

Philippe JONDEAU

# VELORUTIONNAIRE !

Année 2022

ISBN : 979-10-699-7975-8

*A Robert MARCHAND*

*Détenteur des records de  
l'heure cycliste sur piste en ca-  
tégorie plus de 100 ans et plus  
de 105 ans*



# VELORUTIONNAIRE !

L'impact des mobilités sur le climat nous a sensibilisés.

Choisir le vélo pour se déplacer au quotidien peut paraître rebutant ou bien tentant : dans les deux cas, la réalité n'est pas forcément celle que l'on imagine.

Lever les freins pour les dubitatifs, inviter à la réflexion pour les enthousiastes, ce sont les ambitions de ce petit ouvrage.

Écrit à la première personne, il n'est qu'un témoignage vécu et met surtout en évidence qu'un changement dans ses moyens de déplacement entraîne beaucoup d'autres dans la vie, dans les rapports avec les autres, sur la route ou en famille, dans la façon de prendre soin de soi, de sa santé physique et mentale et d'être disponible aux autres.

Ce qui est rapporté concerne spécifiquement le vélo en zone rurale, là où les distances s'allongent et rendent ce moyen de déplace-

ment à la fois plus compliqué à organiser et plus performant pour la santé et l'Environnement. L'arrivée à maturité technique du vélo à assistance électrique est une donnée nouvelle qui ouvre des possibilités inconnues jusqu'alors.

Il sera question ici surtout du VAE classique dont l'assistance cesse après 25 km/h permettant des moyennes supérieures à 20 km/h mais aussi du speed bike, plus puissant, nécessitant casque homologué, BSR ou permis de conduire, immatriculation et assurance, avec assistance limitée à 45 km/h et soutenant une moyenne de 35 km/h.

En passant au vélo, c'est tout un environnement que l'on met en place : cela se conçoit, cela se prépare.

## AVANT-PROPOS

Odeurs : dès le premier jour, en passant près des haies et des jardins sur le chemin, j'ai retrouvé des odeurs que je ne sens plus en voiture.

Rencontres : 2ème jour, je croise un cycliste avant de sortir de Brézins... bonjour... et qui semble me connaître (bien que je ne le reconnaisse pas).

Histoire et ambiance : l'ambiance, les couleurs, surtout le matin, me rappellent des paysages de mon enfance, surtout avec ce beau soleil, me rappellent des rencontres et des aventures étant jeune.

Contraintes : Au fil des jours, malgré le plaisir de cet essai, j'imagine les contraintes plus ou moins fortes, contournables. Comment faire les courses surtout s'il y a du volume, où ranger le vélo au domicile (à part en plein milieu

de la cuisine pour mon cas), qu'est-ce que je suis prêt à abandonner dans mon indépendance que me permet la voiture ?

Sport et effort : Enfin, au fil des jours, je me suis surpris à essayer d'améliorer mon temps, ma distance, à forcer un peu plus sur les pédales par moment, avec 2 kilos de moins à la fin de la semaine... bon d'accord j'ai aussi mangé beaucoup de légumes durant cette canicule.

Daniel LACROIX  
Expérimentateur VAE  
au retour d'un essai d'une semaine.



# INTRODUCTION

Ce petit carré de chocolat croquant sous la dent, comment se trouvait-il là ? Je lui avais résisté une première fois, conscient d'en avoir ni vraiment envie, ni besoin. C'est de manière totalement inconsciente, hors de volonté, qu'il s'était trouvé en bouche. Le signe d'une alimentation désorganisée, d'un geste d'impulsion mêlé d'addiction, le révélateur d'une façon d'agir en dehors du sens.

Ce déclic a été le déclencheur d'une perte de poids très nécessaire qu'il a fallu stabiliser. C'est sur l'insistance du médecin à me faire pratiquer une activité physique qu'est née l'idée de s'y astreindre en profitant des trajets quotidiens pour aller travailler. Je savais que 40 minutes par trajet seraient le maximum. Saurais-je les tenir ?

Parti pour réaliser cette expérience en moyenne un jour sur deux, je ne savais pas que grâce au vélo à assistance électrique, cet

objectif serait vite pulvérisé, pour ma qualité de vie et mon bien-être. Après 46 000 km parcourus, le retour d'expérience montre que c'est tout un écosystème qui s'est modifié - sans douleur- pour y parvenir.

Ce petit livre témoigne d'une expérience personnelle et ne prétend pas apporter de solution universelle. Il permet de passer en revue tous les volets de la vie courante affectés par cette "vélorution", ce grand changement qui permet de vivre "comme avant" mais "autrement".

Il faut pour cela réunir plusieurs conditions : ce n'est pas forcément possible pour tout le monde, ni à tous les moments de la vie. Mais si on ne peut pas passer au vélo dans l'immédiat, on peut soutenir ceux qui le peuvent par des gestes simples, par exemple, quand automobiliste, on peut se déporter sur la voie de gauche pour dépasser un cycliste, ou en patientant derrière pendant le franchissement de chicanes, ou de façon plus militante, en pratiquant l'autopartage.

Alors que 97 % des trajets domicile-travail de 5 à 20 km sont effectués en voiture, seul le plus souvent, ne serait-ce pas un magnifique résultat pour la planète de ramener ce pourcentage à 85 % ?

## Universelle voiture

“A la campagne, on ne peut se passer de voiture.” Je dois à la vérité que malgré l'envie de m'en passer, j'effectue encore un tiers de mes déplacements par ce moyen : Soit parce que je dois me rendre à deux endroits éloignés en peu de temps, soit parce que je ne saurais pas où ranger le vélo en sécurité, pour prendre le train par exemple, soit en raison de la distance et du manque d'alternative, pour une journée en montagne, soit parce que devant transporter des objets.

Je savais que dans mon territoire rural, 97 % des trajets domicile-travail de 5 à 20 km sont effectués en voiture. Il y a des raisons à cela : souventes fois, on fera quelques détours à l'occasion d'une course ou pour déposer ou reprendre un enfant à l'occasion d'un trajet plus long.

Mais la proportion interroge.

Selon l'âge, le statut familial, la présence d'enfants au domicile, il serait étonnant qu'il faille accomplir 97 % des trajets en voiture. Tout se passe comme si on avait subrepticement dérivé de " la voiture indispensable à la campagne" à "la voiture pour tous les besoins de déplacement".

Je dois admettre que j'ai longtemps fait comme tout le monde : j'ai pris la voiture parce qu'elle était là, devant le domicile, sans même me poser la question d'une alternative. Et puis quoi ? Ce n'est pas deux kilomètres de plus qui allaient grever le budget ?

Le budget non, mais la planète et la santé oui.

Ce n'est pas parce que la voiture permet tous les déplacements qu'elle doit tous les accomplir.

Choisir pour chacun de ses déplacements le moyen adapté n'a rien de ridicule, c'est une attitude à la portée de tous.

## Transition énergétique

Se déplacer en vélo paraît un acte dérisoire au regard de l'urgence climatique. Le fait d'accomplir ainsi ses trajets les plus courts, inférieurs à 20 km a pourtant un fort impact.

En effet, l'énergie consommée dépend d'abord de la masse transportée et ensuite des accélérations et de la vitesse. Ainsi, pour une distance équivalente, la voiture consomme autant que 30 à 50 vélos électriques. Et pour des trajets courts, du domicile à son travail par exemple, le moteur froid ne fonctionne pas au mieux de ses capacités et de ses dispositifs antipollution : il consomme davantage, ce que l'on vérifie facilement avec l'ordinateur de bord, rejette donc davantage de CO<sub>2</sub> ainsi que de polluants atmosphériques. Un vélo sur la route, c'est une voiture de moins et cela représente donc une division par 30 à 50 de la con-

sommission d'énergie et une suppression des émissions de polluants.

Indéniablement, le service rendu n'est pas le même. La voiture demeure sans rival pour les distances supérieures à 25 km. Mais en deçà, l'écart n'est pas considérable : Ainsi, en vélo électrique rapide (45km/h), 25 km peuvent être parcourus en 38 minutes, contre 28 minutes en éco-conduite automobile. Jusqu'à 12 km, le temps de trajet est favorable au VAE, même classique, le temps passé à s'équiper et la vitesse plus réduite étant compensés par la facilitation du stationnement.

Notons aussi, en milieu rural, une moyenne de 42 km/h mesurée sur une voiture de service, à rapprocher des 35 km/h relevés sur speed bike.

