

# **De la voiture au vélo**



photo : Simone Beugin

## **Hervé Bellut**

- Consultant en mobilité douce, fondateur en 2010 de B2Cycle, conseil en déplacements et cohésion (voir [www.B2cycle.fr](http://www.B2cycle.fr)).

- Fondateur en 2005 des Bus Cyclistes (voir [www.buscyclistes.org](http://www.buscyclistes.org)), reconnus dès leur création par un trophée du vélo décerné par le club des villes cyclables.

À la fois cycliste urbain et sportif, Hervé Bellut pratique les déplacements à vélo depuis toujours. Ingénieur et scientifique de formation, il est passionné par les

comportements humains et tout ce qui touche au changement, ce qui l'a amené à se former aux techniques d'animation.

Durant son parcours professionnel dans l'industrie aéronautique, il est successivement instructeur, fondateur d'une section « déplacements alternatifs » et responsable de Plan de déplacements d'entreprise. Consultant depuis 2008, il a fondé B2Cycle en janvier 2010 pour intervenir dans les entreprises en tant qu'animateur et formateur à la dynamisation des déplacements à vélo. Il intervient comme expert vélo durant la phase de mise en place des actions des Plans de déplacements.

Régulièrement cité par les médias depuis la création des Bus Cyclistes (on l'a notamment vu ou entendu sur France 2, France 3, France 5, ARTE, France Info, Radio Trafic...), Hervé Bellut participe à des tables rondes et des salons sur le sujet dans toute la France.

Rédacteur depuis 2005 des éditoriaux mensuels du site Internet [www.buscyclistes.org](http://www.buscyclistes.org), l'auteur s'est déjà exprimé sur de nombreux aspects de la pratique du vélo.

ISBN : 978-2-7033-0872-0

© Éditions Dangles, 2011

Une marque du groupe éditorial Piktos,  
Z.I. de Bogues – rue Gutenberg – 31750 Escalquens  
Bureau parisien : 6, rue Régis – 75006 Paris

**[www.piktos.fr](http://www.piktos.fr)**

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation  
réservés pour tous pays.

Hervé Bellut

# **De la voiture au vélo**

En route vers le changement

*Dangles*  
EDITIONS 

*À mes enfants, Laura, Céline et Benjamin*

## **Remerciements**

La réalisation de ce livre n'aurait pas été possible sans le soutien et la contribution de nombreuses personnes. Je tiens à remercier chaleureusement mon oncle Gérard, qui m'a donné l'impulsion et a toujours cru en sa mise en œuvre, ainsi que Jean-Luc Saladin, médecin et grand défenseur de la cause des cyclistes, pour sa préface, et Isabelle Lesens, pour ses conseils.

Je remercie aussi tous ceux qui ont contribué à sa réalisation en me consacrant de leur temps souvent précieux pour répondre au questionnaire qui a permis d'illustrer concrètement les différents profils cyclables décrits dans le chapitre V. Je cite ainsi Laurence Leboucher, sportive de haut niveau aux nombreux titres mondiaux, Bernard Keller, maire de Blagnac, Françoise Imbert, députée socialiste de la Haute-Garonne, Gilles de Faletans, maire de Cornebarrieu, Hubert Peigné, coordonnateur interministériel pour le vélo, Christophe Raverdy, président de la FUB, Matthieu Monceaux, auteur d'un tour du monde à vélo, ainsi que Dominique, Marielle, Sophie, Stéphane, Jean-Jacques, Christian, représentants anonymes de notre entourage.

Et finalement je rends hommage à tous ceux qui œuvrent également de façon plus ou moins discrète au développement du vélo à travers des actions associatives ou citoyennes, ou tout simplement en prenant de temps en temps, ou régulièrement, le vélo à la place de la voiture.

## Préface du Dr Jean-Luc Saladin

Les avantages des transports actifs, dont le vélo, sont tels qu'on peut se demander pourquoi une grande part des déplacements n'est pas d'ores et déjà réalisée par ces moyens.

