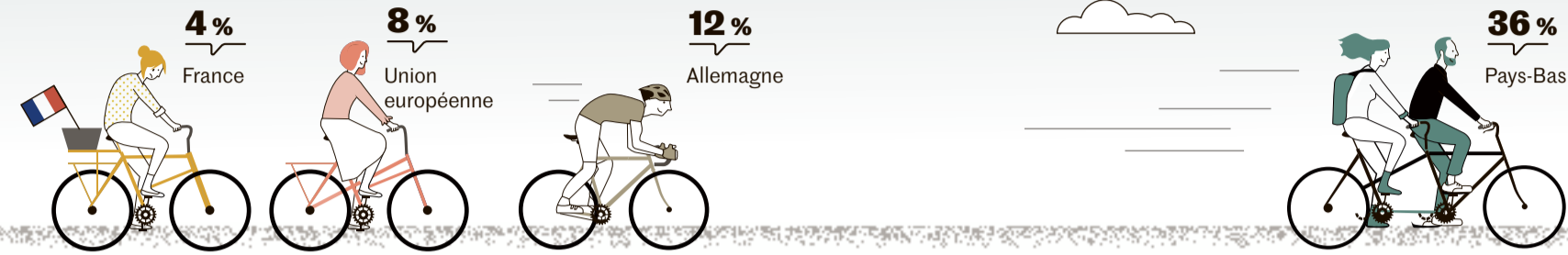


## Le tout-vélo, à quel prix ?

### La France souhaite doubler la pratique du vélo

Part des déplacements à vélo, en 2014 (pour la France, estimation 2020)



**9%**

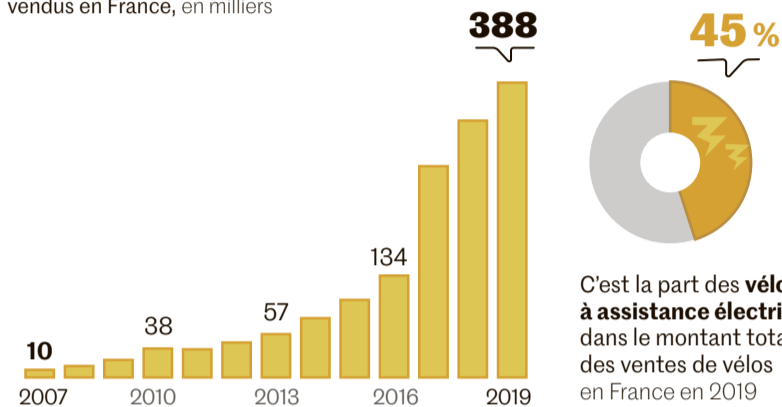
C'est la part du vélo dans les déplacements des Français d'ici à 2024 que se fixe pour objectif le gouvernement.

Pour l'atteindre, il faudrait une augmentation de l'utilisation du vélo de **35% par an**.

### Un projet porté par le vélo électrique...

#### Explosion des ventes à partir de 2017

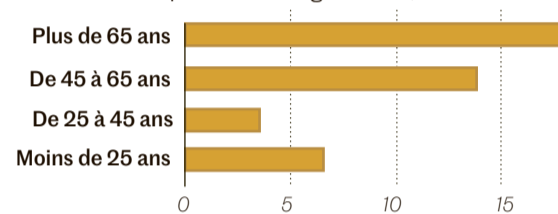
Vélos à assistance électrique (VAE) vendus en France, en milliers