Ces comparaisons ne visent pas à disqualifier la voiture, mais à remettre les avantages et inconvénients des différents moyens de transport dans de justes proportions. La voiture est un moyen adapté et justifié dès lors qu'elle véhicule plusieurs passagers, que l'on doit accomplir de longues distances en peu de temps ou que l'on doit composer avec un handicap de mobilité. Cependant, les trajets courts, répétés et solitaires représentent les deux tiers des déplacements. S'il paraît difficile de se passer complètement de voiture à la campagne, il est possible en revanche de choi-

sir le véhicule le plus adapté à chaque déplacement.

Cela aura trois autres effets : d'une part, les révisions de la voiture s'espaceront et les consommables (pneus, embrayage) seront remplacés moins souvent ; d'autre part, le moteur travaillant en moindre proportion à froid augmentera sa durée de vie ; enfin, l'appareil respiratoire et circulatoire du cycliste accomplira avec régularité les efforts nécessaires pour améliorer puis maintenir sa forme.

Et nous verrons par ailleurs que parmi les inconvénients allégués, l'inconfort prêté au vélo est à relativiser.

## La pluie mouille

L'idée de devoir affronter la pluie constitue un frein important. La perspective d'arriver tout dégoulinant à son travail suffit souvent à décourager l'idée d'un changement de moyen de transport.

Pourtant, il ressort de nos recherches que la pluie est presque entièrement composée d'eau (chimiquement  $H_2O$ ), plutôt pure et tout à fait potable, sans aucune adjonction, ce qui la place en termes de qualité au-dessus de celle qui nous est facturée au robinet à 2 € par mètre cube. Pourquoi s'en priver ?

A l'expérience, nous n'avons pas connaissance d'un quelconque impact négatif sur la santé, à moins de demeurer statique, mouillé et dans le froid pendant un certain temps.

Que le lecteur pardonne cette ironie : la pluie n'est pas toxique, son remède s'appelle



l'IMPERMEABLE et non pas la voiture, car si la justification ultime de celle-ci est de se prémunir des averses, cela fait cher pour un parapluie !

Plus sérieusement, il faut bien convenir que l'on sera affecté un jour ou l'autre par les précipitations. Si elles surviennent sur le chemin du retour, cela n'est pas très grave car on pourra se changer et se réchauffer à son domicile. C'est plus ennuyeux dans l'autre sens : pour rester confortable, il faut un bon équipement ou prévoir des vêtements de rechange. Rien d'infaisable, mais cela demande de l'organisation et s'adresse au vélotafeur régulier.

Pour le débutant, il n'y a pas de honte à prendre sa voiture ! Ce sera d'ailleurs l'occasion pour ceux qui disposent déjà d'un peu d'entraînement, de constater que circuler en voiture est ennuyeux et que le manque d'activité physique est perceptible. Pour ceux-là, la pluie ne sera bientôt plus un problème, simplement un paramètre et l'envie de se sentir bien sur le vélo les encouragera.

Imagine-t-on l'agréable massage qu'en été, avec la vitesse, la pluie procure ?

## Vélotaf : Non le vélo ne fait pas suer

C'est un paradoxe : le vélo à assistance électrique procure une activité physique salubre mais pas nécessairement épuisante. L'assistance au pédalier est particulièrement efficace dans les côtes, ce qui laisse la possibilité au pilote d'aller plus ou moins vite.

Ainsi, tant que l'on n'atteint pas les 25 km/h, on peut donner libre cours à son envie de se dépenser jusqu'à transpirer abondamment. L'effet sera majoré par temps chaud. Si l'on veut préserver sa fraîcheur en arrivant au travail, cela demande un peu de maîtrise.

Les moteurs électriques ont une plage d'efficacité à laquelle il faut s'adapter. Cela est très sensible lorsque le moteur est logé dans la roue : l'efficacité maximum de l'assistance se fera sentir à une certaine vitesse de rotation de

la roue. Ainsi dans une côte prononcée, l'assistance fera défaut quand la vitesse deviendra trop lente et l'ascension demandera un certain effort. Le moteur au pédalier fonctionne pareillement, mais son efficacité est liée à la vitesse de pédalage. Ainsi, il suffira d'engager un développement plus court pour accroître la vitesse de pédalage et déclencher davantage d'assistance.

Il arrive parfois que l'on rechigne à pédaler à une cadence suffisamment rapide : l'effort sera dans ce cas beaucoup plus important. Ce mésusage est souvent à l'origine de critiques sur le manque d'efficacité des VAE, alors qu'il suffirait de raccourcir le développement ; on peut de cette façon réduire sa vitesse et augmenter la cadence jusqu'à ce qu'on trouve le bon équilibre entre l'effort, la respiration et le rythme cardiaque.

Dans cet état d'équilibre, on peut gravir un col alpin, pas bien vite, mais sans peiner. Il ne s'agit pas de se placer dans une logique sportive qui demanderait de tutoyer ses limites de fréquence cardiaque ou de  $VO_2max$ .

Apprendre à connaître son corps, savoir ralentir l'allure et augmenter la cadence permet d'éviter de s'échauffer. La vitesse complétera le système de refroidissement plus efficacement qu'une climatisation : on est surpris du bien-être ressenti sur le vélo par temps chaud.

Cependant, le système cardio-respiratoire continuera de fonctionner une ou deux minutes après l'arrêt, provoquant un échauffement indésirable. Si l'on veut éviter cet effet, il faut anticiper dans le dernier kilomètre en pédalant sans effort. Cela laissera un temps d'adaptation au cœur qui pourra reprendre son rythme de repos.

La pratique régulière provoque des adaptations : ralentissement du rythme cardiaque, augmentation de la masse musculaire. Elles contribuent à la facilitation de l'effort, à la réduction de l'échauffement et de la transpiration.

Si pour certains l'effort reste un appel irrésistible, la douche reste pour eux la dernière solution !

L'effort modéré suffit amplement aux déplacements du quotidien.

## La sécurité

Le plus dur des cyclistes l'est moins que la plus molle des carrosseries. Ce constat de base a de quoi tempérer l'envie de se déplacer en vélo.

Cette vulnérabilité pressentie ne se confirme pas forcément sur la route, en particulier lorsque le trafic est inférieur à 2000 véhicules par jour. Si l'on peut redouter tous les défauts de maîtrise de véhicule, ceux-ci sont extrêmement rares. En revanche, on observe plus fréquemment des maladresses, par exemple lorsqu'un automobiliste effectue un dépassement en même temps qu'il croise un autre véhicule.

Ces situations très angoissantes ne sont pas les plus dangereuses ; c'est aux intersections, parce que les trajectoires se croisent, que le risque est le plus grand. Il faut toujours envisager un stop négligemment glissé

ou un redémarrage prématuré et tenter de capter le regard de celui qui doit la priorité.

Pour se rendre visible, les vêtements de couleurs sont à privilégier. Un bon éclairage est très utile, de jour comme de nuit. Il en existe qui émettent des flashes très puissants, voisins ou supérieurs à 100 lumens. Certains tracent au moyen de rayons laser deux rais de lumière au sol qui délimitent votre espace d'évolution. Il faut également se prémunir des conséquences d'un choc : le port du casque et d'une dorsale sont de sages précautions.

Malgré la prévention, on ne peut exclure ni une collision ni un délit de fuite. S'assurer pour les conséquences physiques et matérielles en l'absence de tiers identifié est recommandé.

Le sentiment d'insécurité est très vif lorsque l'on débute. Il s'estompe ensuite mais il faut demeurer en état de vigilance, renoncer souvent à la priorité, être prêt à poser pied à terre. La sécurisation des cheminements est un sujet, elle n'évitera pas la co-circulation des autos et des vélos avant longtemps.

## Partager la route

Se déplacer est un acte social. On est perpétuellement en interaction avec les autres usagers de la route, on ne cesse par mille moyens d'exprimer ses intentions, de s'assurer de la bonne communication, d'avoir été vu et compris.

La première alerte est donnée par le petit défaut de trajectoire, de freinage dont on ne sait *a priori* s'il relève d'une maladresse, d'une distraction ou d'un malaise. Se positionner sur la route demande de l'expérience. Il n'est pas facile de transposer celle acquise sur quatre roues, elle n'est pourtant pas inutile.