On appelle « transports actifs » les transports qui utilisent les muscles comme moteur. Le potentiel des transports actifs est sans doute de l'ordre de 80 % de ce qui se fait actuellement avec des transports passifs (ou transports motorisés, c'est-à-dire ceux qui sont réalisés par les automobiles, deux-roues à moteur et transports en commun).

Si nous opérons cette mutation, les avantages seront tellement considérables pour les personnes, les collectivités territoriales, l'État, les systèmes sociaux... qu'un nombre appréciable de maux de nos sociétés « modernes » finiront par disparaître.

Les trois quarts de la population ont un niveau d'activité physique inférieur à celui qui a un effet bénéfique sur la santé. Les mêmes trois quarts ont une puissance musculaire inférieure à un watt par kilo, c'est-à-dire celle d'un insuffisant cardiaque. Le médicament de ce qui peut être considéré comme une maladie immédiatement curable est le patient lui-même. L'usage de ce médicament, à savoir, se déplacer en mode actif, permettrait de désengorger le système de santé tout en rendant la Sécurité sociale excédentaire. Il supprimerait des souffrances, angoisses et stress aussi bien pour les malades que pour leurs proches.

Ce remède permettrait de traiter les deux terribles fléaux, très sous-estimés et pourtant supportés comme des malédictions inévitables, que sont la pollution atmosphérique et le bruit. Cela réduirait aussi notre dépendance aux énergies fossiles.

En outre, cela diminuerait les dépenses des collectivités territoriales, car le coût des infrastructures liées au vélo est bien inférieur à celui demandé par les véhicules motorisés.

Cela régénérerait le commerce de proximité.

Cela participerait à la résolution du problème de l'étalement urbain.

Cela rendrait plus performants élèves et étudiants dans leur apprentissage.

Mais pour que cela advienne, il faut :

- des infrastructures : pistes et réseaux express vélo ;
- des véhicules bien réglés selon quelques règles très simples telles que la bonne distance de la selle au guidon ;
- des cyclistes sachant utiliser le vélo ;
- des véhicules adaptés au transport actif, trottinettes, kickbike, skate-board, roller, draisienne, Dreamslide, vélo, vélo couché, tricycle cargo, cargo cycle, triporteur, tricycle delta (comme le Hase), tricycle caréné, vélomobiles, etc.

Tout cela se met en place lentement, grâce au patient travail de femmes et d'hommes désintéressés, qui mettent le bien commun au-dessus de leur intérêt personnel.

Il faut aussi des livres tels que celui d'Hervé Bellut qui revient, bien sûr, sur les avantages du vélo, mais surtout qui a le grand mérite de lever méthodiquement et avec beaucoup de pédagogie toutes les objections habituellement soulevées quant à l'usage quotidien du vélo.

Il est une chose qui peut se faire tout de suite, c'est l'organisation de Bus Cyclistes ([www.buscyclistes.org](http://www.buscyclistes.org)), et c'est bien là l'apport le plus original de ce livre.

Dans la gamme des moyens à mettre en œuvre pour qu'augmentent les transports actifs, c'est sans doute la première chose à faire puisque cela ne coûte rien : ce n'est que de l'information qui circule, et cela peut être mis en place immédiatement. Le fait qu'il n'y en ait pas déjà davantage peut être considéré comme une marque de notre incapacité à nous organiser collectivement et interroge chacun sur sa propre passivité.

Dr Jean-Luc Saladin  
Médecin généraliste, administrateur du Club des villes  
et territoires cyclables,  
directeur de thèse à la faculté de médecine de Rouen.  
<http://veloetpotager.20minutes-blogs.fr>

# Préambule

## Trente-cinq ans de déplacements à vélo

Sortir mon vélo pour me déplacer est un plaisir qui m'accompagne depuis mon enfance. Mon « biclou » est même devenu mon véhicule principal à partir de 1974. J'étais alors loin d'imaginer l'importance que cela allait prendre dans ma vie. Pourtant, choisir définitivement la bicyclette comme moyen de locomotion ne s'est pas fait tout seul.

