe finalement totalement inaperçu désormais, pour conforter l'idée qu'il s'agit d'une réalité durable.

Accompagnement du dirigeant | Stratégie
Performance digitale
Annonces légales
Diversification | Motivation des équipes
Cession/reprise...

fapresseetconseils.com





© Baptiste Hermant

À VÉLO, CITOYENS !

Accessible, écologique, universel. Vieux de 200 ans, il incarne l'avenir. De l'enfance où on le dompte à l'aide de petites roulettes, à celui que l'on utilise pour se rendre au travail, le vélo fait partie intégrante du quotidien. De luxe ou d'occasion, sportif, pliant ou électrique, ce simple cadre et ses deux roues gagnent chaque sphère de la société. À l'heure du changement climatique, il devient acteur des mobilisations sociales, des réflexions politiques et de la

modernisation de nos modes de vie. Enfermés dans une bulle où il faut toujours aller plus vite, nous apprenons avec la bicyclette, la nécessité de ralentir. Un éloge de la lenteur qui nous impose de prêter attention à ce qui nous entoure. Et au-delà des frontières, le vélo invite à revoir notre mode de consommation. À lui seul, il rassemble des personnes aux parcours différents, conscientes que le monde de demain doit s'écrire sur la selle.

SIBYLLE BEAUNÉE & NATHÉO DILLESEGER

Découvrez
le making-off
de la photo 



LA BELLE ÉCHAPPÉE : UN HOM

À Fresnaye-sur-Chédouet dans la Sarthe, le musée du vélo La Belle Échappée est un véritable lieu de pèlerinage pour les cyclistes. Le récit des premières courses, l'évolution du vélo, ainsi que l'histoire du Tour de France y sont exposés.

Quatre-vingt-dix vélos répartis sur 600 m², accompagnés d'images d'archives et d'objets collector. À Fresnaye-sur-Chédouet dans la Sarthe, le musée local traite de l'histoire du cyclisme et du Tour de France. Yan Bonduelle, passionné de cyclisme et créateur du lieu, a magnifié sa collection de deux-roues. Dès l'entrée, dans un grand hall lumineux, plusieurs modèles de vélos anciens ou insolites en guise de mise en bouche. « La plupart des pièces ont été récupérées lors de ventes aux enchères, explique Mandy Laisné, chargée de l'accueil des visiteurs. Parfois, les objets proviennent de dons. »

LIEU DE CULTE DE LA PÉDALE

Le site décrit en particulier l'histoire du Tour de France, en soignant la muséographie. Dès la première pièce, la lumière est tamisée, l'ambiance apaisée et met en valeur un chemin qui zigzague entre une dizaine de box. Chaque cube représente une période ou un cycliste célèbre avec des vélos, liquettes et autres affiches collector. Dans les box, des images d'archives en noir et blanc défilent les unes après les autres, sur des petites télévisions plongeant le visiteur en immersion totale. De véri-

tables machines à remonter le temps ! Le premier box, intitulé " Les pionniers ", montre le début des courses à bicyclette, dès la fin du XIX^e siècle. Les roues en fer s'habillent de pneumatiques, permettant de parcourir de très longues distances, au-delà de 100 kilomètres. Les vélodromes apparaissent un peu partout et la région parisienne en compte plusieurs. Parmi lesquels celui de Courbevoie, celui du Bois de Vincennes, du Parc des Princes...

UN TOUR DE FORÇATS

Avec le nouveau siècle apparaissent " Les grands routiers " et " Les forçats de la route ", premiers coureurs populaires. En 1903, Henri Desgrange, journaliste et directeur du journal *L'Auto*, ancêtre de *L'Équipe*, décide de fonder le Tour de France. La course trouve son nom via son parcours : une grande boucle autour de l'Hexagone. Depuis Paris, les coureurs relient Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes, avant de revenir dans la capitale. Ils s'élancent le 1er juillet 1903. Chaque étape est courue d'une traite, obligeant même les cyclistes à rouler la nuit, pour un total de plus de 2 000 kilomètres.

En 1919, au sortir de la guerre, le Tour reprend de plus belle et une nouveauté permet aux spectateurs de distinguer le coureur en tête du clas-



DEUX SIÈCLES SUR DEUX ROUES



L'histoire du vélo débute avec l'invention de la draisienne en 1817, en Allemagne, par le Baron Karl Von Drais. Toutefois, cette dernière n'est pas considérée comme un vélo. C'est un engin sans pédale, dont les roues sont reliées à une poutre en bois. Les utilisateurs devaient simplement pousser avec leurs pieds pour la faire rouler. Appelée « Laufmaschine », qui signifie « machine à courir », elle a permis au Baron de faire 14,4 kilomètres en seulement une heure.

Cet engin n'a pas été pris au sérieux. De grandes caricatures ont été réalisées dans les journaux satiriques de l'époque, pour se moquer de son utilisation. Elle a été brevetée sous le nom de velocipède.

1817

LA DRAISIENNE

En 1861, le velocipède à pédale fait son apparition. Vrai phénomène de mode, il est réservé à une élite. C'est un cycle avec des manivelles sur la roue avant. C'est à ce moment-là que le vélo naît réellement. L'invention est attribuée aux frères Ernest et Pierre Michaux mais aucun témoignage ne permet de le certifier avec exactitude. Le brevet du velocipède à pédale, qui fait office de preuve, a été déposé en 1866 par le Français Pierre Lallemand, aux États-Unis. Même s'il n'est pas certain que les frères Michaux soient associés à cette invention, il est sûr qu'ils ont contribué à son développement. Le velocipède évolue à partir de 1867. Il devient même un objet d'amusement. Mais comme toute mode, ça passe ! Fin 1869, les constructeurs commencent à brader leurs vélos. De plus, à cause de la guerre de Prusse en 1870, il ne reste plus qu'une poignée des 150 constructeurs de velocipèdes qui animaient le marché d'avant-guerre. Comme pour la draisienne, des caricatures des utilisateurs de velocipède ont été publiées dans les journaux satiriques.

1861

LE VÉLOCIPÈDE À PÉDALE



MAGE AU PELOTON DU TOUR



La salle finale du musée dans laquelle trônent plusieurs vélos au centre, et la galerie des champions sur les murs. ©Tony Casalinho

sement lors d'une étape : le maillot jaune est né. Henri Desgrange choisit cette couleur en référence à celle du papier de son canard.

Le quatrième box du musée, "L'épopée tricolore" retrace les années 30 avec l'arrivée d'un Tour de France nouvelle formule. C'est l'apparition de la caravane publicitaire, des sélections nationales et d'équipements uniformisés, financés par Henri Desgrange. À partir de là et avec les premiers héros français que sont Charles Pélissier et André Leducq, le cyclisme devient plus populaire. Et il ne cessera jamais de l'être, s'alimentant des exploits des champions qui vont donner de la visibilité à la pratique du vélo : Federico Bahamontes, Jacques Anquetil, Raymond Poulidor, Eddy Merckx, Bernard Hinault et bien d'autres.

Des noms illustres dont le musée conserve la trace à travers leurs maillots : « C'est l'endroit préféré des visiteurs. Ils peuvent interagir avec les boutons qui activent un mini-film pour chaque tunique », détaille Mandy Laisné.

CASQUETTE COCHONOU

Un public, qui sur les routes du Tour, s'enflamme quelques minutes avant le passage des coureurs, lorsque surgit la caravane publicitaire. Dans le couloir dédié à ce défilé destiné à renflouer les caisses de la course, une fresque au plafond accompagne les goodies publicitaires distribués tout au long de l'histoire, exposés sur les murs.

Et le public peut enfin découvrir la plus grande pièce du musée. « Ma salle préférée » s'enthousiasme la chargée d'accueil. Plusieurs vélos et objets de cet univers sont exposés au centre de la pièce. Le long des murs, les portraits des lé-

gendes, les grands champions du Tour de France et leurs palmarès sont brandis sur des bannières suspendues. Laissant aux visiteurs émerveillés, l'envie d'enfourcher leur vélo et de repartir pour une belle échappée.

TONY CASALINHO



Modèle "Crawford" ayant participé au premier Tour de France en 1903. ©Tony Casalinho

Découvrez le musée du vélo sur son site internet >>>



Vélo de route, tout-terrain, de course, de ville... mais quelle est son origine ?

De 1817 à nos jours, il a connu des évolutions, plus ou moins significatives.

PAR SARAH LAGADEC (AVEC MARC LEBRETON)

Après 1870, les vélocipèdes n'ont plus la cote. Cette même année, le grand bi voit le jour mais il en existe très peu. Inventé par le Français Eugène Meyer, c'est en 1875 qu'il prend de l'ampleur, surtout en Angleterre. Doté d'une grande roue avant de près d'1,20 mètre de diamètre et d'une petite roue arrière, il permet de parcourir de grandes distances avec peu de coups de pédale. En 1879, le grand bi arrive en France. Ce vélo est encore réservé à une élite, d'un niveau social élevé. Un souci se pose néanmoins dû à la taille de la roue avant, qui ne garantit pas un bon équilibre. Dans le même temps, les tricycles se développent pour pallier ce problème, en installant une roue supplémentaire à l'arrière. Les grands bis ont été considérés comme une erreur. Ils ont causé un grand nombre d'accidents. Pour l'enfourcher, il fallait le lancer et sauter dessus en marchant. Malgré son poids léger (moins de 10 kg), les ventes de grands bis baissent dès l'arrivée de la bicyclette en 1885. Ils disparaissent définitivement vers 1890.



1870

LE GRAND BI

Elle fait son apparition en Angleterre, en 1885. Un pédalier central permet d'entraîner la roue arrière. Certaines versions racontent qu'un Bordelais serait à l'origine de cette invention, mais il n'est pas possible de le vérifier. D'autres l'attribuent à l'Anglais John Kemp Starley, avec la bicyclette de sécurité. Avec l'arrivée des motos et de l'automobile, les classes aisées abandonnent la bicyclette, devenue accessible aux autres catégories sociales.

Des courses entre bicyclettes et grands bis étaient organisées mais les coureurs de second niveau (bicyclettes) dépassaient les champions de grand bi. Autre compétition atypique à cette époque, du saut d'obstacles... à bicyclette ! Comme sur le modèle de l'équitation, le cycliste descendait de sa monture et sautait l'obstacle en la portant. D'autres courses, aujourd'hui célèbres, se sont développées par la suite, notamment dès l'arrivée des vélodromes en France. Courses sur piste, Paris-Brest-Paris ou encore le Tour de France...

1885

LA BICYCLETTE INDUSTRIELLE



Joseph d'Halluin

« LA VOITURE NOUS MÈNE DROIT DANS LE MUR »

Militant écologiste et ancien secrétaire national de la Fédération des usagers de la bicyclette, Joseph d'Halluin est auteur de *La bataille du vélo : vaincre le système automobiliste*, publié en 2023. Avec Olivier Razemon, journaliste au *Monde* et auteur de *Pouvoir de la pédale : comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, publié en 2014, ils analysent l'implantation progressive du vélo dans nos vies.

Pour que le vélo gagne en légitimité dans l'espace public, cyclistes et automobilistes sont-ils condamnés à être opposés sans cesse ?

Olivier Razemon : Je ne crois pas qu'il faille opposer les gens. Il faut opposer les modes. On le fait déjà quand on aménage une voie spécifique pour un bus. Il n'y a pas d'un côté les cyclistes qui le seraient depuis la naissance et de l'autre les automobilistes et motards. Ça n'a aucun sens. Par contre, pour une certaine forme de trajet, chaque mode peut avoir sa pertinence.

Joseph D'Halluin : Un de mes chevaux de bataille, c'est de bannir les mots « cycliste » et « automobiliste ». Je ne me considère pas comme un cycliste. Éventuellement comme un usager de la bicyclette. L'idée même qu'on opposerait des gens entre eux me semble fallacieuse. Il faut se poser la question de la construction d'un modèle de transport soutenable. Le système automobile nous mène droit dans le mur.

Vous dénoncez la politique du « tout-voiture ». Comment expliquez-vous que, dans le même temps, des investissements conséquents ont eu lieu en faveur des cyclistes ?

sans doute pour ça qu'on s'accroche à un système de transport qui appartient au passé. Aujourd'hui, il y a une vraie demande politique de requalification de l'espace public. C'est le signe que l'enchantement de l'automobile ne fonctionne plus. On vit une forme de crise où ce « en même temps » n'est pas tenable.

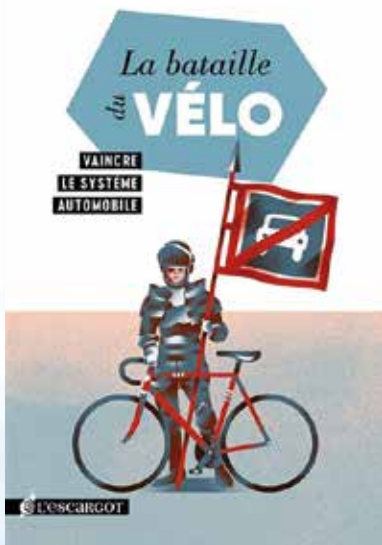
O.R : Ce que je déplore toujours, c'est que beaucoup de politiques publiques ont tendance à faire du vélo un objet uniquement écolo. À cause des inondations, le Pas-de-Calais a un budget urgence de 50 millions d'euros pour rénover les routes. Ça coûte une blinde. On gaspille du fric à vouloir absolument continuer de faire des routes alors qu'on a du mal à entretenir celles qui existent déjà. Il faudrait se poser la question de leur pertinence.

Est-ce que pour vous les collectivités territoriales sont en train de modifier le rapport de force entre le vélo et la voiture ?

J.D : Il y a des collectivités qui requalifient courageusement leur espace public. Il ne s'agit pas uniquement des grandes métropoles. Mais il y a encore tout un tas d'endroits où ce n'est pas au niveau et cela vient aussi d'une paralysie sociale, d'une incapacité à prendre la mesure des méfaits causés par l'automobile. Il faut que les organisations qui défendent l'espace public réalisent un travail encore plus important qu'aujourd'hui. Et qu'il y ait de moins en moins de candidats qui défendent le statu quo automobile.

O.R : Ça dépend. Certaines villes sont plutôt en avance comme la métropole de Lyon. En 2021,

Joseph D'halluin



J.D : C'est le grand paradoxe de notre temps. Notre capacité à nous transporter en tant que personnes, ainsi que les marchandises, est centrale. C'est

Beaucoup de politiques publiques ont tendance à faire du vélo un objet uniquement écolo.

Olivier Razemon

l'Ille-et-Vilaine a réalisé un moratoire pour annoncer qu'elle ne construirait plus d'aménagements routiers. Il s'agit d'une initiative intéressante car les agents qui s'occupaient des routes s'attèlent désormais aux pistes cyclables. De leur côté, le Pas-de-Calais et la Manche ont annoncé qu'ils allaient transformer des routes départementales en voies vertes.

De manière générale, s'il y a une appétence et une volonté, ça reste assez variable. En décembre, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema) avait organisé un webinar sur le vélo rural. Ils n'ont jamais eu autant d'inscrits.

La part de territoires ruraux en France peut-elle justifier le retard dans le déploiement de la bicyclette ?

J.D : Il faut quand même relativiser. La part des gens qui vivent dans des zones extrêmement denses est très faible. À un moment, si on veut construire un système résilient, cela passe par le redéploiement de la vie en localité. On ne peut pas vivre dans une société où il faut parcourir une quarantaine de kilomètres en voiture pour avoir accès à la moindre vie sociale. La crise des Gilets jaunes montre que le déploiement de l'automobile a distendu les modes de vie pour tout un tas de gens qui n'habitent pas en zone dense.

O.R : Je considère que l'épisode des Gilets jaunes est une crise qui a été le résultat d'une politique d'aménagement du territoire urbain. Malheureusement, depuis, toutes les tentatives pour limiter la prépondérance de l'automobile, se heurtent à des objections qui vous disent : « Vous allez recréer des Gilets jaunes ». Cette crise continue de peser sur les politiques.

La transition cyclable à laquelle vous appelez, ne risque-t-elle pas d'aggraver les inégalités sociales ?

J.D : Il faut tout faire pour éviter ça. Si la dynamique provélo continue par être incarnée par des gens qui ressemblent à des habitants de centre-ville, c'est un risque. Si on réfléchit à une vie sans bagnole, il n'y a pas de bombe sociale possible. Si on pense la mobilité sans se poser un tas d'autres questions sources d'inégalités, comme le logement, il n'y a pas de raison qu'on les résorbe. La crise que j'évoque, on y répond en créant du neuf et en bouffant des terres agricoles, plutôt que de se poser des questions sur l'augmentation du prix du logement.

O.R : Cette question de fracture est souvent surjouée. Le "mouvement vélo" n'est pas seulement urbain. La France, ce n'est pas d'un côté l'hypercentre de Paris et de l'autre la campagne la plus profonde. C'est normal que ça parte de gens qui réfléchissent à leurs moyens de transport. Dont une part de ceux qu'on appelle généralement "bobos". Mais l'argument de "bobos de centre-ville" est utilisé à l'excès. Des gens qui font autrement, j'en ai rencontré des dizaines. Ça existe mais le débat est un peu surjoué.

Des transformations sont déjà en cours. Je ne les imaginai pas, il y a six ans en arrière, pour certaines.

Joseph D'halluin

En tant que défenseurs du vélo, à quoi ressemble la ville idéale pour vous ?

O.R : En Allemagne, Fribourg c'est pas mal. Il y a des pistes cyclables partout qui vont loin en périphérie. Dans l'hypercentre, les rues piétonnes sont interdites aux vélos. Je trouve ça très bien, parce que le vélo n'a pas vocation à aller partout. Plus loin, il y a des rues piétonnes où les vélos peuvent circuler. Un peu plus loin encore, il y a des rues limitées à 30 km/h. Il y a une sorte d'évolution assez linéaire de la ville. Malheureusement, on a souvent en France une zone piétonne avec des boulevards urbains très fréquentés autour. Ce que je trouve essentiel, c'est d'arrêter d'étaler la ville. Or on continue de le faire. Enfin, je crois beaucoup à l'utilisation de ce qui existe déjà. En l'occurrence, la transformation par exemple de routes départementales peu fréquentées en réseau cyclable, et le renforcement des passages à vélo déjà existants avec des bandes cyclables colorées.

J.D : Je pense qu'il faut essayer de ne pas raisonner en idéal. J'ai un peu arrêté d'imaginer des utopies parce que la ville de demain ressemblera beaucoup à celle d'aujourd'hui. On peut progressivement reconfigurer l'espace public en proposant des infrastructures ségréguées pour les cycles qui permettent de légitimer une augmentation de la pratique du vélo. En écrivant mon livre, je ne parle pas du tout du futur. Je ne voulais pas me casser le nez avec un exercice de prospective. Mais mon éditeur a insisté pour que je fasse rêver.

Ma manière d'en parler, c'est de dire que les transformations déjà en cours en France, je ne les imaginai pas il y a six ans pour certaines. Ça nous laisse espérer un monde plus positif.

Dans votre livre en 2014, vous dites, Olivier Razemon, que « le vélo est sexy », en citant Christiane Taubira, Beyoncé, qui l'ont utilisé. Est-ce qu'il l'est encore aujourd'hui ?

O.R : C'est toujours sexy. Les gens qui sont à vélo sont très sexy. Plus sexy que quand ils sont dans leur bagnole.

J.D : Simplement, les gens sur leur vélo on les voit, on voit leur regard, on peut même leur parler au feu.

PROPOS RECUEILLIS
PAR ALEXIS DECORME
ET NATHÉO DILLESEGER



Olivier Razemon

COHABITATION : UN PLAN À TROIS POSSIBLE

Avec l'explosion indéniable du nombre de cyclistes, la chaussée est souvent le théâtre de conflits. C'est notamment le cas dans la deuxième plus grande ville française : Marseille. Entre comportements dangereux et aménagements inadéquats, la cohabitation entre les différents usagers n'est pas toujours simple.

Une fois, un taxi m'a rattrapé. Je ne roulais pas assez vite à son goût alors il m'a collé contre le trottoir et m'a forcé à m'arrêter. On a terminé par se dire des mots doux », raconte Nabil Yahi, cycliste marseillais depuis sept ans. Alors que le vélo est de plus en plus utilisé pour se déplacer, la cohabitation n'est pas évidente avec les autres usagers de la route qu'ils soient piétons, bus, automobilistes ou encore trottinettes.

« Je ne me sens pas toujours en sécurité quand la route est trop étroite ou quand je traverse un grand carrefour », explique Elizabeth Marquant, une cycliste occasionnelle habitant également la cité phocéenne. Le manque de patience ou le non-respect du code de la route mènent souvent à des conflits et parfois même à des accidents. Nabil Yahi a connu plusieurs mauvaises expériences depuis 2017, date depuis laquelle il se déplace exclusivement en vélo. « Un jour, j'étais sur la voie de bus parce qu'il n'y avait pas de piste cyclable. Un bus m'a klaxonné et me collait tellement que si je tombais, il me roulait dessus. » Et les usagers dénoncent de plus en plus les mauvais comportements. « Les gens conduisent comme des malades. Tous les Marseillais m'ont déconseillé de prendre un vélo quand j'ai emménagé », tranche Ella Malka-Robin, cycliste et automobiliste bucco-rhodanienne.

De son côté, Nabil Yahi regrette un manque de considération. « Le Vieux-Port a été piétonnisé jusqu'à la moitié de la Canebière. Mais tout le monde marche sur les deux bandes cyclables sans se poser de questions. » Néanmoins, le Marseillais de naissance sait aussi reconnaître les torts d'une partie des cyclistes, au même titre qu'Elizabeth Marquant, une autre usagère. « Certains manquent de respect aux autres et n'appliquent pas les règles de sécurité, ni le code de la route. »

Parmi les conducteurs pointés du doigt se trouvent les chauffeurs de bus, victimes eux aussi du manque d'aménagements à Marseille. « La ville n'est pas équipée partout de pistes cyclables, donc forcément vélos et trottinettes empruntent les voies de bus. Ils n'ont pas le choix s'ils



À Paris comme à Marseille, des pistes cyclables se déploient pour que les cyclistes circulent en toute sécurité. ©Alexis Fernandez

veulent garantir leur sécurité », constate Jérémie Mascheroni, secrétaire adjoint et délégué syndical CGT RTM (Réseau Transport Métropole de Marseille). Une opinion partagée par Tatia Gimmig, assistante de communication du Collectif vélos en ville à Marseille. « À chaque fois qu'il y a des soucis entre usagers, le principal coupable c'est l'aménagement. Les automobilistes ne respectent pas forcément les voies cyclables mais ce n'est pas de la mauvaise volonté. »

DES AMÉNAGEMENTS EN BONNE VOIE

L'association a d'ailleurs engagé et gagné des procès face à la métropole. « Les marquages au sol ne suffisent pas. Parfois ils sont effacés parce qu'ils sont obsolètes et ils ne sont pas souvent repeints », illustre l'assistante de communication. Au carrefour entre mode de déplacement durable et sécurité routière, les villes investissent en faveur d'aménagements pour les cyclistes. « Il y a une amélioration. Pas assez rapide, pas au-

tant que ce qui avait été annoncé, mais on avance », positive Tatia Gimmig. La ville de Marseille, parmi les métropoles les moins cyclables de France, tente de combler son retard. Un plan vélo prévoit d'investir 60 millions d'euros pour construire huit vastes pistes cyclables d'ici fin 2024. Seulement deux d'entre elles sont déjà opérationnelles. « On reste des mauvais élèves en France malgré les progrès réalisés », persiste l'assistante de communication. Dans les villes plus modernes, les nouvelles installations visent à séparer davantage les différents véhicules. Et c'est ce que demandent les habitants de la cité phocéenne. « Si on avait des espaces dédiés, on aurait moins souvent à se partager un bout de rue déjà trop étroit », constate Tatia Gimmig. En attendant que ces projets voient le jour, il faut apprendre à partager l'espace public et faire preuve de patience. Surtout qu'il faut désormais ajouter les trottinettes qui continuent de se multiplier.

ALEXIS FERNANDEZ

STRASBOURG ET LA ROCHELLE EN TÊTE DE PELOTON

À l'inverse de Marseille, Strasbourg et La Rochelle font figure d'exception au niveau des politiques cyclables. Si les comportements de certains usagers restent dangereux, les aménagements dédiés aux cyclistes permettent d'inhiber les problèmes de cohabitation. « Dans 95 % des cas à La Rochelle, les routes sont faites pour que les voitures aient de la place et les vélos aussi. Il y a des grandes routes banalisées pour les vélos donc il n'y a pas réellement de risque de se faire percuter », indique Oriane Lallet, cycliste depuis deux ans à La Rochelle. Elle ajoute : « Entre automobilistes et cyclistes, on ne prend pas les mêmes routes. Chacun a son espace et c'est mieux comme ça ». Les vélos en libre-service et les routes interdites aux voitures en centre-ville permettent également de faire la part belle aux adeptes de la bicyclette. Mais, même parmi les villes modèles, il reste des choses à améliorer. « À Strasbourg, il y a pas mal de pistes mais parfois elles prennent fin brutalement et manquent de continuité », regrette Emma Pietras, qui se déplace quotidiennement sur la selle dans les rues de la capitale alsacienne.

UN VASTE PANNEAU-RAMA POUR LES CYCLISTES

Les panneaux M12, également appelés "cédez le passage vélo" et mis en place depuis 2012, sont méconnus de la plupart des automobilistes. Pourtant, ils permettent de comprendre certains comportements. Ce panneau autorise les cyclistes à poursuivre leur route même en cas de feu rouge, tout en cédant le passage aux autres usagers qu'ils croisent. De son côté, le panneau "vélorue", symbolisé par un carré bleu dans lequel un cycliste est suivi par une voiture rouge, interdit à l'automobiliste de doubler le vélo considéré comme prioritaire sur la chaussée.

ÇA BOUCHONNE SUR L'ÎLE DE RÉ

Une île à deux vitesses. Déserte en hiver, bondée en été, Ré fait partie de ces territoires qui vivent de leur saison estivale. Touristes et vacanciers se pressent pour venir profiter des plages et des paysages, faisant grimper le nombre d'habitants de 17 800 en hiver à 180 000 en été.

Dès le mois d'avril, les loueurs de vélo enregistrent des réservations pour toute la saison. « On dépend beaucoup de la météo. La plupart des gens réservent la veille pour le lendemain, explique Nathan Carvalho, responsable de la boutique Beach Bikes sur le port de Saint-Martin-de-Ré. Pourtant, on a déjà des demandes jusqu'au mois de septembre. »

L'été, les boutiques de location sont prises d'assaut durant la journée, toutes les bicyclettes circulent sur les pistes. On peut compter jusqu'à 16 000 passages de vélos par jour lors des gros pics d'affluence. Cette année, pendant le week-end de l'Ascension, 12 000 cyclistes par jour sillonnaient les pistes de Ré, selon Émeline Chiorozas, directrice du service mobilité à la Communauté de communes « Il y a quatre compteurs à vélo sur l'île qui nous permettent d'avoir ces chiffres. Trois fixes et un que l'on déplace régulièrement. »

SENSIBILISER POUR SÉCURISER

Ce pic de fréquentation pose de nombreux problèmes de sécurité : embouteillages, accidents, intersections dangereuses... Sur leur cycle, les vacanciers sont les plus exposés. « Pour l'instant, ça va, on a eu un mois d'avril plutôt calme, affirme Astrid Lemesle, une Parisienne amoureuse de Ré. Mais il y a des fois où on est obligés de faire la queue pour traverser la route tellement il y a de vélos. » La cycliste se souvient avoir déjà chuté dans un embouteillage de deux-roues.

Dans les offices de tourisme, les cartes des itinéraires réservés aux cycles sont disponibles avec un code couleur. Le rouge signale les zones à risque ou celles qui sont fréquentées par des engins ostréicoles. De plus, durant les fortes périodes de la saison, des équipes de sensibilisation sont présentes sur les pistes pour mettre en garde les usagers. « On sait qu'il y a des gens qui viennent pédaler l'été mais qui ne le font pas le reste de l'année, ajoute l'employée de la Cdc. Ça peut être dangereux pour eux, donc on essaye de mettre



À l'approche de l'été, les 138 km de pistes cyclables commencent à se noircir de vacanciers. © Baptiste Hermant

toutes les chances de notre côté pour prévenir. »

Pour éviter ces accidents, la communauté de communes a mis en place une campagne de prévention routière, avec des panneaux d'affichage pour prévenir des intersections dangereuses. « Il y a plusieurs endroits où la piste traverse la route départementale, comme au rond-point de Sainte-Marie », insiste Émeline Chiorozas. À ces intersections, un sas de transition a été installé pour permettre aux vélos de traverser en deux temps.

SE RÉ-INVENTER

Pour tenter de désengorger les pistes sans encourager l'utilisation de la voiture, la Cdc offre une alternative : RespiRé. Un service de transport à la demande, disponible sur toute la période de Pâques à fin septembre. Une quinzaine de navettes fonctionnant au gaz ou à l'électricité desservent gratuitement les plages, les bourgs et les sites touristiques.

Selon Lisa Besnier, maire de Saint-Clément-des-Baleines et vice-présidente en charge de la mobilité à la Cdc, de nouvelles pistes cyclables devraient être construites. Mais puisque les espaces boisés de l'île sont classés et protégés, la Cdc devra jongler avec les nombreuses réglementations.

« On voudrait, par exemple, relier Saint-Martin à La Flotte en longeant la départementale, explique la maire de Saint-Clément. Des aménagements pour lesquels 15 millions d'euros ont été budgétés. »

À La Couarde ou à Saint-Martin, l'objectif serait de faire passer la voie cyclable sous la départementale. Un chemin souterrain dont le coût est évalué à un million d'euros, parmi lesquels 68 000 euros seraient à la charge de la Cdc. Le reste de l'ouvrage restant aux mains du département. Des investissements longs et coûteux, pour des touristes impatients de prendre la route !

BAPTISTE HERMANT



Des vélos seront bientôt disponibles en libre-service dans le Grand-Est © Antoine Ancien

POUR NE PLUS CRIER GARE

« On a de plus en plus d'usagers dans nos trains qui veulent prendre leur vélo, le problème c'est que les places dans les rames ne sont pas extensibles », pose Thibaud Philipps, maire d'Illkirch-Graffenstaden. Le vice-président de la région Grand-Est et délégué aux transports et mobilités durables l'assure : il est nécessaire de trouver une alternative à l'augmentation du nombre de bicyclettes dans les trains. L'initiative vise à répondre à la problématique liée au déplacement du « dernier kilomètre » entre les gares et le lieu de travail des usagers. Et ce, afin d'apporter plus de confort à ceux qui adoptent un mode de transport intermodal, combinant train et vélo. Le dispositif n'est pas nouveau. À Paris, un parking de vélos électriques d'une capacité de 1 186 places vient tout juste d'ouvrir ses portes à la gare du Nord. En Belgique, un système nommé « Blue bike » permet de réserver son deux-roues dans une centaine de gares. Dans le Grand-Est, elles seront cinquante à recevoir des vélos en libre-service à partir de septembre prochain. « Sachant qu'on a un peu plus de 300 gares dans la région, on trouvait que cinquante c'était déjà une bonne échelle pour tester et expérimenter un nouveau service de ce type-là », explique Thibaud Philipps. Une nouveauté qui devrait comprendre une offre d'abonnement TER + vélo. Grâce à une application disponible sur le smartphone, l'utilisateur pourra ainsi réserver sa bicyclette.

Le plan vélo de la région Grand-Est, voté en 2022 pour six ans, prévoit une enveloppe totale de 125 millions d'euros. « On estime que le déploiement du libre-service représente entre 10 et 20 millions d'euros », reprend le maire d'Illkirch-Graffenstaden. Si rien n'est encore décidé à ce jour, le vice-président de la région envisage « une dizaine de bicyclettes dans les petites gares et quelques dizaines dans les bâtiments un peu plus importants », comme à Strasbourg. À terme, l'objectif est d'équiper la quasi-totalité des stations SNCF, en vélos accessibles à la location. Des deux-roues qui seront à assistance électrique. Un choix qui s'explique par la diversité des reliefs et la nécessité d'une certaine rapidité pour parcourir les derniers kilomètres avant d'arriver sur son lieu de travail.

ANTOINE ANCIEN

LE BAROMÈTRE, MOYEN DE FAIRE PRESSION

Accélérer le mouvement. La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) veut démocratiser le vélo en France. En 2025, elle sortira sa nouvelle enquête pour établir l'évolution des aménagements cyclables.

Comment définir objectivement une ville cyclable ? C'est la question que s'est posée la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Pour dresser la cartographie des villes françaises les mieux adaptées au vélo, la structure est allée à la rencontre des cyclistes qui répondent volontairement à une enquête sur la pratique dans leur ville. L'idée d'une telle étude vient d'outre-Rhin. Le premier baromètre cyclable est créé par l'association allemande équivalente à la FUB (l'Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) dans les années 1980. Quarante ans plus tard, la France se réveille et la FUB lance son propre baromètre des villes cyclables en 2017.

AGIR POLITIQUEMENT

« Ce n'est pas un classement où des experts constituent un panel d'indicateurs. On donne la parole à tous les cyclistes de France qui ont la possibilité de répondre dans les communes où ils pratiquent la discipline, explique Olivier Schneider, président de la FUB. On pose des questions géolocalisées. Quels sont les endroits où la situation du vélo s'est améliorée ? Quels sont les endroits dangereux ? Quels sont les endroits où il manque du stationnement ? »

Par souci de fiabilité, les villes sont recensées à partir de 200 répondants. Au total, le baromètre compte 40 questions auxquelles les cyclistes répondent à l'aide d'une grille qui va de 1 à 6. Cette gradation permet



Olivier Schneider est le président de la FUB. Il a lancé le baromètre en 2017 et l'a renouvelé en 2019 et 2021. © Pierre Jayet

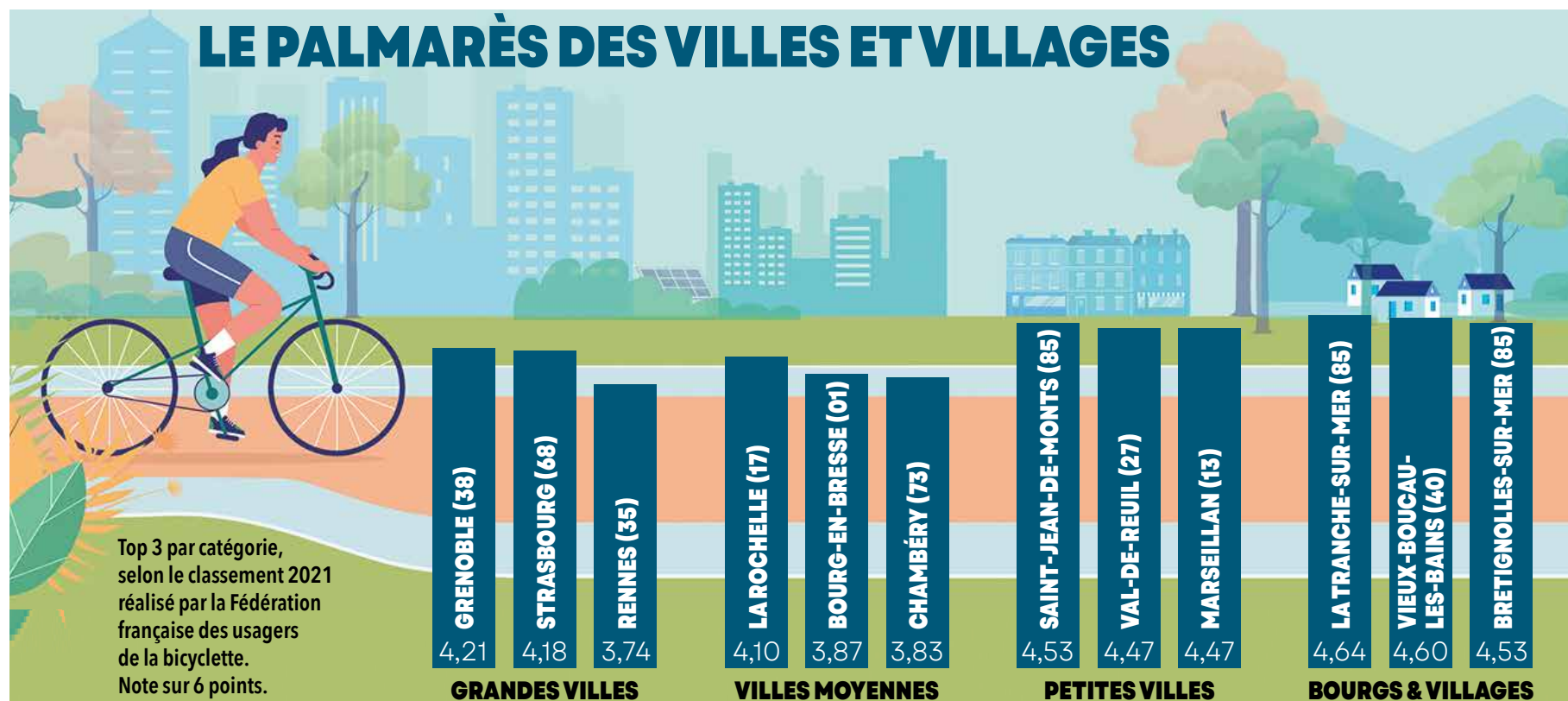
*Faire du vélo
un objet politique.*

Olivier Schneider, président de la FUB

d'établir une note et un classement en fonction de la qualité des aménagements. Si le bourrage d'urne existe, favorablement et défavorablement, la FUB observe que les réponses se neutralisent. Par acquit de conscience, la fédération retire toutes les réponses trop rapides ou entièrement négatives et positives.