Dans un passage étroit, le fait de se tenir très à droite incitera au dépassement. Mieux vaut s'écarter un peu du bord de la chaussée, pédaler fort pour sortir vite de la zone, puis se rabattre à droite avec netteté pour inviter au dépassement. Ce geste est en général bien

compris ; pour l'automobiliste (qui est de plus en plus souvent un cycliste !), il signifie qu'il a été perçu et que vous vous attendez à son dépassement.

Les giratoires sont les lieux les plus redoutés des cyclistes. Avec des enfants, le mieux est de descendre du vélo.

Sur un giratoire, si l'on est seul et que l'on roule vite, il n'est pas aberrant de se rapprocher du centre. Mais il faut veiller à se maintenir à distance des voitures devant, à se tenir prêt à faire face à l'imprévu et à changer de trajectoire instantanément, et ne s'écarter du centre que pour sortir, en faisant très attention à n'être pas dépassé par la droite au même moment, sans oublier de tendre le bras.

Aux intersections, il est utile d'essayer d'accrocher le regard du conducteur. Ce n'est pas toujours facile. En ville, on peut se trouver derrière une camionnette à un feu, et celle-ci se mettre à reculer à l'aveuglette...

Il n'en demeure pas moins que 50 % des accidents sont le fait des cyclistes eux-mêmes. Il ne faut JAMAIS entrer dans une logique de rivalité. Les inconduites automobiles ne méritent que le mépris.



## Neige

15 novembre 2019. La prévision météorologique est autant un art qu'une science. Les chutes de neige sont particulièrement délicates à prévoir, il suffit de très peu de choses pour les déclencher ou les empêcher, ou pour passer d'un manteau décoratif à une catastrophe.

Quand je pars du travail ce jour-là, il commence à neiger fortement, conformément à la prévision « 2 flocons » de Météo-France. Je ne suis pas inquiet, la chaussée n'est pas recouverte.

10 km plus loin, j'ai prévu de franchir un petit col. L'ascension assistée électriquement ne prend que quelques minutes, mais au sommet, il s'est formé sur la chaussée un mélange d'eau et de neige extrêmement glissant. Impression confirmée, quand descendu du vélo, j'ai de la peine à garder l'équilibre. Prenant conscience du danger, j'entame la descente à pied, en

m'appuyant sur le vélo. Quand je freine, les roues du vélo se bloquent instantanément. La nuit est tombée. Je ne suis pas fier au milieu des voitures dont la conduite plus ou moins assurée n'exprime pas toujours une parfaite maîtrise du véhicule.

Au bas du col, je ne sais comment aborder une longue ligne droite. Rouler dans le sillon creusé par les roues des voitures au risque d'être accroché ? Je tente le bas-côté, mais il y a maintenant trop de neige, il n'est plus praticable. Vais-je résister au froid ?

C'est à ce moment qu'une camionnette s'arrête. Son conducteur, venant en sens inverse, m'a vu et a fait demi-tour. Il propose son vaste coffre pour le vélo. Je mets ma fierté en bandoulière, la situation est trop dangereuse, j'accepte.

Ce jeune homme me conduira à mon domicile, 14 km plus loin. Au fur et à mesure de notre avancée, les conditions empirent. J'ai le temps de méditer.

Après qu'il m'aura déposé à mon domicile, il sera bien tard quand je recevrai le SMS de mon Saint-Bernard de retour chez lui, sa soirée familiale gâchée après ce détour de près de 30 km très lentement parcourus. Je n'ai pu lui offrir que quelques bouteilles de Bourgogne, bien peu de choses en fait.

Ce soir, j'aime l'humanité. Je suis content d'être chez moi, mais plus encore de savoir qu'il existe des humains attentifs à leur prochain et capable de beaux gestes.

La pratique du vélo sur la neige est envisageable, à condition de ne pas aller trop vite et de se faire aussi léger que possible. Mais c'est l'attitude des autres conducteurs qui incite à la réserve.

Muni d'un ralentisseur électrique, la vitesse du speed bike peut être contrôlée sans blocage de la roue. Ainsi, je ne dépasse pas les 27 km/h et ne me laisse pas emporter par la vitesse en descente.

Certains conducteurs sont crispés derrière le vélo sans jamais le dépasser : une position peu agréable qui fait redouter les conséquences d'un freinage inopiné ou d'une chute.

D'autres sont très à l'aise et se permettent de rouler à une allure assez soutenue. Sans doute comptent-ils parmi ceux que l'on trouvera immobilisés quelques kilomètres plus loin en fâcheuse posture.

À vrai dire, la neige n'est pas idéale pour circuler : le télétravail devrait être la règle, qu'on se déplace en auto ou en vélo.

## Tous dopés

Faire un peu de vélo donne l'envie d'en faire davantage. Certains parlent d'effort addictif.

Il n'y a pourtant pas de pathologie. Retenez votre respiration : avec le meilleur entraînement du monde, l'apnée se conclura de manière irrépessible par la reprise de la respiration. Elle provoque une acidification du sang, ce qui agira sur le système nerveux ; celui-ci sera plus fort que notre volonté consciente et provoquera un réflexe respiratoire. De manière comparable, on n'échappe pas au sommeil, ni à la faim ni à la soif.

L'activité physique n'agit pas de la même façon. Elle est aussi nécessaire à notre bien vivre que le sommeil, mais notre corps ne dispose pas d'indicateur pour nous avertir. En revanche, les activités d'endurance provoquent une libération de dopamine après l'effort, ce qui engendre une sensation de bien-être. Ce

qui peut expliquer que l'humanité se soit construite par le travail, l'effort n'étant pas une valeur mais simplement une possibilité de plaisir.

Trouver un équilibre résulte donc d'une démarche qui relève d'un acte conscient, volontaire. Il n'y a aucune raison de monter sur son vélo quand la voiture s'offre à nous. En revanche, si l'on s'astreint pendant quelques jours à choisir l'énergie musculaire, on sera surpris de constater, pour peu que la météo s'y prête, avoir plus envie d'enfourcher le deux-roues que de s'asseoir et de demeurer statique dans la voiture.

Encore quelques semaines, et la pluie ne sera plus rédhibitoire. Et bientôt, chose inimaginable, on affrontera le froid, en constatant que l'on se réchauffe très bien en moulinant sur son vélo, mieux en tout cas que dans une voiture après s'être frigorifié les doigts en grattant la glace sur le pare-brise.

L'addiction, c'est lorsqu'on entre en dépendance, lorsque l'on agit sans savoir pourquoi et au détriment de sa santé. Cette qualification ne conviendrait-elle pas plutôt à l'utilisation quasi réflexe de la voiture pour tous les déplacements du quotidien ?

## Prendre de l'âge sans vieillir

Qu'on me pardonne de citer la liste des bénéfices de l'activité physique pour la santé établie par l'OMS : elle améliore la musculature et les performances respiratoires, la santé osseuse et les capacités fonctionnelles, réduit le risque d'hypertension, de cardiopathie coronarienne, d'AVC, de diabète, de cancer (notamment du sein et du colon), de dépression, de chute, elle est fondamentale pour l'équilibre énergétique et la maîtrise du poids.

Des bénéfices bien distincts des « 11 000 pas » qui ne visent qu'à réduire la sédentarité, c'est-à-dire le fait de rester longuement et fréquemment sans bouger.

Un peu d'activité vaut mieux que pas d'activité du tout, il est clair que les bénéfices augmentent avec la quantité. On distinguera l'intensité forte, celle qui essouffle au point de ne plus pouvoir parler, de l'intensité modérée, celle du

vélo. Si 150 minutes par semaine sont un minimum (ou 75 minutes en cas d'intensité forte), 300 minutes, pratiqué par tranche d'au minimum 10 minutes auront encore plus d'effet.

Le premier seuil est atteint avec un trajet quotidien de 15 minutes soit environ 5 km pratiqués cinq jours par semaine. Avec un trajet plus long, le temps à y consacrer peut être rebutant. Mais si l'on considère le temps de vélo et l'équivalent que représenterait le cumul voiture + activité physique, le vélo gagne du temps. Surtout, on s'inscrira dans une habitude vertueuse qui apparaîtra bientôt comme une façon de vivre. Raison supplémentaire pour poursuivre en vélo toute l'année, ce qui évitera de se demander quand reprendre au printemps et maintiendra la forme durant l'hiver.

La forme physique acquise permettra de s'adonner à d'autres pratiques physiques pour entretenir le corps.