#### Le VAE séduit les femmes et les plus âgés

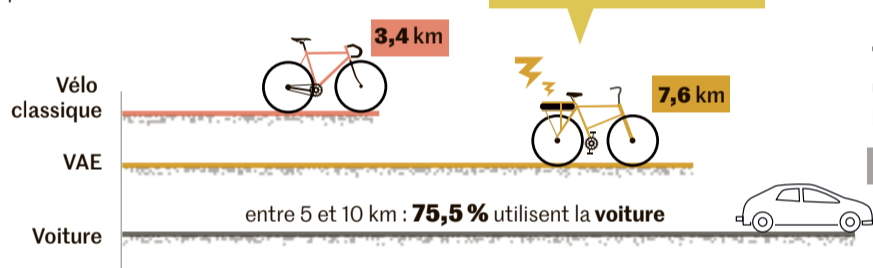


#### Recours au VAE par tranche d'âge en 2017, en %

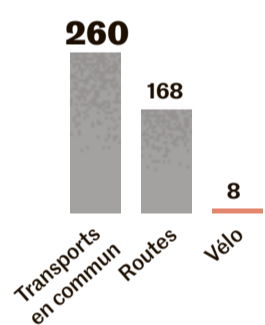


### Le VAE concurrence la voiture

Distances moyennes parcourues pour se rendre au travail

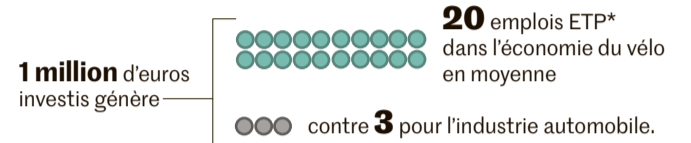


#### Politique de transport publique, en euros par an par habitant

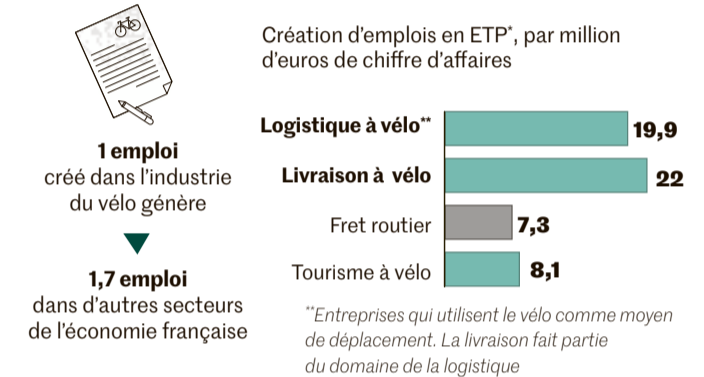


### ... plus générateur d'emplois que l'automobile

#### Le secteur du vélo a un effet d'entraînement important...



#### et des retombées indirectes dans le reste de l'économie



#### Evolution de l'emploi attendue selon deux scénarios



SOURCES : ADEME, INSEE, COMMISSION EUROPÉENNE, UNION SPORT ET CYCLE, CLUB DES VILLES ET TERRITOIRES CYCLABLES

\* Equivalent temps plein. Infographie : Benjamin Martinez, Marianne Pasquier

Et donc convaincre les collectivités et Gares & Connexions, la filiale de la SNCF, de renoncer à des parcelles qui se louent ou se concèdent à prix d'or et dont les rentes servent à entretenir et à rénover le bâti.

La multiplication des décideurs ralentit aussi la réalisation. A Chambéry, entre la conception d'un projet de parking à 20 mètres de la gare et son inauguration, en 2018, treize années ont passé. Et la vélostation (450 places) est « aujourd'hui presque saturée », signale Emmanuel Roche, chargé de la politique cyclable de l'agglomération. A Paris, la fréquentation de la gare du Nord nécessiterait « 20 000 places de stationnement », assure le chercheur Sébastien Marrec. Les plans de la rénovation en comptent 6 000. « Il n'y a pas grand monde qui soit capable d'anticiper ce que signifie un univers à 10% ou 15% de part modale [répartition des déplacements entre les différents moyens de transport] », constate-t-il.

Le vélo colle à l'envie de proximité que la crise sanitaire est venue renforcer. Cela vaut aussi pour les quartiers pavillonnaires où les urbanistes, obnubilés par le concept de « ville du quart d'heure », appellent à recréer des centres autour de commerces et de rues apaisées. Ce mouvement conduira à « une rétraction des zones de chalandise », estime David Lestoux, qui conseille les collectivités, car « on ne parcourt plus si souvent 40 kilomètres pour un achat ».