Preuve de la fiabilité de l'enquête, les résultats se stabilisent après les 200 premières réponses. Depuis 2021, les usagers n'ont pas été sondés. Qu'attend la FUB alors qu'elle avait promis une enquête tous les trois ans ? Olivier Schneider annonce un nouveau baromètre en 2025 pour coller

LE PALMARÈS DES VILLES ET VILLAGES



ELBEUF VISE LE MAILLOT JAUNE DU LABEL ENVIRONNEMENTAL

au calendrier électoral. L'objectif : dresser un bilan de la politique locale et « faire du vélo un objet politique ». Au même titre que le chauffage et l'eau chaude, la FUB estime que l'accessibilité à la bicyclette relève d'une mission publique. La première étape est donc de comprendre les besoins des cyclistes grâce au baromètre. Les réponses servent ensuite d'outils à la décision politique.

QUELLES ÉVOLUTIONS ?

Depuis 2017, de plus en plus de villes sont classées. « Cela veut dire qu'il y a une appétence de nos concitoyens pour faire du vélo même quand ils ne sont pas dans une grande métropole », traduit Olivier Schneider. Malgré une volonté d'aménager les territoires, « l'écrasante majorité des villes classées sont en dessous de la moyenne ». La grande gagnante, Grenoble, obtient seulement une note de 4,21 sur 6.

Avant de parler du stationnement et du vol, c'est l'aspect des aménagements qui pêche. Marseille est très en retard (2,1 sur 6) mais d'autres comme Lyon (3,51 sur 6) progressent. Aujourd'hui, 80 % des sondés estiment que les conditions ne sont pas réunies pour que les enfants et les personnes âgées puissent pédaler dans leur ville. Anne a répondu au questionnaire, elle explique : « Il me paraît indispensable de faire remonter les éventuelles difficultés de circulation pour influencer nos décideurs. » Marie pilote une école de vélo à Epernay, elle ajoute : « La mairie est contre la pratique. On a seulement 450 mètres de pistes cyclables en centre-ville. Pour nous, le baromètre, c'est un outil qui peut faire bouger la ville. » Plusieurs fois par semaine, elle emprunte les pistes parisiennes et constate les effets des enquêtes : « Les endroits accidentogènes qu'on a repérés à Paris sont réaménagés et sécurisés. »

Des virages à angle droit, des voies réservées qui sont tantôt à gauche, tantôt à droite et des sauts de trottoir, Olivier Schneider dénonce « des pistes cyclables ne formant pas des réseaux cohérents et n'étant pas adaptées à accueillir beaucoup de cyclistes ». La FUB souhaite que le baromètre soit un levier pour adapter le territoire. « Des fois, on sait qu'il faut supprimer des places de stationnement mais on n'a pas le courage politique de le faire », regrette Olivier Schneider. Vélo ou voiture, il faut choisir. On dit que choisir, c'est renoncer. La FUB a fait son choix.

PHILOMÈNE COPPEY-DEY

POURQUOI ÇA FREINE AUTANT À LA CAMPAGNE ?

La campagne reste la grande oubliée. « Les aménageurs partent du principe que tout le monde fait tout en voiture », analyse Olivier Schneider. Les cyclistes ne se sentent pas en sécurité hors agglomération à cause de la vitesse élevée des voitures et du manque d'aménagements. « Finalement, ces gens sont condamnés à utiliser la voiture y compris pour faire 3 kilomètres. C'est quelque chose d'inadmissible et insensé. »

Le réseau de pistes cyclables européennes, l'EuroVelo, est un espoir pour les cyclistes dans les espaces ruraux. Ces infrastructures touristiques sont l'occasion d'emprunter le réseau pour aller travailler. On y observe d'ailleurs un pic de fréquentation entre 7 et 9 heures du matin.

La FUB milite pour que ces aménagements puissent être utilisés toute l'année en installant des lumières et en choisissant des revêtements adaptés. Le réseau de la Loire à vélo est la preuve que cela est possible.



De nombreuses pistes cyclables permettent d'enjamber la Seine. © Thomas Rideau

Depuis novembre 2023, au cœur de la Normandie, la ville d'Elbeuf se métamorphose progressivement en faveur des mobilités douces. Pistes cyclables, aides à l'acquisition d'un cycle ou encore fête du vélo, des projets et des sensibilisations se déploient petit à petit dans la commune.

« L'objectif, c'est d'acculturer petit à petit les habitants au vélo. » Dans la cosue mairie d'Elbeuf, posée juste en bord de Seine, personne ne perd de vue la lente adaptation aux mobilités douces. Et sûrement pas Béatrice Lefel, première adjointe au maire. Pour elle, cette évolution, impulsée par la municipalité et soutenue par la métropole, répond à de multiples objectifs : réduire la pollution et améliorer la santé des habitants, tout en contribuant à fluidifier le trafic dans la ville. Ce changement se concrétise par plusieurs aménagements et projets qui ont vu le jour ces dernières années et qui visent à rendre la ville plus accueillante pour les cyclistes.

DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES CYCLABLES

L'une des initiatives phares est l'intégration d'itinéraires cyclables dans la ville. Elbeuf s'est positionnée sur l'itinéraire de La Seine à vélo. Elle offre ainsi aux visiteurs et aux habitants la possibilité de découvrir la ville à bicyclette. Des aires d'accueil ont été aménagées, telles que celle située au Champ de foire, qui propose des équipements pratiques comme des tables de pique-nique, des sanitaires, des abris pour vélos, des stations de réparation et même des points de recharge pour les deux-roues électriques.

La ville a déjà pensé tout un quartier avec des pistes cyclables, englobant notamment le trajet menant à la piscine de la Cerisaie et aux lycées Maurois et Fé-

nelon. Béatrice Lefel précise que d'autres itinéraires sont en cours de développement. Un tout autre projet verra sûrement le jour dans les années à venir : le ralliement d'Elbeuf à Caudebec-lès-Elbeuf et Saint-Pierre-lès-Elbeuf. Une infrastructure qui demandera du temps, mais qui facilitera la vie des cyclistes, tout comme d'autres nouveautés. « On a de plus en plus d'arceaux vélo et on en a d'ailleurs ajouté dans 25 autres endroits début mai », rappelle Béatrice Lefel.

CHANGER LES HABITUDES DES HABITANTS

« Ce n'est pas une ville de vélo. Traditionnellement, les Elbeuviens marchent, utilisent les transports en commun ou la voiture, mais assez peu leur deux-roues », ajoute la première adjointe. La cité souffre en effet de son relief parfois un peu accidenté, même si on est bien loin de la haute montagne ! Alors pour encourager l'utilisation du vélo, la municipalité et la métropole sortent le chéquier. Un programme d'aide à l'acquisition d'un cycle a été mis en place, offrant des subventions de 200 euros pour les vélos électriques et couvrant 50 % du prix pour les cycles traditionnels, qu'ils soient neufs ou d'occasion.

Pour sensibiliser davantage, la ville a promu la nouvelle star des déplacements, lors de la fête du vélo organisée le 1^{er} juin dernier. « Outre les animations et activités, cette manifestation a inclus des thématiques comme la sécurité routière, les balades, le vélo loisir et spectacle. » Avec tous ces engagements en faveur d'un avenir plus durable, la ville d'Elbeuf espère bien remporter une nouvelle étoile. Ce serait la troisième du label environnemental « Air Climat Énergie ».

LÉANE COLIN



UN PARCOURS AU CŒUR D'ELBEUF

La ville a aménagé tout un quartier central d'Elbeuf pour les cyclistes, qu'ils soient habitués ou occasionnels, comme les touristes empruntant le parcours de La Seine.

Quatre points stratégiques au fil de ce quartier :

- 1 • Le Champ de foire
- 2 • Le lycée Fénelon
- 3 • La piscine La Cerisaie
- 4 • Le lycée André Maurois

Est-ce un symbole de l'écologie bourgeoise ou un véhicule universel ? Sociologue du sport et enseignant chercheur à l'université de Nancy, Flavien Bouttet analyse la politisation de la bicyclette.

Si on s'en tient à l'échiquier politique actuel, le vélo est-il de gauche ou de droite ? Je pense qu'il faut maintenir l'idée que le vélo est de gauche parce qu'il s'inscrit dans des valeurs assez radicales. Mais il correspond à une sorte de gauche sociale-démocrate : Parti socialiste, Europe Écologie-Les Verts... À la fois parce que sa valorisation s'inscrit plutôt dans des mouvements de gauche réformistes, mais aussi parce que le vélo est compatible avec le capitalisme et nos économies accélérées. Son utilisation permet de gagner du temps en ville et donc d'aller encore plus vite. Et on voit une forte économie du vélo qui se développe avec des marques qui proposent différentes gammes de prix. On est sur un secteur industriel mondialisé avec des marques qui jouent un peu plus sur le local mais principalement dépendantes de la production asiatique.

Pourquoi serait-il plutôt de gauche ?

Ces dernières années, les villes qui investissent dans le vélo sont plutôt à gauche : Nancy, Paris, Lyon... Derrière le vélo, il y a une critique de la voiture et des autres mobilités, ainsi qu'un éloge de la lenteur, à l'exception du centre-ville. En cela, je trouve que le vélo est de gauche. Il peut avoir des portées anticapitalistes en changeant le rapport à la vitesse. Il propose aussi une critique de l'obsolescence programmée, puisqu'il est pensé comme un outil qu'on entretient. Il y a une culture du dépannage, avec des collectifs d'auto-réparation qui cherchent à mettre à distance les rapports marchands. Un cadre associatif où se joue aussi une forme d'abolition des hiérarchies. Des lieux où des conflits voient justement le jour autour de l'organisation. C'est ce que détaille Elodie Dupuit dans *Tenir la ville : luttes et résistances contre le capitalisme urbain*, publié par le collectif Asphalte. Elle explique que certaines personnes utilisent ces ateliers pour défendre de nouvelles organisations plus déconstruites comme l'auto-gestion, alors que d'autres sont juste là pour leur amour de la réparation et du vélo.

Pourquoi plutôt la gauche « sociale-démocrate » qu'une gauche plus radicale ?

Le vélo, c'est complètement la gauche sociale-démocrate. On peut faire l'hypothèse que ces associations regroupent surtout des personnes à fort capital culturel. Cela dit, il y a un rapport au vélo qui peut être très bourgeois. On le voit avec le très fort déploiement des marques de luxe avec des vélos à 10 000 euros. Et les mouvements écologistes les plus radicaux ne parlent jamais de vélo. Chez Dernière rénovation, les Soulèvements de la Terre ou Extinction Rebellion, il n'y a pas de discours sur ce sujet. En revanche, il y a des actions qui utilisent le vélo, présent dans les cortèges de lutte contre les méga-bassines. Il devient ainsi un outil poli-



Flavien Bouttet, un sociologue très adroit sur son deux-roues. Collection personnelle.

tique. La seule fois que Dernière rénovation en parle, c'est lorsqu'elle bloque les courses, considérées de droite en raison du nombre de véhicules et du sponsoring. Ils ne voient sans doute pas le vélo comme un moyen de changer le monde, de faire basculer les instances politiques vers autre chose.

C'est un constat purement subjectif ou vous vous reposez sur des éléments plus concrets que vos perceptions personnelles ?

Je me repose notamment sur l'étude menée par l'Alliance pour le vélo, qui a analysé les programmes des différents candidats lors des élections présidentielles de 2022. Même si je pense que les conclusions varient en fonction de l'échelle de l'élection, les constats nationaux sont peu étonnants. À la lecture de cette étude, j'ai compris que le vélo correspondait bien à une gauche sociale-démocrate, mais plus de gauche que je ne le pensais,

« La gauche radicale ne voit peut-être pas le vélo comme un moyen de transformation des rapports de pouvoir et de la société. »

Flavien Bouttet

puisque le programme qui évoquait le plus le vélo était celui de La France insoumise, qui le rattache à des questions de justice sociale, d'écologie, de transport... Quand finalement on ne le retrouve pas dans le programme du PS, campagne portée par Anne Hidalgo, alors qu'elle incarne un peu la politique du vélo à l'échelle municipale. Quant à Lutte ouvrière et au NPA, ils ne mentionnent pas la bicyclette. En revanche, ils mettent l'accent sur l'investissement dans les transports collectifs et gratuits. La gauche radicale ne voit peut-être pas le vélo comme un moyen de transformation des rapports de pouvoir et de la société.

Et la droite dans tout ça ?

Ce qui est intéressant, c'est de voir qui, dans la sphère politique, ne s'approprie pas le vélo. Il est présent une quinzaine de fois dans le programme de La France insoumise en 2022, et totalement absent dans celui du Rassemblement national, pourtant très vaste. De manière générale, aucun des partis de droite et d'extrême-droite ne le mentionne dans son programme. Ils évoquent parfois les mobilités douces, mais ça s'arrête là. En revanche, la droite l'investit davantage à l'échelle locale. Parce que la question des pistes cyclables et les problématiques écologiques sont devenues des sujets importants qui obligent tout le monde à se positionner et à promouvoir d'une manière plus ou moins radicale l'utilisation du vélo et la multiplication des aménagements urbains adaptés. Mais ces partis veillent à ne pas vexer les automobilistes. La droite continue de défendre le modèle du tout-voiture, en penchant de plus en plus vers l'électrique quand même.

PROPOS RECUEILLIS
PAR NATHÉO DILLENGER

EN SELLE, LES FESSES À L'AIR

Sans culotte, le poing levé, ils souhaitent faire passer un message en étant nus sur leurs vélos.

C'est l'objectif des World Naked Bike Ride (en français, manifestations internationales cyclo-naturistes), organisées par l'association française Le Mouvement naturiste (LMN). Le 30 juin à Lyon et le 2 juillet à Marseille, les naturistes enfourcheront leurs vélos pour une déambulation dans les rues, au nom de la liberté, sans short et sans maillot.

Depuis 2019, l'événement a lieu tous les ans. Une manifestation pour sensibiliser à la fragilité des piétons et des cyclistes au milieu du trafic routier, et plus largement à la vulnérabilité de l'être humain face au réchauffement climatique. « On ne peut pas faire plus pacifique qu'une manifestation naturiste, avance Jean-François Feuteun, président du LMN. La nudité symbolise la fragilité. Notre seul but est de faire valoir l'énergie humaine. » Une manière de défendre ses droits en pédalant, dans son plus simple appareil.

« UN CYCLISTE NU EST UN CYCLISTE VU »

Avec un périple de 10 à 15 kilomètres par étape, la World Naked Bike Ride (WNBR) a pour objectif de relier la campagne au monde urbain. « Ce n'est pas une épreuve sportive, insiste Jean-François Feuteun. Plutôt une promenade de santé. C'est familial et convivial. » L'année dernière, les participants avaient l'habitude de dormir en bivouac dans la campagne autour des villes dans lesquelles ils manifestaient, avant de repartir par leurs propres moyens pour l'étape suivante. À la place des vêtements, les naturistes se couvrent de dessins et de peinture. Sur le dos ou sur des pancartes, certains arborent le slogan « un cycliste nu est un cycliste vu ». Et c'est le moins que l'on puisse dire ! Le peloton ne passe pas inaperçu en ville. « Les automobilistes nous regardent, parfois bizarrement, mais au moins, ils nous voient », affirme le président du Mouvement naturiste. Alors faut-il réellement faire tomber la chemise pour espérer ne pas se faire percuter par une voiture ? « C'est sur cette insécurité en vélo que l'on veut sensibiliser les gens. » Mais ce n'est pas au goût de tous.



Pour les prochaines éditions du World Naked Bike Ride, n'oubliez pas votre crème solaire. ©Mouvement naturiste.

Si elle existe à l'international depuis 2004 - et est autorisée sans aucun problème dans de nombreux pays - la WNBR se heurte à des restrictions de plus en plus prononcées sur le territoire français. La manifestation est interdite dans la plupart des villes. Alors, un nouvel enjeu s'invite : protester contre l'interdiction. « C'est une atteinte à la liberté de penser et d'expression, scande Jean-François. On se mobilise même si la manif est interdite. Notre seule arme, c'est notre humaNUté. »

DES LIBERTÉS QUI « RÉTROPÉDALENT »

L'année dernière, la préfecture de police de Paris avait autorisé la course uniquement dans l'espace naturiste du bois de Vincennes. Une absurdité pour le président. « On ne fait pas une manif naturiste pour des naturistes, ça n'a aucun intérêt. » Seule la ville de Lyon avait autorisé l'événement, encadré par des policiers en VTT. Après seize étapes en 2022, onze en 2023, la WNBR passera dans seulement deux villes en 2024, contrainte par les interdictions et amendes de l'année dernière. « À Bruxelles, toutes les WNBR sont autorisées depuis leur lancement. À Londres, ils étaient 5 000 participants l'année dernière. Il n'y a qu'en France où l'État a du mal avec

la nudité. Pourtant, cette dernière est dépénalisée depuis 1994, avec l'abrogation de l'article 330 du Code pénal sur l'outrage public à la pudeur. C'est le délit d'exhibition sexuelle qui est aujourd'hui retenu par l'article 222-32 et puni par la loi. Il est caractérisé lorsqu'est « imposée à la vue d'autrui, dans un lieu accessible aux regards du public, la commission explicite d'un acte sexuel, réel ou simulé. » Article « qui ne concerne en rien le naturisme » selon Jean-François Feuteun, puisque c'est l'article qui condamne le harcèlement et les agressions sexuelles. Pour le président de l'association, toutes ces interdictions de manifestations naturistes sont illégales car elles sont contraires à la loi. « Les magistrats se basent sur un article qui n'existe plus depuis trente ans. On a l'impression de faire un bond en arrière, que nos libertés rétropédalent. »

Au sein du Mouvement naturiste, la motivation est toujours là. L'objectif de relier plusieurs villes entre elles, comme un « mini Tour de France » naturiste, est lointain mais reste dans les esprits des cyclistes.

En attendant, nul besoin d'endosser le maillot jaune, c'est en tenue d'Eve qu'ils déambuleront, qu'importent les restrictions.

BAPTISTE HERMANT



« Vélo, vélo, vélorution ! » ©Sibylle Beaunée.

LA PRISE DE LA VOIRIE, TOUTES FOURCHES CONVIÉES

« Vélo, vélo, vélorution ! » pouvait-on entendre sur la Grand-Place, vendredi 29 mars à 19 h. Le groupe Masse critique organisait la 88^e édition de sa vélorution. L'idée est de se rassembler à vélo pour manifester de manière compacte et s'imposer dans la circulation sans la bloquer. Un moyen de défendre de meilleures conditions de circulation pour les cyclistes. « Nous voulons créer un ralentissement non polluant pour mieux nous faire entendre et mettre les automobilistes dans la situation habituelle du cycliste : passer au second plan sur la route », explique Solène, la guide de cette manifestation. Autour d'elle, une centaine de personnes se rassemble. Et la vélorution est l'occasion de soutenir d'autres luttes sociales. Ce jour-là, les manifestants se sont regroupés pour lutter contre les inégalités femmes-hommes. « Ce soir, vous défendez les droits des femmes de manière générale mais aussi à travers le vélo », explique Annabelle au mégaphone. « Balance ton porc », « En selle pour l'égalité », peut-on lire sur des pancartes accrochées derrière certains vélos. « Évidemment que les hommes sont les bienvenus, mais ce qu'on veut ce soir, c'est mettre les femmes à l'honneur. »

Les participants sont venus en famille, avec les enfants, entre amis, en couple ou encore seuls et chevauchent leurs plus belles montures ! Du vélo de ville à l'électrique, en passant par le familial avec porte-bébé, sans oublier le vintage ou le cargo, une ribambelle de deux-roues se joint au cortège. Au fil des arrivées, les organisateurs badigeonnent le visage des participants de beurre de karité et de paillettes et posent des autocollants volontairement provocateurs

sur les participants. « Mets du plaisir entre tes jambes », indiquent-ils. Des militants sont venus vêtus de violet, couleur adoptée par la plupart des mouvements féministes. D'autres sont venus déguisés ou habillés de gilets jaunes. Pour gagner en visibilité, certains installent même un géant décoré du maillot à pois du meilleur grimpeur du Tour de France.

« POUSSER DES COUPS DE GUEULE »

Les bises claquent entre les participants, heureux de se retrouver. D'un côté, on s'échauffe la voix en répétant les slogans du jour. De l'autre, on accorde les instruments qui mettront en musique la manifestation. Le groupe se rassemble autour d'Annabelle, organisatrice de la vélorution. « Merci à tous les nouveaux, on les applaudit. Ce soir, on suit Solène, interdiction de la doubler. On peut griller les feux. Si c'est vert quand Solène passe et que pour vous il devient rouge, on passe quand même. Et on ne coupe pas le cortège. » Les participants montent en selle et suivent la guide qui a pris le départ depuis la fontaine de la Grand-Place en direction de la rue Nationale. Annabelle se place en tête de cortège. C'est parti pour une heure de déambulation dans les rues de Lille. Si le rassemblement du jour porte sur les luttes féministes, Masse critique organise souvent ses vélorutions autour d'un thème précis. « En octobre, on le fait souvent sur le thème d'Halloween. On cherche à ce que la balade soit festive », explique la militante. « Mais ça ne nous empêche pas de pousser des coups de gueule. »

MAUD PROVOST



Un groupe de femmes se prépare à réaliser le tour des Flandres à vélo. ©Sibylle Beaunée.

FEMMES, ROULEZ !

Stérilité, plaisir sexuel, port du pantalon : tout ce qui justifiait l'interdiction de la pratique du vélo pour les femmes. Depuis le XIXe siècle, de nombreux combats ont été menés pour changer les mentalités.

Si la culotte donne à la femme ce petit air cavalier qui n'est pas incompatible avec la pratique du vélocipède, elle lui enlève une partie de sa grâce, et sur ce point, la femme, la vraie, saura toujours se reprendre », pouvait-on lire dans une revue scientifique de 1894. La femme a longtemps rencontré des difficultés pour pédaler librement. Sa pratique lui était même interdite avant les années 1890. « Ce qui posait problème aux hommes, c'était surtout la liberté que le vélo procurait aux femmes. Elles devenaient incontrôlables », explique Claude Marthaler, auteur du livre *À Tire-d'Elles, Femmes, vélo et liberté*.

Pour les petits trajets comme pour les longs voyages, les remarques sexistes pullulent. En 1894, Annie Londonderry se lance pour un tour du monde à cycle. « La jeune femme se fait acclamer par la population, mais dans la presse, de nombreux débats se créent. Les médias propagent l'idée que ce n'est pas une femme ou qu'elle fait partie du troisième sexe et l'accusent d'avoir abandonné sa famille », raconte Alexandre Schiratti, auteur du livre *Prendre la route, une histoire du voyage à vélo*. Cette femme a inspiré de nombreuses générations de cyclistes féminines. Et ce récit n'appartient pas qu'au passé.

UN MOYEN DE TRANSPORT INTERDIT AUX FEMMES

Le vélocipède est breveté en 1817 par Karl Drais. Les hommes se sont approprié la pratique du deux-roues. « Il était exclusivement pratiqué par la bourgeoisie car le vélo coûtait très cher, raconte Alexandre Schiratti. Les vraies questions sur la femme à vélo se posent quand il devient populaire, en 1890. »

Pendant de nombreuses années, les courses cyclistes sont exclusivement réservées aux hommes. C'était sans compter sur des initiatives inédites, à l'image d'une compétition réservée aux femmes à Bordeaux en 1898. Elle a lieu cinq ans avant le premier Tour de France masculin. Mais ça ne suffit pas, la pratique de la bicyclette reste déconseillée par les médecins



Annie Londonderry première femme à avoir fait le tour du monde à vélo. DR

« Il y avait les médecins vélophiles et vélophobes. Les premiers n'encourageaient pas les femmes à faire du vélo pour leur bien-être, mais pour qu'elles puissent avoir une bonne santé et donc répondre à leur rôle domestique », poursuit Alexandre Schiratti.

À la fin du XIXe, la bicyclette moderne naît et révolutionne la pratique du vélo. De nombreux mouvements féministes éclatent en 1880 et les scientifiques cessent de commenter cette pratique. Plus confortable, plus accessible, l'adoption du cycle se répand.

« L'arrivée du vélo, associée à la lutte féministe de la fin du XIXe siècle, a progressivement permis le port du pantalon », développe Claude Marthaler. Deux circulaires de 1892 et 1909 vont même jusqu'à l'autoriser, mais seulement « si la femme tient par la main un guidon de bicyclette ou les rênes d'un cheval ». Aujourd'hui, les inégalités existent encore. « Si tu crèves et que tu es une femme, les mecs vont tout de suite venir et te marginaliser. Tout le monde a intériorisé le fait qu'on ne sait pas faire de mécanique », s'insurge Lucie, guide et organisatrice de sorties à cycle.

UNE LENTE ÉVOLUTION DANS LE MONDE DU CYCLISME

Aujourd'hui, des rassemblements et des sorties sont organisés pour que la femme puisse avoir une place dans le monde de la bicyclette. « Je note aujourd'hui qu'il y a des évolutions quant à leur place dans le cyclisme, mais principalement dans le sport de haut niveau. Alors qu'au niveau amateur, je vois moins de changements », remarque Lucie. La jeune femme organisait, au mois de mai, une sortie exclusivement réservée aux femmes pour

parcourir le Tour des Flandres sur deux jours. « Je trouve ça cool d'avoir un groupe de filles sur les routes, ça fait passer un message sympa », s'enthousiasme Marie, une participante. « Les hommes se rassemblent naturellement entre eux, donc je pense que nous aussi, on peut le faire. » Pourtant, cette pratique étonne encore. « On était en sortie avec une vingtaine de femmes et un mec s'est arrêté. Il nous a demandé si on était capables de faire le chemin sans problème. Ça veut dire quoi ça ? Que vingt femmes ne peuvent pas trouver leur chemin ? Voilà le genre de remarque sexiste qu'on se prend encore dans la gueule », s'offusque Lucie. « Quand tu montes un col, à l'arrivée, les mecs regardent si tu ne roules pas à l'électrique. Ça veut dire qu'une femme ne peut pas être une bonne grimpeuse ? » Des préjugés qui, à force de répétition, peuvent freiner l'émancipation. « À cause de tout ça, elles ont peur de s'engager dans des sorties mixtes, ajoute la guide. Elles ont peur d'être à la ramasse, que les hommes tracent et les laissent toutes seules derrière. Elles n'ont pas confiance en elles », s'attriste la jeune guide.

La route reste longue selon Claude Marthaler : « Dans notre inconscient collectif, certaines inégalités restent ancrées ». Toutefois, en France, les femmes commencent à avoir leur place dans ce monde. Pour l'auteur, le rapport au vélo est seulement le reflet d'une société patriarcale, construite et organisée par les hommes, contre laquelle les femmes, pas uniquement cyclistes, doivent se battre pour avoir une place. « Je suis ravi de voir que de nombreux hommes commencent à s'impliquer pour la cause féministe. C'est un combat que l'on doit mener ensemble et non pas séparément », conclut Claude Marthaler.

MAUD PROVOST

PÉDALER MALGRÉ LES MENACES

« Il est impensable qu'une femme au Caire soit à vélo », explique Claude Marthaler, auteur d'À Tire-d'Elles, Femmes, vélo et liberté. Les pays soumis à une dictature ou à une théocratie n'autorisent pas la gente féminine à pratiquer la bicyclette. « J'ai rencontré une cycliste afghane qui organisait des entraînements de vélo pour d'autres femmes, relate l'auteur. Ça ne plaisait pas aux hommes et elles se faisaient régulièrement cracher au visage ou recevaient des cailloux dans la figure. Les familles de ces femmes recevaient même des menaces de mort. Dès l'arrivée des Talibans, elles ont dû fuir leur pays. » Malgré l'oppression, celles-ci continuent de se battre pour obtenir le droit de pédaler.

« Un groupe de femmes aisées au Caire roulent toutes les semaines pour venir en aide aux personnes pauvres, malgré l'hostilité d'une société patriarcale », ajoute l'auteur.

LOUISE ROUSSEL : « IL Y A UNE PLACE POUR TOUTES LES FEMMES DANS L'UNIVERS DU VÉLO »

L'autrice et réalisatrice Louise Roussel, passionnée de vélo depuis 2015, défend l'émancipation des femmes à travers sa pratique. Rencontre avec cette jeune bretonne féministe engagée.

Depuis votre entrée dans le monde du cyclisme, quelles évolutions avez-vous constatées autour de la place des femmes ?

Ce que je remarque, c'est qu'on en parle davantage. Les gens commencent à se mobiliser sur le sujet. De grandes villes telles que par exemple Lyon et Paris essayent de penser différemment les espaces publics. Ils sont réaménagés pour que tout le monde ait sa place, même les femmes. C'est vraiment une bonne chose que les mentalités évoluent.

En 2021, vous publiez À vos cycles ! - Le Guide du vélo au Féminin. Quelles difficultés une femme peut-elle rencontrer à vélo ?

Dans le milieu du cyclisme, les femmes rencontrent les mêmes difficultés que dans la société. Tout est pensé par les hommes : l'espace public, les salaires et même les vélos. Ils sont créés par eux et pour eux. La femme n'a pas de place là-dedans. Quand on est une femme, on entend toujours « attention tu vas te blesser ». Et quand on part en balade ou en voyage, on nous dit : « Mais tu n'as pas peur de te faire violer ? » Le problème c'est que toutes ces peurs, on les intègre. Les chiffres parlent aussi. La Fédération française de cyclisme ne comprend que 10 % de femmes, celle de cyclotourisme 20 % et il n'y a seulement que 3 % de femmes dans les événements longue distance en VTT. Ce livre permet de recenser toutes ces inégalités. Quand je l'ai écrit, je n'étais peut-être pas aussi radicale qu'aujourd'hui, mais il me semblait important de pouvoir en parler pour que ça change.

Par la suite, vous avez rencontré plus de 200 femmes qui travaillent dans le monde du cyclisme. Qu'avez-vous tiré de cette expérience ?
Nous sommes parties dans la France entière

avec ma compagne Océane Le Pape en 2021 pour en faire un documentaire. Nous avons rencontré des profils très variés. Ces femmes ne cherchent pas forcément à être performantes. Elles restent très humbles dans le rôle qu'elles occupent.

Un exemple me revient en tête : Marion Clignet, médaillée d'argent en poursuite individuelle sur piste aux Jeux olympiques d'Atlanta en 1996 et engagée sur le Tour de France, nous racontait que les femmes dans le monde du cyclisme se faisaient virer pour faute grave quand elles tombaient enceintes. L'ancienne championne est également revenue sur son expérience personnelle. Lorsqu'elle pratiquait le vélo, elle n'a jamais pu cotiser ni pour sa retraite, ni pour son chômage. Ce que nous avons retenu lors de ce voyage, c'est que le vélo permet de transposer ce qu'il se passe dans la société. Aujourd'hui, nous diffusons notre documentaire dans la France entière et nous souhaitons montrer qu'il y a une place pour toutes les femmes dans l'univers du vélo. L'idée est de créer de nouvelles représentations et de montrer de nouveaux visages féminins.

À côté de vos engagements féministes, vous avez aussi créé l'association Vai Ma Poule en 2018. Elle a pour but de rendre accessible le vélo aux exilés. Quel est son rôle ?

Avec cette association, nous proposons des balades à Lille et aux alentours pour les personnes exilées. Nous voulons leur permettre d'avoir une échappatoire, de se sentir accueillies dans un groupe et de pouvoir se sentir intégrées dans un collectif. Grâce à ces sorties, elles apprennent le français, découvrent la région et gagnent en mobilité. Ce dernier point est important parce que dès qu'elles prennent les transports en commun, elles se font automatiquement contrôler. Grâce au vélo, elles peuvent aller là où ils veulent en toute autonomie.

PROPOS RECUEILLIS
PAR MAUD PROVOST



Louise Roussel et Océane Le Pape pédalent sur les routes de France. © Sophie Gateau.



Pour Jérémie Guilbert (à gauche) et Thomas, le vélo représente le futur du marché de la distribution. ©Pierrick Kerbaul

QUAND LES VÉLOS REMPLACENT LES CAMIONS

Face aux enjeux écologiques et urbains, les entreprises adaptent leurs moyens de distribution pour décarboner leur activité. Désormais, mollets et moteur électrique s'associent pour transporter les marchandises. De Lille à Nantes, ce marché grossit à vue d'œil.

Qui n'a pas déjà attendu son colis avec anxiété, espérant qu'il ne soit pas endommagé pendant le trajet du camion de livraison ? Dans de nombreuses grandes villes de France, ces inquiétudes disparaissent peu à peu : les poids-lourds laissent place à des véhicules plus légers. Au tournant de la décennie 2020, nombre d'entreprises ont revu leur système de livraison du dernier kilomètre, c'est-à-dire le trajet ultime d'un colis jusqu'à l'émetteur de la commande. Objectif : s'adapter aux nouvelles politiques des villes sans voitures et aux enjeux environnementaux.

« Le vélo, c'est écologique et économique », assure Jérémie Guilbert, président et fondateur de Carbon Zéro, une entreprise spécialisée dans la distribution. À l'aide de vélos cargos, ses salariés arpentent les rues de Lille et de dix communes de la métropole, pour livrer des aliments aux particuliers, ou des produits pharmaceutiques aux professionnels du secteur.