Une hygiène qui aura également pour effet de maintenir le corps en bon état et de permettre une plus longue vie en bonne santé. Un investissement qu'aucune liqueur de jouvence ne saura procurer.

## De quoi j'ai l'air ?

Les épisodes de pollution sont parfois source d'interrogation car l'activité physique intense est déconseillée, mais le vélo recommandé à la place la voiture.

Ces épisodes sont de plus en plus fréquents alors que les efforts entrepris, notamment avec les vignettes crit'air, devraient commencer à produire leurs effets. En fait, ce sont les procédures d'alerte qui évoluent, si bien qu'elles sont déclenchées à de plus bas niveaux que par le passé.

C'est une information rassurante pour le cycliste qui certes, n'évoluera pas dans des conditions idéales, mais ne se mettra pas en danger pour autant.

En effet, le bénéfice procuré par l'exercice physique sur la santé demeure supérieur à l'impact négatif d'une qualité dégradée de l'air



inhalé. Cela est vrai en ville, et *a fortiori* à la campagne, surtout si l'on se tient à l'écart des axes autoroutiers, ce qui est en général le cas (mais il y a quelques voies vertes qui longent des autoroutes).

Il faut également tenir compte des émissions de polluants que l'usage du vélo évite, en particulier par temps froid, précisément lors de ces épisodes de pollution.

Il n'y a donc pas lieu de se priver du vélo en cette circonstance.

## Moins de vitesse, plus de santé

Très respectueux du corps, plus encore avec l'assistance électrique, le vélo pratiqué au quotidien est un moyen efficace de reconquérir sa forme.

Se refaire une musculature, exercer l'appareil cardio-respiratoire sans abîmer les articulations, c'est s'ouvrir la voie pour des pratiques plus sportives et plus ludiques.

L'effet est spectaculaire en randonnée en montagne. Il l'est également pour toutes les activités d'entretien physique que l'on aura davantage de plaisir et de bénéfice à pratiquer régulièrement lorsque l'on enchaînera les exercices sans mettre son cœur à l'agonie.

Tout cela contribue à une bonne condition physique qui facilite le lien intergénérationnel en permettant aux moins jeunes de soutenir un rythme acceptable par les moins âgés, notam-

ment pour les randonnées en pleine nature propices à la convivialité, tout en préservant mobilité et qualité de vie pour de longues années.

## Choisir le bon vélo

Si rien n'égale un essai de vélo en situation réelle, nous disposons cependant de quelques indications. La distance, le profil de l'itinéraire, la qualité de la chaussée et la fiabilité du matériel orientent le choix.

Pour les distances de moins de 5 km, en l'absence de pente, l'assistance électrique est peu justifiée, sauf si l'on envisage un usage loisir plus diversifié. L'assistance électrique peut être cependant très utile lorsque le domicile est situé à flanc de coteau, ce qui est le cas de deux tiers des habitations dans la région où je vis. Si cela incite à une pratique quotidienne, c'est un choix coûteux mais bénéfique à la santé et à la planète.

Un VAE classique bridé à 25 km/h est tout à fait suffisant pour les distances inférieures à 15 km qu'il permettra de parcourir en un peu plus d'une demi-heure. Sur terrain sans pentes

fortes, un moteur positionné sur la roue est tout à fait suffisant si l'on n'emprunte que des voies revêtues ou des chemins roulants. Ce type de vélo peut être à la peine en côte, c'est un point à tester. Ces vélos sont moins coûteux.

Les moteurs placés sur le pédalier permettent d'ajuster le rythme de pédalage à la sévérité de la pente : ils sont à conseiller lorsqu'il y a du relief. On en trouve soit en version routière, soit en version tout-terrain, ceux-ci avec des suspensions qui permettent de circuler sur de mauvais chemins. Dans ce dernier cas, ces vélos conçus pour les loisirs sont munis de pneus pouvant être désagréables sur le bitume. Un bon choix de pneus peut réduire ce problème si l'on projette une utilisation au quotidien. On peut aussi disposer d'une deuxième paire de roues pour permuter rapidement d'une utilisation "route" la semaine pour aller travailler à "chemin" pour la sortie du week-end.

Inconnu en France, mais très développé dans les pays voisins, le speed bike est un vélo à assistance électrique bridé à 45 km/h. Ce puissant moteur est placé en général sur la roue arrière, pour éviter d'exercer une trop forte traction sur la chaîne. Sa puissance permet d'avaler les côtes honorablement jusqu'à une pente de 10 %. Il convient pour des distances de 25 à 35 km, sa vitesse moyenne étant de 35 km/h. Réglementairement, c'est un

cyclomoteur, ce qui impose le port d'un casque homologué, l'immatriculation, le BSR ou le permis de conduire et une assurance. Il fait l'objet d'un certificat de conformité, ce qui empêche de l'acheter à l'étranger, les pièces de sécurité devront être remplacées à l'identique. Il procure un service radicalement différent d'un booster, car obligeant à pédaler, il permet de se réchauffer par temps froid tout en pratiquant une activité physique modérée et respectueuse des articulations. J'utilise un tel vélo pour parcourir quotidiennement 48 km dans un relief bossillé.

Avec les mêmes contraintes réglementaires, il existe par ailleurs des VAE à motorisation classique dont le constructeur a réglé de 25 à 45 km/h. Moins puissants, ces vélos n'iront pas plus vite en côte, car la puissance du moteur ne permet déjà pas d'atteindre 25 km/h dans ce cas, mais ils sont bien plus rapides en plat. Si l'itinéraire s'y prête, c'est-à-dire sans montées significatives, ils peuvent être de bonnes alternatives. La modification du bridage engage la responsabilité de son auteur, notamment en cas de dommages aux tiers. On ne doit pas le réaliser soi-même.

Dans tous les cas, en raison de son prix d'acquisition, il est fortement conseillé d'essayer son VAE avant de l'acheter et de s'assurer de la disponibilité réelle du service après-vente pour l'entretien.

## Une situation bien assise

Choisir un matériel adapté à l'usage que l'on veut en faire est une condition nécessaire mais pas suffisante.

En premier lieu, le choix de la selle est important, celui dont les conséquences peuvent être douloureuses. La selle supporte tout le poids du corps. Le choix de la forme, de la largeur, de la longueur et du matériau peuvent être utilement guidés par un vélociste. Les gadgets à base de gel donnent rarement satisfaction : l'offre abondante dans ce domaine répond à la demande d'acheteurs inexpérimentés, l'efficacité est rarement vérifiée.

Le surpoids ne facilite pas les choses : la pratique assidue du vélo n'est pas un moyen de maigrir mais il contribuera à stabiliser le poids après une remise à plat de l'alimentation.

Pour protéger le corps, et principalement le dos, des chocs et des vibrations dus aux irrégularités de la route, il faut rechercher d'autres solutions. Les vélos "suspendus" au "semi suspendus", comprenez dotés de suspension et d'amortisseurs, sont de très bonnes solutions pour s'aventurer en dehors des routes, encore que leur raison d'être répond d'abord à des préoccupations d'adhérence et de manœuvrabilité. Ces dispositifs sont lourds, ce que l'assistance électrique rend supportable, mais aussi plus fragile que de simples tubes rigides.

Les modèles de ville avec une fourche avant suspendue sont très largement proposés en France alors que ce n'est pas le cas chez nos voisins du Nord. La solidité étant un critère majeur dans ces pays, on a opté pour une autre stratégie, tout aussi efficace : des pneus plus larges et plus gros assurent la majeure partie de l'amortissement en préservant mieux les jantes et le rayonnage. On apprécie vite ce détail tant les occasions d'abîmer les roues sont fréquentes. En cas de douleur dorsale, on peut installer un amortisseur de selle. Il en existe deux types : soit avec un tube télescopique, soit avec un parallélogramme déformable. Ces derniers sont réputés plus confortables et plus solides. La qualité peut être très variable.

Il faut également prêter attention à la facilité du réglage, celui-ci devant être adapté au



poids de l'utilisateur. Le réglage en hauteur doit éviter de provoquer un déhanchement. C'est la limite supérieure vers laquelle on a plutôt intérêt à se rapprocher. Il peut être plus confortable pour certains de s'installer dans une position plus basse, par exemple pour préserver le dos. Ce n'est pas très grave, l'assistance électrique compensera la perte d'efficacité, il n'y a pas lieu de se priver de ce confort.

