



10.22

Cyclistes aujourd'hui

24 988



★
**GRAND
CHAMBÉRY**
l'agglomération

Territoire Mobile



ENQUÊTE
par ORIANE RAFFIN

Photographies par GUILLAUME NÉDELLEC / HANS LUCAS

EN SAVOIE, **LE VÉLO** CHANGE DE BRAQUET



Le cycle se développe à grande vitesse, dans cette région qui compte des cols mythiques du Tour de France. Il n'est plus seulement un sport de passionnés, mais aussi un moyen de transport du quotidien, pour conduire les enfants à l'école ou aller travailler.

PAS UN BRUIT dans les rues de Montmélian ce froid jeudi soir d'automne. La commune savoyarde de 4 000 habitants, située dans le sud du massif des Bauges est calfeutrée derrière ses volets. À quelques pas du centre historique, l'antenne locale de l'association Roue libre reste l'une des rares portes ouvertes, accueillant bricoleurs et amateurs pour une « vélobricolade » : un atelier participatif pour apprendre à réparer sa bicyclette. Devant le local prêté par la mairie, un grand fanion vert attire les visiteurs, reçus par Vinciane Reynaert, l'une des deux référentes du lieu. Son tee-shirt violet affiche la couleur : « J'y vais à vélo. » Créée il y a trente ans, l'association Roue libre – qui regroupe sept cents adhérents aujourd'hui – œuvre pour la promotion du vélo en Savoie. D'abord à Chambéry, mais pas seulement. Car l'engouement pour le deux-roues s'est étendu aux communes périphériques.

« On accueille jusqu'à sept personnes par vélobricolade », explique Vinciane, à côté d'un tandem en cours de réparation. Ce soir-là, Sania, 13 ans, et son frère Oscar, 12 ans, des habitués, s'activent dans l'atelier, à la recherche d'un coup de main. « Nos vélos, ce sont nos moyens de transport, précise Oscar. On s'en sert pour aller au collège, au sport... » Les deux adolescents écoutent attentivement les conseils de Jacques, technicien bénévole pour la soirée, protégé par une grande blouse vert sombre. « Tu vois, là, ta roue est voilée, montre-t-il à la jeune fille. C'est ce qui détend ta chaîne et la fait dérailler aussi souvent. » Le VTT blanc et violet, qui affiche de nombreux kilomètres au compteur, va avoir droit à une petite révision. Pour redresser la roue, c'est Jacques qui prend la main, saisissant l'un des outils fixés au mur. Leurs contours y sont dessinés et leurs dénominations inscrites pour permettre aux novices de se repérer entre clés à molette, clés à griffe, clés à cône et autres. Dans le même temps, Oscar étale consciencieusement de la colle sur la chambre à air de son vélo, avant d'appliquer une rustine. « Quand tu mets la colle, il faut dégonfler, sinon tu risques d'avoir une bulle d'air », avertit le bénévole, doux et patient derrière ses lunettes rondes.

Roue libre propose aussi de la vente d'occasion. Au fond du local, des vélos récupérés et réparés par les bénévoles s'entassent dans une grande pièce voûtée. Ils seront revendus une bouchée de pain aux adhérents ou lors d'événements auxquels l'association participe. Quant à ceux qui ne sont pas réparables, les pièces en bon état rejoindront les grands bacs en plastique qui longent le mur de l'atelier pour être recyclées sur d'autres bicyclettes. Jantes, pédaliers, cale-pieds : tout est à disposition des bricoleurs, gratuitement.

« Tu vas avoir les mains noires, lance Vinciane à un jeune homme qui vient pour la première fois à l'atelier. Il ne faut pas mettre un tee-shirt blanc ! » Accompagné par une formatrice qui procède à l'adhésion, il fait partie d'une association d'insertion et va désormais pouvoir venir apprendre à réparer son vélo lors des « vélobricolades ». Car l'objectif demeure l'autonomisation des adhérents. Et ça marche. « Sania a vu ce qu'expliquait Jacques et elle a compris. Elle et son frère sont vraiment preneurs d'informations pour se former », se félicite la jeune retraitée.

Comme eux, de plus en plus d'amateurs se sont mis – ou remis – à utiliser le vélo pour de petits trajets du quotidien : faire une course, rejoindre la gare, déposer les enfants à l'école... Là où, il y a quelques années encore, la voiture était le réflexe, les mœurs ont bel et bien évolué. Dans ces communes rurales, s'il ne peut pas remplacer la voiture, le vélo ne se limite néanmoins plus aux loisirs. « Il y en a de plus en plus sur le parking du collège », constate Sania. Pour les adultes, c'est la « cage à vélos » de la gare, récemment installée pour sécuriser le stationnement des deux-roues, qui fait le plein. Ceux de salariés des environs qui, comme Vinciane avant son départ à la retraite, rejoignent leur lieu de travail en associant vélo et train. Pour convaincre les plus hésitants, non loin de là, une « vélo station » permet de tester un vélo électrique pendant deux semaines ou un mois avant d'envisager une acquisition. Une cinquantaine sont proposés à la location. « Il y a une forte demande », rapporte Julien Manniez, directeur de l'agence Écomobilité, qui accompagne les

Page d'ouverture :
À Chambéry,
un compteur
installé en centre-
ville indique,
ce 3 octobre 2022,
environ 550 000
passages de vélos.