Fondée en janvier 2024, l'entreprise achemine déjà 18 000 commandes par mois. « Les livreurs effectuent des trajets toutes les deux heures. Un système de tracking permet aux clients de suivre leur commande en temps réel », continue Jérémie Guilbert, depuis son poste de travail, en attente de l'arrivée d'un camion Leclerc rempli de marchandises.

REGROUPER LES COMMANDES

Ce géant de la grande distribution est le partenaire majeur de Carbon Zéro. « Plutôt qu'envoyer plusieurs véhicules aux quatre coins de la métropole, ils peuvent regrouper les commandes des clients et faire un seul trajet jusqu'à notre entrepôt. Nous nous chargeons ensuite de la livraison finale », explique le président de Carbon Zéro. Les commandes sont réparties dans des bacs, sur lesquels sont indiqués les horaires limites de déchargements.

Les vélos utilisés par la jeune entreprise possèdent une plateforme devant le guidon, pouvant contenir une centaine de kilos de marchandises. À l'arrière, deux remorques, d'une capacité de 200 kg chacune, peuvent être attachées au deux-roues. Au

total, un livreur peut transporter jusqu'à 600 kg de produits sur un trajet. « Bien sûr, nous possédons une assistance électrique pour nous faciliter la tâche », sourit Thomas, livreur chez Carbon Zéro. Ce quinquagénaire l'assure : « Tout le monde peut exercer ce métier. »

DES VENTES EXPONENTIELLES

En 2020, les ventes de vélos cargos ont augmenté de 354 % en France, par rapport à 2019, et sont en hausse constante. Michel Bertrand, auto-entrepreneur, fondateur de Ili Cycles à Nantes, constate cette augmentation. « J'ai fabriqué 20 vélos cargos en 2022. Trois fois plus en 2023. » Environ 70 % de ses ventes se font à destination des professionnels, pour les trajets du dernier kilomètre. « Mes vélos partent dans toute la

« Je ne pense pas que le vélo va remplacer le poids-lourd. »

Michel Bertrand, fondateur d'Ili Cycles

France, et quelquefois en Europe, jusqu'en Pologne », détaille Michel Bertrand. Ses cargos sur mesure coûtent entre 6 800 et 8 000 euros. Chez Carbon Zéro, « c'est un coût de 6 000 euros par véhicule, auxquels il faut rajouter 3 400 euros hors taxes pour une remorque », confirme Jérémie Guilbert.

UN TRANSPORT QUI POSSÈDE SES LIMITES

Pharmacies, restaurants, commerces... De nombreuses activités font appel aux vélos pour leurs livraisons. « Je ne pense pas que le vélo va remplacer les poids lourds, nuance Michel Bertrand. L'électrique se développe dans ce transport et reste crucial dans les zones rurales. » Pour Jérémie Guilbert, cette pratique est nécessaire pour la planète, mais pas seulement. « Le vélo est une nécessité environnementale, sociale et urbaine. Il y a une prise de conscience dans la société. Mais c'est aussi une question d'image et de notoriété. » Pour le fondateur de Carbon Zéro, le vélo n'est pas moins coûteux que le camion, mais il est plus efficace. « Nous n'avons pas de problème d'essence. Cependant, il faut entretenir les batteries qui peuvent tomber en panne. » Sur les douze cargos que possède la société, il peut arriver que cinq soient en panne simultanément. Comme les poids-lourds, les vélos doivent passer au garage.

PIERRICK KERBAUL

LIVREURS À VÉLO : UN STATUT À DÉFINIR

Le succès de la livraison à vélo a mis en lumière les conditions de travail et de rémunération des coursiers indépendants, notamment chez Uber Eats ou Deliveroo. « Ces sociétés ne possèdent aucun salarié, nous sommes indépendants. Ils cherchent à nous payer au ras des pâquerettes », signale Rafik Derouiche, 34 ans, coursier pour Uber Eats, à Lille. Le professionnel alerte sur les illusions données par les récentes négociations syndicales d'Uber. « Le prix de la course était de 4,50 € par kilomètre en 2019. Aujourd'hui c'est 2,89 €. Et les conditions pour accéder au revenu minimum instauré sont impossibles à réunir », affirme Rafik Derouiche. Pour obtenir un revenu décent, le trentenaire réalise en parallèle des courses pour les commerçants lillois. « Je suis obligé de facturer 25 € de l'heure pour vivre », assure le livreur. Avec cette combinaison, il arrive à dégager entre 1 300 et 1 500 euros en moyenne, en se limitant à 35 – 40 heures de travail par semaine. Mais une certaine lassitude le gagne. « C'est difficile de faire valoir nos droits. Je ne suis pas sûr de faire ça toute ma vie et je cherche une autre manière de vivre ma passion du vélo. »

Chez Carbon Zéro, les livreurs possèdent un statut différent. C'est le cas de Thomas. « Ici, nous sommes salariés et possédons un revenu fixe. Mais c'est sûr qu'il y a beaucoup d'incertitudes chez les indépendants », déclare le quinquagénaire, également livreur pour Uber Eats le week-end.

LES FACTEURS, LE NEZ DANS LE GUIDON

Être facteur à vélo, ce n'est pas seulement distribuer du courrier dans les boîtes aux lettres... Il est 7 heures du matin lorsque Julien Fortuné, employé depuis septembre 2023 à Merdrignac, arrive dans les locaux de la Poste. Juste à côté se situe un centre de tri. C'est ici que son travail de facteur commence. « Le courrier arrive tous les matins et il est déjà pré-trié par la plateforme industrielle de Rennes grâce au code postal. Il est stocké dans des bacs ou dans des caissettes, puis on le range dans des casiers. Pour les bacs, on doit effectuer un second tri derrière car l'adresse



Le triage des colis est une des tâches des facteurs à vélo.

© Alexis Decorme

n'est pas correctement renseignée. » Une fois ce travail accompli, le chef de centre enfourche sa bicyclette dans le centre-ville de Merdrignac, sa zone de tournée. « Il y en a neuf qui sont plus ou moins étendues en fonction des distances. Elles sont réparties entre plusieurs collègues sur l'ancien canton historique de Merdrignac. »

DÉPOSER ET... RÉCUPÉRER DES COLIS

Après deux heures passées au bureau, Julien Fortuné commence à pédaler dans les rues pour distribuer le courrier. Un circuit de 10 kilomètres l'attend et une tournée peut prendre plusieurs heures. Sur son chemin, il croise régulièrement les habitants de la commune et n'hésite pas à discuter avec eux. Le lien social est primordial dans le métier. Il récupère notamment des colis chez les particuliers et participe au dispositif « Veiller sur mes parents ». Le principe : rendre visite à des personnes âgées à la demande de leurs familles. « J'ai rapidement pris mes marques. Quand j'effectue mes tournées dans le centre-ville, auprès des commerçants, il m'arrive de prendre quelques minutes pour discuter avec eux. De même avec les habitants, afin de répondre à leurs questions. » La pluie et la mauvaise météo font partie du paysage breton mais la passion du métier l'emporte... « Prendre l'air frais est mieux que d'être cloisonné dans une voiture. C'est compliqué lorsqu'il y a des intempéries. Plus agréable l'été. »

Pour mener à bien sa mission et pour davantage de confort, le jeune facteur dispose d'un vélo à assistance électrique (VAE) et d'une aide au démarrage. La Poste s'est convertie à ce modèle depuis plusieurs années et tous les facteurs en bénéficient. Julien Fortuné ne ressent pas de fa-

tigue particulière et prend un malin plaisir à zigzaguer sur la chaussée et à changer de trottoirs. La sécurité est évidemment au cœur du métier. Les consignes à suivre : casque obligatoire et respect du code de la route avec pied-à-terre sur les trottoirs. C'est le cas de figure majeure, « mais tout dépend des infrastructures. S'il y a des pistes et aménagements cyclables, comme à Rennes, les facteurs doivent les emprunter. Ils circulent sinon sur la route », complète Noémie Bodin, chargée de communication à la Poste Bretagne.

500 PLIS DÉPOSÉS PAR JOUR

Tout facteur doit réaliser le contrôle de son vélo tous les quinze jours (pneus, assistance électrique, freins). Et l'entretien, au besoin, est réalisé par une société prestataire. Une nécessité puisqu'il peut transporter jusqu'à 45 kilos de plis. « Ce n'est pas un vélo pour faire du VTT. Il y a un poids à ne pas dépasser, 25 kg pour le sac de devant et 20 kg pour celui de derrière », rappelle-t-il. Une limite légitime quand on sait que les facteurs passent par plusieurs centaines de points de distribution et livrent autant de plis par jour (courriers, recommandés, colis et publicité.) Des points relais sont positionnés tout au long du parcours et ont une importance stratégique.

« On y récupère des plis qui ont été déposés par un autre facteur avant notre passage. On ne peut pas les prendre avec nous au début de notre tournée. Sinon, on n'aurait pas assez de place et trop de poids. » Enfin, le vélo n'est pas le seul outil à accompagner Julien Fortuné dans son travail. Il dispose également d'un téléphone sur lequel toutes les informations de sa tournée sont enregistrées via l'application Facteo. Une nécessité pour ne pas sauter des étapes et garantir la traçabilité des livraisons. « Il est affiché le nombre de plis que je dois transporter. Je dois notamment scanner les recommandés et colis afin de signaler qu'ils ont bien été livrés. » Une fois sa dizaine de kilomètres avalés et ses sacoches de lettres vidées, Julien Fortuné pourra ranger son vélo jusqu'à la prochaine tournée.

ALEXIS DECORME



Julien Fortuné peut transporter jusqu'à 45 kg de plis sur son vélo. © Alexis Decorme

LA BELLE ASCENSION DU MARCHÉ HAUT DE GAMME

Dépenser des milliers d'euros pour un vélo de route n'est pas à la portée de tout le monde. Pourtant, les fabricants et vendeurs haut de gamme écoulent leurs stocks comme des petits pains.



Le prix d'un vélo haut de gamme peut atteindre 15 000 euros.

© Eugene Onischenko/Shutterstock

Le monde du cycle est-il en train d'établir des prix délirants pour un guidon, un cadre et deux roues ? En réalité, cela a toujours été le cas. Mais cette tendance des vélos de luxe s'est considérablement accentuée ces dernières années. « Ce sont des amateurs éclairés, pratiquants cyclo-sportifs ou d'anciens coureurs professionnels qui connaissent bien le matériel », explique Denis Montard, fondateur de materiel-velo.com, qui compte une dizaine de magasins partout en France. « Ces derniers ne lésinent pas sur le prix de leur passion pour les deux-roues », ajoute-t-il. Le prix moyen d'un vélo neuf est de 4 000 euros dans cette franchise de magasins dont le siège est basé à Lyon. « Entre 1 000 et 2 000 euros, on est sur l'entrée de gamme, 5 000 c'est le début du haut de gamme et à partir de 10 000 euros on parle carrément d'ultra haut de gamme, poursuit le gérant. Ces vélos sont utilisés sur des courses cyclo-sportives, pas pour aller chercher le pain. »

« LES GENS VEULENT SE FAIRE PLAISIR »

La pratique cycliste est en effervescence depuis la fin de la crise sanitaire, à l'image des 600 000 vélos vendus en 2021, selon l'Union sport & cycle, représentant des professionnels du secteur. Parmi eux, 30 % sont des vélos à assistance électrique (VAE). Pour répondre à la demande, les constructeurs redoublent d'exigence sur la qualité de leurs équipements. Pour Cédric Jeanroch, fondateur du

« Les coureurs amateurs ne mettraient jamais une telle somme dans un vélo haut de gamme. »

Cédric Jeanroche, gérant de la boutique Summum Bike

magasin Summum Bike qui se situe près de Versailles, le succès de ces cycles n'est pas vraiment une surprise. « Les gens veulent se faire plaisir. Le vélo haut de gamme n'est pas dans le budget de tout le monde, mais ceux qui le peuvent considèrent ce vélo comme un jouet. »

Le spécialiste qualifie le vélo de "haut de gamme" s'il coûte plus de 3 000 euros et qu'on le trouve difficilement dans les grandes surfaces de sport. Sur le site internet de sa boutique, on retrouve des vélos de fabricants reconnus dans le milieu comme Specialized, Giant ou Bianchi. « J'ai voulu me lancer dans l'assemblage et la vente de vélos haut de gamme car j'aime le beau matériel et je sais qu'il y a un marché de niche », explique Cédric Jeanroch. Le vendeur propose deux types de produits : des cadres nus qui peuvent valoir jusqu'à 5 000 euros pièce et qui servent de base pour concevoir des vélos luxueux, ainsi que des cycles finis, coûtant souvent le même prix mais déjà assemblés.

DES USAGES DIFFÉRENTS

Le professionnel constate une augmentation des montages à la carte de bicyclettes pour la route. Dans cette situation, le client achète un cadre nu en titane ou en aluminium et personnalise son vélo avec des équipements toujours plus sophistiqués. Une fois monté, l'ensemble peut dépasser les 15 000 euros.

« C'est souvent l'esthétique et le coup de cœur qui priment, détaille le commerçant. Les coureurs amateurs ne mettraient jamais une telle somme dans ce type de vélo car ils ont trop peur de le casser dans le peloton d'une course. »

À Lyon, la boutique Rutile Bike est ouverte depuis 2021 et spécialisée dans les vélos électriques reconditionnés. Jusqu'à 6 000 euros le VAE d'après Estelle Ferrand, assistante administrative des ventes. Deux types de clientèle se distinguent dans cette enseigne : « Les personnes âgées et les professionnels. Les premiers sont friands de VAE pour les petits trajets du quotidien, une aide précieuse suivant les problèmes de santé malgré le prix élevé (environ 2 000 euros). Le second groupe trouve son bonheur parmi les vélos cargos et VTT, ciblés principalement par les arti-

sans et livreurs. » Et Rutile Bike ne se plaint pas du nombre de ventes, notamment grâce à l'aide à l'achat mise en place par la métropole de Lyon. « Les clients sont souvent motivés par la fiabilité garantie et les caractéristiques techniques des vélos haut de gamme », conclut Estelle Ferrand. En revanche, dans le secteur du reconditionné, les prix des vélos haut de gamme sont très hétérogènes. Comptez entre 2 000 et 15 000 euros par cycle. Des écarts qui s'expliquent par l'assemblage et la qualité du matériel. Finalement, le marché du vélo comporte les mêmes spécificités que les autres, comme le souligne Denis Montard : « Certains paient des montres qui donnent l'heure et d'autres des Rolex. »

THÉO CHIRAMBERRO

854 417 VÉLOS ASSEMBLÉS EN FRANCE EN 2022

Le savoir-faire français en matière d'ingénierie et de qualité d'assemblage n'est plus à prouver. En 2022, pas moins de 854 417 vélos ont été assemblés en France selon les chiffres publiés par l'Union sport et cycle dans son rapport annuel des ventes. Dans ce même dossier, on apprend que 738 000 vélos à assistance électrique ont été vendus cette même année, confirmant leur succès grandissant sur le marché (+12 % par rapport à 2021).

Parmi les marques de vélos françaises leaders, on retrouve Lapiere. Le constructeur propose des deux-roues tout terrain ou de route pour des tarifs allant de 400 à 10 000 euros. On peut également citer Gitane, célèbre pour avoir équipé Jacques Anquetil sur le Tour de France. Le fabricant est aussi le fournisseur des cadres des vélos de La Poste.



COUP DE MARTEAU SUR LES MAILLOTS !

Et si un jour on vous disait que vous pourriez détenir le maillot jaune ou encore le maillot à pois ? Si si c'est possible ! Chaque année, des centaines d'objets issus du Tour de France se retrouvent derrière des vitrines, dans des placards ou aux oubliettes. Jean-Marc Leynet, expert à la tête du bureau Expertise sport en fait son affaire. Il dirige l'établissement qui estime des collections issues du Tour de France et travaille avec des maisons de vente. Ce fan d'objets liés au sport sillonne le pays pour dénicher au quotidien des perles rares. Au-delà d'un business, ce dernier confie prendre du plaisir à « participer à la sauvegarde du patrimoine ».

UNE ÉPOPÉE QUI NE DATE PAS D'HIER

« Ça fait trente ans que j'expertise des articles de sport », raconte non sans une pointe de nostalgie Jean-Marc Leynet. Avant de débiter dans l'expertise, il a joué au basket-ball à Villeurbanne, au haut niveau, en tant qu'espoir. Mais cela ne l'empêche pas d'en connaître un rayon sur l'histoire de toutes les pratiques sportives.

Une passion qu'il a poursuivie dans l'expertise. Domaine qui ne manque pas d'anecdotes. Comme ce jour où l'expert s'est rendu dans un domicile pour une succession. « Il y avait beaucoup d'articles, il s'agissait d'une grosse collection. On a commencé les estimations, mais aucune des pièces ne sortait du lot. Quand tout à coup ! Je suis tombé sur un maillot jaune porté par Jacques Anquetil, vainqueur du Tour de France le 16 juillet

1961. Quelle grosse surprise ! » Le trésor s'est vendu pour la modique somme de 15 000 euros.

Expertise sport est l'un des rares bureaux d'étude qui estiment des objets issus du sport en France. Parmi les articles de cyclisme, les prix varient énormément. Si une paire de gants portée par un coureur ne dépasse pas les 100 euros, comptez près de 10 000 euros pour un maillot jaune. « C'est la notoriété du sportif qui influence le prix de vente », ajoute le spécialiste.

UNE CARRIÈRE FAITE DE RENCONTRES

Aujourd'hui, la réputation du Tour de France en fait l'événement cycliste le plus connu et le plus suivi au monde. « On a des clients de toutes origines géographiques et sociales. Bien souvent ce sont des Français, mais il y a aussi beaucoup de Belges, d'Italiens, d'Américains et de Canadiens. »

Le métier d'expert peut réserver de belles découvertes mais également de jolies rencontres. « On retrouve beaucoup de particuliers parmi ceux qui désirent vendre mais aussi des coureurs de renom. Je suis devenu proche de Bernard Hinault, quintuple vainqueur du Tour de France, ou encore Richard Virenque, septuple meilleur grimpeur du Tour de France, après avoir estimé certains de leurs biens. » Pour ceux qui désirent acheter des objets du Tour de France, Jean-Marc Leynet conseille de ne pas foncer la tête dans le guidon et de toujours bien veiller à retracer l'origine des biens convoités.

DYLAN PIQUE



Jean-Marc Leynet en connaît un rayon sur le sport.
Collection personnelle



À Angoulême il est possible de réparer soi-même son vélo.
© Quentin Petit

CES ATELIERS RÉPARENT DES CHAÎNES ET RECONSTRUISENT DES VIES

Réduire son empreinte carbone, créer de l'emploi, revaloriser les vélos... Pour Souhila André, directrice de l'association Cicérone à Elbeuf, « rien ne se perd, mais tout se transforme ». Fondé en janvier 2023 dans la commune, l'organisme s'est donné pour mission de promouvoir le recyclage des vélos et la mobilité douce, tout en s'engageant socialement en offrant de l'emploi. « L'objectif, c'est de récupérer des vélos en déchetterie grâce à des collectes, afin de les revaloriser pour les revendre ensuite aux particuliers », explique Souhila André.

Avec 40 tonnes collectées l'année dernière, soit plus de 2 000 vélos, la directrice se félicite de l'essor de l'association. « Ça a du sens socialement, on réinsère les personnes et on réduit notre impact carbone. C'est une vraie richesse. »

Elodie Mounier a une autre approche. Bénévole à la Cyclofficine d'Angoulême depuis 2019, elle souhaiterait que son « association n'existe pas. Ça voudrait dire que la ville est irréprochable et que le vélo est bien installé dans la ville, mais ça n'est pas le cas. On est ici pour se battre sur le sujet, pour que les gens se rendent compte de l'importance de notre projet. »

Une mission que l'atelier réalise depuis onze ans avec des milliers de vélos réparés. Ici, pas de directeur : ce sont les bénévoles comme Elodie Mounier qui font

vivre la Cyclofficine. Chaque mercredi et jeudi ainsi que le premier samedi du mois, l'association d'auto-réparation de vélos est ouverte à qui veut donner, acheter ou réparer sa bicyclette. « On est là pour dire aux gens quels outils utiliser, pour les conseiller, mais pas pour faire à leur place, insiste la femme de 34 ans. Tout le but de l'atelier, c'est de les rendre autonomes. Qu'ils apprennent à réparer eux-mêmes leur vélo. »

REMETTRE EN SELLE LES CHÔMEURS

Au-delà de son service de réparation et d'entretien, Cicérone aide à l'insertion professionnelle. Avec 14 salariés en insertion et deux encadrants permanents, l'organisme offre une opportunité précieuse de retrouver un emploi stable et ainsi de réintégrer progressivement le marché du travail.

Grâce à un conseiller en évolution professionnelle, les travailleurs bénéficient d'un soutien pour élaborer leur projet et mieux envisager l'avenir. « L'idée d'un chantier d'insertion, c'est que ça soit un tremplin, déclare Souhila André. Pour 110 heures de boulot, ils obtiennent 1 280 euros brut. Ça leur permet d'avoir un salaire, de remettre un pied à l'étrier, de les remettre en selle et de les réinsérer après vers un emploi durable. »

Depuis sa création, Cicérone a observé des résultats concrets et prometteurs. « L'année dernière, 7 de nos 10 salariés ont trouvé un emploi après leur expérience chez nous », exprime fièrement la directrice. Ces per-

sonnes éloignées de l'emploi retrouvent vite le rythme grâce au chantier d'insertion. « Il y a des horaires, un fonctionnement, ils ont un contrat de travail, des obligations... Les salariés se lèvent tôt et viennent travailler », ajoute-t-elle.

Nicolas Dupontavice, 22 ans, fait partie de ces travailleurs. Au sein de l'association depuis un an, il espère intégrer l'armée par la suite. « Avant, je ne faisais rien. Je n'avais pas d'emploi, et j'ai quitté le lycée en deuxième année de maçonnerie parce que ça ne me plaisait pas. Cicérone me permet de m'occuper et m'aide à m'insérer dans le monde professionnel. » Problème psychologique, handicap, accident ou dépression, c'est à cause de ces obstacles de vie que certains salariés en insertion se sont éloignés de l'emploi. « Nos valeurs c'est la dignité, la solidarité et l'humanité, insiste Souhila André. On ne laisse personne au bord du chemin. »

« QUAND JE RÉPARE MON VÉLO, C'EST UNE PARTIE DE MOI QUE JE SOIGNE »

« C'est super de s'investir dans son vélo. Depuis que je viens ici, je connais mieux mon mode de déplacement et je deviens un pro de la mécanique. » À 19 ans, Roushka Lafitte a pris l'habitude de venir tous les mercredis soirs à la Cyclofficine d'Angoulême, depuis trois ans.



AIDE À L'ACHAT : L'ÉTAT À LA TRAÎNE

Le gouvernement pourrait-il bientôt promouvoir l'achat de vélos d'occasion ? Jusqu'à présent, l'attention s'était principalement portée sur l'acquisition des bicyclettes neuves. Mais, en février dernier, une nouvelle direction a été prise avec la possibilité de financer également le matériel de seconde main. Un premier pas félicité par Florence Padié, administratrice de l'Heureux cyclage, réseau national d'ateliers vélo participatifs et solidaires en France. « Cette décision marque une avancée tardive mais notable de l'État. Cela démontre l'engagement à soutenir l'industrie du vélo, mais aussi à promouvoir une économie circulaire et solidaire. »

Une aide dont tous les acheteurs pourront bénéficier. Enfin, devraient le pouvoir. Pour l'instant, le décret d'application de ce texte se fait désespérément attendre. Pour l'administratrice du réseau, l'effort est louable mais l'attente est toujours plus forte. « Nous félicitons le gouvernement pour cette prise de conscience, mais rien n'est encore joué. L'objectif est que cette loi soit reconnue. La possibilité de rétro-pédaler n'est pas inexistant. »

Si ce texte de loi est appliqué, les ventes de vélos d'occasion réalisées dans les ateliers vélo participatifs et solidaires seront éligibles au dispositif d'aide. Celles-ci doivent être réalisées par un vendeur professionnel, en capacité de fournir une facture, mais aussi un numéro d'identification du cycle. Ce sont les deux éléments qui doivent être remis au moment de la vente. Attention, la facture doit obligatoirement comporter le numéro d'identification. Cette preuve devra être déposée par l'acheteur dans l'interface en ligne au moment de sa demande de versement de l'aide. Pour être éligible, votre revenu fiscal doit être inférieur ou égal à 7 100 euros ou posséder une reconnaissance de handicap. Dans ce cas de figure, le montant de l'aide est fixé à 40 % du coût d'acquisition, dans la limite de 150 euros. Pour autant, même si le projet à vocation à redorer l'image des bicyclettes neuves tout en aidant les ateliers vélo, il y a encore du travail pour Florence Padié. Et elle ne mâche pas ses mots : « L'État ne se mouille pas pour que le deux-roues devienne le premier mode de transport de demain. Ce n'est pas une surprise avec notre président qui kiffe l'automobile ! »

SIBYLLE BEAUNEE

Recyclage, réinsertion, sensibilisation... La Cyclofficine d'Angoulême et l'association Cicérone à Elbeuf proposent des services d'auto-réparation. L'objectif : donner un nouveau souffle au vélo, en ayant du sens socialement.

« Au départ, je voulais simplement acheter un vélo, puis je me suis rendu compte plus tard qu'il y avait un problème au niveau de la roue avant. Je suis donc retournée à l'atelier pour la réparer. » Bien que remis sur ses deux roues, le bolide n'en a pourtant pas fini d'être chouchouté par sa maîtresse. « Plus je me débrouille dans le bricolage, plus je veux lui apporter des modifications, s'exclame Roushka. Là, mon objectif est d'ajouter des sacoches sur les côtés de la roue arrière pour y placer mes pochettes de dessin. »

Un attachement au vélo que l'étudiante n'est pas la seule à ressentir. En devenant bénévole en juin 2020, Francis Gonzalez ne pensait pas que la Cyclofficine bouleverserait sa vie. « C'est devenu le moyen pour moi d'être autonome, de me sentir indépendant. Quand je répare mon vélo, c'est une partie de moi que je soigne. »

Roushka Lafitte confirme : « Le fait de prendre du temps à l'atelier, c'est devenu une sorte d'échappatoire. Je me ferme dans ma bulle et je suis juste là, avec mes outils. Tout le monde devrait apprendre à faire la même chose. À arrêter de vouloir courir partout et juste se rendre compte qu'il faut arrêter de jeter quand quelque chose est cassé. Il suffit juste de savoir se servir d'un tournevis. »

SIBYLLE BEAUNEE
LÉANE COLIN



Le centre de recyclage Cicérone a ouvert en janvier 2023 à Elbeuf.
© Léane Colin

LE COUP D'PÉDALE DES ATELIERS

Redorer le blason du cycle et le déployer à travers le pays. C'est le combat dans lequel s'est lancé l'organisme depuis sa création en 2010. Avec plus de 500 ateliers, Florence Padié, administratrice de Heureux cyclage, est plus qu'optimiste pour l'avenir du réseau. « On comptait 50 fabriques au début, puis 100 en 2013, 200 en 2016... 350 en 2021 ! Aujourd'hui, on en recense 521, c'est plus qu'encourageant pour l'avenir. » Mais pour être répertorié comme atelier vélo, il y a plusieurs règles à respecter. « Il faut favoriser la pratique du vélo au quotidien, le remettre en circulation, réemployer les pièces détachées et recycler les matières premières, détaille Florence Padié. Mais aussi promouvoir l'éducation pour que la population devienne autonome avec la bicyclette. On appelle ça la vélonomie. »

Abréviation suggestive de "vélo-autonomie", la vélonomie signifie le fait d'être autonome dans l'entretien et la réparation mécanique d'un cycle et plus largement dans sa capacité à se déplacer librement et sans entrave. Un savoir-faire que le réseau national des ateliers souhaite populariser.

C'est par exemple le cas avec l'Atelier du Chat Perché, dans le 7^e arrondissement de Lyon, qui fait partie de l'Heureux cyclage. « Nous aidons les adhérents à réparer leur deux-roues. L'objectif, c'est qu'ils apprennent des techniques pour résoudre eux-mêmes leurs problèmes », affirme Mathilde Garruchet, mécanicienne et animatrice au sein de l'atelier.

L'association forte de 1 000 adhérents mise sur le recyclage et l'entretien des vélos pour les conserver le plus longtemps possible. « Nous récupérons des pièces en déchetterie pour réparer les vélos anciens et leur donner une seconde jeunesse. » Avec des tarifs compris entre 150 et 200 euros, l'association se veut ouverte à tous mais surtout, souhaite permettre à chacun de mieux connaître son bolide.

VÉLO, BOULOT, DODO

Utiliser le vélo pour aller au travail. Cette pratique se développe tellement qu'elle porte un nom : le vélotaf. Si la communauté ne comptait que 500 000 membres en 2015, elle grandit partout sur le territoire depuis le Covid.

Lest 7h40 à Lille et Caroline Roux enfourche sa bicyclette. Plusieurs fois par semaine, cette ergothérapeute lilloise se rend au travail à vélo, à Saint-André. Une demi-heure de trajet durant laquelle elle slalome entre les camions de livraison qui stationnent sur les pistes cyclables et les aménagements mal pensés pour les cyclistes. Mais heureusement, elle prend du plaisir. « Ça me vide la tête avant et après le travail. Ça me permet de me défouler. » Elle s'est mise au vélo en 2019, à l'occasion d'un déménagement professionnel. « J'ai essayé en transport en commun mais il n'y a qu'un bus toutes les 30 minutes et l'arrêt de métro le plus proche de mon lieu de travail est à 20 minutes à pied. »

Comme elle, de plus en plus de Français choisissent ce mode de transport pour aller travailler. En 2015, 2 % des actifs se rendaient au travail à vélo, selon l'Insee. De son côté, l'Observatoire du cycle indique qu'en 2022, 8 % des Français disaient vélotaf au moins une fois par semaine.

Un nombre de vélotafeurs qui a considérablement augmenté après la crise sanitaire. François Decherf habite Loos, à cinq petits kilomètres de Lille. Quand il a changé d'emploi après le Covid, il en a profité pour transformer ses déplacements. « Je vais en vélo jusqu'à la gare Lille Flandres. Je prends le train jusqu'à Armentières et il me reste deux kilomètres en vélo pour finir. »

Tous ressentent les mêmes bienfaits sur le moral, sur la santé et sur le portefeuille. « Je profite des paysages, surtout à la campagne où on croise des

Le parcours de
Caroline Roux
en vidéo. ▼



Arrivée à Saint-André après 30 minutes de vélo, Caroline Roux n'a plus qu'à stationner son petit bolide avant de

lièvres, des chevreuils, des renards », explique Sonia Richaud, naturaliste à Sisteron dans les Alpes-de-Haute-Provence et qui parcourt 25 kilomètres aller-retour. « Ça permet de me réveiller le matin et de finir la journée plus détendu que quand je suis en voiture le soir », témoigne Christophe Cailleaux, professeur dans un lycée proche de Dijon. Ce dernier s'est décidé à passer le pas pour respecter son engagement écologique. « J'avais conscience de la gravité du réchauffement climatique et j'avais besoin de faire quelque chose à mon échelle. »

LE COLLECTIF VÉLOTAFONS UNIT LA COMMUNAUTÉ

Pour que cette communauté s'étende encore, des collectifs permettent de faciliter son quotidien. C'est le cas de Vélotafons. Une association nordiste créée par Simon Breux, qui organise un challenge étalé tout au long l'année, avec un classement des adhérents en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Une idée inspirée de Mai à vélo, un événement annuel, notamment déployé sur la métropole européenne de Lille, organisé sur un mois seulement. Aujourd'hui, Vélotafons est un groupe d'échanges.

« Ce qui me tenait à cœur, c'était d'avoir un collectif pour s'entraider, précise Simon Breux. Quant au challenge, il aide à motiver, à prendre davantage son vélo pour tout type de déplacement. » Avec environ 3 000 adhérents, Simon Breux administre un groupe de discussion sur le réseau social Discord, sur lequel chacun peut demander un conseil ou partager un bon plan. Julien André accompagne le fondateur et tient à ce que la communauté ne relève pas uniquement le négatif, comme un camion mal garé. « On échange des chemins, des idées, des nouveaux vélos. Et surtout, la communication est très horizontale sur Discord. » Une manière de fuir les groupes Facebook aux publications trop polémiques et qui valorisent peu les bons aspects du vélotaf. « Plus tu vélotafes, plus ton rapport à la distance change, ajoute-t-il. Je suis vachement plus en forme et j'organise des sorties le week-end. Plus t'en fais, plus t'as envie d'en faire. »

AMÉNAGER LES VILLES ET LES ENTREPRISES

Pour que les vélotafeurs deviennent encore plus nombreux, les entreprises ont aussi un rôle à jouer. « Il faut un endroit pour stationner son

3

BONNES RAISONS DE VÉLOTAFER



UN COUP DE POUCE FINANCIER

En plus des économies d'essence réalisées, de nombreuses entreprises ou collectivités incitent au vélotaf. Le forfait mobilités durables permet aux salariés du privé de toucher jusqu'à 800 € par an, et jusqu'à 300 € dans le secteur public. Le montant dépend du nombre de déplacements à vélo et de l'indemnisation kilométrique en vigueur dans l'entreprise.



UN GESTE ÉCOLOGIQUE

Ce n'est pas nouveau : le vélo est le moyen de transport le plus écologique qui soit. Et réduire son impact carbone est nécessaire à l'heure du réchauffement climatique. Une étude du fabricant Trek avance qu'un cycliste qui parcourt dix kilomètres chaque jour pendant un an émet 224 kg de CO₂ de moins qu'un automobiliste.



EN BELGIQUE, UN MODÈLE INÉGAL SELON LES RÉGIONS

Avec 14,1 % de Belges qui utilisent uniquement le vélo pour se rendre au travail, nos voisins font figure d'exemple. Pourtant, le vélotaf se développe de manière complètement différente selon les régions.

LA FLANDRE EN ÉCHAPPÉE

« Pour un Néerlandais, le vélo n'est pas sujet de discussion. Pour nous, c'est un outil du quotidien, comme un aspirateur, une brosse à dents ou un couteau. On ne raconte pas, dans une soirée, à quel point c'est pratique, voire agréable, de couper un légume avec un couteau... » Cette déclaration de Stein Van Oosteren, auteur et philosophe hollandais, est transposable à la vision qu'ont les Flamands du vélotaf.

Selon une enquête menée en 2022 par le Fietsberaad, observatoire des pratiques du vélo, seulement 4 % des Flamands utilisaient le vélo uniquement pour des sorties loisirs. Un chiffre qui démontre la place essentielle qu'occupe la bicyclette au sein des moyens de transports utilisés sur ce territoire. Une réussite qui s'explique par les investissements soutenus du gouvernement régional. En 2023, un budget de 300 millions d'euros a été alloué au développement du vélo. De quoi entretenir et agrandir le réseau cyclable de plus de 40 000 kilomètres déjà existant. À titre de comparaison, la région Nouvelle-Aquitaine, plus de six fois supérieure en superficie à la Flandre, compte seulement 9 000 kilomètres de pistes.