Malgré toutes les précautions, un temps d'adaptation d'une à deux semaines est toujours nécessaire. Et il faudra repasser par cette étape en cas d'arrêt prolongé.

## L'avenir nous regarde

L'avenir pour un cycliste est souvent représenté par un véhicule qui se rapproche derrière lui.

Cette situation est souvent mal ressentie car on ne peut apprécier ni la distance ni la trajectoire de ce suiveur.

En ville et en campagne, le rétroviseur est le meilleur ami du cycliste. On appréciera des dimensions généreuses et une courbure étudiée pour assurer une vision aussi large que possible, couvrant à la fois l'arrière et le flanc gauche.

En rase campagne, on retrouve des réflexes similaires à la conduite autoroutière en voiture : il ne faut pas compter repérer les véhicules au son, il faut sans cesse consulter le rétroviseur. C'est essentiel pour éviter un obstacle imprévu en freinant plutôt que par un

écart au risque de se faire happer. Il faut s'y préparer pour que cela devienne un automatisme.

Outre les qualités optiques, il faut prêter attention à la fixation et au réglage de ce rétroviseur. Forcément proéminent, il est très exposé. Un mécanisme permettant de le replier en conservant la mémoire du réglage peut par exemple être très utile. Les systèmes avec un réglage par friction s'usent. Le rétroviseur est un élément de sécurité qu'il faut remplacer sans tarder lorsque son réglage ne tient plus.

Le sentiment très désagréable que procure le bruit d'un moteur qui se rapproche hors du champ visuel est probablement une composante importante du sentiment d'insécurité que l'on peut ressentir en vélo. On en entendra souvent l'expression par l'évocation d'un danger lié à la vitesse et au non-respect de la distance de sécurité (1,50 en campagne). A l'expérience, ces deux facteurs sont très rarement cumulés.

Quand bien même, cette situation est bien moins risquée que les intersections qui, elles, sont sources de conflits de trajectoire, alors que les décisions se prennent très vite.

L'avenir du cycliste n'est pas devant lui, mais un peu derrière et beaucoup sur les côtés.

## Rester au jus

Fonctionner à l'électricité pose immédiatement la question de l'autonomie, donc des performances de la batterie en termes de capacité, de durée de recharge, de poids et d'impact environnemental.

L'emploi de terres rares ou de minerais dont l'extraction peut se révéler polluante est souvent souligné. C'est vrai, de même que l'élimination des batteries en fin de vie ne s'inscrit pas dans une filière organisée offrant des garanties.

Il faut cependant relativiser. La batterie pour VAE la plus lourde pèse environ 5 kg pour une autonomie supérieure à 120 km. A titre de comparaison, celle d'une Zoé pèse 325 kg pour une autonomie de près de 400 km.

Il est évident qu'un VAE ne rend pas les mêmes services qu'une Zoé, sauf s'il s'agit de

se déplacer seul sur une distance inférieure à 20 km, trajet souvent effectué quotidiennement pour se rendre à son travail et qui représentent couramment 75 % des trajets effectués sur une année. Sur ce type de parcours, un VAE aura besoin de 30 à 50 fois moins d'énergie qu'une Zoé. Une voiture à moteur thermique produira de 1,5 à 2 tonnes de CO<sub>2</sub> pour ces mêmes trajets. Si le vélo électrique n'est pas totalement neutre pour l'environnement, il représente néanmoins une amélioration considérable pour les trajets courts en solitaire.

L'existence d'un impact environnemental invite à tirer le meilleur de la batterie : sans altérer le confort d'utilisation, le fait d'éviter de la faire chauffer préserve sa longévité. Pratiquer des recharges courtes et fréquentes est préférable. Une batterie s'use aussi lorsque l'on ne s'en sert pas : le remède est simple, il suffit d'utiliser son VAE tous les jours.

Il existe également des vélos à hydrogène : une pile permet de produire de l'électricité à partir d'hydrogène comprimé. On ne recharge pas, il suffit de remplir le réservoir d'hydrogène. Ce système est coûteux et la recharge en hydrogène très peu répandue. Ces dispositifs sont intéressants pour des usages intensifs tels que la location de vélo ou le déplacement en vélos cargos lourdement chargés. L'emploi d'une deuxième batterie permet

d'atteindre le même niveau d'autonomie, mais ce besoin est peu fréquent : qui envisage sérieusement d'utiliser son VAE pour courir 2 x 80 km d'affilée, soit plus de 6h30 en selle ?

## On va tous crever

Il faudra s'y faire : La crevaison reste le sujet préféré de moquerie. Cet incident arrive aussi avec une voiture, mais cela n'est manifestement pas aussi drôle.

Si le cycloportif équipé d'un matériel allégé, dont des pneus étroits à l'enveloppe fine, est effectivement exposé aux gravillons, quitte à circuler sur route nationale - quel plaisir ! -, l'usage quotidien orientera vers un matériel plus endurant, le supplément de poids étant effacé par l'assistance électrique.

Pour les pneus, il en existe des modèles très renforcés, presque increvables. "Presque" seulement, il faut donc se munir d'un nécessaire de réparation tel qu'une petite bombe d'air comprimé qui contient un réactif capable de boucher de l'intérieur les petits trous. Cela ne sera pas efficace pour une chambre à air déchirée. C'est pourquoi une chambre à air de

rechange peut être utile. Internet regorge de tutoriels pour choisir les dimensions et décrire le mode opératoire. Pour changer une chambre, le démontage de la roue est obligatoire.

Il faut donc disposer des outils nécessaires et d'une pompe munie des bons raccords.

D'autres soucis peuvent apparaître avec les changements de vitesse. Cela provient rarement du dérailleur, si celui-ci a été déformé par un choc, plus souvent de l'ensemble câble et gaine : changer les deux permet de rétablir le bon fonctionnement.

Enfin, des sauts de chaîne peuvent apparaître : c'est le signe de l'usure de la chaîne. Un allongement imperceptible de celle-ci provoque une difficulté croissante à son engrenage avec les pignons. Il existe des petits appareils pour mesurer l'allongement de la chaîne. Il est préférable de la changer avant 75 % d'usure pour ménager les pignons. La chaîne d'un VAE doté d'un moteur au pédalier subit l'addition de la force du moteur et de l'effort musculaire. Elle est donc fortement sollicitée. Il existe des modèles de chaîne spécifiques très résistants pour ces vélos. Viendra plus tard, avec les mêmes symptômes, le temps où la roue libre devra aussi être remplacée, puis, plus tard encore, le ou les plateaux avant.



Hormis le changement de chaîne, ces remplacements demandent l'intervention d'un mécanicien outillé.

Les pièces d'usure des freins doivent être surveillées. Plaquettes et patins doivent être remplacés. En usage quotidien, la longévité des pièces remplacées pourra primer sur la précision ou sur le confort de freinage. Le liquide de frein hydraulique doit être remplacé régulièrement.

J'ai beaucoup appris sur le tas. La fréquentation des réparateurs professionnels a été une très bonne école. Leurs conseils permettent de faire des économies. En matière de VAE, l'achat par correspondance n'est pas forcément la meilleure solution, la présence physique d'un mécanicien est irremplaçable pour le conseil, l'entretien, la réparation.

## Stationner son vélo

Son faible encombrement facilite le stationnement. On apprécie, sur les modèles urbains, de disposer d'une béquille, ce qui permettra d'éviter les arceaux, ceux-ci pouvant abîmer les rayons.

L'important est de fixer l'indispensable antivol à un support solide. On a vu des poteaux de signalisation sciés ! Le diamètre et la qualité des aciers sont essentiels pour un antivol. Les vendeurs de cyclomoteur en proposent de qualité "SRA", seuls modèles reconnus par les assurances. Ils sont lourds et plutôt destinés à rester à demeure sur les lieux habituels de stationnement : au travail et au domicile (se faire voler un vélo dans son garage est tout à fait possible : il faut l'attacher).

Les antivols qui bloquent la roue arrière ont l'avantage d'être légers et de faire corps avec le vélo. Ils empêchent le voleur de partir sur le

vélo, mais celui-ci peut tout aussi bien être chargé dans une camionnette en quelques instants, devant un commerce par exemple.