Page de droite :
Bénévoles à
l'association
Roue libre
de Montmélian,
Laurent
et Vinciane
assurent
ce samedi
1^{er} octobre 2022
la permanence
d'une
« vélobricolade »,
au cours de
laquelle ils
réparent des
vélos et aident
des adhérents.

communes et les collectivités locales des deux Savoie dans leur politique de mobilité.

« Il y a vingt ans, on ne parlait pas du vélo comme d'un mode de déplacement. Les élus estimaient que ce n'était pas le rôle de la collectivité de le déployer », se souvient-il. Aujourd'hui, les politiques ont évolué, dans le sillage du grand public. « Avant nous devions être proactifs pour essayer de les convaincre. Maintenant, ce sont eux qui viennent nous voir ! » poursuit Julien Manniez. Le Vélib' à Paris ou le Vélo'v à Lyon ont participé au changement des mentalités ; celui-ci s'est accentué ces dernières années. Le Covid a en effet mis un coup d'accélérateur à la pratique, et pas uniquement pour éviter la propagation du virus dans les transports en commun. « Depuis le début de la pandémie, de plus en plus de personnes prennent conscience du fait que leur santé est importante et que le vélo peut les aider », note ainsi Julien Manniez.

Autres facteurs qui poussent les Savoyards – et les Français en général – à (re)monter en selle : la flambée du prix des carburants et la prise en compte croissante de l'environnement et du climat. Avec des profils d'utilisateurs qui

LE COVID A MIS UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR À LA PRATIQUE, ET PAS UNIQUEMENT POUR ÉVITER LE VIRUS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

diffèrent du traditionnel homme sportif trenaire. À une quinzaine de kilomètres de Montmélian, dans la communauté d'agglomération de Chambéry, à Barberaz, c'est le ballet des vélos-cargos tous les matins devant l'école. Audrey Badurina, 38 ans, y dépose sa fille de 9 ans et son fils de 6 ans, avant de partir travailler à La Ravoire, à 4 kilomètres de distance. « On s'y est mis au moment où on a dû changer notre deuxième voiture. Aucun modèle ne me plaisait jusqu'à ce que je réalise qu'en fait ce n'était pas d'une voiture dont j'avais envie... » Tous les matins, elle voyait un vélo-cargo devant l'école. Une source d'inspiration. « Nous nous sommes laissé six mois pour tester et, finalement, après le premier hiver, nous avons revendu notre deuxième véhicule », se souvient la mère de famille.





*Ci-dessus,
en haut :*

À Barberaz,
en Savoie, Audrey
Badurina conduit
tous les jours ses
enfants à l'école
à vélo-cargo
électrique avant
de se rendre
au travail.

En bas :

À la gare de
Montmélian,
de plus en
plus d'usagers
empruntent
le train avec
leur vélo.

Liliane Clerc, elle, s'est lancée il y a deux ans. Juste après le premier confinement. « Un ami m'a prêté un vélo, c'est ce qui m'a décidée. Le fait d'avoir été accompagnée par cette personne, qui m'a conseillée sur le véhicule et les accessoires, ça a débloqué les choses. Toute seule, je ne sais pas si je l'aurais fait ! » reconnaît-elle. Prudente au début face aux intempéries, elle est désormais suffisamment bien équipée pour rouler par tous les temps, pour tous ses déplacements. Seul le verglas, quelques jours par an dans la cluse de Chambéry, freine (un peu) les « vélotafeurs », ceux qui utilisent leur bicyclette quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

« Aujourd'hui, les vélos circulent en toute saison », tranche Paul Clauss, coprésident de l'association Roue libre. Il scrute avec intérêt

les compteurs installés à différents points de l'agglomération pour mieux comprendre les usages. Celui du parc de Verney, dans le centre de Chambéry, explose les records cette année, avec 600 000 passages décomptés à la fin octobre, un chiffre atteint seulement à la fin décembre en 2021. « Le compteur a été posé en 2008. À ce moment-là, la fréquentation se faisait principalement au printemps et en été. Un peu en automne et quasiment pas en hiver », se souvient-il. Maintenant, le flux est quasi constant. Les jours d'utilisation des pistes cyclables ont, eux aussi, évolué : essentiellement en semaine. « Aujourd'hui, c'est l'autoroute », confirme, amusée, Liliane Clerc. Les quinze dernières années, la progression du vélo dans la communauté d'agglomération du Grand Chambéry est en moyenne de 4 % par an (soit + 82 % au total). Avec un boom en 2021 et en 2022 de + 7 % d'utilisateurs sur les pistes cyclables. « C'est vraiment significatif, note Philippe Gamen, président du Grand Chambéry. La Savoie est un département sportif : on voyait surtout l'usage du vélo en tant que sport. Là, on constate un réel changement dans les comportements, avec davantage de vélos utilitaires, sur les trajets domicile-travail, des vélos-cargos pour conduire les enfants à l'école ou faire les courses. »