BRUXELLES DANS LA ROUE

Le vélotaf dans la capitale belge est lui en pleine expansion. En 2017, seulement 4,4 % des travailleurs utilisaient le vélo, contre 7,2 % quatre ans plus tard. Une augmentation que les spécialistes attribuent notamment à la pandémie du Covid. « Le gouvernement

bruxellois a profité des confinements pour installer de nombreuses voies cyclables supplémentaires », explique Anne Le Roux, responsable communication de Pro Vélo, observatoire indépendant des pratiques du vélo. Les 40 kilomètres de pistes cyclables installées durant l'été 2020 ont vite été investies par les travailleurs : « En post-Covid, la circulation des voitures était moins dense et le trafic des transports en commun aussi, ce qui a favorisé l'utilisation du vélo. »

LA WALLONIE À LA TRAÎNE

À l'image de la France, la culture du vélotaf est ainsi moins développée en Wallonie. Un retard qui s'explique par un investissement tardif du gouvernement régional, mais aussi par des habitudes de vie différentes. « Comme c'est un petit territoire, les Wallons s'installent rapidement dans une maison, quitte à être loin de leur lieu de travail », explique Colette Pierard, responsable de la cellule mobilité de l'Union Wallonne des entreprises (UWE).

En 2010, pour persuader les entreprises du bienfait du vélotaf, le service public wallon lance le projet "Tous vélo actif". Sa mission principale est d'aider les sociétés wallonnes dans l'installation et la maintenance des infrastructures. « On apporte aussi nos conseils pour mettre en place l'indemnisation kilométrique et les vélos d'entreprise », précise Céline Froment, chargée du projet. Pour égaler les voisins flamands, le gouvernement wallon projette la création d'un grand réseau cyclable "structurant". Parmi ces nouvelles routes, la création d'une cyclostrade (autoroute cyclable) reliant Namur à Bruxelles est prévue pour juin 2026. Le premier tronçon de 4 kilomètres entre Louvain-la-Neuve et Wavre est déjà en construction.

MAXIME GALLÉE



commencer sa journée de travail. © Baptiste Hermant

vélo à l'abri des intempéries et des vols et au moins un espace pour se changer », réclame Christophe Cailleaux. Dans l'entreprise de François Decherf, à Armentières, la "journée santé" organisée en septembre 2023, portait justement sur l'auto-réparation et le code de la route en bicyclette.

Mais l'essentiel reste l'aménagement des villes. À Grenoble par exemple, 17 % des actifs vélotafent. « C'est agréable de rouler dans cette agglomération et on va beaucoup plus vite que le tramway, sans subir les horaires des transports en commun », reconnaît Léo Barbet, ancien étudiant cycliste.

Sur son chemin entre Lille et Saint-André, Caroline Roux est parfois obligée d'enfreindre les règles, pour qu'elle se sente en sécurité. « Sur mon chemin, il y a une route que je partage avec des camions de 38 tonnes. Je ne me sens pas bien sur la route donc je roule sur le trottoir. » Et après une demi-heure de trajet comme prévu, Caroline retire son casque. Les joues rouges, mais illuminée d'un grand sourire provoqué par ses centaines de coups de pédale, la voilà prête pour une nouvelle journée de travail.

NATHÉO DILLENSEGER

UNE MEILLEURE SANTÉ

Faire du vélo, c'est avant tout faire du sport. Et comme toute activité physique, les bienfaits sur la santé sont nombreux. Pédaler permet de diminuer le stress, de stimuler la circulation sanguine, de faire monter le taux d'endorphine, de diminuer les risques de maladies chroniques ou encore de protéger les articulations.



%
D'HABITANTS
PAR RÉGION
SE RENDANT
AU TRAVAIL
EN VÉLO
EN BELGIQUE



Comme de nombreuses villes flamandes, Ostende possède un réseau cyclable étoffé. © Maxime Gallée



CYCLISTES, À VOS GILETS !

Le vélo est un véhicule comme un autre. Il doit donc être pris en considération par les divers usagers de la route. La visibilité du cycliste est essentielle pour sa propre sécurité et celle des autres. C'est pour cela que des règles concernant les équipements ont été mises en place.

PAR JADE BUISSON • ILLUSTRATION : NINO PARIS

LE CASQUE

Le port du casque n'est pas obligatoire pour circuler à vélo, mais il est fortement recommandé. Depuis le 22 mars 2017, les enfants de moins de 12 ans doivent en porter un, qu'ils soient conducteurs ou passagers. L'adulte qui transporte l'enfant ou qui l'accompagne doit s'en assurer. Le non-respect de cette règle est puni par une amende forfaitaire de 135 euros. Le casque doit être homologué avec un marquage "CE" que l'on peut retrouver sur la jugulaire. Le prix varie de 30 à 300 euros selon les caractéristiques : usage, poids, design...



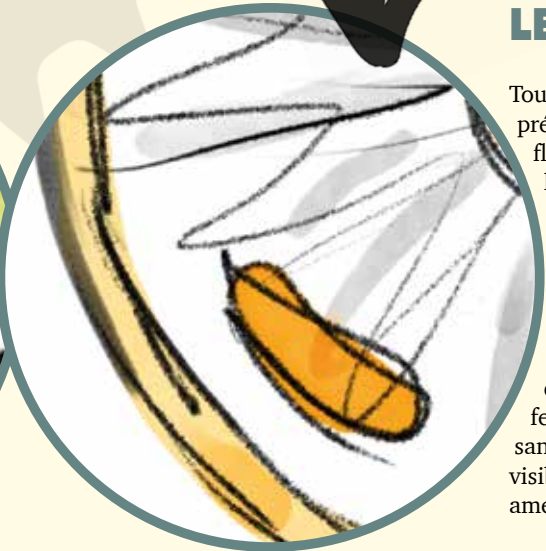
LE SIÈGE ENFANT

Les enfants de moins de 5 ans doivent obligatoirement être installés sur un siège enfant adapté à leur taille et homologué, muni d'une ceinture de sécurité et de repose-pieds. Il doit être approprié à son poids et à son âge. Il peut être fixé à l'avant ou à l'arrière du vélo. Comptez une cinquantaine d'euros.



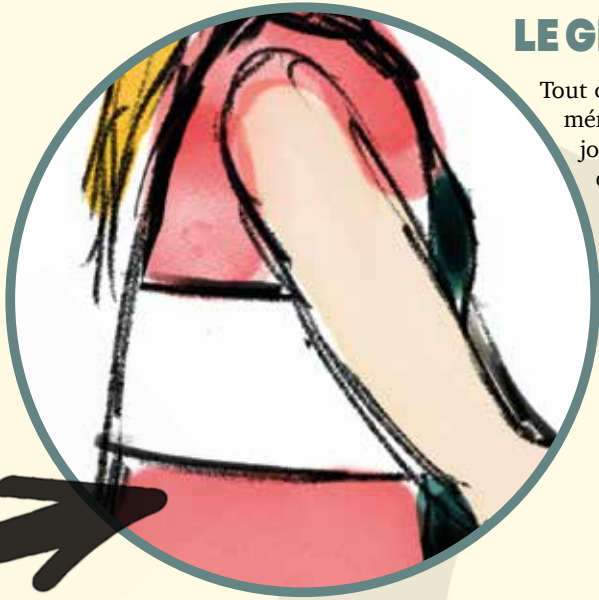
LES ÉCLAIRAGES

Tout vélo doit être équipé d'éclairages et de signalisations précises comme un ou plusieurs catadioptrés (système réfléchissant la lumière). En France, depuis le 1er juillet 2020, l'éclairage des vélos est obligatoire de nuit comme de jour, lorsque la visibilité est insuffisante. Il en existe plusieurs sortes : les rouges que l'on place à l'arrière, les orange visibles sur les pneus et les pédales notamment et les blancs, visibles depuis l'avant du vélo. Comptez 5 euros par catadioptré. Le vélo doit également être équipé de feux de position, à l'avant et à l'arrière. La lumière des feux avant doit être jaune ou blanche et non éblouissante. Tandis qu'à l'arrière, elle doit être nettement plus visible. Ne pas respecter ces obligations est puni par une amende forfaitaire de 11 euros.



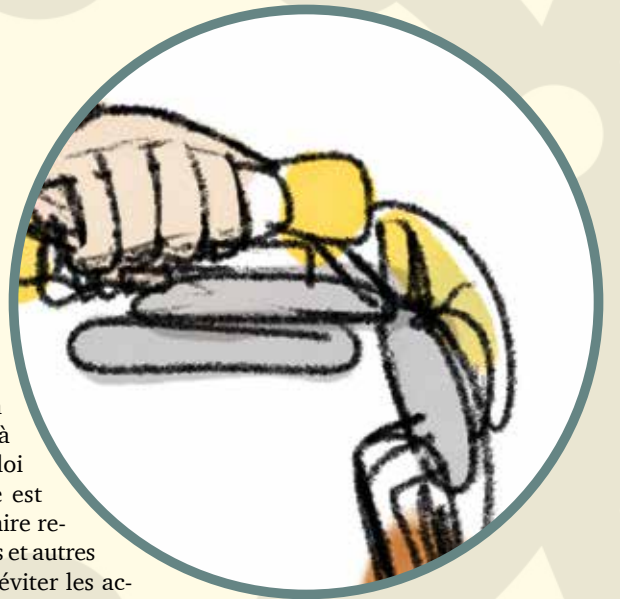
LE GILET

Tout conducteur ou passager d'un vélo doit porter, hors agglomération, un gilet de haute visibilité pour circuler la nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante. Cette réglementation date de 2008. En ville, le port n'est pas obligatoire, mais est vivement conseillé. Cet équipement peut être complété par des accessoires rétro-réfléchissants, serre-chevilles ou chaussures à talon réfléchissant. Ne pas respecter cette obligation est puni par une amende forfaitaire de 35 euros. Comptez une dizaine d'euros pour un gilet réfléchissant.



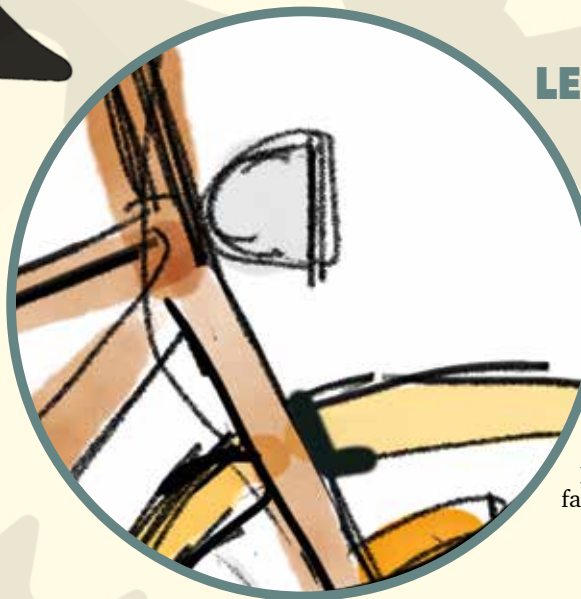
LA SONNETTE

Tout vélo doit être équipé d'un avertisseur sonore appelé plus communément la sonnette ou le klaxon. Le son de son timbre ou de son grelot doit être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal sonore est interdit. Il permet de vous faire remarquer des cyclistes, piétons et autres usagers de la route et ainsi éviter les accidents. En tant que cycliste, vous êtes souvent la personne qu'on ne voit pas (angle mort, champ visuel réduit ...) et celle que l'on n'entend pas, alors la sonnette est le meilleur moyen de signaler votre présence. Comptez environ 5 euros pour les premiers prix. Ne pas respecter cette obligation est puni par une amende forfaitaire de 11 euros.



LES FREINS

Tout vélo doit obligatoirement être équipé d'un système de freins mécaniques indépendants. Ils fonctionnent grâce à la tension d'un câble. Il faut nécessairement deux freins, un à l'avant et un à l'arrière. Si les freins sont défectueux le propriétaire du vélo est passible d'une amende forfaitaire de 68 euros.



N'OUBLIONS PAS LE CODE DE LA ROUTE !

Outre ces équipements, tout cycliste se doit de respecter quelques règles conformément au code de la route. Le non-respect de l'arrêt au feu orange est passible d'une amende forfaitaire de 35 euros, et de 135 euros s'il s'agit d'un feu rouge. Ce dernier montant s'applique également pour les cyclistes qui portent une oreillette ou un écouteur depuis la loi du 1er juillet 2015 ainsi que ceux qui circuleraient sous l'emprise de l'alcool. L'usage du téléphone tenu en main est également interdit. Pour les cyclistes ayant l'intention de circuler sur les trottoirs en agglomération, ils risquent une amende de 135 euros, à l'exception des enfants de moins de huit ans qui y sont autorisés. En cas d'infraction, le cycliste peut se voir infliger une amende, mais jamais un retrait de points s'il est titulaire du permis de conduire.

ROULER DROIT AU FIL DES LOIS

Assurance, entretien du vélo, droits et devoirs sont les clés pour rouler en toute sécurité. De nombreux acteurs interviennent pour la responsabilité de tous.



Yannick Thueux explique minutieusement à tous ses clients les méthodes d'entretien. © Jade Buisson

Un frein qui lâche et c'est le drame ! Pour éviter une telle mésaventure, plusieurs outils et vérifications permettent de sécuriser son vélo. Pour rouler en toute sécurité, il est nécessaire d'effectuer certains contrôles régulièrement. « *Le plus important, ce sont les freins* », estime Yannick Thueux, le responsable du magasin Cycle Passion, une boutique située rue Victor Panchon à Boulogne-sur-Mer. Un contrôle visuel des câbles permet

une vérification rapide de leur état. « *Ils ne doivent pas être effilochés.* » Le responsable préconise de les changer au minimum une fois par an.

Les pneus sont également à vérifier régulièrement. « *Je conseille de le faire toutes les semaines si la pratique est régulière.* » L'observation de l'ensemble du vélo est la première étape de son entretien. « *Il faut regarder qu'il y n'ait pas de corps étrangers sur le pneu, ce qui peut entraîner une crevaisson.* » Mais pour que les

pneus se mettent à tourner, encore faut-il une chaîne bien graissée. « *Il y a une véritable méthode pour ne pas abîmer le reste du vélo.* » Enfin, tout cycliste ne peut pas partir sans avoir révisé l'éclairage afin d'être vu des autres usagers.

S'ASSURER RIME AVEC SÉCURITÉ

Une fois la mécanique passée en revue, il faut penser à l'assurance, souvent oubliée. Aujourd'hui, il n'est pas obligatoire de souscrire une protection pour conduire son vélo, sauf s'il est équipé d'un moteur électrique et que sa puissance dépasse les 250 W ou que sa vitesse excède les 25 km/h. « *Tous les engins terrestres à moteur doivent être déclarés dans un contrat individuel de responsabilité civile* », relate Eric Poumey, assureur auprès d'AXA en Gironde. Dans ce cas précis, le type de

contrat est le même que pour une moto. À Cycle Passion, le propriétaire conseille de « *déclarer son vélo dans l'assurance habitation* ». Ce stratum est en effet plus économique. « *La protection des vélos est comprise dans cette formule à partir du moment où ils sont dans votre domicile* », détaille l'assureur. Le plus grand problème aujourd'hui, c'est le fait que la couverture pour le vol à l'extérieur du domicile est sujette à une foule de conditions contraignantes. « *Aujourd'hui, un vélo sur trois se fait voler en France.* » Alors pour remédier à ce phénomène, de nouveaux systèmes sont utilisés comme la pose de plaques d'immatriculation (voir page suivante). « *On me demande systématiquement comment se protéger. La plupart des clients achètent des antivols* », souligne Yannick Thueux. Mais attention : encore faut-il que ceux-ci soient homologués.

PARCE QUE LES ACCIDENTS ARRIVENT ...

Au-delà du vol, un risque apparaît clairement : celui des accidents. On dénombre en 2022, plus de 244 cyclistes décédés sur la route, soit une hausse de 30 % en trois ans. Lors d'un accident de la circulation avec une voiture, un camion ou encore un deux-roues à moteur, les indemnités des dommages corporels sont pris en charge par l'assureur du véhicule mis en cause, sauf en cas de faute inexcusable.

Tout ceci est rendu possible grâce à Robert Badinter et sa loi du 5 juillet 1985. Cette dernière protège tout cycliste victime d'un accident de la route. Même si l'usager ne possède pas d'assurance spécifique pour le vélo, il se doit de réparer les dégâts causés aux autres. Pour couvrir les dommages et ceux du vélo, il est possible de souscrire la garantie accident ou dégradation. « *Les assurances tous risques sont très peu souscrites* », explique Eric Poumey. Les cyclistes peuvent se couvrir eux-mêmes grâce à la couverture "corporelle", qui permet de les assurer en cas d'accident. Morale de l'histoire, mieux vaut serrer ses freins pour éviter tout pépin.

JADE BUISSON



Il y a une augmentation du nombre de décès de cyclistes sur les routes.

LE MARQUAGE POUR ENDIGUER LES VOLS

La scène est tellement classique : vous sortez fièrement de votre domicile avec votre vélo tout neuf, juste offert pour votre anniversaire ou acheté avec vos économies. Quelques kilomètres avalés sur le bitume avant de mettre pied à terre, non sans avoir posé un antivol. Cinq minutes plus tard, vous découvrez avec horreur que votre bien a disparu. Seule la chaîne de l'antivol coupée en deux gît au sol...

En France, entre 350 000 et 580 000 vélos sont dérobés chaque année, selon les chiffres de l'Académie des mobilités actives (Adma)*. Mais notre pays n'est pas le pire élève en la matière. Aux Pays-Bas, pays précurseur de ce mode de transport, on compte six fois plus de vols par an par habitant que dans l'Hexagone. Pour changer la donne, l'État français a renforcé les contrôles et a lancé le marquage obligatoire sur les cycles neufs. La mesure, en vigueur depuis le 1er janvier 2021, consiste à lutter contre le vol, le recel et la revente illicite.

PLUS 80 % DE CONTRÔLES EN UN AN

Les vérifications des statuts des deux-roues ont bondi entre 2022 et 2023. « *Les forces de l'ordre assurent quotidiennement des contrôles de vélos, constate Patrick Guinard, président de l'Apic, l'organisme chargé de la gestion du fichier des cycles identifiés. De 2022 à 2023, leur nombre a progressé de plus de 80 %.* » Toutefois, nous ne connaissons pas le chiffre initial. Difficile de savoir si la mesure a porté ses fruits, comme l'explique Patrick Guinard. « *Pour connaître l'incidence de l'identification sur le nombre de vélos volés, il faudra attendre les prochaines études du ministère.* »

Toujours sur la période 2022-2023, l'organisme a constaté « *une progression de 34 % au niveau de la restitution de vélos retrouvés* ». Cette année, plus de six millions de cycles seront marqués grâce à une gravure ou une étiquette adhésive inaltérable, selon l'Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active.

LE MARQUAGE POUR FACILITER LE TRAVAIL DES AUTORITÉS

Chaque vélo neuf ou d'occasion vendu par des professionnels doit comporter dix caractères alphanumériques faisant office de marquage. Une fois marqué, le deux-roues figurera dans le Fichier national unique



Désormais avec le marquage, il est possible de connaître le nom du propriétaire. © Dylan Pique

des cycles identifiés (Fnuci). Ce dernier est géré par l'Association de promotion et d'identification des cycles et de la mobilité active (Apic). Les données sont accessibles aux forces de police, de gendarmerie, aux services des douanes, aux agents municipaux affectés au service des objets trouvés, aux organismes qui contribuent à l'identification des cycles, ainsi qu'au directeur de l'administration centrale chargée des transports et de la mobilité ou ses délégués.

Les particuliers peuvent également consulter le statut d'un cycle dans le fichier national unique, pour s'assurer de ne pas acheter un vélo volé par exemple. Si vous possédez une bicyclette non immatriculée, vous pouvez faire appel à un prestataire agréé. Et mettre les chances de vos côtés pour éviter de gros désagréments. Un marquage c'est bien ! Mais bien attacher son deux-roues c'est mieux !

DYLAN PIQUE

*L'Adma est un programme financé par le ministère de la Transition écologique et porté par la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB).

« Une progression de 34 % au niveau de la restitution de vélos retrouvés. »

Patrick Guinard, président de l'Apic

Plus d'infos sur l'identification des cycles >>>

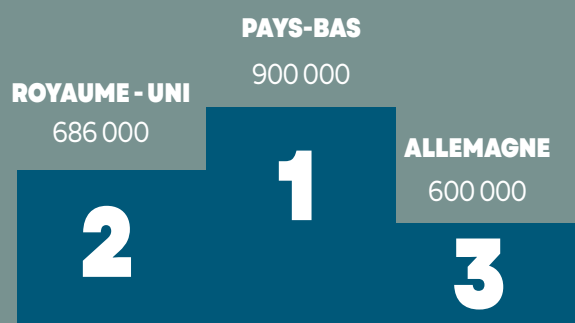


25 À 150 €

C'est le coût annuel pour assurer son cycle. Le chiffre varie selon les garanties demandées : vol, casse, accident et modèle de vélo.

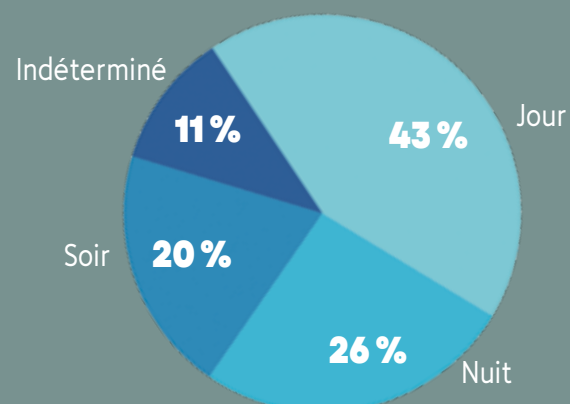


LES VÉLOS VOLÉS CHAQUE ANNÉE EN EUROPE



La France est en 4^e position avec environ 400 000 vols.

À QUELLE HEURE SE VOLENT LES VÉLOS EN FRANCE ?



VINCENT GUERRIER, UN MALADE DE SPORT

Du lit d'hôpital à la selle de vélo, Vincent Guerrier, rédacteur en chef du journal *Le Perche*, partage son histoire. Partisan de la pratique sportive pour ses bienfaits sur la santé, ce cycliste aguerri revient de loin.



Vincent Guerrier pédale à vitesse grand V. Collection personnelle.

Fatigué, le souffle court et des démanagements importants aux jambes. En 2013, Vincent Guerrier a 23 ans et ne dort quasiment plus depuis près de six mois. « *Je mangeais en quatrième vitesse le midi et je faisais une sieste pour rattraper mes nuits.* » Le début d'une longue épreuve dont il va se sortir grâce au sport. Aujourd'hui, onze ans plus tard, le bien nommé Vincent Guerrier est un cycliste chevronné. Il voyage et se déplace en vélo quotidiennement, la tête dans le guidon.

Originaire de Lisieux, Vincent Guerrier a pratiqué le VTT en club lorsqu'il était adolescent. Après des études à Grenoble, il s'essaie au cyclisme sur route qui le mène en compétition. Mais en 2013, il est obligé d'abandonner les courses. L'actuel rédacteur en chef du journal *Le Perche* revient de loin, il a dû combattre un cancer.

Il y a onze ans, Vincent montre des signes de santé inquiétants. Ses proches l'encouragent à voir un médecin. Il se fait ausculter par plusieurs spécialistes. Jusqu'à ce qu'une analyse de sang révèle un taux de créatinine huit à dix fois supérieur à la normale, ce qui signale une inflammation.

De là, d'autres examens indiquent une tumeur entre les poumons. « *Le jour où on l'a scannée, elle faisait dix centimètres de hauteur sur trois centimètres de large. Ça me comprimait un poumon, c'est pour ça que j'avais le souffle court.* » S'ensuit un long processus d'analyses. « *J'ai fait des biopsies et le verdict est tombé. C'était un lymphome de Hodgkin.* » Dans ces conditions, impossible de poursuivre le sport en compétition. Loin de se laisser abattre, le jeune homme a pourtant du mal à avaler son diagnostic, si jeune. « *Un radiothérapeute m'avait*

expliqué que mes capacités respiratoires risquaient de baisser un peu avec les radiations. »

LE SPORT CONTRE LA CHIMIOTHÉRAPIE

Marqué par ce rendez-vous, le jeune homme à l'esprit revanchard ne veut pas accepter cette sentence. « *Ça m'avait atteint. Je n'avais que 23 ans... Et j'avais envie de courir un marathon un jour dans ma vie. Or, si mes capacités physiques diminuaient, je pouvais faire une croix dessus.* »

Pour l'épauler, le journaliste peut compter sur sa compagne, Léa Dall'Aglio. Un soutien inconditionnel dont il avait besoin. « *J'ai appelé Léa après ce rendez-vous. Elle m'a répondu qu'on allait courir un marathon. On allait se préparer à notre rythme. Ça m'a reboosté.* » La date était déjà cochée. Celui de Lille était programmé un mois après la fin des traitements. Un timing rêvé. Il ne rechigne pas, malgré la pause qui l'attend. « *J'avais des projections de travail, sauf que six mois de traitement étaient prévus. À ce moment-là, la vie s'arrête un petit peu.* »

Vincent Guerrier use alors de son mental d'acier et de sa "positive attitude". « *J'ai pris ça comme une compétition sportive. 90 % des gens sont gué-*

ris en cinq ans, donc je n'avais pas peur d'y passer. Il n'y avait pas de raisons, si je faisais les choses bien. » Sa condition physique l'aide face aux traitements. « *Je supportais mieux les chimios, j'étais moins fatigué les lendemains et surlendemain. Au fur et à mesure, mon corps a repris du poil de la bête. Je suis certain que c'est grâce à l'entraînement en vue du marathon.* »

Vient le jour J, 42,125 kilomètres entre Lille et Lens sur la route du Louvre. Le rédacteur en chef a serré les dents jusqu'à la fin. « *Je n'ai pas marché même si j'en avais envie. Après ce qu'on a surmonté, je devais rester debout. Tant pis si mes jambes encaissaient. Ma vraie guérison, c'est quand j'ai passé la ligne d'arrivée, une libération pour moi. J'ai réussi à courir un marathon alors que j'étais en rémission.* »

ENSUITE, LA VIE REPREND

Mais une fois rétabli, l'amour de la pédale revient au galop. « *Après ma rémission, je me suis vite rendu compte que je n'avais plus trop envie de faire de courses, se souvient-il. Je voulais faire du vélo de façon plus cool. Comme j'avais aussi envie de voyager, j'ai quitté un peu le cyclosporitif pour le cyclotourisme.* » Un mode de déplacement qui a tapé dans l'œil du Normand. « *Cela m'a plu, le côté autonomie et la découverte de nouveaux paysages. Pouvoir s'arrêter où on veut pour dormir, parfois chez l'habitant. Utiliser des nouvelles routes et parcourir des territoires inconnus.* » En selle, il parcourt beaucoup de kilomètres dans l'Hexagone. Son plus gros trajet, une traversée de la diagonale du vide, reliant Nice à Cherbourg : « *1900 kilomètres, soit 200 bornes par jour à peu près. À partir de là, ma vision des choses a claire-*

J'ai réussi à courir un marathon alors que j'étais en rémission.

Vincent Guerrier

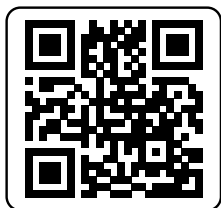
ment changé. Quand on est capable de traverser la France à vélo, on se dit qu'on peut faire quelques bornes pour faire des trajets entre la maison et le boulot », expose l'intéressé. Avant d'ajouter : « moralement, je me rends compte qu'on peut faire beaucoup de choses à vélo. C'est la meilleure façon de voyager. C'est aussi un vecteur de lien social. Les gens qui découvrent un gars à bicyclette avec des sacoches, se demandent souvent d'où il vient. Ça permet de faire de superbes rencontres. »

TOURNER LA PAGE À DEUX

Depuis, Vincent a poursuivi sa vocation de journaliste, accompagné de sa conjointe, Léa. Également détentrice de la carte de presse et véritable pilier dans la vie de Vincent, elle l'a accompagné dans sa maladie et participe à la création de *Malades de sport*, publié en 2020. Ensemble, ils rencontrent des personnes malades un peu partout en France et créent leur média, leur documentaire et leur ouvrage. « On veut porter le message du sport, qui est démontré par plein d'études scientifiques. Il y a des avantages sur le bien-être, l'estime de soi, la fatigue, la récurrence des cancers. On a tout à fait tort de ne pas être actif pendant qu'on est malade et ce message on l'a très peu entendu à l'hôpital à l'époque. »

Pour compléter *Malades de sport*, le couple de journalistes a créé une association du même nom. En porte-parole légitime, Vincent Guerrier veut sensibiliser les malades et les gens à développer la pratique sportive pour aider à guérir. Le jeune journaliste de 23 ans qui avait le souffle court est devenu aujourd'hui un reporter accompli en meilleure santé. L'homme de 34 ans est toujours en selle et se dit prêt pour un nouveau défi à vélo. « Avec un copain d'enfance, on s'était promis que pour nos 30 ans on ferait un voyage. Ça fait un moment, je pense que cette année est la bonne. On fera un trajet de Lausanne à Lille, en passant par les Vosges et les Ardennes pour un parcours d'un peu moins de 1 000 kilomètres. » Persévérance, respect et inspiration. Trois mots qui décrivent bien l'histoire de Vincent Guerrier, un malade de sport.

TONY CASALINHO



Retrouvez en ligne le site de Vincent Guerrier >>>

ILS VONT ÉCRASER LES PÉDALES POUR LA BONNE CAUSE



Niels, César et Oscar sont à l'aube d'un nouveau défi. © La remontée

Seuls, avec leurs sacoches sur les vélos, trois futurs bacheliers s'apprêtent à entrer dans le monde adulte avec une folle aventure : relier Carcassonne à Amiens (avec quelques détours) en deux semaines. Niels Duval, César Finet et Oscar Bardin sont amis depuis la classe de seconde. Ensemble, les compères ont déjà l'habitude de rouler. « On est des cyclistes amateurs, on aime le voyage, on aime le vélo, confie Niels. L'an passé déjà, on avait fait un petit road trip sur la selle. » Pour fêter la fin du lycée, ils ont décidé de se lancer un défi pour l'été 2024 : « Au lieu de partir en vacances, on voyagera à vélo sur un long parcours et le tout pour une association caritative. » Les jeunes hommes n'ont pas réfléchi longtemps lorsqu'ils ont dû choisir la cause pour laquelle ils pédaleront. « Pour moi, c'était une évidence, affirme Niels. Certains de mes proches et ceux de mes amis ont souffert de cancer. Avec César et Oscar, nous avons déjà participé tous les trois à des événements pour la Ligue contre le cancer par le passé. Ça nous a paru encore plus logique. » Une cagnotte en ligne est disponible sur le site internet de la Ligue contre le cancer et les premiers dons récoltés sont prometteurs. « On est déjà à 600 euros depuis le début de l'année, donc ça se profile plutôt bien, on est assez contents. » L'objectif de la cagnotte est d'un euro pour chaque kilomètre parcouru sur les 1 600 prévus. Soit 1 600 euros espérés.

UNE AVENTURE AUTONOME

Une bonne préparation est nécessaire pour la longue distance qui attend les gambettes des trois Amiénois. « On a toujours pratiqué le vélo, mais là on intensifie les entraînements, expose Niels Duval. Le week-end ou après

les cours, quand on a le temps, on part sur des distances assez longues pour se préparer à encaisser les kilomètres. » Afin de dépenser le moins d'argent possible, les cyclistes ne prendront ni de chambres dans un hôtel, ni dans une auberge. « On va dormir en tente là où on peut et dans les grandes villes. On frappera aux portes des gens du coin pour accéder à un jardin et gagner un peu de confort. » L'aventure du trio sera diffusée sur leurs comptes Instagram (la_remontee), Facebook (Laremontée Nco) et Tiktok (la_remontee) afin de suivre en direct leurs exploits. « On détaillera bientôt les étapes sur nos réseaux sociaux, mais leur distance sera comprise entre 80 et 120 kilomètres chacune. » Le départ est prévu le 3 août depuis Carcassonne pour une arrivée le 17 août devant la cathédrale d'Amiens. « On essaiera de passer par des endroits qui valent le coup d'œil pour profiter du voyage. » Ils passeront par Notre-Dame de Lourdes, puis les Landes, ou encore Royan. Mais aussi, ils s'aventureront près des châteaux de la Loire, près du Mans pour voir le circuit, jusqu'au Havre avant de revenir à Amiens. Jeunes, sportifs et engagés, plus qu'une chose à dire : roulez jeunesse !

TONY CASALINHO



<<< Retrouvez en ligne la cagnotte de la Remontée, sur le site de la Ligue contre le cancer.

3 BIENFAITS DE PÉDALER, PAR UN PRO DE LA SANTÉ

Coordinateur médical basé à Nantes, Julien C. est engagé sur des épreuves de cyclisme professionnel. Il explique les bénéfices de la pratique du vélo pour tous, pros et novices.

QUEL RÔLE JOUENT LES MÉDECINS DE COURSE ?

Les médecins de course n'interviennent qu'en cas de chute. Ils ne font pas de médecine générale, pas de suivis, pas de diététique. Ils interviennent seulement dans les cas accidentels. Quant aux médecins d'équipe, ils s'occupent uniquement des coureurs de leur formation. Ils ont pour rôle de maintenir la condition physique de leurs athlètes avec des visites médicales ou encore des cardiogrammes réguliers. Ainsi, il n'y a pas de contrôles extérieurs ou de validations par un comité ou toute autre structure extérieure.

QUELS SONT LES BIENFAITS DU VÉLO SUR LA SANTÉ ?

On parle d'une activité physique accessible facilement, sans prérequis. Maintenant, grâce au vélo à assistance électrique, ça ne dépend plus de l'âge. Tout le monde peut pédaler. Il y a aussi un apport moral, mais c'est assez général à toutes les pratiques sportives. Il s'agit d'un sport cardiovasculaire et non traumatique, c'est-à-dire où il y a moins de risques de blessures, un peu comme la natation. Avec l'avantage d'être encore plus accessible.

DES CONSEILS POUR LES DÉBUTANTS ?

Tout d'abord, il faut prendre conscience de son niveau et s'adapter à ses difficultés. Je parle du temps de vélo et du parcours qui doivent être propres à chacun. Il faut se laisser le temps de progresser. Je conseille aussi de ne pas se mettre une pression que peuvent provoquer des applications comme Strava et qui vont pousser les sportifs à faire de longues distances et de grosses montées. Il faut être conscient de son état physique, ne pas se mettre en danger, on a largement le temps de progresser.



Amandine Gabriels (1re à gauche) avec une équipe de bénévoles, ainsi qu'Amel Amrouni (2e en partant de la droite), apprentie cycliste. © Alexis Decorme

ENFIN EN SELLE !

Il paraît que la pratique du vélo ne s'oublie jamais. Mais quand on n'en a jamais fait ? Petite balade avec des adultes qui montent enfin en selle.

Chuter, apprendre de ses erreurs et remonter en selle : il n'y a pas de recette magique pour apprendre à faire du vélo. C'est en plein cœur de Lille, à quelques pas des gares Lille Europe et Flandres, juste à côté de la Maison des mobilités durables que l'Association droit au vélo (Adav) prend ses quartiers. À raison de trois fois par semaine, les lundis matins et les mardis et jeudis soirs, la structure installe sa vélo-école pour adultes. Elle donne plus précisément des cours à des débutants.