L'immatriculation obligatoire des vélos neufs depuis janvier 2021 aura peut-être un effet dissuasif, il est trop tôt pour l'affirmer. L'efficacité des dispositifs électroniques reste limitée par l'alimentation électrique et la couverture réseau. Les assurances sont extrêmement onéreuses, en lien avec une sinistralité élevée. Bref, les moyens traditionnels et le bon sens ont encore de beaux jours devant eux.

Agir en responsabilité pour prévenir le vol reste la meilleure option.

## L'aïe-tech

Les vélos qui nous sont proposés ont des allures bien différentes. Ceux que l'on destine à la vitesse où à la route sont des merveilles de technologie : l'emploi du carbone s'est répandu, les accessoires sont devenus de plus en plus légers, ces objets se rapprochent de l'horlogerie. Ces raffinements s'exportent ensuite sur les vélos grand public bien qu'ils ne soient d'aucune utilité en dehors d'un contexte de compétition. Ils créent des contraintes supplémentaires, telles que la recharge de batterie pour les changements de vitesse électrique, l'entretien, le rangement ou le transport, il leur faudrait presque un écrin.

Les beaux objets sont porteurs d'autres choses que leur utilité. Savoir les choisir est une compétence et l'exhibition l'occasion de l'exprimer aux autres. C'est un art difficile, car à vouloir

déboucher une bouteille de Meursault sur du fromage, on risque de démontrer son incapacité à choisir un vin pour ce qu'il est et surtout à l'accompagner du plat idoine.

Les vélos urbains, dits "utilitaires", tranchent. Promis aux stationnements approximatifs, à l'entrechoquement suspendus à un crochet dans le train, à l'entassement parfois hâtif dans le garage familial ou au transport dans un coffre de voiture exigü, on leur demande surtout d'être solides et durants. De petites roues de 26 pouces, l'absence de suspension donneront plus de compacité, faciliteront le transport et la fréquentation des ascenseurs de gare. Des rayons, au nombre de 36, gros et en acier réduisent le risque de voilage des roues.

Ces vélos urbains imposent une façon de se tenir très droit sur le vélo, ce qui n'est pas forcément agréable lorsque les distances s'allongent, notamment à la campagne. On pourra se tourner vers des modèles plus sportifs mais demeurant rustique avec des roues solides, des pneus larges, des porte-bagages métalliques adaptés aux charges, des garde-boues métalliques solidement fixés.

Mais l'aïe-tech procure aussi des innovations utiles : les éclairages à LED, en particulier à flash, sont bien utiles de jour comme de nuit, en particulier lorsque la météo se dégrade.

De même, les vêtements respirants sont très efficaces. Le supplément de budget à y consacrer n'est pas anodin. Personnaliser son vélo demande de la réflexion, une bonne appréciation de l'usage et des contraintes particulières. Avec pour conséquence le risque de devoir patienter pour obtenir un vélo qui n'est pas en magasin.

## Cher vélo ?

Après avoir déterminé son besoin, il faudra se résoudre à la réalité : un vélo solide et réparable près de chez soi représente un budget de l'ordre de 2500 € neuf.

Si l'on n'a pas cette somme en réserve, ou si l'on doit faire face à d'autres priorités plus urgentes, il faut rechercher une économie qui en allège le poids financier.

En substituant le vélo au solivoiturage lorsque cela est possible, l'économie de carburant et de frais d'entretien permet d'équilibrer assez facilement l'achat d'un VAE. Les distances parcourues devront cependant être proportionnées au montant de l'acquisition.

En dessous de 3000 km par an, un achat supérieur à 2000 € sera amorti en 2 ans. Avec 4500 km par an, un investissement de 3000 € demeure raisonnable. A partir de 7000 km par

an, l'achat d'un Speed bike de 4500 € est justifié.

Ces estimations donnent des ordres de grandeur. Tout dépend du véhicule que le vélo remplace : il est en effet très difficile d'évaluer l'effet sur sa valeur de revente. Mais garder plus longtemps la deuxième voiture est une réelle économie.

Pour préciser le niveau d'ambition, 3000 km par an sont couverts par un trajet quotidien de deux fois 10 km, 5 jours par semaine. Cela ne prend pas plus de temps que la voiture mais peut poser un problème dans l'organisation familiale.

L'économie peut aussi être beaucoup plus importante si l'on parvient à jongler avec une voiture et un VAE à la place de deux voitures, ce qui représente au moins 5000 € d'économie de voiture par an.

Cher vélo ? Si la démarche est réfléchie et la pratique raisonnablement assidue, acheter un VAE revient moins cher que d'effectuer ses trajets en voiture tout en procurant santé et bien-être.



## Vélo de fainéant ?

Nouveau venu dans le paysage cycliste, le VAE souffre de préjugés. Il donne pourtant lieu à une réelle activité physique au sens défini par l'OMS. Une heure de vélo, qu'il soit assisté ou non, reste une heure d'activité physique efficace.

Par rapport à un vélo traditionnel, on risque seulement de s'en servir davantage, voire quotidiennement, en le substituant à la voiture.

Le VAE oblige à pédaler constamment pour déclencher l'assistance : c'est un entraînement très efficace que l'on appréciera lorsque revenu au vélo traditionnel, on se lancera dans des ascensions ambitieuses, voire des cols alpins. La forme physique acquise par une pratique quotidienne est bien supérieure à celle conférée par une sortie hebdomadaire, même longue.

La circulation utilitaire en hiver permet de conserver sa forme.

Il est vrai que pour un sportif confirmé, le VAE n'offre que peu d'intérêt. Circulant à plus de 25 km/h, l'assistance ne lui sert pas. S'il peut choisir un itinéraire avec une forte déclivité, il peut trouver dans le trajet domicile-travail un complément d'entraînement : une solution adoptée par un ami triathlonien, en alternance avec la natation, ainsi que par certains cyclistes professionnels.

Alors, vélo de fainéant ? Une image qui va sans nul doute évoluer positivement, lorsqu'à l'instar des pays du Nord de l'Europe, le VAE se substituera de plus en plus souvent à la voiture, à ses émissions polluantes et à sa goinfrerie énergétique.

## Intelligence collective vs bêtise individuelle

La joie de pouvoir stationner sa voiture tout près de l'entrée d'un magasin de grande surface ! La rareté des occasions y contribue certainement, en même temps qu'elle démontre l'âpreté de la lutte pour s'en emparer : ces places ne restent jamais longtemps libres.

C'est en éprouvant cette joie que j'ai pris conscience que l'enjeu était de s'épargner une marche inférieure à... 100 mètres, par ailleurs bénéfique à la santé.

L'assistance électrique n'est pas utile qu'en côte : elle procure une aide vigoureuse à la traction ce qui permet de transporter les courses. Je les effectue désormais à l'aide d'une remorque attelée au vélo et stationne mon ensemble routier tout près de l'entrée et à

portée du regard, ayant accompli l'objectif d'activité physique de la journée.

Je profite de ce moment en précurseur esseulé : aucune difficulté pour stationner. Peut-être que dans quelques années, le stationnement devra être adapté à une plus grande affluence cycliste. Cela ne m'inquiète pas trop. Se déplacer, même avec assistance électrique, à l'aide de ses muscles change le ressenti. La mobilité était précieuse en termes de liberté, on en ressent encore plus fortement la valeur quand elle est assortie d'un effort, d'une sensation que l'on éprouve.

Il ne s'agit pas seulement de choisir un moyen de transport adapté au besoin, mais de donner du sens à ses déplacements, de les organiser plutôt que d'en faire la variable d'ajustement au temps dont nous disposons.

Cette facilité de mouvement à laquelle nous sommes habitués la voiture en fait un opium. Comme les paradis artificiels, la voiture nous promet une vie plus facile en nous abstrayant des réalités : Consommation d'énergie, pollution, manque d'activité physique. Elle altère notre perception des distances.

Elle nous promet un monde meilleur mais elle n'améliore pas notre vie.

## Bien se tenir en vélo

Même si l'assistance électrique bien gérée a permis d'arriver en réunion sans transpirer, le passage de la rue au bureau n'est pas toujours facile. Dans notre univers très codé, exposer sa « cyclidité » n'attire pas toujours la sympathie. Quand la chemise et la cravate sont la règle, l'affichage d'une tenue plus décontractée peut se révéler hors sujet, et pire, comme le signe d'une incapacité à s'inscrire dans le groupe ou dans l'image de l'entreprise.