Le phénomène ne touche donc pas seulement les centres-villes ou les communes périurbaines. Les deux-roues sont partout. « L'appétence, l'envie pour le vélo dépassent très largement le cœur des métropoles, confirme Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Néanmoins, ce n'est pas parce que l'envie progresse que la pratique augmente aussi vite. »

Col de la Croix-de-Fer, col du Galibier, col de l'Iseran... Quand on évoque la Savoie et le vélo, on associe ce territoire montagneux aux parcours mythiques du Tour de France, qui ne sont guère accessibles au plus grand nombre. Même avec un vélo électrique, dont l'assistance permet d'effacer considérablement les distances. « Rares sont ceux qui font 15 kilomètres à vélo pour aller travailler », prévient

Paul Clauss. Avec ces vélos nouvelle génération, le rayon se situe davantage entre 2 à 10 kilomètres. Ce qui limite les possibilités pour les habitants de villages isolés, hormis pour les sportifs ou les militants.

Olivier Schneider encourage le développement de véhicules intermédiaires. « Aujourd'hui, il n'y a rien entre les vélos électriques qui pèsent 25 à 30 kilos et les voiturettes électriques à 400 kilos. Il manque un échelon intermédiaire ! Dans le cadre de la réindustrialisation de la France, on pourrait offrir une seconde carrière à des personnes de l'aéronautique ou de l'automobile pour qu'ils imaginent des véhicules performants, abrités de la pluie, à assistance électrique, qui permettraient de transporter ce dont on a besoin pour la journée. » Lui-même circule à bord d'un prototype, un vélomobile bardé d'une carrosserie orange et bleu, deux places, à assistance électrique, qui roule jusqu'à 45 kilomètres à l'heure. « Une espèce d'ovni », s'amuse-t-il.

Encore faut-il lui trouver une place sur les routes. Même si Chambéry arrive troisième au dernier classement de la FUB dans la catégorie des villes moyennes cyclables, les cyclistes s'accordent à réclamer davantage d'infrastructures pour sécuriser leurs trajets, notamment pour les personnes les moins habituées, comme les adolescents ou les seniors. « Les collectivités ne sont pas dans la prospective, plutôt dans la gestion, l'accompagnement. Les pistes cyclables manquent de connexions entre elles, le maillage n'est pas complètement abouti », appuie Paul Clauss.

Du côté du Grand Chambéry, on tente de prendre les choses en main. Un grand parking multimodal va bientôt voir le jour, avec pour objectif de permettre un relais facile entre le vélo, le covoiturage, le bus ou le train. Car dans ce type de région au relief changeant, la solution peut passer par la combinaison de différentes mobilités. « Sur les territoires de montagne, c'est plus compliqué, confirme Philippe Gamen. Les distances sont plus grandes et le déploiement des pistes quasiment inexistant. Une réflexion est en cours pour voir

comment créer de la mobilité à vélo sur ces territoires sans pour autant aménager des pistes cyclables, qui nécessitent une emprise foncière compliquée à acquérir. »

Des expérimentations sont en cours avec, par exemple, une route qui serait partagée en trois espaces : au centre, une voie unique pour les voitures au milieu, et de part et d'autre, un espace pour le vélo. En cas de croisement de deux véhicules motorisés, ces derniers se placent temporairement sur les voies cyclables. Autre piste : utiliser les réseaux de chemins ruraux, grâce aux vélos tous chemins (VTC) ou aux gravels, ces vélos sportifs plus adaptés à des terrains non bitumés.

« Aujourd'hui, on parle beaucoup de sobriété, d'économies d'énergie, d'enjeux environnementaux, de santé publique... Augmenter l'utilisation du vélo permettrait de répondre à pas mal de sujets du moment, poursuit Paul Clauss. Il y a un alignement des planètes qui peut être favorable. Il faudrait que les pouvoirs publics soient plus visionnaires et proactifs. C'est ce qu'avaient fait les Hollandais dans les années 1970, au moment du premier choc pétrolier. Et on voit le résultat aujourd'hui ! Il faudrait ce genre de tournant politique en France, tous les éléments sont là pour qu'on puisse l'amorcer. » ♦



ORIANE RAFFIN est journaliste. Spécialiste des sujets liés à l'économie sociale et solidaire ou environnementaux, elle a été responsable éditoriale du média *Say Yess* et collabore avec diverses rédactions, dont celles du journal *Le Monde*, du 1, de *Zadig* ou de *L'Étudiant*.



GUILLAUME NÉDELLEC est photographe et graphiste indépendant. Né en 1977 à Poissy, il apprend la photographie en autodidacte auprès de Claudine Doury et Denis Dailleux. Membre de l'agence Hans Lucas, il questionne, à travers ses travaux, l'enfance et la mémoire. Son diaporama sonore *Les Enfants d'Izieu*, réalisé en 2019, qui revient sur la déportation d'enfants en 1944, a été remarqué lors du prix des Nouvelles Écritures, en 2020. Il collabore régulièrement avec la presse (*M le Monde*, *La Croix*, *La Vie*, *L'Obs*).