« Le public type, ce sont des femmes d'origine maghrébine car elles n'ont pas appris à faire du vélo, contrairement aux hommes », précise Amandine Gabriels, chargée de projet et d'animation pour l'Adav. Pour pouvoir mieux les accompagner, la structure organise des séances par petits groupes, de sept ou huit personnes maximum avec 75 minutes hebdomadaires pendant 13 semaines. L'apprentissage du vélo est progressif. Les débutants découvrent les premières sensations sur un vélo avec la draisienne (vélo sans pédales). « La

selle est descendue au maximum pour chercher l'équilibre en se propulsant avec les pieds », détaille Amandine Gabriels.

« TOUT LE MONDE N'APPREND PAS À LA MÊME VITESSE »

Après plusieurs séances, ils peuvent monter sur un vélo adapté à leur taille et perfectionner, avec les moniteurs, tous les gestes nécessaires : signaler sa direction, freiner, pédaler en ligne droite... dans l'objectif d'être autonomes. « Tout d'abord, on commence à réunir le groupe au complet puis on se rend compte que tout le monde n'apprend pas à la même vitesse. Certains posent les pieds sur les pédales dès la première séance tandis que d'autres restent sur la draisienne pendant plusieurs cours. » Si la structure s'adapte à la vitesse d'apprentissage de toutes les personnes, « ils doivent être capables de circuler en groupe, en ville, avec deux moniteurs après cinq à six séances », poursuit Michel Desmasure, moniteur bénévole.

LA PEUR DES CHUTES

Amel Amrouni, 22 ans, et Nadia Toussaint, 45 ans, sont deux débutantes qui apprennent à faire du vélo à leur propre rythme. La plus jeune « apprend à travailler ses trajectoires et

à rouler bien droit, alors qu'elle n'avait jamais fait de vélo avant sa première séance ». Nadia, de son côté, « a peur de tomber et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle elle a un vélo avec une selle assez basse », indiquent les moniteurs. Les chutes sont assez courantes, ce qui n'empêche pas les deux femmes de donner le meilleur d'elles-mêmes.

La dimension psychologique dans l'apprentissage du vélo est primordiale, comme l'explique André Nogues, moniteur bénévole. « Il est nécessaire d'avoir de la patience car la plupart des personnes ont des blocages et ont peur de tomber. Il faut sans cesse les encourager. » Après plusieurs séances, Amel Amrouni et Nadia Toussaint sont plus ou moins satisfaites des progrès qu'elles ont réalisés. « J'ai réussi à maîtriser le vélo dès la troisième séance, se félicite la première. Maintenant, je dois travailler sur mes arrêts et sur la manière de prendre les virages. » Pour Nadia, l'heure est encore à l'apprentissage. « Je me laisse encore envahir par mes émotions. Je réfléchis trop et j'ai du mal à me concentrer. »

72 PERSONNES FORMÉES EN 2023

Pour encadrer les élèves, l'Adav peut compter sur un groupe de salariés et bénévoles important. « Si quelqu'un n'est pas là, il peut se faire remplacer par une autre personne, rassure Amandine Gabriels. C'est bien d'avoir plusieurs bénévoles car on peut faire des sous-groupes en fonction des différents niveaux. » Créée en 2014, la vélo-école s'est peu à peu professionnalisée. Gérée au départ par des bénévoles, les arrivées de Lucie Daubelcour et Amandine Gabriels ont permis à l'école de passer un cap. Cette dernière constate : « Avec la crise sanitaire, la file d'attente s'est considé-

« La plupart des personnes ont des blocages et ont peur de tomber. Il faut sans cesse les encourager. »

André Nogues, moniteur bénévole



ablement rallongée, et les délais pour obtenir une place se situaient autour d'un an. La queue s'est depuis résorbée. » De quoi renforcer l'engagement des bénévoles. « Je prenais du plaisir quand j'allais au travail à vélo entre Wasquehal et Lille, souligne André Nogues. Je veux montrer que c'est faisable pour n'importe quelle personne. » En 2023, 72 personnes ont été formées par l'association.

ALEXIS DECORME

L'ADAV, UN ACTEUR INCONTOURNABLE DES HAUTS-DE-FRANCE

Vélo-éducation, organisation d'événements, participation aux politiques cyclables, base de documentation... L'Association droit au vélo (Adav) est omniprésente dans le paysage du cycle nordiste. Sur le plan éducatif, en plus de donner des cours avec sa vélo-école pour adultes, la structure réalise des interventions en milieu scolaire. Elles s'articulent autour de quatre axes : une vérification de l'état des vélos, des exercices ludiques de maniabilité en milieu fermé, une séance théorique sur la conduite du vélo en ville, une sortie dans la rue. Par ailleurs, l'Adav fait partie du Centre ressource en écomobilité (CREM) des Hauts-de-France et participe aux Plans de déplacements des établissements scolaires (PDES). Un dispositif obligatoire depuis 2015 pour les collèges : « L'objectif est d'inciter les élèves et le personnel à privilégier les mobilités douces, comme le covoiturage ou le vélo », développe Amandine Gabriels. L'association organise et participe en fin à de nombreux rassemblements (Mai à Vélo, balades, opérations éclairages et marquages...).

LES ASSOCIATIONS MOULINENT DU BRAQUET

Depuis la fin du Covid, la pratique du vélo est clairement en hausse. « Nous avons eu des vagues. C'était un moment de liberté pendant les confinements », souligne Julien Vitse, membre de l'association Droit au Vélo (Adav) au siège de Lille. La métropole lilloise n'échappe pas à la règle et connaît, elle aussi, une augmentation. « Il y a une forte dynamique, nous sommes en hausse en nombre d'adhérents par rapport à 2015. » Toutefois, le vélo ne représente aujourd'hui que 2 % de la part des déplacements à Lille selon les données de l'Adav.

Pour donner un coup de boost à la pratique, mais aussi pour aider les usagers, de nombreuses personnes se sont fédérées en associations. Elles multiplient les actions et opérations afin de diffuser leurs idées. À Bayonne, Txirrind'Ola a choisi le militantisme. « Nous portons des recours juridiques en partenariat avec l'association Bizi ! à Anglet, met en avant Alice Cornou, coordinatrice de la plateforme. Le dernier date de 2022, il y avait un manque de sécurité à la suite d'un remaniement de la voirie. »

TRAVAILLER AVEC LES COLLECTIVITÉS

Ces groupes sont uniquement présents pour dénoncer et se veulent non-violent. Certaines associations se détachent de l'activisme. C'est le cas de l'organisme Droit au Vélo du Nord-Pas-de-Calais. « Il y a quarante ans, nous étions dans le militantisme en organisant des rassemblements », souligne Julien Vitse. Avec le temps, les membres ont souhaité changer de méthode en s'attaquant directement aux collectivités. « Nous voyons plus de changements en travaillant avec les pouvoirs publics. »

Les organismes ont compris que pour avancer, cette collaboration est nécessaire. « Nous recueillons les informations auprès du public pour les remonter à la commune », indique Alice Cornou. Les associations deviennent progressivement les porte-parole des citoyens. « Nous avons régulièrement des concertations avec les élus locaux », ajoute-t-elle. De son côté, Droit au vélo a fortement contribué à l'alimentation des réflexions pour privilégier la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente. « Nous ressentons l'engouement des élus depuis quelques années pour favoriser ce mode de déplacement », confie Julien Vitse.

DES ENJEUX DE L'AUTRE CÔTÉ DE L'ATLANTIQUE

En Outre-mer, d'autres enjeux sont soulevés. Les problématiques locales reposent sur l'aménagement du territoire, comme l'explique Michel Le Carduner, fondateur de l'association Roue Libre à Saint-Pierre-et-Miquelon. « Le constat était simple, il n'y avait pas d'infrastructures pour les vélos dans l'archipel. » Depuis, le comité milite. « Nous sommes déjà allés au tribunal, nous n'avons pas peur. »

La structure organise des actions de sensibilisation et de prévention auprès d'établissements scolaires. « En octobre 2022, nous avons mis en place un rassemblement de vélos », précise en souriant le fondateur. À l'origine, l'association voulait promouvoir le déplacement à bicyclette sur l'île, mais selon Michel Le Carduner, « les politiques et le maire de Saint-Pierre sont très peu enthousiastes à l'idée de ces nouveaux projets. Nous avons de la place, il manque juste les financements. C'est ça notre vrai cheval de bataille. »

JADE BUISSON

LA FACE CACHÉE DE L'ÉLECTRIQUE

Désigné comme le remplaçant des voitures citadines, le vélo électrique s'est implanté dans le quotidien des Français. Mais que cache réellement le silence de sa batterie ?



Malgré son image écologique, le vélo électrique participe aux émissions carbone. ©Reebika

On adore les détester, bien assis au volant de nos grosses voitures. Pourtant, les cyclistes participent grandement à la protection de l'environnement... Vraiment ? Ces dernières années, les vélos à assistance électrique (VAE) prennent de plus en plus de place dans les modes de transport, principalement en ville. Dans le discours public, ils sont l'incarnation d'une industrie décarbonée et considérée comme toujours plus verte.

Le vélo électrique n'utilise pas d'énergies fossiles pour fonctionner, ce qui réduit considérablement son impact sur l'environnement. Sans pour autant le réduire à néant. Car oui, sa production émet du dioxyde de carbone (CO₂). Dans une interview pour la revue *Polytechnique Insights*, la chercheuse de l'université Polytechnique Montréal Anne de Bortoli, explique que « le cycle électrique émet en moyenne en France, 13 grammes de CO₂ équivalent (CO₂e), par kilomètre parcouru ». Cette unité permet de quantifier l'impact des différents gaz à effet de serre, et de comparer leurs sources d'émissions.

UNE EMPREINTE CARBONE PAS SI RAFFINÉE

En France, la production des bicyclettes électriques est responsable de 94 % du CO₂ émis au cours de leur vie. Comparée aux vélos mécaniques, l'empreinte carbone de leur fabrication est plus élevée à cause de l'électronique. « La fabrication de la batterie émet 20 kg de CO₂e et le moteur 37 kg de CO₂e », relate Anne De Bortoli dans une étude. Mais ces assistants supplémentaires ne sont pas les éléments les plus polluants lors de l'assemblage. Il s'agit

du cadre du deux-roues et ses 181 kg de CO₂e. En cause : l'utilisation d'aluminium raffiné provenant de Chine. « Le raffinage de l'aluminium reste très émetteur de gaz à effet de serre. C'est ce qui pèse le plus dans l'impact carbone d'un vélo à assistance électrique », poursuit Anne De Bortoli. Ces chiffres sont cependant à relativiser face aux moyens de transport les plus utilisés. Une étude de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) évalue à 3,15 tonnes les gaz à effet de serre générés par une voiture électrique, rien que pour la fabrication de sa batterie. Un vol Paris – New York de 100 passagers émet plus de 49 tonnes de CO₂e, selon les données 2019 de l'aviation civile. Pour un train, c'est en moyenne 140 kg de CO₂e pour un trajet de 350 kilomètres pour 100 passagers. De son côté, le cycle électrique émet 260 kg de CO₂e, en moyenne en France, pour un trajet cumulé de 20 000 km. Un chiffre qui peut sembler dérisoire face aux transports les plus populaires.

LE LITHIUM, PÉTROLE DU XXI^E SIÈCLE

Les ressources minières nécessaires à la fabrication des cycles sont décriées, notamment celles de sa batterie. Lithium, nickel, plomb, cadmium... Ces métaux sont omniprésents dans les différents types de moteurs électriques. Mais leur extraction nécessite une importante activité industrielle et entraîne de lourdes conséquences pour l'environnement.

En 2013 déjà, l'association Les Amis de la Terre alertait dans un rapport sur les ravages de l'industrie du lithium, l'un des principaux composants. « L'exploration du lithium a des conséquences écologiques et sociales importantes sur les lieux d'extraction, en particulier à cause de la pollution et de l'épuisement des ressources

en eau. Sa transformation nécessite en outre des produits chimiques toxiques. » Ce métal demande une grande quantité d'eau pour être extrait. Problème : les principaux producteurs sont des pays arides. Australie, Bolivie, Chili, Argentine... Cette industrie n'est donc pas sans conséquence pour les populations, la faune et la flore locale. Dans un article d'octobre 2022, le quotidien *L'Union* indiquait que la société chilienne SQM puisait près de 400 000 litres d'eau par heure, tuant au passage de nombreux arbres. Pire, l'extraction du lithium ne cesse d'augmenter pour faire face à la demande croissante des batteries de vélos, mais aussi de voitures, téléphones et autres appareils électroniques. Le constat est similaire pour le nickel.

En Indonésie, plus gros producteur, les rivières, poissons et forêts sont contaminés par les rejets industriels des sociétés d'exploitation minière. Selon un article d'avril 2022 paru dans *Les Echos*, le gouvernement de l'archipel a accepté en 2019 la demande d'une de ces entreprises pour déverser près de six millions de tonnes de déchets dans l'océan chaque année. Mais face aux effets dévastateurs sur l'écosystème et les protestations des habitants, la société minière a fait machine arrière.

DU PROGRÈS DANS LE RECYCLAGE

Du côté de la fin de vie du vélo électrique, les filières de recyclage peinent à se développer. En France, on estime qu'entre 8 et 15 % des batteries sont recyclées. Un taux qui augmente d'année en année, avec la mise en place d'organismes spécialisés dans le secteur. Pour accélérer le processus, l'État a créé Corepile, organisation destinée à traiter les batteries légères en France. Aujourd'hui, 60 à 70 % de leurs composants ont une deuxième vie. Pour transformer des objets du quotidien, des progrès sont également réalisés pour la réutilisation des métaux. Mais bon nombre d'acteurs du

LA RÉ-VOLT DU VÉLO À ASSISTANCE



secteur ne participent pas au processus, à cause du manque de rentabilité de la filière. Certaines batteries sont donc abandonnées chez des particuliers, ou plus grave... incinérées. Le cycle électrique est donc bel et bien un moyen de transport qui participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Mais entre l'extraction des composants et le manque de recyclage, l'environnement n'est pas totalement épargné. L'image écologique véhiculée ne doit pas devenir le cycliste qui cache le peloton.

PIERRICK KERBAUL

TOUT COMPRENDRE ENTRE AUTONOMIE, PUISSANCE ET COUPLE

«*Beaucoup de gens cherchent la puissance mais confondent avec l'autonomie*», constate Sébastien Cotty. La puissance des moteurs est limitée à 250 watts en France pour des raisons de sécurité. «*Les vélos dotés de moteurs sur la roue arrière avaient tendance à cabrer avec des moteurs plus puissants*», explique le vendeur. La vitesse maximale est de son côté limitée par la norme européenne, à 25 km/h avec assistance. Il existe cependant des vélos capables de rouler jusqu'à 45 km/h mais ils sont considérés comme des cyclomoteurs. Ils ne peuvent pas rouler sur les pistes cyclables et ont l'obligation d'être immatriculés et assurés. Pour monter les côtes, ce qui est important, c'est le couple du moteur. Ce dernier est toujours compris entre 15 et 85 Newtons mètre (Nm). Plus il est élevé, plus l'obstacle est facile à franchir.



Mathieu Roux, gérant du magasin Mr Vélo à Guingamp (Côtes-d'Armor) vend 65 % de vélos à assistance électrique. © Alexis Fernandez

Il y a de l'électricité dans l'air. Ou plutôt dans la batterie. Depuis quelques années, l'intérêt pour l'électrique s'empare des marchés.

Entre 2017 et 2022, les ventes de vélos à assistance électrique (VAE) ont été multipliées par cinq en France. En 2021, 660 000 VAE ont ainsi été vendus. «*La cote du vélo électrique est montée pendant le Covid*, explique Gwendal Nicol, gérant de Cycles Maniey à Guingamp. *Il y a eu un boum suite au confinement avec la peur des transports en commun.* »

Pourtant, son développement est bien antérieur. Le premier vélo électrique sur le marché mondial a été commercialisé par Yamaha en 1993. «*À Guingamp, j'ai succédé à Monsieur Ancien qui était l'un des premiers à vendre des vélos à assistance électrique*, témoigne Sébastien Cotty, à la tête des Cycles Cotty. *Et c'était il y a plus de vingt ans !* » Depuis, le marché s'est considérablement développé en France. Et même si la majorité des nouveaux acheteurs se situent dans les zones urbaines, les territoires ruraux ne sont pas en reste, constate Sébastien Cotty. «*Aujourd'hui, le détaillant qui avait décidé de ne pas vendre d'électriques n'est plus là. C'est presque devenu indispensable.* »

UN PUBLIC AU RENDEZ-VOUS

Les utilisateurs, autrefois peu nombreux, représentent désormais une clientèle importante pour les magasins spécialisés en deux-roues. «*On est sur un rapport 50/50*», estime Sébastien Cotty. Un apport non négligeable alors que le coût moyen d'un VAE en 2022 dépasse les 2 000 euros selon l'État. Le public le plus concerné reste plus âgé que pour les vélos musculaires, grâce à un pouvoir d'achat plus important en moyenne, même si ce constat évolue. «*Avant c'était beau-*

coup de retraités et maintenant même les trentenaires s'y mettent, remarque le gérant des Cycles Cotty. *Ce qui n'était pas le cas il y a cinq - six ans.* » Dans les zones rurales, la pratique reste orientée vers le loisir. «*On n'est pas encore sur du vélotaf à Guingamp, c'est une petite ville donc ce n'est pas démocratisé comme à Rennes ou à Nantes*», analyse Gwendal Nicol. La pratique tend néanmoins à augmenter. «*Entre 30 % et 40 % des gens achètent un VAE pour aller au boulot.* » Peu importe l'utilisation qui sera faite du vélo électrique, les critères sont toujours les mêmes. «*Les gens attendent du confort, de la fiabilité et une belle autonomie*», constate Mathieu Roux, responsable du magasin Mr Vélo.

UN MARCHÉ DE PLUS EN PLUS PRIÉ

Conscientes du potentiel du marché, de nombreuses marques de vélos se sont diversifiées. Les prix oscillant entre 1 000 et plus de 10 000 euros motivent certains à se tourner vers des alternatives moins coûteuses. «*Si on a déjà un vélo, on peut l'équiper d'un moteur. Pour 1 200 euros, on démonte le pédalier et on met le moteur à la place*», détaille Gwendal Nicol, qui électrifie un vélo par mois de cette manière. Mais ce n'est pas la seule méthode et de plus en plus de start-ups se penchent sur le sujet. C'est le cas de Teebike, qui produit une roue avant dotée d'un moteur et d'une batterie intégrée permettant d'électrifier un vélo musculaire. Une innovation reconnue au concours Lépine 2023, qui lui a décerné la médaille d'argent. Depuis, dix roues de ce genre sont disponibles à la location dans l'agglomération de Guingamp Paimpol. Le concept s'est d'ailleurs aussi développé sur la roue arrière via l'entreprise Habelo, désormais associée de Teebike. «*Ces roues permettent aux gens de continuer à utiliser leur bicyclette au lieu d'acheter un électrique neuf*», valorise le responsable communication de Habelo, Baptiste Marquez. Que ce soit pour aller travailler ou simplement se balader, le vélo électrique branche de plus en plus de monde. Et une chose est sûre, ce marché n'est pas près de disjoncter...

ALEXIS FERNANDEZ

«*Entre 30 % et 40 % des gens achètent un VAE pour aller au boulot.*

Gwendal Nicol, gérant de Cycles Maniey

UN REPORTER EN SELLE, JÉRÔME ZINDY ET LES SOLUTIONS POUR DEMAIN

Sur les routes françaises, Jérôme Zindy va à la rencontre des acteurs locaux et de leur engagement pour un mode de vie plus vertueux. Une odyssee à vélo électrique solaire pour moins polluer.

Sans l'usage de la voiture, ce sont 21 560 km parcourus et 2 315 kg de CO₂ évités.
Collection personnelle

Parler de l'environnement sans l'impacter. Sur son vélo solaire, Jérôme Zindy parcourt la France à la rencontre d'agriculteurs, de vélotafeurs ou encore de citoyens lambda promouvant l'usage des deux-roues. Et il a un nom pour se qualifier : celui de vélo-reporter. « C'est moi qui l'ai inventé car je voyage à bicyclette et je fais des vidéos en allant à la rencontre des habitants, tout en mettant en lumière leurs histoires. » Sans voiture, ce sont 21 560 kilomètres parcourus et 2 315 kg de CO₂ évités. Une démarche pour montrer des parcours de vie et des actions vertueuses pour l'environnement. « Il faut vraiment qu'on aille vers la transition la plus verte possible. C'est pour ça que je m'intéresse principalement aux acteurs locaux de nos régions. Je vois cette France qu'on ne voit pas. On les oublie beaucoup trop alors qu'ils incarnent une solution dans notre mode de vie effréné et polluant. » Dernièrement, Jérôme Zindy a réalisé "la Nouvelle aventure mobile", 3 000 kilomètres en "vélo augmenté" (un mélange de cycle et de voiture électrique) à la rencontre des pionniers d'une mobilité plus durable et "made in France". À travers cet engagement, le vélo-reporter souhaite pouvoir alerter la population sur la surutilisation de la voiture, mais également sur le changement climatique. « En France, un fossé se creuse entre les personnes qui prennent conscience de l'impact de notre mode de vie sur la nature et ceux qui veulent rester sur les mêmes pratiques et continuer d'utiliser à fond les voitures. Et ça

me fait peur de voir qu'un bon nombre reste encore dans le déni, déplore-t-il. En février, on a 20 degrés ! C'est alarmant ! On aura quoi en 2030, pire, en 2050 ? La seule chose qu'on lit dans les médias c'est qu'il faut profiter du beau temps, mais il y a un réel signal à envoyer. »

REPARTIR DE ZÉRO

Sensibiliser sur les conséquences de nos modes de vie, tout en changeant le sien. Le reporter l'a fait en quittant son ancien emploi, en juillet 2019. Un grand écart. « Je travaillais comme journaliste dans le rallye automobile et j'ai cherché un autre moyen de me déplacer. C'est là que m'est venue l'idée du vélo et des reportages au niveau local, à travers toute la France. Je me suis alors tourné vers le cycle solaire. »

Une mutation pas si simple pour celui qui a 36 ans aujourd'hui. « Quand j'ai eu cette prise de conscience, ça a vraiment été compliqué pour moi. J'ai connu six mois d'éco-anxiété. Puis en janvier 2020, je décide de repartir à zéro. Fini l'avion, la grosse baraque, la piscine... J'étais clairement à l'opposé de ce qu'il fallait faire, j'étais dans un autre monde. J'ai donc voulu réinventer mon mé-

« Je vois cette France qu'on ne voit pas. »

Jérôme Zindy, vélo-reporter

tier en mettant le cycle au centre de ma mission et réduire ainsi mon impact. »

Son aventure commence par une boucle de 100 kilomètres autour d'Avignon à vélo électrique, dans sa région natale. Un voyage à la rencontre des producteurs locaux qui change sa vie. « Je m'étais lancé ce défi pour prouver aux autres et à moi-même que j'étais capable de faire ça et de m'en sortir par rapport à ma vie d'avant. »

Et il l'aura bien prouvé. En 2022, il devient l'ambassadeur du mouvement national "Mai à vélo", et embarque pour un tour de France en train et à bicyclette pour couvrir de nombreux événements. De Robion à Maignon, d'une course de draisiennes aux balades en triporteurs, du Parlement européen strasbourgeois à la Maison du Vélo de Toulouse... Au total, ce sont 18 villes couvertes et 21 reportages produits, prouvant que choisir la bicyclette pour se déplacer est « une solution facile, économique et joyeuse ! »

« IL SUFFIT DE REGARDER LES CARTES CYCLABLES, ON EST À CÔTÉ DE LA PLAQUE »

Une odyssee à vélo dont il est tombé amoureux. « C'est ma liberté, ça me rend heureux et je ne sais pas ce que je ferais sans. Ça a complètement changé ma vie. » Mais à force de traverser la France et toutes ces régions, Jérôme Zindy s'est rendu compte des aménagements manquants.

« Il y a des endroits en France où il est difficile de se déplacer. Il suffit de regarder les cartes cyclables, on est à côté de la plaque. Il y a vraiment des secteurs agréables où on pourrait se balader, mais c'est juste impraticable. C'est le cas à Marseille où les routes

LES DÉRAPAGES DES VTT EN PLEINE FORÊT



L'ONF appelle les vététistes à respecter les sentiers. Collection personnelle.

Le vélo c'est bien, mais quand il respecte la nature, c'est mieux. Souvent présenté comme le moyen de transport le plus vert et le plus respectueux de l'environnement, on en oublie qu'il peut être source de dégradations. Chaque année, l'Office National des Forêts (ONF) recense des dizaines d'actes d'altération dans les zones boisées publiques, avec parfois de graves conséquences. Pour Emmanuelle Spailier, technicienne chargée de l'accueil du public et de l'éducation à l'environnement, « certaines pratiques du vélo tout terrain sont nocives pour la biodiversité forestière ».

Le manque de sentiers dans certaines zones ex-

pliquerait le "free ride", une pratique hors-piste. C'est en tout cas l'un des arguments avancés par Jonathan, instructeur diplômé de VTT dans les Alpes. « Je fais en sorte de bien rester dans les sentiers lorsque je travaille et que j'encadre des élèves, notamment pour des questions de sécurité. Je leur rappelle d'ailleurs de bien rester dans les voies dédiées lorsque certains commettent des écarts. La prévention est indispensable. » Cela n'empêche pas l'instructeur de s'affranchir de quelques règles en dehors de son temps de travail. « Je fais du free ride personnellement, comme beaucoup de gens. Il n'y a pas toujours de chemin donc on trouve des alternatives. »

LA FAUNE ET LA FLORE DÉGRADÉES PAR LES VÉTÉTISTES

La forêt est un milieu naturel fragile. Elle abrite de nombreuses espèces animales et végétales, parfois endémiques. « La pratique du vélo tout terrain ne dérange pas lorsque la circulation se fait dans les sentiers. Le problème, c'est lorsque des chemins sauvages sont empruntés », explique Emmanuelle Spailier de l'ONF. En clair, les passages répétés des cyclistes peuvent abîmer les sols, voire détruire des plantes et déranger les animaux. « On a constaté des dégâts sur de jeunes pousses de hêtres et de chênes. Mais en plus de créer des dommages sur des plantes, ces passages réitérés peuvent perturber les naissances de sangliers ou encore de chevreuils au risque que les mères abandonnent les petits. »

En attendant, des opérations de sensibilisation et de veille sont menées par l'ONF. « Des gardes forestiers travaillent sur la pédagogie et la détection des zones victimes de ces pratiques », développe Emmanuelle Spailier. Et parfois la traque des contrevenants se fait loin des clairières. L'Office effectue aussi une surveillance sur... les réseaux sociaux. Ceci afin de repérer de possibles auteurs de dégradations. Enfin, si les faits sont trop graves ou demandent d'autres moyens d'intervention, des opérations de police peuvent être déclenchées.

Si vous êtes amateurs d'émotions fortes, sachez que selon l'article R.362-2 du Code de l'environnement, tout contrevenant s'expose à une amende de classe 5 pouvant s'élever à 1 500 euros. De quoi calmer les ardeurs de certains.

DYLAN PIQUE



sont insupportables pour pédaler. » (Lire page 20) Le sérial-pédaleur compare même notre relation au deux-roues à celle de nos voisins néerlandais. « Aux Pays-Bas, 30 % des enfants vont à l'école à bicyclette et pratiquent cette routine quotidienne. En France, ça ne représente que 3 % d'enfants. Le fossé est énorme. »

Le reporter ambitionne désormais de changer le regard sur le vélo. Même s'il ne peut pas modifier « la face du monde tout seul, ces milliers de kilomètres parcourus en mobilité douce prouvent que des solutions pour un monde moins pollué sont possibles ».

D'un simple outil professionnel, le vélo est devenu pour Jérôme Zindy un mode de vie, un moyen d'aller vers les autres et une manière d'alerter. Au-delà de ses reportages, une partie de lui rêve de voyages à bicyclette. Comme partir au Maroc et traverser le détroit de Gibraltar en voilier. « Être au contact des autres, prendre du plaisir à pédaler... Je n'avais pas compris que ça pouvait faire autant de bien, et pour tout le monde. Il faut qu'on aille vers une société comme ça. Des villes sans voitures, des gens à pied ou en mobilité douce... C'est possible. Il faut arrêter d'avoir peur. Juste oser. »

SIBYLLE BEAUNEE



Même s'il sensibilise ses élèves, l'instructeur fait lui aussi du hors-piste. Collection personnelle.



Retrouvez en ligne le site de Jérôme Zindy >>>



Christian Prudhomme donne le départ de Paris-Roubaix 2024. © ASO/Pauline Ballet

CHRISTIAN PRUDHOMME : « CE QUI “POLLUE” CE SONT LES GENS »

À la tête depuis 17 ans de la plus grande course cycliste du monde, Christian Prudhomme, directeur du Tour de France, décrypte le succès de cette compétition, qui ne peut plus faire l'impasse sur une prise de conscience environnementale.

Quelles sont les valeurs importantes du Tour ?

La première chose, c'est que le Tour de France (TDF) et le cyclisme sur route en général se nourrissent des beautés de la France. Le succès vient des champions et des championnes, mais aussi du décor, des paysages ! Nous n'avons aucune envie d'abîmer ces derniers. On parle de la plus grande course cycliste du monde, qui met en valeur nos régions, nos terroirs, nos monuments et patrimoines. C'est un événement qui a des vertus sociales très fortes. J'ai coutume de dire qu'au bord des routes, ce sont 3 500 kilomètres de sourires. Il faut le voir aussi comme une locomotive pour la pratique de la bicyclette au quotidien. Quand j'étais gamin, avec mon frère, on allait faire le tour du pâté de maisons après avoir regardé une étape à la télévision !

L'Équipe a sorti un jeu interactif sur le sport en 2050, avec notamment une partie cyclisme. Dans ce jeu, les impacts climatiques sur le Tour de France sont évoqués sous divers angles. Selon vous, le Tour reste-t-il compatible avec le réchauffement ou des changements d'organisation doivent-ils s'appliquer ?

C'est très bien. Même si je ne veux pas taper sur les cousins de *L'Équipe*, je pense quand même que 2050, ça ne veut strictement rien dire. On sait que le changement climatique est réel évidemment. En revanche, on ne sait absolument pas quel temps il fera le 4 juillet 2026 ou le 18 juillet 2027. Il y a deux ans, il a fait 42 °C à Nantes et 40 °C à Brest. Il peut très bien faire plus chaud dans le nord, spécifiquement en juillet 2026 ou 2028, que dans le sud. On n'en sait strictement rien. Alors, changer, pourquoi, comment ? En tout cas, sur dix ou quinze ans, bien sûr que ça va changer, mais autrement, on ne peut pas savoir. Difficile dans ces conditions de savoir quelles mesures prendre.

Et puisque les températures continueront d'augmenter, peut-on imaginer que décaler la course à l'été indien soit une solution ?

Je n'en sais vraiment rien, la question ne se pose pas aujourd'hui. Méfiez-vous de vouloir aller toujours trop vite dans le journalisme, c'est de la science-fic-

« J'ai coutume de dire qu'au bord des routes, ce sont 3 500 km de sourires.

tion ! Dans les années 80, je me souviens d'un *Paris-Match* sur les années 2000 qui inventait plein de trucs, mais n'avait pas vu venir Internet ! On peut tout imaginer, mais c'est de la science-fiction.

Faut-il protéger davantage les coureurs de la chaleur ? Y-a-t-il des dispositions spécifiques ?

Bien sûr, des mesures sont mises en place. Mais il ne faut pas oublier que les coureurs, du fait de la vitesse, ressentent une sensation de fraîcheur. Ensuite, ce sont des sportifs de haut niveau, qui ont déjà débuté la saison depuis plusieurs mois, dans des conditions climatiques souvent identiques. Le corps a donc pu s'habituer aux fortes chaleurs. Mais regardez, les températures que l'on aura demain en France seront peut-être les mêmes que celles subies par les coureurs sur le Tour d'Espagne depuis des années. Et on est encore très loin des températures qu'ils ont sur le Tour Down Under en Australie en début d'année ! Au-delà, dans le calendrier cycliste, il y a une vraie question à se poser : savoir s'il faut commencer la saison très loin en Australie ? Ils partent *grosso modo* trois semaines à des températures proches de 30 °C puis reviennent dans les frimas des Flandres et tombent souvent malades. Alors, faut-il commencer par l'Australie ou est-ce qu'il faut, demain, finir la saison là-bas ? La température moyenne à Adélaïde, où se tient le Tour Down Under, atteint 26 °C en janvier, 28 °C en février, mais seulement 24 °C en novembre. Ce sont quatre degrés, entre 24 et 28, qui font toute la différence.

Peut-on dire que la caravane publicitaire est l'une des principales causes de la pollution du Tour ?

Non, ce qui pollue - entre guillemets - ce sont les gens. Tous les spectateurs qui se déplacent et suivent les coureurs. Là, il faut se poser la question, de manière générale, pour savoir si on veut des événements qui ne marchent pas et qui ne polluent pas ! La caravane est essentielle, car c'est elle qui donne le plus de sourires. Les efforts sont nécessaires. En revanche, elle fait partie du succès du TDF depuis 1930. Les véhicules d'organisation du Tour sont tous hybrides ou électriques, sauf ceux des partenaires et journalistes qui ne le sont pas forcément. Je me souviens d'une tribune dans *Le Journal du dimanche* en 2019, sur le plastique dans la caravane. Elle ne nous a pas plu. On travaillait déjà sur ce problème, mais, très honnêtement, on a accéléré notre travail, parce qu'on y était poussés.

Quelles actions mettez-vous en œuvre pour lutter contre la pollution ?

La fin des sacs plastiques pour emballer les T-shirts. Les denrées alimentaires sont désormais dans des emballages papier et non plus en plastique. On veut protéger nos paysages. Il y a des études d'incidence environnementale qui sont effectuées sur toutes nos épreuves : Paris-Tours, Paris-Roubaix, une centaine sur le TDF. Ces études sont encore plus spécifiques quand il s'agit d'épreuves dans un parc naturel, comme celui du Mercantour cette année.

On travaille aussi sur les camions de télévision, de logistique et les deux hélicoptères relais avec des carburants différents et biocarburants. Il y a également le tri des déchets, avec des ambassadeurs depuis une bonne dizaine d'années. Et en partenariat avec les départements de France, des poubelles sont mises en place. Je pense au Mont-Ventoux. En 2013, on avait installé toute une série de sacs pour que rien ne soit jeté ailleurs, mais avec le vent, tout s'est envolé ! On a donc appris. Depuis, on a mis de gros trieurs de déchets pour que les spectateurs aillent eux-mêmes jeter leurs débris. C'est souvent comme ça qu'on apprend le mieux : quand on s'est trompé.

TONY CASALINHO

EN 5 DATES

1960

Naissance le 11 novembre à Paris

1985

Diplômé de la 59e promotion de l'ESJ de Lille

1998

Participe à la création de L'Équipe TV

2004

Adjoint de Jean-Marie Leblanc, directeur du TDF

2007

Deviens directeur du Tour de France



Christian Prudhomme a été journaliste avant de se lancer dans le monde du cyclisme.