#### L'AVENIR DE LA CYCLO-LOGISTIQUE

Les habitudes de consommation changent aussi. Le ravitaillement du samedi n'est plus la norme. Place aux courses fragmentées et aux commandes en ligne. Cela produit des effets inattendus. « Plus les gens se déplacent à vélo dans une ville, plus la demande en livraisons alimentaires est importante. Mais celle-ci mobilise des véhicules thermiques », explique David Lestoux. En pleine croissance, le secteur de la cyclo-logistique, avec ses vélo-cargos susceptibles de transporter de lourdes charges, a de l'avenir.

Est-ce pour autant le déclin de l'hypermarché de périphérie des années 1970? Rien n'est moins sûr. D'abord, parce que l'étalement urbain a rattrapé ces mastodontes. Bâti en 1985 sur des marais asséchés, le complexe commercial de Bordeaux Lac se trouve aujourd'hui en pleine ville. Et sa première zone de chalandise « n'excède pas 5 km, une

distance convenable à vélo, et plus facilement réalisable en vélo à assistance électrique », assure Georges Carcanis, urbaniste chez Nhood France, le nouvel opérateur d'immobilier mixte détenu par la famille Mulliez. Il ne faut pas sous-estimer non plus la capacité d'adaptation de ces groupes. « En Allemagne, Lidl devient opérateur en habitat et construit des logements au-dessus des supermarchés », note David Lestoux. A Nantes, dans le quartier de la Beaujoire, Carrefour s'allie à la foncière immobilière Altarea-Cogedim pour concevoir un ensemble d'habitation à proximité de son hypermarché. « L'essor du vélo accélérera cette demande », assure le consultant. La grande distribution surfe sur la tendance. Dans le Nord, le centre commercial Promenade de Flandre, inauguré en 2017 au nord de Tourcoing (10 millions de visiteurs par an dont 93% arrivent en voiture), imagine « un boulevard urbain et nature ». Une manière d'attirer les cyclistes, mais aussi de verdir l'image de ce site. Chez Monoprix, la direction innovation envisage la création de « drive cyclistes ».

Une ville qui fait la part belle aux modes actifs devient plus apaisée, mais aussi plus

### DANS LES TERRITOIRES PÉRIURBAINS, CE N'EST PAS TANT LE BUDGET QUI MANQUE QU'UNE LOGIQUE À INVERSER

bourgeoise. « Inévitablement, les prix de l'immobilier grimpent. De nouveaux commerces s'installent, souvent du bio, du vrac, et les prix qui vont avec. Certains habitants sont contraints de partir », alerte la chercheuse Audrey de Nazelle, qui appelle à intégrer dans les politiques « un système pour ne pas exclure les gens défavorisés ». Dans les quartiers populaires, les associations s'efforcent de transmettre le goût du vélo.

Et la voiture, dans tout ça? La bicyclette est-elle réellement cette menace pour l'industrie automobile que sous-entendait, en 2020, Carlos Tavares, le PDG de PSA, en fustigeant « un lobby anti-automobile hyperpuissant »? « Le marché de la voiture subit une déprime, mais celle-ci ne doit pas grand-chose au vélo, nuance l'économiste des transports et président du think tank de l'Union routière de France, Yves Crozet. L'équipement comme le trafic sont parvenus à un plafond. »

FeuVert et Norauto ont anticipé le mouvement en vendant des « VAE d'entrée de gamme », note l'étude sur l'impact économique du vélo. A l'avenir, il est « très probable » que le passage à la voiture électrique, « qui de-

mande moins de maintenance », pousse les ateliers à s'étendre au VAE. Et l'heure de l'économie de l'autopartage, annoncée depuis dix ans, est peut-être enfin venue.

Frappé par la crise, le tourisme pourrait, lui aussi, être bousculé par la bicyclette. « Les clients recherchent des séjours actifs, de plein air, à l'écart des flux touristiques », constate Véronique Brizon, directrice d'ADN Tourisme, la fédération des institutionnels du secteur. « Le vélo répond à tout cela », même si les aménagements nécessaires à ces nouveaux vacanciers risquent, là encore, de prendre un espace jusqu'alors dévolu aux motorisés.