On peut choisir le vélo pour se déplacer sans vouloir passer pour un rebelle ostensible. Les tissus techniques offrent pourtant de belles occasions aux créateurs de mode, mais l'offre grand public reste totalement orientée par le loisir en associant le flashy et le fonctionnel. Impossible de trouver une chaussure habillée dont la semelle permettrait le clipsage sur la pédale.

Il faut se débrouiller avec l'offre standard, pas toujours assez chaude ou pas toujours assez respirante et se résoudre à changer de vêtements quand on passe du vélo au bureau. On s'en accomode, en même temps que l'on peut être gêné par le regard des autres.

La façon de s'habiller fait partie de la communication non verbale, le manque de vocabulaire réduit la capacité d'expression.

Cela peut aussi influencer le choix du vélo. Un cadre en col de cygne permet de se mettre en selle sans solliciter les coutures. La grâce des néerlandaises en vélo est impressionnante sans qu'elles cèdent à la moindre concession sur la question de l'élégance.

Bien s'habiller, bien se tenir, c'est obéir ou créer ses codes, c'est surtout une façon de rendre le vélo transparent, de le banaliser, d'en faire, quand le choix peut s'exercer, le moyen de déplacement de préférence.

## Pedalo ergo sum

Je pédale donc je suis. Parmi ce qui change avec le vélo, il faut citer la divagation de l'esprit qui accompagne celle du corps en équilibre.

Je pédale donc je pense.

Cela n'a l'air de rien, mais le vélo est un excellent évacuateur de stress. L'adrénaline qui met nos sens en éveil et nous tient prêt à bondir tel le félin, trouve un emploi plus naturel en fin de journée quand il s'agit de mouliner. Arriver à la maison, détendu et disponible après la coupure procurée par le trajet en vélo fait partie de l'amélioration de la vie quotidienne.

C'est aussi un temps d'immersion dans la nature, d'observation du paysage et des déguisements inattendus dont la météo l'habille, avec même quelques rares et excitantes rencontres avec des sangliers ou des chevreuils.

Cette coupure permet aussi de réfléchir à la journée de travail, de la brasser, de faire naître de nouvelles idées, de se décentrer, de prendre du recul, d'analyser les tensions et leurs causes.

La solitude n'est pas l'expression de l'individualisme. Dialoguer en son for intérieur n'est pas l'indice d'une schizophrénie naissante, mais un moyen de se construire, de concevoir des possibilités inenvisageables dans le temps direct. Comme pour un pèlerin, le chemin parcouru dans la tête par la méditation accompagne celui, réel, de l'itinéraire.



## Train train

La gare la plus proche étant à un peu plus de 15km et en contrebas de mon domicile, elle était peu commode avant l'apparition du VAE. Désormais électrifié, je peux l'atteindre en 35 minutes, et en revenir sans agoniser dans l'ascension, même avec des sacoches bourrées.

Les TER sont gratuits pour les vélos et sans réservation. Je les utilise donc pour les longs parcours.

L'installation récente d'ascenseurs en gare facilite beaucoup l'accès aux quais, même s'il faut laisser la priorité d'accès aux bipèdes stricts, et jongler pour faire tenir le vélo (Il tient toujours !)

Les gares d'arrivée sont parfois moins accueillantes Il faut quelquefois porter le vélo pour franchir un escalier et faire un deuxième voyage pour les sacoches. Les escaliers mécaniques sont à proscrire : on y effectue de jolies

figures qui occupent des dizaines de pages plus ou moins désopilantes sur YouTube.

Mes deux sacoches imperméables totalisent un volume de plus de 55 litres, ce qui suffit à contenir tout le nécessaire pour plusieurs jours. Apprendre à faire la part de l'indispensable n'est pas un inconvénient, c'est une compétence nouvelle utile en de nombreuses occasions.

À l'arrivée, dans une petite gare paumée, le vélo permettra d'effectuer la fin du trajet sans aide extérieure. Dans une grande ville, il permettra de rejoindre deux gares beaucoup plus facilement qu'en transports en commun, surtout avec les bagages. Louer un VAE à l'arrivée est une autre possibilité si l'on est muni de sacoches ou que l'on voyage léger.

L'accueil des vélos est une énorme difficulté pour l'aménagement des wagons. Les plus modernes d'entre eux vous rendront la vie facile. Les autres vous laisseront le souvenir de batailles avec des portes étroites et hostiles, se refermant alors que le sifflet a retenti et que le vélo n'est qu'à moitié entré et vous encore dehors. Malgré tout, je ne suis jamais resté sur le quai.

Utilisez les crochets prévus, il y aura forcément d'autres cyclistes qui monteront aux prochains arrêts.

En fin de week-end, le manque de crochets et l'abondance de cyclistes rendront le voyage pénible, parfois tendu, les vélos empêchant le passage. Choisissez vos heures de voyage en en tenant compte.

## Une affaire de famille

Faire du vélo à assistance électrique son principal moyen de déplacement est plus facilement réalisable qu'on le pense de prime abord. Si j'ai pu effectuer les deux tiers de mes trajets en VAE, il n'en reste pas moins que la voiture est indispensable pour le reste. Si on n'est pas obligé de prendre la voiture pour tous ses déplacements, on ne peut, en vivant à la campagne, s'en passer complètement.

Néanmoins, cette alternative cycliste ouvre des possibilités nouvelles. Pour un foyer avec deux véhicules, il serait possible de n'en garder qu'un avec un ou deux VAE en substitution. Mener les enfants à l'école en voiture, souvent le plus près possible de l'entrée, n'est pas une obligation. Beaucoup d'entre eux seront ravis d'y aller sur le vélo, les parents pouvant s'organiser à tour de rôle, et en VAE, pour les accompagner en formant alors un

“vélobus”. Encore faudra-t-il pouvoir stationner les vélos en sécurité pendant la journée, mais cela n'a rien d'insurmontable.

Cela demandera aux parents un peu plus de temps, mais ce sera aussi l'occasion de se recentrer sur la pratique régulière de l'activité physique, objectif souvent sacrifié. Cela ne manquera pas de remettre en question le partage des tâches au sein du foyer. Il n'est pas obligatoire que chaque membre du couple ait envie de se mettre au VAE. La transition n'est pas anodine et demande à être discutée en famille.

Cette transition peut également influencer sur le choix des véhicules. L'acquisition d'un grand véhicule en prévision des vacances en famille se traduit par son utilisation quotidienne en solivoiturage. La location ponctuelle peut être une alternative : le coût global de possession d'un véhicule est de l'ordre de 5000 € par an. Un tel montant permet de financer non seulement les vélos, mais aussi les moyens de déplacement complémentaires plus coûteux. Et si cela est trop contraignant, rien n'interdit l'autopartage entre particuliers, lorsque la voiture rouille en journée au village pendant qu'on est parti travailler en vélo.

## Ma liberté...

Allez et venir, s'affranchir de l'espace et du temps. La liberté n'a pas de prix, c'est sans doute pourquoi nous ne savons pas, en général, combien coûte notre voiture. Aller vite, aller loin, c'est ce qu'a permis l'auto. Avoir un toit, de quoi manger et une voiture : on vivra avec ce qui reste.

S'enfermer dans cette bulle qu'est l'habitacle de la voiture, cette réduction domiciliaire itinérante qui nous procure le condensé contradictoire d'un enfermement et d'un désir d'ailleurs, est-ce l'essence de la Liberté ?

Je soutiens qu'avec mon vélo, ma liberté de déplacement s'est accrue. J'en jouis davantage car je profite au grand air de la variété des heures et des saisons, du soleil, de la lune, de l'obscurité, du silence. J'ai le sentiment de traverser le paysage et pas simplement d'aller d'un point à un autre.

Le vélo m'affranchit des stress tarifaires d'un baril erratique, des blocus de raffinerie et de l'angoisse du dernier plein, des filtrages aux giratoires. Je traverse tous ces événements sûr d'être à l'heure.

Je continue de vivre avec ce qui reste, mais en vélo, il en reste davantage.

## De l'intérêt personnel à celui de la planète

Mon expérience ne m'a pas seulement permis d'améliorer ma santé et mes finances. Elle m'a fait aussi prendre conscience de l'extrême facilité avec lesquelles j'utilisais la voiture, les ascenseurs, les escaliers mécaniques, de quelle façon me fatiguait l'idée même de l'effort.

Faire travailler son corps, c'est restaurer ses capacités, se mettre en situation d'accomplir naturellement mille gestes de la vie quotidienne dont il n'est pas nécessaire d'être soulagé.