© ASO - Jonathan Biche

PLUS DE 150 VILLES LABELLISÉES

Depuis 2021, l'organisation du Tour de France a créé un label pour récompenser les villes qui participent à faire vivre le vélo. Le principal prérequis pour être éligible est d'avoir déjà accueilli la Grande Boucle. Ensuite, un jury spécialisé dont Christian Prudhomme est membre, note les villes. À l'instar du label "Ville Fleurie", pour lequel des panneaux accolés à certaines communes exposent une à cinq fleurs selon la notation de la verdure, le label "Ville à Vélo" attribue cette fois-ci entre un et cinq vélos. « Je n'étais pas forcément d'accord avec ce système de notes au départ. Finalement, je trouve ça très, très bien. Il se trouve que c'est bien pensé et on apporte des clés d'améliorations », ajoute Christian Prudhomme. Le Tour de France participe donc autour de son événement à promouvoir l'utilisation des vélos au quotidien.



Jean-Philippe Mollard, commandant de l'École des troupes aéroportées à Pau en 2021, au côté de Josy Poueyto, au départ de l'étape Pau-Luz-Ardenen. ©Charly Lopez.

TOUR DE FRANCE : LE JACKPOT INESTIMABLE DES VILLES ÉTAPES

Derrière la plus grande course cycliste au monde, les villes traversées tentent de gagner bien plus que de l'image, grâce aux promesses de retombées économiques. C'est le cas de Pau et Dijon, villes étapes de l'édition 2024.

Tous les ans, c'est la même chanson. Au mois de juillet, ces images font le tour de la planète. Celles des coureurs qui s'arrachent à coups de pédale pour décrocher leurs adversaires en pleine ascension, celles des sprinteurs qui jouent la victoire d'étape. Mais aussi, celles des villes et villages traversés, du départ jusqu'à l'arrivée. Le territoire français est le grand gagnant. Et, au-delà des beaux paysages, c'est une véritable entreprise de communication qui se met en marche en parallèle des étapes.

Le 12 juillet, Pau sera sous le feu des projecteurs avec l'arrivée de la 13^e étape. Puis de nouveau le lendemain, avec le départ de la première étape pyrénéenne, qui prendra fin au Pla d'Adet. La ville s'apprête, cette année, à recevoir le Tour de France pour la... 75^e fois

de son histoire ! Quasiment un record pour la capitale béarnaise, juste devancée par Bordeaux et, logiquement, Paris. Josy Poueyto, conseillère municipale à Pau et déléguée au Tour de France pour la ville, en ex-

« Le coût ne représente rien par rapport aux retombées que nous pouvons en avoir.

Josy Poueyto, déléguée au Tour de France dans la ville de Pau.

plique les principales raisons. « Nous sommes candidat permanent. On n'a pas besoin de se positionner d'une année sur l'autre. Pour les organisateurs, c'est facile parce que nous sommes bien placés géographiquement pour une manifestation comme celle-là. » Elle ajoute : « La fidélité que nous avons avec le Tour explique aussi notre absence d'exigence. On laisse les organisateurs dessiner le parcours et on prend toujours avec plaisir, bonheur et sans rechigner, ce qu'ils nous proposent. Le coût ne représente rien par rapport aux retombées que nous pouvons en avoir. »

LE PRIX D'UNE ARRIVÉE

Du côté des financements, l'addition est elle aussi corsée. « En droit d'entrée pour une arrivée plus un départ, c'est 264 000 euros. Après, il faut aussi compter les équipements, les barrières et tout ce qu'on a à mettre en place : l'implantation de la per-

LES COMMUNES TRAVERSÉES EN FÊTE

manence, la petite fête à l'arrivée le soir... Et puis la ville met à disposition son personnel et son matériel. Ça, ça ne se chiffre pas...»

À Dijon, qui s'apprête à recevoir le Tour pour la première fois depuis 1997 avec l'arrivée de la 6^e étape, les chiffres sont légèrement inférieurs. Pourtant, la facture reste conséquente. « On a voté un budget de 200 000 euros pour le TDF qui comprend le billet d'entrée pour Amaury Sport Organisation (société organisatrice du Tour), mais aussi les différentes dépenses qui vont être effectuées autour, que ce soit en termes de sécurité ou de communication », révèle Mathieu Abbate, directeur des sports de la ville bourguignonne.

DES PROMESSES DE RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Des investissements massifs, pour une seule journée. Mais est-ce que ça vaut finalement la peine pour ces collectivités ? « Plus de 300 villes manifestent leur intérêt pour accueillir une étape. 250 émanent des collectivités françaises et une cinquantaine de l'étranger », détaille Christian Prudhomme, directeur du Tour de France. Mais d'une candidature à la sélection, il y a bien souvent un gouffre. Et toutes ne peuvent pas être sélectionnées. « Il y a plein de critères pour accueillir le Tour : l'aspect sportif, la volonté politique, l'hébergement, la logistique et les infrastructures », énumère le patron de la course.

Investir pour recevoir le Tour est gage de retombées économiques, en plus du dynamisme que l'événement apporte. « Aujourd'hui, les hôtels sont pleins, les restos également », explique Mathieu Abbate. C'est même le cas pour plusieurs hébergements en Bourgogne, puisque la région sera traversée par les coureurs pendant trois jours. « L'hôtel est déjà plein depuis six mois, témoigne Odile, réceptionniste à l'hôtel Ibis de Nuit-Saint-Georges. Pas moins de 32 chambres sur 56 sont occupées par une équipe. » La Grande Boucle favorise la venue de millions de visiteurs, souvent en vacances et qui n'hésitent pas à consommer sur place. À partir du moment où les hôtels sont réservés, la consommation s'accroît. « C'est quand même énorme ! Il y a les coureurs mais aussi les équipes, les journalistes... Ça fait plus de 4 500 personnes », quantifie Josy Poueyto.

La forte capacité hôtelière de la ville de Pau (avec à proximité Lourdes, deuxième en nombre de lits d'hôtels derrière Paris) facilite l'organisation. « On a 84 chambres dans l'hôtel et 70 sont destinées au Tour de France », témoigne le service commercial de l'hôtel Mercure à Pau. Avec un prix moyen de 175 euros par chambre sur la période (avant négociations...), cela représente un chiffre d'affaires important.

DES AMÉNAGEMENTS NÉCESSAIRES

Le Tour offre également une vitrine non-négligeable au territoire français. « Cette compétition est diffusée dans 190 pays à travers les journaux, la télé, la radio et bien sûr internet. Une publicité que nous n'aurions jamais les moyens de nous payer et qui suffit à justifier son passage », valorise Josy Poueyto. Une influence considérable qui légitime la création de structures pour l'événement.

« On a développé simultanément une capacité et une qualité hôtelières et on a réquisitionné le Palais des sports pour répondre à l'exigence de l'arrivée du Tour de France », ajoute l'élue paloise. Tout est fait pour accueillir au mieux le public tout au long de la course cycliste.

À l'image de Dijon, la France devrait accueillir sans compter les fans de vélo, rapporte Mathieu Abbate. « Autour de l'arrivée on a une jauge de 36 000 personnes. Si on a plus, on gère mais on ne saura pas les comptabiliser. » Que ce soit le territoire, les villes étapes ou les commerces, tout le monde est gagnant en prenant part à l'événement.

ANTOINE ANCIEN ET ALEXIS FERNANDEZ



Le passage des coureurs dans les rues paloises lors du Tour de France 2023. © Pauline Ballet

Le passage du Tour de France ne profite pas seulement aux villes sélectionnées pour le départ ou l'arrivée d'une étape. Les nombreuses communes traversées en profitent également. Le tout, sans rien payer, ou presque. « On n'a pas les contraintes d'être une ville départ ou d'arrivée », note Pierre Combes, le maire de Nyons (Drôme). Au contraire, le passage de la Grande Boucle offre de nombreux atouts.

« La société de télévision qui est embauchée par le Tour de France est déjà venue en amont faire des images aériennes des monuments de la ville », souligne l'édile. La ville d'environ 7 000 habitants sera visitée par le peloton lors de la 17^e étape, entre Saint-Paul-Trois-Châteaux et Super-Dévoluy. Contactée par la société Amaury Sport Organisation (ASO) qui a dessiné le tracé, elle bénéficie d'une place de choix dans le paysage hexagonal puisque située « à une heure du Mont Ventoux, un monument du cyclisme », ajoute Pierre Combes.

Même son de cloche du côté de Monflanquin (Lot-et-Garonne), où les 176 coureurs seront de passage lors

de la 12^e étape, reliant Aurillac à Villeneuve-sur-Lot. « Dans notre cas, il y aura une fan zone. Ça signifie du monde dans les hôtels et dans les commerces locaux. Certains sont des habitués, d'autres viennent juste voir le Tour », se réjouit Laurent Darot, adjoint au sport à la mairie. Buvettes, stands de crêpes mais aussi animations pour les plus petits, la bourgade de 2 350 habitants s'apprête à faire les choses en grand avant le passage de la caravane et des coureurs prévu à 16h45, à 20 kilomètres de l'arrivée. Histoire de faire profiter les associations et les populations locales, et de récolter un peu d'argent le jour J en faisant connaître la commune. « Ils n'ont pas forcément le temps de tout visiter, mais ce sont des gens qui, après ce premier aperçu, sont invités à revenir pour découvrir la région », rapporte Laurent Darot. Plus de 1 000 personnes sont attendues sur la fan zone. Preuve que le Tour de France séduit un large public, et permet de donner un coup de notoriété indéniable aux communes.

ANTOINE ANCIEN ET ALEXIS FERNANDEZ

LOUDENVILLE, DÉPART POUR LA PREMIÈRE FOIS

4 850 mètres de dénivelé positif, 200 kilomètres au programme, quatre cols à gravir (Peyresourde, Menté, Portet-d'Aspet, Agnès) et le plateau de Beille comme juge de paix. Comme le veut la tradition, le jour de fête nationale sera un jour de grande étape de montagne. Ce parfum de fête, Loudenvielle s'apprête à le vivre. Avec seulement 323 habitants, la commune accueillera le départ de la 15^e étape. Une première pour ce village touristique, habitué des arrivées (en 2007 et 2020). Un véritable privilège pour cette cité nichée dans la vallée du Laron, qui mettra à disposition des spectateurs un écran géant et des animations autour du vélo. Sur le plan sportif, les favoris au classement général seront attendus au tournant à la veille de la dernière journée de repos. Après le passage de la Grande Boucle, Loudenvielle continuera à vivre au rythme du Tour. Les amateurs de vélo se retrouveront pour deux journées Cycl'n trip. Ces derniers auront la possibilité de grimper les cols d'Azet, d'Aspin, de Peyresourde et le Port de Balès. Un village animation sera installé avec un stand de vélos test et une projection en plein air des films du festival "Tous en selle !"



© Office du tourisme Vallée du Laron

LES YEUX DU BMX RACING

Discipline inscrite au programme des JO depuis les Jeux de Pékin en 2008, le BMX Racing ne cesse de prendre du galon. Toujours peu connu du grand public, il réunira cette année près de 48 pilotes, encadrés par des arbitres.

Les quatre arbitres français sont prêts pour les Jeux Olympiques.
Collection personnelle



La piste du stade BMX de Saint-Quentin-en-Yvelines accueillera en août les épreuves de BMX Racing dans le cadre des JO 2024. À cette occasion, deux des quatre arbitres français, Juliana Léger et Emmanuel Eugénie, dévoilent les missions qui leur sont confiées.

Pourquoi avoir choisi le domaine du BMX ?

Juliana Léger : Mon oncle m'a emmenée quand j'étais petite sur une piste en me disant de tester et à la première bosse, j'ai fait une grosse chute... À l'époque, je n'étais pas très téméraire et mon père s'est dit que j'arrêterais. À sa plus grande surprise, je suis remontée sur mon vélo, j'ai fini mon tour et je lui ai dit que je voulais faire du BMX. Un véritable coup de foudre !

Emmanuel Eugénie : Avec ma compagne nous voulions inscrire notre enfant dans un club de judo mais il a trouvé que ça manquait de dynamisme, il avait besoin de bouger. En face de la salle de judo, il y avait une piste de BMX et nous connaissons des jeunes collégiens inscrits là-bas qui nous ont recommandé la discipline. Lors du premier entraînement il a adoré. En l'accompagnant, je me suis mis à arbitrer les courses.

Vous êtes arbitres pour les épreuves de BMX aux Jeux Olympiques de Paris 2024. Comment se sont passées les sélections ?

J.L. : Pour l'équité et les valeurs sportives, nous sommes deux filles et deux garçons. D'abord l'Union Cycliste Internationale (UCI) sélectionne ses propres arbitres. Ensuite, la fédération nous a annoncé qu'il y avait quatre places pour des Français. À partir de là, le responsable des arbitres nationaux a émis une liste de profils susceptibles d'officier sur l'événement et a établi une grille de notation où différents critères étaient inscrits, comme avoir participé à des championnats du monde et le degré de diplôme. Il a ensuite fallu faire un CV et une lettre de motivation afin que le président de la fédération puisse choisir les quatre participants.

E.E. : Dans ma lettre, j'ai raconté ce que les JO représentaient pour moi. Je pense notamment que l'expérience a joué car la consultation a eu lieu six mois après les championnats du monde qui se sont déroulés à Nantes et lors desquels tout s'est bien déroulé.

Vous avez tous les deux un travail en plus de l'arbitrage, comment concilier les deux ?

J.L. : Je suis manipulatrice en radiologie, donc en général quand j'ai mon planning et mes nominations sur les courses, je m'arrange pour échanger mes week-ends et mes nuits avec les collègues. En ce qui concerne les JO, j'ai posé des congés. J'en ai discuté au préalable avec ma responsable car avec le manque de personnel ce n'est pas toujours évident.

E.E. : Malheureusement, le BMX est un sport dont on ne vit pas. Je travaille la semaine et je positionne le BMX sur mon temps libre, c'est vraiment une passion. Pour les Jeux Olympiques j'ai également dû poser des congés car nous ne sommes pas reconnus comme des joueurs de haut niveau et n'avons pas de jours de détachement.

Quel type d'épreuve allez-vous encadrer ?

J.L. : Il y a le BMX Racing sur le même principe que la motocross et le BMX Freestyle, qui concerne ce qui est skatepark avec des figures par exemple. Pour ma part, je vais arbitrer du BMX Race car depuis petite je suis dans cette catégorie, c'est ma spécialité.

E.E. : Comme mes collègues Juliana, Lydéric et Marilou, je suis exclusivement sur l'épreuve Racing dit Race, car

c'est ma spécialité. La Race, c'est une piste parsemée d'obstacles, avec des bosses et des virages. Le but est de parcourir le circuit le plus rapidement possible.

Concrètement, quel est votre rôle en tant qu'arbitre ?

J.L. : En fonction du rôle, nous n'avons pas les mêmes tâches et missions. Si on est président de jury par exemple, on est vraiment le chef d'orchestre de la course et c'est à nous de tout coordonner. Mais on ne peut pas être partout, donc on délègue aux autres chefs de postes comme celui d'arrivée, qui doit regarder que le règlement a été respecté et qu'il n'y a pas de faute dans le classement. En revanche, si on est au départ, on doit vérifier que le pilote se place bien sur la grille.

E.E. : On doit veiller à ce que la compétition se passe au mieux pour que les pilotes respectent le règlement fédéral. Il faut que ce soit un moment agréable. Si à la fin de la journée les gens ne se rappellent pas de notre prénom, c'est que notre travail a été bien fait.

Connaissez-vous déjà le poste que vous occuperez ?

J.L. : Au Test Event (événement organisé en avril et qui simule les Jeux Olympiques, NDLR), j'étais starter, donc placée à côté de la grille de départ. Dans ce rôle, c'est à moi de donner le départ une fois que tout est bon. J'aimerais bien être starter car c'est un poste qui me plaît, mais nous verrons au moment des Jeux.

E.E. : Je ne connais pas non plus le poste que je vais occuper car aucun rôle n'a été attribué pour le moment. Au Test Event, j'étais arbitre de départ, le rôle juste avant Juliana donc j'accueillais les pilotes sur la grille de départ et je faisais en sorte qu'ils soient prêts lorsque les ordres étaient donnés.

À quelques mois du coup d'envoi, comment vous sentez-vous ?

J.L. : Forcément, je suis contente d'avoir été sélectionnée mais depuis le mois d'avril, la pression monte. Au premier jour du Test Event, j'étais stressée par le fait de devoir parler anglais et d'avoir les informations au fur et à mesure, mais tout s'est très bien passé. Le premier jour sera le plus stressant, après ça ira mieux.

E.E. : Je suis de nature assez positive et je ne stresse pas donc je vais très bien. On va profiter de chaque seconde.

PROPOS RECUEILLIS PAR MAËLLY BONNARD

LE CYCLISME DANS LES JEUX OLYMPIQUES

Le saviez-vous ? Si le VTT et le BMX sont entrés respectivement aux Jeux Olympiques en 1996 et 2008, des courses cyclistes se déroulaient dans les arènes olympiques dès 1896. À l'époque, les athlètes se disputaient alors dans trois catégories : la vitesse, le vélo de fond et la course de 12 heures. Désormais, cinq disciplines liées au cyclisme sont recensées : cyclisme sur piste, cyclisme sur route, VTT, BMX racing et BMX freestyle.

UNE JAMBE, DEUX ROUES ET UNE TROISIÈME CANDIDATURE AUX JEUX



©Vasily Gureev/
Shutterstock

JULIANA LEGER

Alors qu'elle n'a que 6 ans, Juliana Léger embrasse, dès 1999, la discipline BMX. Originaire de Lillebonne près du Havre, c'est dans le club de BMX de Bolbec-Nointot aux côtés de son oncle, président du club, que Juliana fait ses premiers pas en tant que pilote. Championnats départementaux, de France, d'Europe et du monde, elle participe à de prestigieuses courses sous les yeux de son papa, un soutien hors pair. Frappée par la maladie, elle se retrouve obligée de stopper ses activités en 2015. Pour autant, hors de question de dire adieu au monde du BMX. Juliana se tourne donc vers l'arbitrage où elle trouve refuge. Jeune arbitre en national, puis en national élite, elle couvre aujourd'hui tous types d'événements BMX sur le territoire français.



EMMANUEL EUGENIE

L'engagement d'Emmanuel Eugénie dans le monde du BMX commence il y a 12 ans, lorsqu'il inscrit son fils au club BMX de Nogent-le-Roi. Investi dans le sport de son fils, il se passionne et contribue à la communication, avant de devenir vice-président, puis président de l'association. Arbitre de club, régional puis national, il suit en parallèle diverses formations afin de perfectionner sa maîtrise de la discipline. En 2017, il atteint le plus haut niveau d'arbitrage en France en obtenant la certification de Commissaire National Élite, lui permettant d'accéder à des compétitions nationales et internationales en France en tant que président de jury. En septembre 2023, Emmanuel franchit une étape supplémentaire et valide son premier niveau d'arbitre UCI, lui ouvrant la voie de l'international. Il attend aujourd'hui sa première nomination sur une compétition en dehors de l'Hexagone.



« L'importance n'est pas de guérir, mais de vivre avec. » La maxime signée Albert Camus tourne en boucle, tel un mantra, dans la tête de Katell Alençon. À 37 ans, cette cycliste handisport originaire de Brest ne cesse de multiplier les combats. Alors qu'en 2011 elle subit une amputation de la jambe, suite aux complications d'une entorse importante, elle se promet de faire de son handicap une force. Équipée d'une prothèse et de persévérance, elle apprend rapidement à se remettre debout puis à enfourcher son vélo, avant d'enchaîner les victoires après cinq années d'arrêt. « Les médecins ne me prédisaient pas un avenir glorieux. J'ai décidé que ça ne serait pas la fin de mon histoire avec le cyclisme. Je voulais prouver à tout le monde que je n'étais pas foutue. »

LE CYCLISME DANS LA PEAU

Née dans une famille sportive, elle se passionne très tôt pour le monde de la pédale : « Je fais du vélo depuis que j'ai cinq ans. Tout a commencé grâce à l'un de mes grands frères qui s'y est mis et a refilé le virus à toute la fratrie », plaisante-t-elle. Et lorsque la vie la prive de sa jambe, son mental prend le dessus. Entraînements tous les jours et compétitions le week-end : son mode de vie ne tarde pas à l'amener en haut des plus grands sommets. Des Jeux Paralympiques de Rio en 2016 à



ceux de Tokyo en 2020, en passant par une médaille d'or aux Championnats d'Europe sur route en 2022, rien ne lui résiste.

La jeune femme reste néanmoins consciente des réalités. « Je m'efforce constamment d'établir des objectifs réalisables afin de les atteindre au maximum. En ce moment, je pense évidemment aux Jeux de cette année et j'espère un jour devenir championne du monde. » Plusieurs fois médaillée, c'est avec beaucoup de recul que Katell Alençon observe le chemin parcouru depuis les débuts, affirmant que les meilleurs souvenirs ne sont pas nécessairement ceux des podiums atteints. Véritable sensation dans le monde du cyclisme, c'est aujourd'hui un nouveau défi qui attend la championne : les sélections des Jeux Paralympiques de Paris 2024.

MAËLLY BONNARD



Katell Alençon au départ d'une course. Photos collection personnelle.

JEAN RÉVEILLON, JOURNALISTE « VELODIDACTE »

Une course de vélo sépare le jeune cycliste nordiste du futur directeur de France Télévisions. La vie de Jean Réveillon a basculé en un coup de pédale. Récit de cette ascension fulgurante.

© Alexis Christiaen

Pile, le cycliste. Face, le journaliste. Deux facettes, une même personne : Jean Réveillon. Il a grandi au milieu des vélos que réparait André, son père, dans le café-épicerie qu'il tenait au bas de Burbure, une petite ville du Pas-de-Calais. Ce gosse issu du bassin minier est devenu directeur des sports à *La Voix du Nord* avant de prendre les rênes de France 3 et de France 2. « *C'est émouvant pour moi de revenir ici* », lâche Jean Réveillon devant la ligne d'arrivée du Grand prix de Lillers qu'il a remporté à 17 ans. « *Je suis vélodidacte, aime-t-il dire au détour d'une conversation. C'est grâce au vélo que je suis devenu journaliste.* »

BIBERONNÉ AU VÉLO

« *Mon premier souvenir à vélo ? Je suis couvert de boue au fond d'un fossé. J'avais refusé d'avoir les stabilisateurs qu'on met aux enfants* », s'amuse-t-il. La passion du deux-roues lui est transmise par son père, lui aussi coureur. Jean Réveillon a 11 ans, la course du Grand prix d'Isbergues passe devant sa maison : « *Je vois arriver Orphée Meneghini avec deux minutes d'avance qui s'en va seul vers les mines. Mon père me dit : "On va prendre nos vélos pour aller à Isbergues". Lorsqu'on arrive, Meneghini est toujours en tête mais le peloton se rapproche. Radio Lille commente la course en direct. Je suis passionné par le coureur qui résiste, ce récit et la foule qui vit. Meneghini se fait reprendre à 300 mètres de l'arrivée. Je suis tellement ému ce jour-là.* » Coup de foudre. Jean décide : « *Je serai cycliste et journaliste.* » À 16 ans, il négocie avec ses parents sa licence de

EN 5 DATES

1948 : Jean Réveillon naît dans le Pas-de-Calais à Burbure.

1965 : il gagne le Grand Prix de Lillers.

1969 : il est embauché à *La Voix du Nord* comme journaliste sportif.

1990 : il est propulsé aux commandes de France 3 Nord-Pas-de-Calais. Il deviendra plus tard directeur des sports et des programmes de France 3.

2013 : il termine sa carrière de journaliste comme directeur général de France 2.

vélo. « *Je m'entends encore commenter mes courses solitaires sur les voyettes, les petits chemins de terre entre les champs* », dit-il amusé. Vient ensuite le temps des premières courses : « *Les gars du centre du village vont nous concurrencer, nous les gars du bas. On s'affronte sur des courses folles. On se barre dans les collines d'Artois sur la côte Hurtelbise et Estrée-Blanche. On est une vingtaine et c'est là que naît l'envie de compétition.* » À Solesmes, il célèbre sa première victoire avant de remporter le Grand prix de Lillers en 1965. Il est sélectionné pour les championnats de France junior à Montpellier aux côtés de Bernard Thevenet, qui gagnera à deux reprises le Tour de France, et du futur accordéoniste Michel Pruvot avec qui il chantera des années plus tard. En parallèle, il étudie la philosophie au lycée de Lillers. Élève brillant, son professeur le voit normalien mais le jeune littéraire est recalé au bac. Alors qu'il était très croyant, il devient rationaliste et athée. Dans sa copie, il parle de cette brutale dé-conversion. Ce hors-sujet lui vaut un 3/20 coefficient 9. Jean Réveillon parle de lui à la troisième personne : « *Il n'a pas son bac, l'excellence tombe.* » Accident de parcours. Il a 18 ans, il arrête le vélo et tombe en dépression.

L'ÉCHAPPÉE BELLE

Doucement, le jeune Réveillon se remet en selle. « *Je vais reprendre le vélo mais la médecine m'interdit de reprendre les études* », confie-t-il, ému. Il participe au championnat de France universitaire à Lumbres - vers Saint-Omer - où il s'échappe avec le cycliste Gérard Moneyron. Ils sont suivis de près par la voiture de *La Voix du Nord*. « *Je suis repris par le peloton et je finis*

trentième », se rappelle-t-il. Le lendemain, il lit ses exploits dans le quotidien local : « *Très belle échappée entre Gérard Moneyron et Patrick Cuny. Le journaliste avait fait une erreur de dossard.* » Le week-end suivant, il accompagne un ami à Hallennes-lez-Haubourdin. On l'alpague : « *Toi, qui veux devenir journaliste, ce monsieur travaille à La Voix du Nord.* » C'est celui qui a signé le papier de sa dernière course. Jean Réveillon s'approche : « *Vous ne pouvez pas me reconnaître mais je m'appelle Jean Réveillon. L'autre jour, l'échappée avec Moneyron, c'était moi. Il me fait parler et je lui explique que je veux être journaliste.* » Son interlocuteur présente Jean Réveillon à Emile Parmentier alors directeur des sports à *La Voix du Nord*, une rencontre qui change tout. « *Un échec au bac, une erreur de dossard et je deviens journaliste.* »

Le néophyte apprend durant les gardes de secrétariat de rédaction et comme accompagnant de nuit dans les ateliers de l'époque aux côtés de plumes comme Jean Chantry et René Deruyk. À 21 ans, il est embauché. « *C'est le miracle. À cette époque, tout est possible* », se souvient-il, des étoiles dans les yeux. Le jeune journaliste se spécialise dans le football et le cyclisme. Une année sur deux, Jean Réveillon puis Jean-Marie Leblanc, lui aussi jeune journaliste, couvriront le Tour de France avec René Deruyk.

DES VOYETTES...

Sept ans plus tard, Emile Parmentier le convoque. Le directeur a un problème cardiaque et il doit trouver un successeur. « *Parmentier me dit : "J'hésitais entre Jean-Marie Leblanc et vous. Ce sera vous." J'ai 28 ans et*



je tombe des nues. » Ce sont les années où il met sur pied l'Enduro du Touquet et le Paris-Dakar avec Thierry Sabine. Ce sont aussi celles des rencontres : Sardou qui fume au fond d'un camion sur les routes algériennes et Drucker qui reçoit le journaliste dans son émission *Champs-Élysées* pour parler de son roman sur le Dakar. En parallèle de son rôle de directeur des sports, il crée Radio Voix du Nord accompagné d'un jeune étudiant de l'ESJ Lille : Patrick Cohen. Après ses aventures radiophoniques, il se lance dans la création d'un pôle audiovisuel et devient responsable du développement du journal. « Avec Jean-Michel Lobry, patron de la future chaîne Weo, on décide de mettre des caméras avec nos journalistes pour proposer les sujets à TF1. Les autres journaux vont nous suivre. Ça fera le succès de Jean-Pierre Pernaut. »

...AU SOMMET DES COLS

Nous sommes en 1990 lorsque le jeune directeur est repéré par France 3. Il prend alors la direction régionale de l'antenne du Nord-Pas-de-Calais avant de devenir directeur des sports en 1992. Il n'a pas le temps de reprendre son souffle que la bagarre avec TF1 commence. « La chaîne nous attaque violemment pour nous prendre le Tour de France. » À cette époque, TF1 fait 50 % des audiences, France 2 et France 3 sont derrière avec 30 %. « C'est la négociation la plus importante de ma vie. Le vélo, c'est mon univers et bien plus. Si j'échouais, je quittais France Télévision (le nom du groupe à l'époque, NDLR). » Pour garder le Tour, Jean Réveillon met en place une stratégie : racheter le Dakar malgré la mauvaise presse qui lui est faite. Il propose une émission quotidienne sur la course pour découvrir l'Afrique. « Victoire, on garde le Tour de France ! » Ils investissent dans le Tour et achètent des caméras intégrées aux hélicoptères. « C'est là qu'on décide de montrer le Tour et la France. Ceux qui n'aiment pas le vélo veulent voir les paysages et s'attachent au bout de

« Un échec au bac, une erreur de dossard et je deviens journaliste... »

deux ou trois jours aux coureurs », triomphe le directeur. Trois ans plus tard, le fruit du travail est récolté. Les parts d'audience sont à égalité avec le concurrent TF1 et le service des sports, leader sur France Télévision, concourt au rapprochement de France 2 et France 3.

« En 98, le directeur de France Télévision me reçoit. Il me dit : "Vous allez être surpris, asseyez-vous. Je veux que vous preniez la direction générale de France 3." Je suis allé respirer dans Paris et j'ai dit oui. De toute façon, je ne pouvais pas dire non. » Place à la modernisation de France 3 aux côtés de Marc-Olivier Fogiel, Évelyne Thomas et de Rémy Pflimlin. L'ascension continue. Jean Réveillon est choisi pour piloter l'Union européenne de radio-télévision. « C'est un travail énorme de coordination et d'invention technique. C'est là qu'on a inventé la 3D et la 4K », se remémore Jean Réveillon, la voix chantante. Après six ans passés à Genève, il retrouve Paris pour terminer sa carrière comme directeur général de France 2. À 65 ans, il tire sa révérence. « Ce ne sont pas des métiers simples mais j'ai toujours eu du bonheur à les faire. »

Aujourd'hui, le vélo n'est jamais très loin. À 76 ans, l'ancien journaliste roule deux fois par semaine. « Tant que je peux faire du vélo, je resterai en forme. Je suis né dans le vélo. Grâce à lui, je me suis dit : "Je peux gagner dans la vie". » Plus qu'une vie pour le cyclojournaliste, une vélocyclo.

PHILOMÈNE COPPEY-DEY

LES 7 TRAVAUX INSOUÇONNÉS DE JEAN RÉVEILLON

1. COURIR 120 KILOMÈTRES À VÉLO EN FIN DE SAISON À 76 ANS.

2. RATER SON BAC ET FINIR DIRECTEUR GÉNÉRAL DE FRANCE 2.

3. FAIRE UNE BALADE EN GONDOLE À VENISE AVEC GORBATCHEV.

4. PASSER CHEZ DRUCKER POUR SON LIVRE LE DAKAR, UNE AVENTURE, UN RÊVE.

5. ROULER EN VÉLO DANS LE TUNNEL SOUS LA MANCHE POUR LE TÉLÉTHON.

6. LANCER L'ÉTAPE DU CŒUR AVEC JEAN-MARIE LEBLANC, PATRON DU TOUR DE FRANCE.

7. CHANTER AVEC L'ACCORDÉONISTE MICHEL PRUVOT.



LES **FUNAMBULES** DU BITUME

Arrivée en France depuis quelques années, la Bikelife réunit de nombreux adeptes sur les réseaux sociaux. Les acrobates urbains roulent avec leurs valeurs : partage et liberté.

© Baptiste Hermant

La Bikelife à découvrir
en vidéo >>>





Le pneu avant est à plat, Bastien a une solution...
© Baptiste Hermant



© Baptiste Hermant



GoPro fixée sur la tête, ils filment leurs tricks* pour les réseaux sociaux. © Baptiste Hermant

Quand on roule, on se sent tellement vivant. » Comme chaque week-end depuis le retour des beaux jours, Bastien rejoint ses copains devant la gare Lille Flandres. « Vu que tout le monde vient de la métropole de Lille ou de plus loin, on se retrouve ici », explique le lycéen. Avec lui, une dizaine d'adolescents ou de jeunes adultes venus d'Armentières, de Douai ou des faubourgs de la capitale des Flandres. Tous prêts à s'élan- cer dans les rues et les boulevards de la ville.

Mais les riders* (voir lexique) ne se rencontrent pas que là. Ils sont aussi omniprésents sur les réseaux sociaux. « On a un groupe Snapchat et Instagram commun sur lequel on se donne rendez-vous », explique-t-il.

Juchés sur des vélos au design atypique : roues larges, cadres multicolores et stickers dorés, ils enchaînent les acrobaties. « Il y a plein de figures possibles, c'est une discipline de style », glisse Basile, membre de la barode*. Défi- ant la gravité, certains roulent en wheeling* sans la roue avant, quand d'autres grim- pent sur leur selle et leur guidon à la manière d'un surf. Jouant aussi avec la circulation dense du centre-ville lillois, les plus sereins enchainent les swerves* entre les voitures. « Évi- demment que la pratique est risquée, mais ça fait partie du jeu », glisse Bastien.

UNE DISCIPLINE DE RUE

Né dans les rues de New-York et Baltimore au début des années 90, le mouvement Bikelife prône un message de paix et de partage au cœur des quartiers américains. La naissance des ré- seaux sociaux et le partage de vidéos en ligne lui permettent de traverser l'Atlantique et de trouver un écho à Londres, alors en proie à une épidémie d'attaques au couteau. En 2014, organisé autour du slogan « Bikes up, knives down », en français « Vélos debout, couteaux baissés », des milliers de jeunes se retrouvent dans le cœur de la capitale anglaise pour « transmettre un mes-

sage pacifique », en réalisant des figures à vélo. « En voyant ces vidéos sur Youtube, j'ai pu mettre un nom sur une discipline que je pratiquais sans vraiment le savoir », rigole Melvin Lasimant, pionnier de la Bikelife en France. Alors dans un collège de banlieue parisienne, le jeune homme s'entraînait à lever sa roue avant de vélo avec

ses copains. « Grâce aux réseaux sociaux, on a commencé à s'organiser et à se rejoindre sur Paris pour partir en barode », explique-t-il. Désormais connu sous le nom de "rider2m_bikelife", le Francilien comptabilise 83 000 abonnés sur Tik Tok, avec des vidéos dépassant les 500 000 vues.

DÉBUT DE LA RECONNAISSANCE

S'il est difficile de dater l'arrivée précise de la Bikelife en France, la pratique connaît une forte expansion à partir de 2021, grâce à plusieurs têtes d'affiche qui rencontrent leur public sur les réseaux sociaux. Parmi eux, Enzo Lagorce, organisateur de barodes sur Instagram, est devenu le premier athlète Bikelife sponsorisé par le géant allemand Adidas. « Grâce à ce partenariat financier on a créé l'Eurotour, on a fait des barodes à Milan, Madrid, Lisbonne ou encore Genève », présente Kasper, caméraman et ami d'Enzo Lagorce. En 2022, la Bikelife fait son entrée au Festival international des sports extrêmes (Fise). Un premier pas vers la professionnalisation de la discipline qu'apprécie Melvin Lasimant, présent au Fise 2024. « C'est important de crédibiliser le mouvement pour qu'on soit reconnu comme des athlètes à part entière. » Les exemples précédents de sports extrêmes rentrés dans les mœurs, comme le skateboard ou le BMX, motivent les adeptes de Bikelife. « Peut-être qu'un jour on sera aux Jeux Olympiques », ironise Melvin Lasimant. Pour Kasper, ce développement à un plus large public ne doit pas se faire au détriment de leurs valeurs. « La Bikelife est une discipline de rue qui doit rester ouverte à toutes et à tous. »

MAXIME GALLÉE

LE LEXIQUE DU BON RIDER

Rider* : personne qui pratique la Bikelife.