L'exemple du Mont-Saint-Michel a de quoi rassurer. Depuis 2015, autocars, voitures et camping-cars sont relégués à plus de trois kilomètres, et l'abbaye n'est accessible qu'en navette, à vélo ou à pied. Après avoir enregistré une baisse de fréquentation, le site a affiché une hausse de 6% en 2019, avec près de 1,5 million de visiteurs, et devenant le deuxième monument le plus visité de France, derrière l'Arc de triomphe. ■

ÉMELINE CAZI  
ET OLIVIER RAZEMON

## A Saint-Denis, la difficulté de rendre la bicyclette accessible à tous

LES DOUZE HOMMES ET FEMMES qui expliquent comment réparer une roue crevée et ajuster un dérailleur n'étaient pas forcément des adeptes de la bicyclette lorsque les hasards d'une vie chaotique leur ont offert une place d'un an à la Maison du vélo, à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), dans le nord de Paris. Très vite, la plupart le sont devenus. Et surtout, avec la petite équipe qui les encadre, ils sont parmi les mieux placés pour parler du potentiel de développement de la bicyclette dans les quartiers populaires. De ses freins aussi.

Le lieu, ni un magasin ni un atelier, mais tout cela à la fois, donne sur la rue Gabriel-Péri, d'où on entend siffler les guetteurs de la cité voisine. Lorsque l'association Etudes et Chantiers Ile-de-France s'y installe, en 2015, l'idée est de réinsérer des personnes loin de l'emploi, mais aussi de rendre le vélo « accessible à

une population pour laquelle il n'est pas forcément une évidence », explique Elsa Weber, chargée de communication de l'association. L'expérience, initiée aux Ulis, dans l'Essonne, a été étendue à d'autres quartiers prioritaires de la région.

#### « Barrières culturelles »

En échange d'une adhésion annuelle de 20 euros, les familles peuvent s'offrir un vélo récupéré à la déchetterie, dans les caves des immeubles – une moyenne de deux cents par an – et que les salariés ont remis en état. Comptez 65 euros, maximum, pour un cadre adulte. Dix euros pour le modèle enfant. La carte donne aussi accès aux ateliers d'autoréparation.

Quelque trois cents familles se sont laissées convaincre. « Nous sommes dans un quartier où les gens sont éloignés de tout, explique Redouane Bernaz, encadrant technique. Parfois, les parents

viennent chercher un vélo pour leur enfant, et ils commencent à regarder, posent des questions. Il y a encore des barrières culturelles, mais on leur ouvre le champ des possibles. »

Ici, les adultes, et notamment les femmes, sont plus nombreux qu'ailleurs à ne pas avoir appris à pédaler étant jeune. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'équipe a voulu importer de Belgique le projet « Un vélo pour 10 ans », dont le principe consiste à permettre à un enfant, dès 3 ans, de recevoir un premier vélo, puis de l'échanger gratuitement à mesure qu'il grandit. Au passage, chaque retour à l'atelier donne lieu à une initiation à la mécanique.

Mais la bonne idée belge n'a pas encore connu tout le succès escompté à Saint-Denis. En quatre ans, sur les quatre-vingts filles et garçons sélectionnés pour recevoir un premier vélo, seule une vingtaine est passée

au second modèle. Et aucun, pour le moment, au troisième.

« Je relance régulièrement les familles pour savoir si le vélo n'est pas trop petit, mais c'est compliqué de les faire revenir. Elles sont méfiantes, ont peur qu'on le leur reprenne. D'autres ont changé de numéro ou sont parties », explique Louise Laigroz, chargée de projet. Pour autant, elle projette de distribuer quarante nouveaux vélos cette année, et de dupliquer l'opération porte de Vanves, dans le sud de Paris.

L'équipe anime aussi souvent des ateliers mécaniques ou de « remise en selle » au pied des immeubles. A l'âge de l'école élémentaire, les filles sont aussi nombreuses que les garçons à vouloir s'entraîner à changer une chambre à air. Au collège, les trop nombreux préjugés tiennent encore les adolescentes à l'écart. ■

É. CA