Retrouver cette condition physique, cela permet de mesurer la réalité de l'effort et de retrouver la notion du coût énergétique de nos déplacements. Déplacer 1500 kg de métal pour transporter une seule personne, c'est déraisonnable.



Prendre la voiture comme une évidence, pour un court trajet, pour un achat oublié, c'est une dépense énergétique évitable sans gâcher la qualité de vie. J'ai noté combien le fait de préférer le vélo peut stimuler la mémoire pour éviter les oublis et exciter l'intelligence pour s'organiser et réduire le nombre de déplacements.

Lorsque l'on divise par trente l'énergie consommée pour les déplacements en supprimant les émissions de polluants atmosphériques, lorsque l'on évite de l'ordre de deux tonnes d'émission de dioxyde de carbone chaque année, on n'a pas peu contribué à la préservation de la planète.

## Se fixer des objectifs

Planète, santé, économie, le vélo est bénéfique dans ces trois domaines, mais force est de constater qu'en avoir conscience ne suffit pas pour passer à l'acte.

Lorsque le bilan est bénéfique à la société dans son ensemble en économisant l'énergie et en réduisant les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, ou à moyen et long terme quand il s'agit de la santé, la prise en compte des aspects économiques est peut-être un relais de motivation.

Le plaisir suffit sous le soleil matinal, ce n'est plus forcément le cas lorsque la pluie ou le froid s'annoncent. Si nous recommandons d'éviter le vélo, et même les déplacements, quand tombe la neige ou quand la chaussée est glissante, le fait de reprendre la voiture lors d'intempéries plus ordinaires n'est pas gênant en soi : on s'apercevra qu'elle met un certain

temps à se réchauffer, que l'immobilité du corps n'aide pas, que la glace, la buée créent de l'inconfort, qu'elle nécessite une attention accrue par la vitesse de déplacement, que si à titre individuel, l'éco-conduite invite à modérer les accélérations, ce n'est pas le cas des automobiles qui nous entourent et qui savent l'exprimer, que cette bulle de confort que constituait l'habitacle a perdu de son hospitalité.

Reprendre la voiture, notamment à l'automne, c'est devoir reprendre le vélo... plus tard, sans savoir quand, et peut-être pendant longtemps, car il n'y aura pas de signal de reprise. Rassembler et remettre en état de marche son petit matériel demande un petit effort qu'il sera plus facile de différer que de réaliser.

Cela n'a pas été mon choix l'automne venu. Il a fallu se faire violence ce moment venu, se répéter dans la grisaille que ces kilomètres parcourus en période hostile représentaient chacun quelques euros. La conclusion fut que ce n'était pas si difficile, à condition de s'équiper et de se protéger du froid. À tel point que braver la pluie le matin, sans être chose agréable, n'est plus un problème. Une voiture juste pour la pluie ? Trop cher pour un parapluie.

Ainsi, pour se lancer, nous recommandons de se fixer pour objectif de prendre le vélo un

jour sur deux. Cela peut s'entendre littéralement, ou six mois sur douze, ou par temps doux et sans pluie. Nous suggérons également de s'y mettre entre avril et septembre pour que l'expérience soit la plus agréable possible. Il est probable durant cette période que l'envie devienne quotidienne.

C'est l'automne venu qu'il faudra éventuellement se motiver, ou du moins, ne pas ranger trop vite le vélo. Il y a de belles journées toute l'année. Pourquoi ne pas prendre le vélo chaque fois que cela est possible ? Entretenir son endurance, sa tolérance au contact de la selle est un bon calcul.

C'est ainsi qu'en en faisant un peu plus au moment où cela paraît difficile, on parvient sans souffrir à en faire **BEAUCOUP** plus et à opérer sa vélorution.

## Changeons maintenant

Changer de mobilité pour le vélo n'implique pas que soi-même, ni même son foyer. Utiliser moins souvent, voire beaucoup moins souvent sa voiture, sans pouvoir s'en passer, soulève de nouvelles difficultés, appelant de nouvelles propositions.

Si l'on ne l'utilise plus que pour 5000 km par an, le coût de la voiture devient exorbitant. Imagine-t-on de la louer en journée à un habitant du village à l'aide d'une plateforme numérique ? Ce serait oublier la remise de clés, à un moment où l'on sera nécessairement occupé ailleurs. Il faut donc pouvoir avoir recours à un boîtier électronique capable de déverrouiller les portes à bon escient et sans la présence du propriétaire.

Ces dispositifs existent, ils fonctionnent, mais nécessitent une connexion GSM. Il leur faut servir suffisamment pour justifier le coût

d'abonnement. De plus, ils consomment de l'énergie et peuvent assécher la batterie du véhicule si celui-ci ne fonctionne pas assez souvent.

Et quels seront les clients ? Dans les zones rurales où on ne peut se passer de voiture, où l'on sait ne pas pouvoir disposer de voiture à la demande, on ne se résoudra à la location que lorsque l'on n'aura plus de véhicule, ce qui n'arrivera que lorsque l'offre locative à proximité sera suffisamment abondante pour être sure.

Ce n'est pas irréalisable, mais le démarrage promet d'être difficile. Ensuite, on pourra imaginer être à la fois loueur et locataire de véhicules aux caractéristiques très différentes, de façon à s'adapter aux nécessités de chaque trajet. Ou pour s'offrir un véhicule de rêve pour un court moment.

## Quelques sources documentaires

Classification des cycles à motorisation électrique : Code de la Route, article R-311-1

Consommations de carburant et émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules particuliers neufs vendus en France (ADEME<sup>o</sup>) :

*<https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2742-consommations-de-carburant-et-emissions-de-co2-des-vehicules-particuliers-neufs-vendus-en-france.html>*

Impact des transports en termes d'énergie et d'émission de polluants atmosphériques en espace rural :

PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL BIEVRE ISERE COMMUNAUTE :

1. Rapport de synthèse non technique - Juillet 2019 – AERE – Bièvre Isère Communauté
2. Rapport d'étude Phase 1, Etat des lieux, bilan GES et diagnostic, Potentiels d'économie d'énergie et de développement des ENR - 20 avril 2018 - AERE – Bièvre Isère Communauté

Accidentologie : clip de la prévention routière suisse :

<https://www.youtube.com/watch?v=MAOr3YrgKFA>

Neurotransmetteurs et sentiments de satisfaction :

<https://www.passeportsante.net/fr/forme/bienetre/Fiche.aspx?doc=dopamine-comment-fonctionne-hormone-bonheur>

Recommandations de l'OMS pour l'activité physique :

<https://www.who.int/fr/news-room/factsheets/detail/physical-activity>

Sécurité et réparation automobiles :

<https://www.sra.asso.fr/>



Remerciements à

Bruno, Daniel, Lucie, Véronique, Valérie,  
Marie-Luc, Delphine, Séverine, Claire, Odile,

La SNCF,

Les Régions.

## Table des matières

AVANT-PROPOS .....	7
INTRODUCTION.....	9
Universelle voiture.....	11
Transition énergétique .....	13
La pluie mouille.....	16
Vélotaf : Non le vélo ne fait pas suer.....	18
La sécurité.....	21
Partager la route .....	23
Neige.....	25
Tous dopés.....	28
Prendre de l'âge sans vieillir .....	30
De quoi j'ai l'air ? .....	32
Moins de vitesse, plus de santé.....	34
Choisir le bon vélo .....	36

Une situation bien assise .....	39
L'avenir nous regarde .....	42
Rester au jus .....	44
On va tous crever.....	47
Stationner son vélo.....	50
L'aïe-tech .....	52
Cher vélo ? .....	55
Vélo de fainéant ?.....	57
Intelligence collective vs bêtise individuelle.	59
Bien se tenir en vélo .....	61
Pedalo ergo sum .....	63
Train train .....	65
Une affaire de famille .....	68
Ma liberté.....	70
De l'intérêt personnel à celui de la planète..	72
Se fixer des objectifs .....	74
Changeons maintenant.....	77
Quelques sources documentaires .....	79

*Editeur : Philippe Jondeau, 6 place de la bascule  
F-38440 CHATONNAY*

*Imprimé par Europrim – 38000Grenoble*

*Date du dépôt légal : mars 2022*

*Le Code de la propriété intellectuelle et artistique n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article L.122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illícite » (alinéa 1er de l'article L. 122-4). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.*