Barode* : rassemblement d'un groupe de riders le temps d'une journée.

Wheeling* : figure qui consiste à rouler uniquement sur sa roue arrière.

Swerve* : pratique de la Bikelife qui consiste à esquiver un objet au dernier moment.

Pegs : deux courtes barres en métal fixées de chaque côté du pignon qui servent à la réalisation de figure.

C100 : vélo dédié à la pratique de la Bikelife, monté sur une base de VTT.

C2 : vélo dédié à la pratique de la Bikelife, monté sur une base de BMX.

Tricks* : pratique de la Bikelife qui consiste à enchaîner un maximum de figures sur le vélo, le tout en roulant.

5 COURSES POUR ÉVITER DE PÉDALER EN ROND

Des courses dans des bistrotts, pendant 24 heures ou sur des engins étonnants... En France, nombre de courses insolites ont vu le jour. Il en existe pour tous les goûts et tous les âges. Voici une sélection de cinq d'entre elles.

PAR LÉANE COLIN

LA COUPE DU MONDE DE CYCLO-CROSS DE BISTROTS (MONCHY-BRETON, 62)

Le monde entier a rendez-vous à Monchy-Breton ! C'est ici que se déroule chaque année la coupe du monde de cyclo-cross de bistrotts. Contrairement aux courses traditionnelles, cette compétition allie l'adrénaline du sport à l'ambiance des cafés. L'idée est simple, mais originale : les participants parcourent à bicyclette un itinéraire qui traverse plusieurs cafés. L'objectif ? Accomplir quatre tours et arriver premier au dernier établissement. La compétition, qui attire chaque année une soixantaine de cyclistes amateurs comme professionnels, se déroule en plusieurs phases : les poules qualificatives, les demi-finales et enfin les finales. « L'intérêt, c'est d'avoir un côté convivial et chaleureux, quand on passe dans les cafés et que les gens applaudissent », explique Eric Delabre, l'un des organisateurs. Les trois premiers sont récompensés. Le leader reçoit trois bières, le deuxième deux bières, et le troisième une seule.

Cette course décalée est organisée par l'association Car Podium. Elle est fondée en 2017 par un groupe d'amis partageant quatre passions : la cuisine, le flipper, le vélo et la musique. « On s'est souvenu d'un reportage que l'on avait vu dans les années 90, qui parlait d'un cyclo-cross traversant un café en Belgique », se souvient Eric Delabre.



LES 24 HEURES VÉLO ŠKODA (LE MANS, 72)

C'est l'occasion de faire sonner la clochette, là où rugissent habituellement les moteurs ! Les 24 heures Vélo du Mans se déroulent chaque année sur le célèbre circuit Bugatti. L'épreuve d'endurance rassemble des cyclistes amateurs et professionnels du monde entier. Mais il faut s'entraîner ! C'est une course de 24 heures, non-stop. Les équipes sont composées de deux à huit cyclistes, qui se relaient pour parcourir le plus grand nombre de tours possible. Pour les plus audacieux, il est possible de participer en solo. Les équipes établissent des stratégies de relais pour optimiser les performances, avec des zones de repos. L'ambiance est conviviale et festive, avec de nombreuses animations et des stands pour les spectateurs et les participants. La prochaine édition aura lieu les 24 et 25 août 2024 avec en invité d'honneur Pierre Rolland, célèbre cycliste professionnel français qui donnera le départ de la course.



LA BINOUBE BIKER (LILLE, 59)

Avis aux amoureux de l'apéro-vélo ! La Binouze Biker est une course se déroulant à Lille tous les deux à trois mois. « Notre objectif est d'organiser une manifestation pour rassembler le plus de gens possible à vélo, créer une ambiance sympa et encourager les gens à utiliser ce mode de transport, explique Clément, l'un des organisateurs. Nous n'avons pas vraiment d'intérêt financier. » Le rendez-vous est fixé place de la République, où des équipes de deux à cinq personnes se forment. La participation est fixée à un euro par personne. Chaque équipe reçoit une enveloppe contenant des énigmes, des charades, des rébus, des mots croisés, des images ou encore des coordonnées GPS. Ces mini-jeux mènent à un lieu de Lille, et ainsi de suite jusqu'à la dernière devinette qui conduit à un bar. L'équipe arrivée en premier gagne une tournée.



LES 24 HEURES DE BEAUNE (21)

Originalité, un mot qui résume bien cette course. Pour y participer il va falloir sortir vos meilleurs outils. Les 24h de Beaune ont célébré leur 36^e édition les 31 mai et 1^{er} juin derniers. Chaque année, ce rendez-vous emblématique rassemble pas moins de 30 000 personnes. Les équipes, composées de huit membres chacune, doivent concevoir et réaliser des prototypes non motorisés de tandems ou tricycles, décorés selon un thème et destinés à être pilotés par au moins deux équipiers. Pour l'édition 2024, le thème était « les années pub », un hommage aux slogans et aux campagnes publicitaires qui ont marqué l'histoire de la communication. Pendant 24 heures, ces engins parcourent un circuit de 1,145 kilomètre donnant un spectacle à la fois sportif et humoristique grâce à des décorations souvent extravagantes. En parallèle de la course, les participants et les spectateurs ont profité de nombreux spectacles, concerts et soirées DJ, tout au long du week-end. Philippe Dupont, le coordinateur événementiel de la ville de Beaune, fait valoir que « c'est unique en France, c'est quelque chose qui ne se fait nulle part ailleurs ». Rendez-vous l'année prochaine pour observer des engins encore plus loufoques les uns que les autres.

LA MONTÉE INFERNALE (CLERMONT-FERRAND, 63)

Attention aux mollets ! La première édition de la Montée infernale s'est déroulée le 13 avril 2024 au quartier de la glacière, au pied des hauteurs de Clermont-Ferrand, quartier résidentiel connu pour son relief. Julien Le Coq, l'un des organisateurs, raconte : « C'est parti d'un délire parmi les membres de l'asso. On s'est dit : pourquoi ne pas organiser une course de côte à vélo ? Parce qu'ici en Auvergne, il y a beaucoup de courses de côte en voiture. » Le parcours, d'une longueur de 200 mètres, pour un dénivelé de 20 mètres et une montée à 20 % à l'arrivée, a servi de décor à un contre-la-montre. Une des particularités de cette compétition était la sonorisation de toute la rue. Lors de l'inscription, chaque participant pouvait choisir la musique sur laquelle il souhaitait effectuer sa montée. Pour cette première édition, une centaine de places étaient disponibles, avec un tarif de 10 euros par inscription. Un village départ a été créé pour l'occasion, accueillant une douzaine de stands de vendeurs de cycles, réparateurs, accessoires et vêtements. Une compétition que l'association aimerait réitérer dans les années à venir pour qu'elle devienne un emblème de la commune.



Photos © Binouze Biker, Ville de Beaune, CMCCB, Raphaël Cann

LES GLOBE-CYCLEURS À LA CONQUÊTE DES ROUTES

Désireux de voyager autrement, des couples décident d'enfourcher leur vélo durant plusieurs mois. Des expériences hors du commun.

Zoé David-Rigot et Jaroslav Kocourek, la trentaine et passionnés de mythologie mongole, se sont lancé le défi fou de voyager à vélo de Paris à Oulan-Bator, la capitale de la Mongolie. Le voyage a débuté en août 2022 pour une arrivée le même mois de l'année suivante. L'objectif ? Mieux comprendre les cultures des différents territoires traversés en explorant leurs bibliothèques. Selon le couple franco-slovaque, les sites qu'ils visitent sont chargés de passion et d'histoire. « Ces lieux jouent un rôle politique en abordant des questions d'éducation, d'accès à la culture et du savoir », remarque Zoé David-Rigot.



Rolande et Michel sur les routes du monde. Collection personnelle.



Pour leur périple, les deux cyclotouristes ont prévu leur itinéraire de façon minutieuse. « On a choisi d'y aller à vélo car c'est un rythme de voyage lent. Cela nous permet de prendre notre temps. On a voulu explorer hors des sentiers battus en évitant un maximum les grandes villes », confie Jaroslav Kocourek. Ils ont traversé la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne, la Tchéquie, la Slovaquie, la Hongrie, la Serbie, le Monténégro, l'Albanie, la Macédoine, la Grèce, la Turquie, la Géorgie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, le Kirghizistan et la Russie, pour terminer dans la patrie natale de Gengis Khan. Zoé David-Rigot et Jaroslav Kocourek ont lu un ou plusieurs livres d'une librairie de chaque pays, exceptés le Kazakhstan et l'Ouzbékistan où la traduction fut quasiment impossible. « Il n'y avait presque pas de librairie indépendante, on a vraiment galéré et bien que nous parlions anglais, échanger là-bas avec les locaux était difficile », raconte la cycliste. Une fois l'objectif atteint, le voyage s'est poursuivi au gré de leurs envies : « Nous avons pris un avion avec nos vélos pour Séoul, où on est restés deux semaines. Nous nous sommes rendus au Japon pour une durée de trois mois où l'on s'est promenés du sud jusqu'à Tokyo. Depuis le mois de décembre, nous sommes au nord de la

Nouvelle-Zélande où nous travaillons dans un restaurant bio avec des produits locaux. On pense revenir en France peut-être dans un an mais rien n'est sûr », détaille Zoé David-Rigot.

DEUX TOURS D'EUROPE POUR LES SEPTUAGÉNAIRES

Même soif d'horizons lointains pour Rolande Godfroy et Michel Lasserre. Ce couple de retraités de Bergerac a préféré arpenter les pays de l'est de l'Europe, puis ceux du nord trois ans plus tard. Leurs deux "promenades" totalisent plus de 20 000 kilomètres.

Leur histoire débute il y a 17 ans dans une chorale, mais c'est leur passion pour les voyages qui les réunit sur les routes. L'idée de partir émerge en juin 2018 quand Rolande Godfroy, gynécologue-obstétricienne, prend sa retraite. « Elle avait envie de faire quelque chose entre sa vie active et sa retraite, relate son compagnon qui l'a suivie car motivé par le projet. Ce quelque chose était de relier Bergerac au Danube en passant par tous les fleuves. »

Mars 2019, l'aventure commence. Pendant sept mois, le couple pédale sur 10 500 kilomètres en visitant un bon nombre de villes européennes comme Bâle, Zurich, Bratislava, Odessa, jusqu'à atteindre le Danube. « On s'est arrêtés plusieurs

« Un moteur électrique ?
On l'utilisera quand on sera vieux !

Michel Lasserre, 75 ans

DÉCOUVRIR LE NORD À DEUX-ROUES !



Zoé David-Rigot et Jaroslav Kocourek racontent leur périple sur leur blog *Ride between the lines*. Collection personnelle

fois chez des amis. J'ai des connaissances dans toute l'Europe », confie Michel tout sourire. Ironie du sort, c'est en voulant surprendre les trois filles de Michel sur le retour à Paris que le périple a dû être écourté. « On était en Bourgogne quand on a eu l'idée de leur rendre visite à Paris. Mais quand on les a appelées, elles m'ont annoncé vouloir venir à Bergerac pour fêter mes 70 ans. On est donc vite rentrés en train. » Ça sera l'unique fois où les aventuriers emprunteront le rail pour ce premier voyage.

Malgré les obstacles, dont une pandémie mondiale qui a repoussé la date de la deuxième escapade, et des conditions météorologiques parfois hostiles comme en Norvège, les Bergeracois ont su garder le cap, partageant leurs aventures sur leur blog Eurovelo Michel et Rolande. Leurs récits rendent compte des paysages magnifiques découverts ainsi que des défis relevés.

À FOND LA FORME !

Le deuxième voyage avait pour ligne de mire les pays du nord, du Danemark jusqu'à la Norvège en passant par la Suède. Partis de Bergerac le 13 mars 2022, ils ont achevé leur balade à Bordeaux le 16 octobre de la même année. Le couple a dû gravir quelques reliefs norvégiens avec une vingtaine de kilos à transporter. Malgré la difficulté de certaines montées, Michel Lasserre assure que les seules grosses galères qu'ils ont rencontrées étaient la casse de leurs deux vélos due à l'usure, ainsi que la dégradation de leur tente retrouvée éventrée. Ils ont dû racheter deux cycles en Allemagne.

« Malgré notre âge, on est en bonne santé », plaisante le septuagénaire. Alors quelle sera la prochaine étape ? Tout reste possible mais une chose est sûre : Rolande et Michel ne sont pas près de ranger leurs vélos de sitôt. Avec leur esprit aventurier, ils pourraient bien s'attaquer aux pays du sud, toujours sur deux-roues. Mais pas question d'ajouter un moteur électrique. « On le fera quand on sera vieux ! »

THÉO CHIRAMBERRO



Fabien Deprick a quitté le marketing pour créer sa propre entreprise. © Sibylle Beaunée.

Pédaler pour découvrir les pépites des Hauts-de-France, l'Avesnois, la Flandre, la Pévèle, la Baie de Somme ou encore la Côte d'Opale... Avec son agence, Ch'tis voyages à vélo, Fabien Deprick propose une exploration inédite de la région. Tout cela grâce à la force des jambes. Et pour le confort des clients, l'agence pense à tout : l'élaboration du périple, la location du vélo, la réservation des hébergements voire le transfert des bagages à chaque étape pour ne pas avoir à voyager chargé. Le père de famille lillois n'a pas peur de ce travail de longue haleine, qu'il réalise depuis plus d'un an. « Je me débrouille tout seul, mon père me prête parfois un coup de main, mais je suis 100 % à la tête de l'agence ! »

Passionné par les deux-roues, il a quitté son ancien emploi pour se lancer pleinement dans la création de son entreprise. « Je travaillais dans le marketing d'une compagnie vétérinaire depuis vingt ans. Avec mes études de commerce, j'ai toujours eu envie de créer ma société. Je me suis finalement lancé dans quelque chose qui me correspondait, le vélo. »

Une implantation est alors choisie : les Hauts-de-France. Originaire du coin et installé à Seclin, Fabien avait déjà pris l'habitude d'organiser des parcours à vélo pour ses proches.

D'après lui, il s'agit d'un endroit avec « un fort potentiel » ! Un projet qui a attiré également l'attention de l'association Hauts-de-France Innovation Tourisme. L'organisation lui a d'ailleurs décerné le prix de l'Expérience 2024 en avril.

UNE ALTERNATIVE AU TOURISME DE MASSE

« Je souhaitais vraiment partir sur la mobilité douce et mettre en avant cette pratique. C'est super important pour moi, il faut qu'on réfléchisse de plus en plus à ce sujet. » Engagé dans le tourisme, l'entrepreneur de 45 ans souhaitait se démarquer et offrir une alternative aux modes de déplacements habituels. « Avec le vélo on prend le temps, on respire, on voit des paysages qu'on n'a pas l'habitude d'observer. C'est une vraie alternative au tourisme de masse trop industriel et bien trop privilégié. »

Pas d'inquiétude pour les non-sportifs et ceux peu habitués à pédaler : « Je propose également des vélos électriques. C'est l'idéal pour les personnes qui ont peur de partir parce que leur cardio n'est pas au top. » Vous l'aurez compris, les routes nordistes n'attendent plus que vous !

SIBYLLE BEAUNÉE



Ch'tis voyages à vélo a reçu le prix de l'Expérience en 2024. © Sibylle Beaunée



L'EUROVELO, EN ROUTE MAUVAISE TROUPE !

L'Europe a mis la bicyclette au cœur de ses actions dès 1995. Avec l'EuroVelo, les cyclotouristes peuvent sillonner le continent d'Oslo à Rome en passant par Paris dans une vaste toile de sentiers touristiques.

L'EuroVelo, c'est la liberté et des belles découvertes... » Pas facile pour Denis Mathieu, un Franc-Comtois passionné de cyclotourisme, de définir ces voies européennes qu'il emprunte chaque été. La Loire à vélo, la Viarhona, l'EuroVelo 6, la Vélo Maritime... Denis Mathieu est un fin connaisseur de ces routes cyclables qui traversent l'Europe et la France. Dans le monde cycliste, il est aussi connu sous le pseudo de "Mr Thanagra" avec lequel il signe des cahiers de voyages sur son blog. Depuis qu'il a pris sa retraite, il suit l'évolution de l'EuroVelo en France. Les pourparlers ont commencé en 1995 en prenant exemple sur le réseau cyclable du Danemark. Aujourd'hui, 66 % du réseau est achevé (94 % en France). Mais alors pourquoi est-ce si long ? Désaccords sur les tracés, difficultés de financement, autres priorités... chaque aménageur a ses contraintes. « J'ai suivi les étapes de l'EuroVelo 6 en Franche-Comté depuis sa création. Ça fait douze ans et c'est encore à la traîne. Au contraire, la Viarhona a été faite en deux ans avec un bon aménagement et une bonne pub dans le même esprit que la N7 », explique Denis Mathieu.

« DES INFRASTRUCTURES SÉCURISÉES, COHÉRENTES ET CONNECTÉES »

Au total, le projet compte 90 000 kilomètres de pistes cyclables organisées en 17 itinéraires qui traversent 38 pays. « L'EuroVelo est le réseau européen de véloroutes longue distance (1 000 km minimum). Le développement de l'EuroVelo vise à créer des infrastructures sécurisées, cohérentes et

connectées qui pourront être utilisées par tout type de cyclistes », indique la Fédération européenne des cyclistes (ECF) qui pilote le projet. Le National EuroVelo Coordination Centers (NEECCs) s'occupe quant à lui du développement des EuroVelo au niveau national et du respect du cahier des charges qui est « très lourd », selon un aménageur français.

Le choix des tracés se fait généralement à partir de chemins déjà existants comme des anciennes voies ferrées ou des chemins de halage qui longent les cours d'eau. « Le problème, c'est que cette stratégie d'aménagement peut rendre le paysage monotone », regrette le cyclotouriste tout en précisant que cela concerne seulement quelques portions des véloroutes.

AMÉNAGER DURABLEMENT

Des associations de protection de l'environnement ont parfois tapé du poing sur la table. Pourquoi s'opposer à la création de l'EuroVelo, pourtant vecteur d'un tourisme plus vert ? Ce sont les tracés et les matériaux choisis qui ont froissé les écologistes. « Sur l'EuroVelo 6, entre Dampierre-sur-le-Doubs et Colombier-Fontaine, ils ont refait le tracé qui passait par une zone protégée », se souvient Denis Mathieu. Le choix du revêtement a été un point de négociation avec les défenseurs de l'environnement. Pour préserver les sols, un enrobé clair sans liant hydrocarboné a été choisi. « C'est plus cher et on ne connaît pas la longévité de ce revêtement, mais ça laisse passer les eaux », analyse-t-il. Les 3,5 kilomètres entre les deux communes ont coûté 2,5 millions d'euros aux collectivités, mais selon ECF, le tourisme à vélo rapporte 7 milliards d'euros par an en

Europe. Cette économie est croissante. En cinq ans, La Loire à vélo a rapporté deux fois plus d'argent selon le rapport de l'Ademe 2020 (Agence de la transition écologique). Comme n'importe quel tourisme, le cyclotourisme fait vivre les territoires : « J'ai fait beaucoup de régions en voiture mais en cycle, c'est différent. On ne passe pas par les mêmes routes et c'est une autre approche. On longe des cours d'eau pendant un certain temps et on profite du paysage. »

Les territoires investissent dans des infrastructures annexes pour permettre aux cyclotouristes de faire des haltes dans les communes. Par exemple, l'agglomération de Béthune - qui aménage une portion de l'EuroVelo 5 - investit dans une aire de services pour permettre aux cyclistes de réparer leurs deux-roues mais aussi de les garer dans un box sécurisé pour visiter la ville.

Toutefois, Mr Thanagra note des points d'amélioration : « Maintenant que les routes sont aménagées (que le revêtement a été posé, NDLR), il faut des campings, des restaurants, des centres pour charger les batteries des vélos à assistance électrique. Certaines EuroVelo sont très bien aménagées comme la Loire à Vélo ou la Viarhona mais pas l'EuroVelo 6 où les gens doivent bivouaquer. » Et à l'amoureux de la bicyclette de conclure : « Il y a mille façons de voyager à vélo et il n'y a aucun danger sur l'EuroVelo. À partir du moment où j'ai 78 ans et que je le fais, je considère que tout le monde en est capable. C'est une question de courage et c'est dans la tête. »

PHILOMÈNE COPPEY-DEY

5 DATES

1995

Création du groupe de travail pour faire l'EuroVelo. Au départ, douze véloroutes étaient prévues.

1997

Lancement du projet et de ses financements.

2001

Inauguration de la première route : l'EuroVelo 12.

2012

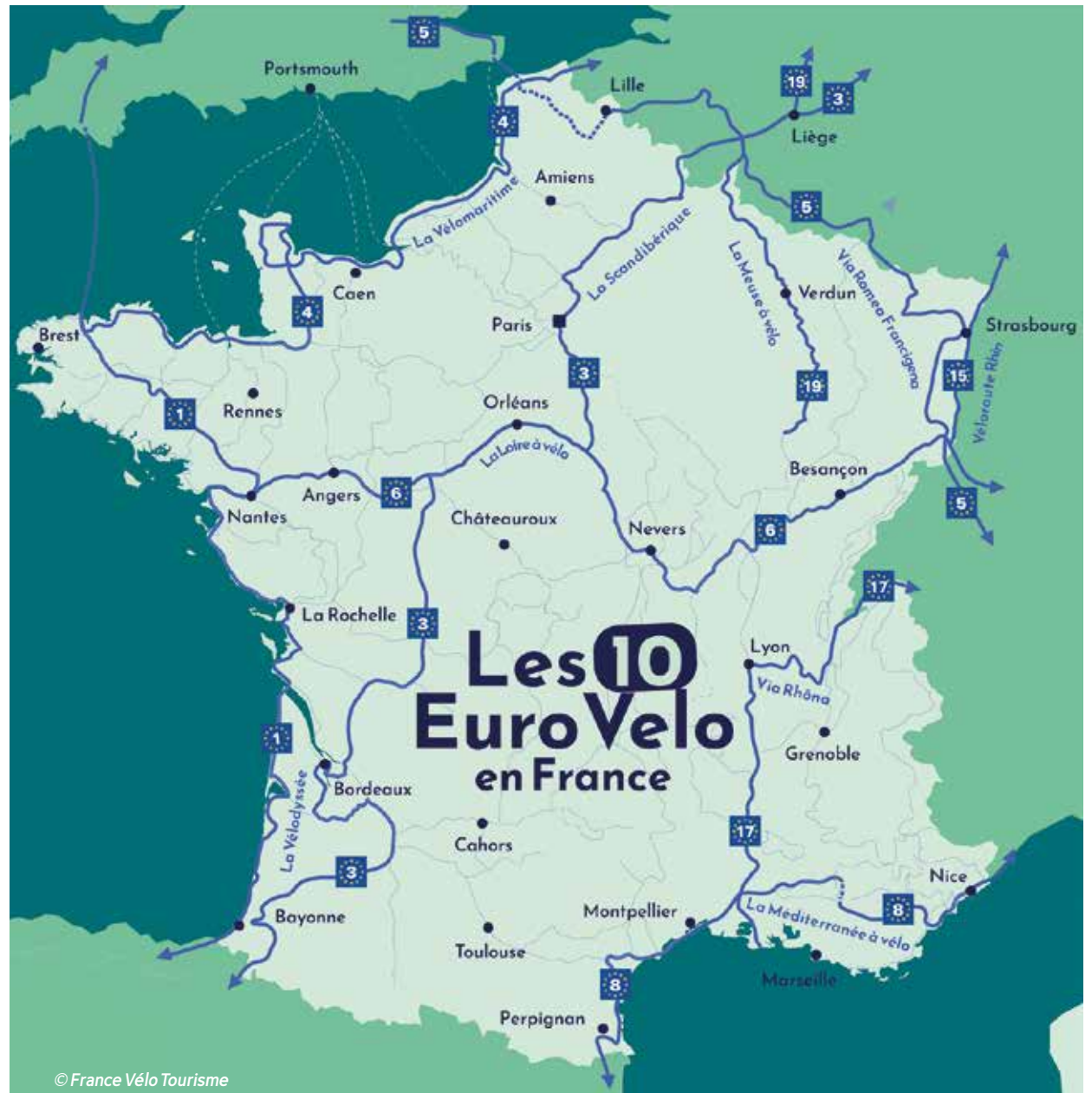
Création d'un site interactif pour les personnes qui veulent voyager à vélo sur les routes.

2023

Avancement du réseau de l'EuroVelo : 66 %.



L'EuroVelo est un réseau de plus de 90 000 km de pistes cyclables qui traversent l'Europe.
© Philomène Coppey-Dey



© France Vélo Tourisme

QUI POUR ENTREtenir L'EUROVELO ?

C'est un vrai casse-tête pour les cyclistes : à qui doivent-ils signaler les dégradations des véloroutes ? Il n'est pas rare que les racines des arbres fissurent l'enrobé, compliquant la circulation. « *Je râle s'il y a un trou et j'essaye de savoir qui est responsable : la région, le département, la commune, Voies navigables de France... mais ils se renvoient tous la balle* », regrette le cyclotouriste franc-comtois Denis Mathieu.

Pourtant, l'ECF précise que « *l'entretien régulier des véloroutes doit être intégré au projet dès les premières phases de conception pour assurer la qualité de l'aménagement et le niveau de service à long terme. Il est utile de communiquer aux usagers les moyens à leur disposition pour signaler les défauts qu'ils repèrent* ». À bon entendre...

NE PAS TOMBER DANS LE PANNEAU

Les signalétiques fleurissent le long de l'EuroVelo et Denis Mathieu voit rouge. Pour lui, il faut éviter de reproduire « *la France moche des panneaux* ». Il ajoute : « *C'est bien qu'il y en ait, mais je préfère une véloroute vierge pour préserver les paysages* ». La solution ? L'application mobile de l'EuroVelo - qui concerne l'EuroVelo 3, 5, 8, 10 et 13 - mais aussi les GPS tracks qui permettent aux cyclistes de se repérer. Ou alors, « *la méthode traditionnelle* » : une carte (IGN Voies vertes et véloroutes de France 924).



VOIES VERTES, UN ATOUT POUR LE TOURISME

À pied, à cheval ou à vélo, les voies vertes permettent aux plus téméraires de voyager, en toute tranquillité, à travers la France. Anciens chemins de halage, chemins communaux ou encore voies ferrées, elles permettent aux touristes de s'affranchir des voitures et autres engins motorisés, interdits sur ces routes. Ces voies aménagées permettent à certaines communes d'attirer les touristes. L'office de tourisme du Kreiz Breizh de Rostrenen, dans les Côtes-d'Armor, enregistre chaque année le nombre de vélos qui passent sur ses voies vertes : la V6 de Camaret à Vitré et la Vélodyssée EV1 (partie du Canal de Nantes à Brest) de Roscoff à Saint-Vincent-sur-Oust.

LES FRANÇAIS ADEPTES DU VÉLO PENDANT LES VACANCES

« *Sur la V6, les huit compteurs analysés ont chiffré, au total, 242 488 passages en 2023, soit 30 311 en moyenne par compteur. L'indicateur de Rostrenen, lui, a calculé 7 618 passages à vélos* », note Typhaine David, directrice de l'office de tourisme du Kreiz Breizh. Une baisse de 7 % a néanmoins été enregistrée sur la V6 par rapport à 2022. La cause ? La météo maussade de l'été 2023 a freiné les touristes. Tandis que la EV1 a attiré plus de monde. « *Les douze compteurs analysés ont chiffré 614 615 passages en 2023 soit 51 218 en moyenne par indicateur* ». Une progression de 2 %, grâce notamment à l'Abbaye de Bon-Repos, réputée pour son spectacle Son et

Lumière, située juste à côté de la voie verte, où le compteur a enregistré près de 114 495 passages, piétons et vélos confondus.

Le tourisme à vélo génère un fort impact économique sur les territoires. À titre d'exemple, d'après France Vélo Tourisme, les dépenses des touristes à vélo sur le Kreiz Breizh sont estimées à 68 euros par jour et par personne, grâce à une offre d'hébergement et de services élargie (aires de pique-nique, stationnements pour vélo, épicerie, box à vélo...). Soit plus que pour un touriste dit "classique" qui dépense 55 euros par jour en moyenne. Mais pour obtenir de tels résultats, la région Bretagne multiplie ses actions de valorisation des sites, sans oublier le déploiement d'une communication offensive. Ainsi, elle met notamment en place des subventions concernant le développement de la marque Accueil Vélo ou encore les labels "Rando Accueil". Au niveau national, en 2023, une hausse de 5 % de passages a été relevée par rapport à 2022, sur les différents compteurs. D'après France Vélo Tourisme, la France est la deuxième destination mondiale du tourisme à bicyclette. Près de 22 millions de Français font du vélo pendant leurs vacances et près de 20 % des touristes à vélo sont étrangers (Allemagne, Pays-Bas...), selon l'organisme. Vers une première place pour la France grâce au développement des voies vertes ?

SARAH LAGADEC

LE VÉLO DANS LE 7^E ART

Pour cacher un extra-terrestre, distribuer du courrier ou même faire fuir les Allemands, le vélo a toujours été présent dans les salles obscures. Ce moyen de déplacement comme un autre est vite devenu un élément essentiel pour caractériser un personnage ou pour jouer sur le ressort comique. Remplissez vos musettes de pop-corn et veuillez éteindre vos podomètres, c'est parti pour un tour d'horizon du vélo au cinéma.

EL BICLOU DE CH'NORD

C'est sans doute le deux-roues le plus connu du cinéma français. Siglé aux couleurs de La Poste, il partage l'affiche du plus gros succès du box-office francophone aux côtés de Kad Merad et Dany Boon : le vélo de *Bienvenue chez les Ch'tis*. Plus qu'une scène comique, la tournée du postier et de son patron dépeint l'accueil chaleureux et la simplicité des gens du Nord. Véritable raz-de-marée à sa sortie, le film a transformé Bergues. La ville est devenue l'exemple parfait du tourisme du 7e art, avec la création d'une cyclo-balade sur les traces de la célèbre tournée.



BOURVIL : "LE ROI DE LA PÉDALE"

D'une réplique dans *La grande vadrouille* (1966), au morceau A bicyclette, Bourvil a toujours été lié au vélo. Un lien qui s'explique par le rapport particulier entre le célèbre acteur français et la ruralité des années 40. À l'époque, la bicyclette était souvent l'unique moyen de déplacement des habitants, pour le jeune André y compris. Ce sont d'ailleurs ses exploits d'enfance et de jeune adulte qu'il raconte dans son monologue *Le vélo* (1946), ainsi que dans sa chanson datant de 1947. Après son échange légendaire avec Louis de Funès dans *La grande vadrouille*, Bourvil tournera un film entièrement dédié au vélo : *Les cracks*.



LE TRICYCLE DE L'HORREUR

Dans l'imaginaire collectif, le tricycle évoque l'insouciance et l'apprentissage de la bicyclette. Pourtant, ce vélo pour bambin a une place toute particulière dans le cinéma d'horreur, en grande partie grâce à un film référence : *Shining* (1980). Le jeune Danny déambule sur un tricycle dans la lugubre demeure, avant de tomber nez à nez avec le fantôme des jumelles Grady. Une scène devenue culte, qui a gravé le vélo à trois-roues comme élément incontournable d'un bon thriller. Avec une apparition dans *Aliens, le retour* (1986), ou encore *Paranormal Activity 4* (2012), il fait son grand retour dans les *Saw*. Dans la première trilogie sortie en 2004, le tricycle est le moyen de déplacement de John Kramer, alias Jigsaw. Le tueur en série qui se cache derrière une marionnette difforme, rentre dans la légende des grands méchants du cinéma avec quelques coups de pédale grinçants.



« LES CHASSE PATATES, C'EST DU ROCK'N ROULE ENTRE COPAINS »

Entre la musique et la graisse d'une chaîne de vélo, les Chasse Patates n'ont pas su choisir. Cette année, ils fêtent leurs dix ans, l'occasion de rencontrer Laurent Mignon, le chanteur de ce groupe lillois déjanté.



Les rois de la pédale étaient au Tro Bro

Comment sont nés les Chasse Patates ?

On était déjà tous copains avant de commencer à faire de la musique ensemble. Certains étaient musiciens, d'autres fans de vélo. Aujourd'hui, les Chasse Patates, ce sont quatre musiciens, un batteur, un bassiste, un guitariste et un chanteur : moi, qui n'avais jamais touché à un micro ! Nous avons des influences de rock'n roll à la AC/DC ou Queens of the Stone Age. Au départ, le groupe est né d'une blague. C'était lors du festival des Transes de Marie-Graette à Monchy-Breton (62) qu'on s'est lancé le défi de monter un groupe de musique, pour rigoler. Et puis finalement, il faut croire qu'on y a pris goût ! Le terme « chasse patates » vient du cyclisme : c'est lorsqu'un coureur se trouve entre deux pelotons. On retrouve un peu cette situation dans ce qu'on fait, on ne sait pas vraiment où on se situe mais on fait de la musique et c'est tout ce qui compte. On n'a pas de tête pensante, tout le monde amène son petit truc. C'est un travail d'équipe, avec une bonne dynamique qui s'est affinée au fil des années.

Peut-on dire que votre musique est empreinte de l'univers du cyclisme ?

Et pas qu'un peu ! Le vélo est partout, c'est notre direction artistique, de nos textes à nos habits en passant par nos noms de scène. Moi, je m'appelle Laurent Mignon, en référence au coureur Laurent Fignon. Notre bassiste Éric, se surnomme Van der de Poel (prononcez « vendeur de poules »), petit clin d'œil au célèbre cycliste néerlandais Mathieu Van der Poel. On a voulu créer un univers assez drôle et déjanté autour du cyclisme. Chaque spectacle se présente comme une course. On arrive sur scène dans de vraies tenues de cyclistes des années 80. C'est là qu'on voit dans le public les vrais mordus de vélo, qui reconnaissent directement les fameuses combinaisons en laine qui ont appartenu à certains coureurs. On est accompagnés des cinq autres membres du groupe, nos deux commentateurs et les trois sœurs Longo : Jeanne, Jeannine et Jeannette (référence à la cycliste Jeannie Longo), qui sont là pour chauffer les foules. On reste attachés à cet humour et ce côté décalé qui marchent très bien en concert.

« On s'est promis de ne jamais se prendre au sérieux quand on a commencé. »

Laurent Mignon, chanteur des Chasse Patates



Leon le 4 mai, une course de vélos en Bretagne. ©Aline Capelle

Pourquoi est-ce important pour vous de garder ce décalage et cet esprit de camaraderie ?

On s'est promis de ne jamais se prendre au sérieux quand on a commencé. On ne se fixe pas d'objectif, on se dit qu'on verra bien, si ça marche c'est génial, si ça ne marche pas, tant pis ! Et au fil des années, on a vu que ça fonctionnait de mieux en mieux, mais ce n'est pas pour autant qu'on a changé notre manière de faire. On reste dans la simplicité, c'est la camaraderie qui fait tout. Les Chasse Patates, c'est du Rock'n Roule entre copains. On veut garder un certain recul pour rester proche des gens. Il n'y a qu'à lire nos posts Facebook, vous verrez qu'on s'adresse à notre public comme à des potes ! En concert, les gens accrochent facilement à l'ambiance et l'énergie qu'on dégage. Il faut dire que ce n'est pas tous les jours qu'on voit des chanteurs faire du vélo sur scène. On est très attachés à ce côté exposif, on se donne à fond, c'est un peu notre marque de fabrique.

Comment êtes-vous arrivés à remplir des salles de spectacle entières ?

Tout s'est fait progressivement. On ne s'attendait pas à ce que ça marche. Ça a grandi d'année en année, sans forcément le vouloir. Notre toute première date, c'était à l'auberge Paris-Roubaix qu'on avait l'habitude de fréquenter. On avait rencontré un gars qui organisait la course Lille - Hardelot et qui nous a proposé de venir. Après ça, les concerts se sont enchaînés sur des événements cyclistes dans la région. On jouait à l'arrivée des coureurs. On a commencé à se faire un petit nom dans le milieu de la course. Le bouche à oreille a bien fonctionné puisqu'on s'est retrouvés à être contactés par des salles de spectacle et des festivals. On s'est demandé au début si on était légitimes, si ce qu'on faisait pouvait marcher en concert, dans une ambiance tout autre que celle d'une course de vélo. Et finalement, les gens ont accroché. On a fait plusieurs fois la première partie de Marcel et son orchestre, c'est un peu le même univers, ambiance guinguette, festive, familiale. Aujourd'hui, on a une vingtaine de dates par an, principalement dans la région.

Après un premier album en 2021, quelle est la suite de l'aventure pour le groupe ?

Sur Fais du vélo, on a eu la chance d'avoir des invités comme Didier Super ou Didier Wampas qui nous ont rejoints sur certains titres. Pour notre deuxième album, en pleine préparation, on n'en espère pas moins... On y affirme un côté un peu plus rock que dans le premier. On aimerait le sortir en fin d'année mais on ne veut pas forcément que ça colle avec l'actu cycliste et le passage du Tour de France à Lille. En attendant, on a quelques dates prévues pour cet été, et on sera sur le festival des Enchanteurs en 2025. En ce moment, c'est le temps des répétitions. On a la tête dans le guidon, la pente est parfois raide mais on continue de pédaler !

PROPOS RECUEILLIS PAR BAPTISTE HERMANT

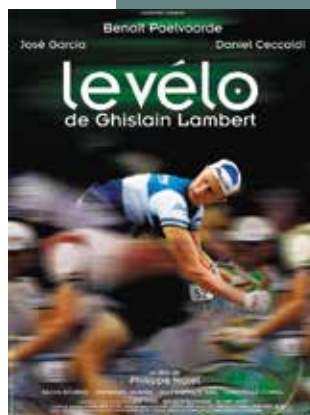
NOTRE SÉLECTION 100% BICLOU

JOUR DE FÊTE Jacques Tati • 1949



Lors du passage d'un cinéma itinérant dans un village, François découvre l'avancée technologique de la poste américaine. Piqué au vif, le postier français enfourche son vélo et tente de finir sa tournée en un temps record. Dans son premier film, Jacques Tati joue avec les codes du cinéma burlesque à la manière de Charlie Chaplin. Avec sa galerie de personnages atypiques, *Jour de fête* dépeint avec justesse la vie des villages français de l'après-guerre. Grand prix du cinéma français en 1950, ce film avant-gardiste est une référence de comédie. C'est la première pierre de la légende que construira le cinéaste français.

LE VÉLO DE GHISLAIN LAMBERT Philippe Harel • 2001



Passionné de vélo depuis son plus jeune âge, Ghislain Lambert se rêve en grand champion. Recruté dans une grande équipe par hasard, son rêve de victoire ne le quitte plus. Mais entre magouilles et dopage, il faut l'avouer, le talent n'est pas au rendez-vous. C'est un tout jeune Benoît Poelvoorde qui épouse à merveille le rôle de ce cycliste un peu paumé, en perpétuel décalage avec le reste du groupe. Dans une Belgique des années 1970, l'ambiance des courses de kermesses est fort bien reconstituée, on sent d'ici l'odeur de la bière et des frites. Philippe Harel pointe du doigt de manière humoristique les problèmes qui perturbent le milieu du cyclisme.

LE RENARD ET L'ENFANT Luc Jacquet • 2007



Entre les plaines et les forêts de l'Ain, une fillette de 10 ans tombe nez à nez avec un renard pendant une escapade à bicyclette. Au fil des saisons, elle apprend à l'approcher, sillonnant la campagne sur son vieux vélo dans l'espoir de retrouver son nouvel ami. Dans cette odyssée forestière, on assiste à la naissance d'une complicité extraordinaire entre un animal et Bertille, dont le jeu est déjà épatant. Au cœur d'une nature luxuriante, Luc Jacquet offre au spectateur des plans rares, sublimes par la musique. C'est une ode au monde animalier et à sa préservation, délicieusement amenée à la manière d'un conte.

LA PLAYLIST
PHRASES
DU VÉLO
À SUIVRE
SUR SPOTIFY



PÉDALER POUR REGARDER ... UN FILM EN PLEIN AIR

Utiliser ses jambes pour voir un film ? C'est ce que propose Cinécyclo, concept né au Sénégal il y a dix ans, avant d'arriver en France où il hisse ses toiles dans les zones rurales et urbaines.



Les spectateurs participent à la projection des courts métrages grâce à leurs jambes !

© Florent Besson



Itinérant, le cinéma à vélo de l'association Cinécyclo se rend partout sur le territoire franc-comtois et au-delà. Le principe ? Les spectateurs d'un jour doivent, chacun leur tour, pédaler pour que la projection puisse avoir lieu. À l'origine de ce concept, le voyage en Afrique de Vincent Hanrion. « En 2015, il a réalisé une tournée de six mois au Sénégal, avec son vélo et un kit de projection. Il a proposé des séances cinématographiques un peu partout, notamment dans des villages où l'accès à l'électricité est critique », explique Marianne Mourcel, chargée de développement, coordinatrice et projectionniste Cinécyclo.

UN SYSTÈME INGÉNIEUX

Le principe est simple : un vélo classique est équipé d'un générateur qui, calé sur la roue arrière, est actionné quand les spectateurs pédalent. Sur le modèle d'une éolienne, l'énergie ainsi produite est transformée en électricité, redistribuée ensuite vers le vidéo-projecteur et les enceintes, grâce à des câbles. L'équipe a choisi de ne pas utiliser de batterie pour prouver aux spectateurs que ce sont leurs efforts qui permettent

la projection. « Le projet est très intéressant d'un point de vue écologique », martèle Allan Guerret, chargé de programmation musicale au sein de l'association Rézo'Fêt'Art, qui partage ses locaux avec Cinécyclo. « J'ai vu quelques courts-métrages lors des projections et j'estime que ce groupe fait partie des très bonnes associations présentes sur le territoire dijonnais. »

LE PUBLIC, ACTEUR DE LA PROJECTION

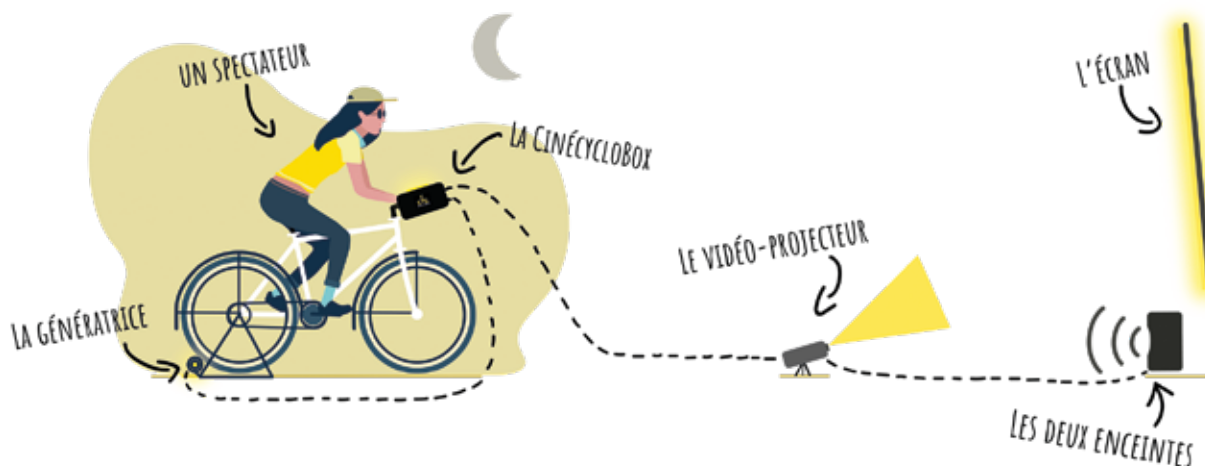
Chaque séance dure environ une heure, permettant à de nombreux spectateurs de tester l'équipement. Comme les adolescents du centre de loisirs de Sennecey-lès-Dijon, encadrés par leur animateur Valentin Dagaëff. « Avec une quinzaine d'adolescents, on a participé à deux projections, dont une durant laquelle ils ont pu présenter les deux courts métrages qu'ils ont créés, en partenariat avec Cinécyclo. Ils ont beaucoup aimé pédaler pendant la projection ». Des films sont proposés au public (documentaires, films d'animation ou encore fictions), évoquant différentes thématiques. « On parle de choses qui ont trait au projet de l'association mais aussi à l'environnement, à la biodiversité, au vélo, à l'énergie, au partage des savoir-faire... Toutes les va-

leurs portées par l'association », précise Marianne Mourcel. Les séances sont gratuites. La projection est prise en charge par les hôtes de l'événement. Complètement autonome, l'association est déjà intervenue dans des lieux insolites, comme des forêts, des plages ou encore à la montagne. Le matériel permet une grande liberté dans le choix du lieu de projection. Et les retours des spectateurs sont très positifs, en témoigne l'enthousiasme d'Elise Fromont, adolescente du centre de loisirs de Sennecey-lès-Dijon. « C'était bien, on a vu plusieurs courts métrages de genres différents, films d'animation ou encore documentaires. »

« NOTRE MODÈLE DE CINÉMA A VOCATION À RASSEMBLER »

Cinécyclo allie enjeux environnementaux et sociaux. « Ça fait partie d'une envie personnelle du fondateur de voyager utilement, indique la coordinatrice. En allant au Sénégal, le but était de rencontrer des populations et de sensibiliser aux causes environnementales. Notre modèle de cinéma a vocation à rassembler, faire discuter et questionner. » Le vélo, au cœur du projet, sert aussi à l'équipe pour se déplacer. L'association bien implantée en Bourgogne-Franche-Comté depuis une dizaine d'années maintenant, continue de se développer au niveau national. Depuis 2020, elle s'associe avec des projectionnistes professionnels, comme l'explique Marianne Mourcel. « On travaille avec deux professionnels qui ont accès à un kit et à notre catalogue de films pour pouvoir projeter dans leur région et parfois au-delà ». Pour se développer ailleurs sur le territoire français, l'association peut compter sur de nombreux bénévoles, notamment à Nantes. À l'étranger, l'organisme continue ses projections, avec plusieurs collectifs locaux, notamment en Équateur où une tournée Cinécyclo a eu lieu en 2018-2019. Du Sénégal à la France, en passant par l'Amérique du Sud, mais où s'arrêtera la folie Cinécyclo ?

SARAH LAGADEC



LES FESTIVALS À VÉLO POUR 2025

PAR MAËLLY BONNARD

LE CYCLIST FILM FESTIVAL

Mêlez la magie du cinéma au vélo et vous obtiendrez le Cyclist film festival ! Dans 49 villes de France et trois pays, cette manifestation grandeur nature propose une tournée cinématographique sportive, où vous découvrirez des films inédits sur les diverses pratiques du cyclisme : route, VTT, gravel, fixie...

Quand ? Une édition en 2025 (dates précises villes par villes à venir)

Où ? 49 villes en France

Combien ? 17€



FESTIVAL DU VOYAGE À VÉLO

Voici l'événement incontournable des globe-trotteurs à deux-roues ! Au Mans, le festival international du voyage à vélo organise des rencontres entre voyageurs, professionnels et associations autour d'ateliers, de films et de conférences thématiques. Des voyages à l'autre bout du monde aux déplacements quotidiens, ce rendez-vous est l'occasion d'échanger sur les expériences de chacun.

Quand ? 8-9 février 2025

Où ? Le Mans

Combien ? Entrée libre et gratuite pour les activités - 6 € la séance film



VÉL'OSONS

Venez célébrer lors du festival Vél'Osons, le voyage à vélo sous toutes ses formes. Organisé par l'association Roue Libre, ce rendez-vous annuel encourage et accompagne les futurs voyageurs en quête de nouvelles sensations. À travers des présentations, des films, des tables rondes et des rencontres avec des professionnels du domaine, l'événement explore les différentes possibilités qu'offre le cyclotourisme.

Quand ? Du 28 au 30 mars 2025

Où ? Chambéry (Le manège, la base, la MJC, la médiathèque JJ Rousseau, dans les rues)

Combien ? Entrée libre



© Vél'osons

LE VÉLO IN PARIS

Animations pour les enfants, découvertes et tests des dernières innovations, le Vélo In Paris est ouvert à tous. Véritable célébration de la culture du vélo, cet événement s'inscrit comme l'un des plus importants de la capitale. Sur place, différents stands de sensibilisation, des points de ventes, de la musique et des spectacles vous attendent, prêts à vous faire vivre une expérience festive.

Quand ? Du 25 au 27 avril 2025

Où ? Parc Floral de Paris - 75012 Porte de Vincennes

Combien ? Entrée gratuite, inscription sur le site



© Le vélo in Paris

LA ROUE TOURNE

Que vous soyez un cycliste chevronné ou un novice curieux, le festival de la Roue Tourne vous invite à voyager le temps d'une journée. Organisé à quelques kilomètres de Toulouse, le rendez-vous permet à toute la famille de découvrir le voyage à vélo à travers des activités ludiques. Jeux, films et ateliers participatifs permettent de découvrir les récits de ceux qui ont tout abandonné pour embrasser l'aventure assis sur une selle.



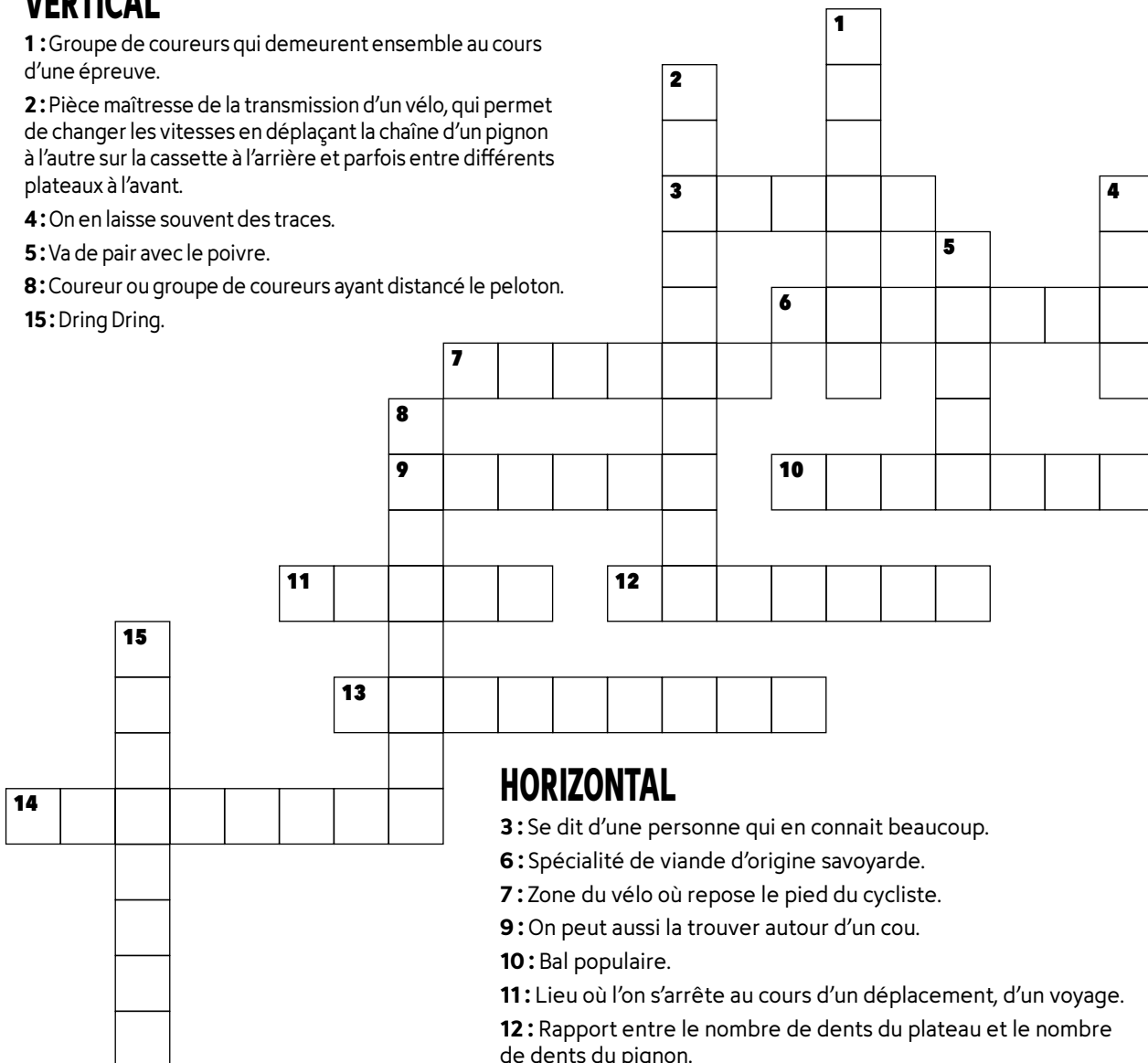
© La Roue Tourne

À VOUS DE TAPER DANS LE DU

MOTS CROISÉS

VERTICAL

- 1 :** Groupe de coureurs qui demeurent ensemble au cours d'une épreuve.
- 2 :** Pièce maîtresse de la transmission d'un vélo, qui permet de changer les vitesses en déplaçant la chaîne d'un pignon à l'autre sur la cassette à l'arrière et parfois entre différents plateaux à l'avant.
- 4 :** On en laisse souvent des traces.
- 5 :** Va de pair avec le poivre.
- 8 :** Coureur ou groupe de coureurs ayant distancé le peloton.
- 15 :** Dring Dring.



HORIZONTAL

- 3 :** Se dit d'une personne qui en connaît beaucoup.
- 6 :** Spécialité de viande d'origine savoyarde.
- 7 :** Zone du vélo où repose le pied du cycliste.
- 9 :** On peut aussi la trouver autour d'un cou.
- 10 :** Bal populaire.
- 11 :** Lieu où l'on s'arrête au cours d'un déplacement, d'un voyage.
- 12 :** Rapport entre le nombre de dents du plateau et le nombre de dents du pignon.
- 13 :** Coureur rapide.
- 14 :** Petit rat de l'opéra.

QUIZ : Découvrez qui vit en vous

1. Quand vous partez en vacances, vous êtes plutôt celui/celle qui :

- Part à la montagne à tout prix
- Réserve toujours au dernier moment
- ▲ Part chaque année au même endroit
- ◆ Peu importe, tant que je suis avec mes copains

2. En soirée, vous êtes celle/celui qui :

- ◆ Écoute son pote qui s'est fait larguer
- ▲ Mixe derrière les platines
- Est toujours debout à 6 heures du matin
- Passe son temps sur la piste de danse

3. Au supermarché, vous êtes celui/celle qui :

- ▲ Prépare sa liste en avance
- S'impatiente à la caisse
- ◆ Fait les courses pour le mois
- Pas besoin de supermarché, je vais à la ferme

4. Lors de la déclaration d'impôts, vous êtes celle/celui qui :

- Fait tout au dernier moment
- N'a pas de réseaux, les impôts c'est quoi ?
- ▲ Se fait encore aider
- ◆ À rendu dans les temps, tout va bien

5. Aujourd'hui vous ne travaillez pas, vous êtes celui/celle qui :

- ◆ N'arrive pas à décrocher
- ▲ Rattrape toute l'actu sportive de la semaine
- Fait une après-midi tranquille, chocolat chaud et gourmandises
- Va au bar avec ses copains

6. Quel est votre logement de rêve ?

- ◆ Une coloc avec mes meilleurs potes
- ▲ Une maison pavillonnaire en banlieue avec un jardin
- Un chalet en montagne
- Un appartement en centre-ville

LES 7 DIFFÉRENCES



R!

ez le/la cycliste

7. Vous vous êtes cassé le bras et vous êtes bloqué à la maison, vous êtes plutôt celle/celui qui se dit:

- ▲ Chouette, mon entourage va être aux petits soins !
- ◆ C'est comme ça, on s'adapte...
- Et merde, qu'est-ce que je vais faire maintenant ?
- C'est ma faute, j'aurai pas dû sauter du toit de la maison dans la piscine !

8. Vous organisez un premier rendez-vous, vous êtes plutôt :

- ▲ Restaurant
- Rencontre avec la famille
- ◆ Bar avec les copains
- Pique-nique dans la nature

9. Quel est votre apéritif favori :

- Gin-tonic
- ▲ Champagne
- ◆ Bière
- Shot

10. Si vous étiez un animal, vous seriez:

- ▲ Un chien
- Une chèvre
- Un guépard
- ◆ Un chat

RÉSULTATS

▲ MAILLOT JAUNE

Toujours premier sur les Champs-Élysées. Dans la vie, vous êtes celui que tout le monde envie. Entouré de vos copains, vous êtes le leader de la bande. Mais attention à ne pas vous reposer sur vos lauriers car tout le monde rêve de votre place !

■ MAILLOT À POIS

Le Tourmalet n'a pas de secret pour vous. Dans la vie, vous ne faites jamais le choix le plus simple. Votre entourage admire votre détermination face à l'adversité. Toutefois, veillez à garder les pieds sur terre.

● MAILLOT VERT

Vous aimez quand ça frotte dans la dernière ligne droite. Dans la vie, vous êtes dynamique et toujours disponible. Vous n'aimez pas l'ennui. Vos amis admirent votre énergie débordante. Attention, rien ne sert de courir, il faut partir à point.

◆ DOSSARD ROUGE

Toujours dans l'échappée, vous ne comptez jamais vos coups de pédale. Généreux, courageux, ambitieux, des qualités qui font de vous quelqu'un de bien. Toujours à la recherche de l'excellence, votre combativité laisse vos proches sans voix. Votre empathie peut vous faire défaut, attention à ne pas vous oublier !

EN 2024, L'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE JOURNALISME DE LILLE FÊTE SON CENTENAIRE !

L'ANNÉE DES 100 ANS DE L'ESJ LILLE SERA PONCTUÉE DE NOMBREUX TEMPS FORTS !

- 15^e ANNIVERSAIRE DE LA PRÉPA ÉGALITÉ DES CHANCES
- JOURNÉE ÉDUCATION AUX MÉDIAS ET À L'INFORMATION OUVERTE AU GRAND PUBLIC
- SOIRÉE CENTENAIRE POUR LES ÉTUDIANT(E)S DE L'ÉCOLE
- SALON DU LIVRE DE JOURNALISTES
- ACCUEIL DES ÉVÉNEMENTS DES PARTENAIRES
- SOIRÉE DES ALUMNIS ...



NOUS FÊTONS
ÉGALEMENT
LES 30 ANS
DE LA LICENCE PRO
PRESSE DE PROXIMITÉ !

POUR NE RIEN
RATER DU CENTENAIRE
ABONNEZ-VOUS
À NOS RÉSEAUX
SOCIAUX



WWW.ESJ-LILLE.FR



Antoine Ancien / 22 ans
n° 141976

06 52 13 46 28

antoine72.ancien@gmail.com

Observateur, rien ne lui échappe. Son moteur : le sport. À l'aise sur tous les terrains, il est force de proposition en conférence de rédaction.



Sibylle Beaunée / 21 ans
n° 141914

06 52 83 79 90

beaunesibylle@gmail.com

Miaou ! Grande amie des bêtes, elle s'investit sans relâche dans tout ce qu'elle entreprend. Vous ne la verrez jamais sans son appareil photo.



Maëly Bonnard / 21 ans
Carte de presse en cours

07 78 70 66 00

maellybo18@gmail.com

Soucieuse du moindre détail, cette footballeuse lilloise trouve toujours les bons mots. Tiktokeuse dans l'âme, les outils du numérique n'ont pas de secret pour elle.



Jade Buisson / 21 ans
n° 141548

07 88 87 26 41

jade.buissonpro@gmail.com

Elle écrit plus vite que son ombre ! Débordante d'énergie, elle n'a pas peur d'aller au contact. À l'aise face à la caméra, elle rêve de télé.

17 CYCLISTES DE LA PROXI 29

Toujours dans l'échappée, les 17 coureurs et coureuses de la Proxi 29 ont remporté toutes les étapes. Désormais, ils sont à la recherche d'une nouvelle équipe.



Maud Provost / 24 ans
n° 141949

06 95 45 50 16

maud.provost@free.fr

Pétillante et optimiste, personne ne peut entacher sa bonne humeur. Avec la session podcast, elle a trouvé sa voix. Lille, toujours dans son cœur, jamais elle ne la quittera.



Dylan Pique / 20 ans
n° 141678

06 41 47 19 60

piquedylan2@gmail.com

Comme au jeu de l'oie, Dylan a placé ses pions dans le milieu du journalisme. Il a troqué le tracteur pour la plume. Humble et polyvalent, ce grand amoureux de la nature s'adapte à tout.



Sarah Lagadec / 23 ans
n° 141578

07 80 56 21 42

lagadec80@gmail.com

Brettonne pur beurre ! Politique, culture, faits-divers, elle met son grain de sel partout. Toujours dispo quand il s'agit d'aider.



Pierrick Kerbaul / 24 ans
n° 142059

07 77 88 91 29

pierrickkerbaul76@gmail.com

Fort comme une armoire normande, il est d'un soutien sans faille. À chaque problème, il trouve une solution. À l'écoute et rigoureux, il nous laisse sans voix.



Tony Casalinho / 21 ans
n° 141456
06 38 05 70 27
tony.casalinho@gmail.com

Un Tony est nécessaire pour détendre l'atmosphère. Son sourire désarme n'importe quel adversaire. Véritable touche à tout, il est inventif et déterminé. Parler de sport sera son métier.



Théo Chiramberro / 22 ans
Carte de presse en cours
06 26 08 58 17
tchiramberro@gmail.com

*« Pur produit du sud-ouest. »
Quand Théo rentre dans une pièce, la chaleur bordelaise nous frappe. Curieux, il s'intéresse autant au sport qu'au terroir et à la politique.*



Léane Colin / 20 ans
n° 141571
07 77 70 00 91
leanecolin72@gmail.com

Discrète aux premiers abords, une fois armée de sa plume elle se montre redoutable. Son rire égaie nos journées. Chic et élégante, elle connaît la mode sous toutes ses coutures.



Philomène Coppey-Dey / 21 ans
n° 142180
07 70 11 20 07
philomene.coppey@gmail.com

Un sourire franc... comtois. Elle est soucieuse de ce qui l'entoure. Dotée d'une grande capacité d'adaptation. Qu'importe ce que vous lui racontez, un portrait réussi, vous aurez.



Laurent Brunel
Directeur de l'équipe

Que ce soit sur le fuseau horaire lillois ou bordelais, il est toujours là en cas de tracas. Son accent chantant réchauffe nos cœurs. Merci Laurent!



Alexis Decorme / 22 ans
n° 142280
06 50 24 37 38
adecorme.news@gmail.com

Breton d'adoption, mais Drômois avant tout. Il ambitionne de revenir dans sa région natale. Toujours le sourire aux lèvres, il a fait des longs papiers sa spécialité.



Baptiste Hermant / 24 ans
n° 141951
06 30 78 11 32
hermantbap2000@gmail.com

Toujours un peu plus proche des nuages, Baptiste aime prendre de la hauteur. Créatif et passionné, la photo et la vidéo, ça le connaît!



Maxime Gallée / 21 ans
n° 141907
06 74 08 09 74
maxgallee35@gmail.com

Le montage des pages du PHRases n'ont pas entamé sa bonne humeur et son dynamisme. Autant à l'aise à l'oral qu'à l'écrit, il rêve de documentaires et de Bretagne.



Alexis Fernandez / 22 ans
Carte de presse en cours
06 95 60 51 94
alexisfer743@gmail.com

À vos marques, prêts ? Partez ! Les réveils matinaux ne font pas peur à ce grand sportif. Son empathie fait de lui quelqu'un sur qui compter. Perfectionniste dans l'âme, il ne laisse rien passer.



Nathéo Dillenseger / 21 ans
n° 141402
06 08 96 40 12
dillenseger.natheo@gmail.com

Les responsabilités ne lui font pas peur. Il n'a pas la langue dans sa poche et n'hésite pas à poser les questions qui fâchent. Entre politique et sport, son cœur balance.

1. Pour avoir de belles fesses bien bombées. 2. Pour se déplacer quand on s'est fait sucrer son permis de conduire. 3. Pour les duels épiques dans les cols lors du Tour de France. 4. Pour dire qu'on boit dans un "bidon" et pas dans une gourde. 5. Pour la petite larme à l'œil causée par le vent lorsqu'on va vite. 6. Pour rayonner sur les routes. 7. Pour utiliser le permis vélo obtenu en CM2. 8. Pour justifier un ravitaillement en madeleines chez mamie. 9. Pour avoir les jambes très douces après l'épilation. 10. Pour ressentir la satisfaction de débloquer un V'Lille. 11. Pour s'amuser à zigzaguer entre les marquages sur la route. 12. Pour battre le record de vitesse devant un radar pédagogique. 13. Pour se sculpter de beaux mollets saillants. 14. Pour pouvoir dire "je suis un rider ou une rideuse" à ses collègues. 15. Parce qu'il n'existe aucun moyen de transport plus écologique. 16. Pour ne pas réveiller les voisins le matin quand on démarre notre bécane. 17. Pour ne pas payer le parking en ville quand on part en soirée. 18. Parce que c'est romantique d'être à deux sur un vélo. 19. Pour avoir une bonne raison de mettre des lunettes de vitesse. 20. Pour mettre du gel dans ses cheveux juste avant de partir et laisser le vent faire le travail. 21. Pour découvrir des paysages plus lentement qu'en voiture et plus rapidement qu'à pied. 22. Parce qu'il faut toujours pédaler pour avancer, même quand la vie te met des bâtons dans les roues. 23. Pour s'initier à bouffer des insectes en plein vol. 24. Pour essayer de faire une roue avant. 25. Pour le bronzage "bâton de glace". 26. Pour narguer les voitures coincées dans les bouchons. 27. Pour allonger son espérance de vie. 28. Pour pouvoir accorder la couleur de son casque à celle de ses chaussettes. 29. Pour se faire de nouveaux copains à chaque feu rouge. 30. Pour avoir une bonne excuse d'être en retard. 31. Pour demander aux gens si ça roule. 32. Pour se sentir aventurier quand on ne porte pas de casque. 33. Pour avoir plus de jambes que Booba. 34. Pour éviter les coups de pompe. 35. Parce qu'au moins à vélo on ne cale pas. 36. Parce que si on s'y met tous, les impôts diminueront. 37. Pour faire retentir le p'tit "dring" à chaque intersection. 38. Pour emprunter les p'tits sentiers campagnards. 39. Pour ne pas payer 300 euros d'essence par mois. 40. Pour commenter ses sprints entre son domicile et la boulangerie et se prendre pour Peter Sagan. 41. Parce que changer un pneu ne coûte pas un bras. 42. Parce qu'on a plus de flow sur une bicyclette que dans un SUV. 43. Pour pouvoir griller les stop. 44. Pour être en phase avec ses convictions écolo. 45. Pour travailler le cardio. 46. Parce que plus de cyclistes incite à de meilleurs aménagements. 47. Pour avoir une bonne excuse de porter un leggings. 48. Pour éviter les transports en commun bondés. 49. Pour éliminer le fast-food de la veille. 50. Pour voyager vers l'infini et au-delà. 51. Pour faire culpabiliser ses collègues qui viennent en voiture au travail. 52. Pour se vanter d'une bonne résolution respectée après le 1er janvier. 53. Pour rendre l'air des métropoles plus respirable. 54. Pour chanter Yves Montand à bicyclette. 55. Pour ressembler à Thibaut Pinot. 56. Pour se doucher avant même d'être rentré chez soi grâce à la drache. 57. Pour être au calme sans se prendre la tête. 58. Pour découvrir la France. 59. Pour arpenter les difficiles montées et prendre les descentes à pleine balle. 60. Pour se rendre compte de la puissance des cyclistes professionnels. 61. Pour rentabiliser le vélo qu'on nous a offert à Noël. 62. Pour promener son chien. 63. Pour justifier l'achat hors de prix d'une combinaison avec cuissard. 64. Pour marquer "sportif" sur son profil Tinder. 65. Pour la sensation d'être nu dans un cuissard. 66. Pour profiter des panneaux "cédez le passage vélo". 67. Parce qu'on a tous pleuré en regardant E.T. 68. Pour obtenir un bilan calorique positif après les fêtes de fin d'année. 69. Pour avoir mal au cul après deux heures passées sur la selle. 70. Pour battre des records sur Strava. 71. Pour faire la course avec l'ombre des réverbères en plein hiver. 72. Parce qu'il n'y a pas besoin de savoir faire un créneau pour le stationner. 73. Parce que mieux vaut se prendre un retour de pédale qu'un platane. 74. Pour ne pas transformer ses parents en taxi quand on est mineur. 75. Pour faire un run and bike avec son frère qui râle car il a un coéquipier en carton. 76. Pour pouvoir frimer en pédalant sans les mains. 77. Pour faire des drifts devant ton date. 78. Pour semer les sangliers rencontrés sur les chemins de VTT. 79. Pour justifier ta mauvaise odeur dès le matin. 80. Pour mettre des fleurs dans ton panier et ressembler à une petite bobo parisienne. 81. Parce que la roue va tourner. 82. Parce que, selon la maxime, la seule chaîne qui rend libre est celle d'un vélo. 83. Pour profiter du soleil le long des voies vertes. 84. Pour avoir une bonne raison d'acheter une selle de confort. 85. Pour cacher sa calvitie sous un casque. 86. Pour se sentir mécano en réparant son vélo soi-même. 87. Pour ne pas se retrouver SAM. 88. Pour ne pas avoir besoin de se sécher les cheveux après la douche. 89. Pour se mettre du cambouis sur les mains quand on déraille. 90. Pour acheter des accessoires tendance. 91. Pour ne pas mourir comme Coluche. 92. Parce qu'on se sent transcendés avec Marc Madiot dans les écouteurs. 93. Parce qu'après la retraite, c'est l'un des rares sports qu'on peut faire pendant des années. 94. Pour diminuer la dette de l'État. 95. Pour tester son équilibre lorsqu'on indique sa direction. 96. Pour pouvoir dire qu'on a un pet au casque. 97. Pour transporter des copains dans le panier. 98. Pour enfile un gilet jaune sans être sur un rond-point. 99. Pour allumer la petite dynamo à l'arrière du vélo. 100. Parce qu'il nous a permis d'écrire 72 pages.

100 BONNES RAISONS QUI VOUS FONT AIMER LE VÉLO