À onze ans, j'entrai fièrement au collège. Habitant à un kilomètre de l'établissement et rentrant à la maison à midi pour déjeuner, comme beaucoup de mes camarades de classe, je devais prendre le vélo. J'y attachais mon cartable, et me laissais glisser dans la descente. Le retour, je l'ai souvent fait avec un ami assis sur mon porte-bagages, lui faisant ainsi gagner du temps. La bicyclette était considérée comme le moyen de déplacement des enfants. C'était naturel et efficace. J'ai continué ainsi jusqu'à mon baccalauréat.

Mon premier grand choix s'est fait à dix-neuf ans. Habitant à dix kilomètres de l'université, le vélo n'était pas la solution immédiate. En choisissant sciemment ce mode de locomotion, alors que je disposais d'autres alternatives, j'inscrivais durablement en moi cette préférence, qui ne m'a alors jamais quitté.

Pour autant, j'étais étudiant. Il semblait assez aisé de se déplacer à vélo dans ces conditions, sans « standing » à tenir, ni vie de famille à organiser. De nombreuses personnes m'avaient prédit un retour à la voiture, soit en entrant dans le monde du travail, soit pour raisons familiales, lors de l'arrivée des enfants. Certes, en tant qu'ingénieur, je me suis fait discret pour continuer à utiliser le vélo, et j'ai dû m'organiser. De même, mon épouse ne passait pas inaperçue avec nos deux filles installées sur sa bicyclette, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, surtout à cette période où l'utilisation de ce moyen de locomotion n'était pas encore tendance.

Doucement, le statut d'original a laissé la place à celui de précurseur. Étant connu en tant qu'utilisateur du vélo, je me faisais de plus en plus souvent interpellé dans les couloirs de mon entreprise par des collègues enthousiastes m'exprimant leur découverte récente de cette pratique et des plaisirs qu'elle leur procurait. Ils savaient qu'ils trouveraient auprès de moi une écoute qu'ils n'obtenaient pas avec leurs collègues qui les prenaient pour des illuminés. Cette énergie qu'ils me manifestaient a fini par m'interroger. J'y voyais un formidable potentiel de changement, que je ne savais pas comment mettre en œuvre. En y réfléchissant, et grâce aux coïncidences de la vie, j'ai eu l'idée de développer les Bus Cyclistes. Progressivement, je me suis investi de plus en plus, jusqu'à faire de cette passion mon activité professionnelle, me permettant d'exprimer ma satisfaction d'allier efficacement plaisir et déplacements.

Ce livre est le recueil d'expériences, de témoignages et de conseils pratiques accompagnant le passage d'un mode de vie à un autre. Avec le premier, nous sommes esclaves de la voiture, avec le second, le vélo nous apporte liberté et apaisement dans la vie quotidienne.

On le voit bien, tous les indicateurs sont au vert pour que les acteurs de la société puissent vivre et accompagner ce changement et en récolter les fruits, beaucoup plus nombreux que ce qu'on imagine. Passer du vélo à la voiture n'est pas un simple changement de véhicule. Cela entraîne un bouleversement dans les modes de vie et les systèmes de pensée. Avec un rythme apaisé, davantage de respect de l'environnement et d'autrui, la modification du paysage urbain qui en découlera apportera inévitablement une modification de la société. Durant longtemps, ce ne fut qu'un rêve qui pouvait passer pour une utopie. Les réalités de la vie, avec les contraintes liées aux changements économiques et climatiques, à l'obligation de repenser les déplacements, nous apportent la plus belle opportunité de changement et d'espoir que nous pouvions espérer. Chacun de nous dispose, par sa possibilité de choix, de ce levier agissant sur notre qualité de vie, et sur notre futur proche.

À nous de choisir. Alors, en toute simplicité, mon invitation est :

**TOUS À VÉLO !**

# Chapitre I

## Panorama du vélo

### Petit historique de la bicyclette

Le célérifère est habituellement considéré comme l'ancêtre de la bicyclette. Inventé en 1790, il ne fut guère considéré comme autre chose qu'une curiosité. En effet, l'absence de direction l'empêchait d'être véritablement utilisable.

En 1817, le baron allemand Karl Drais von Sauerbronn a inventé la draisienne, une « machine à courir », constituée d'un cadre en bois et de deux roues. La fourche avant étant directrice, il devenait possible de se déplacer efficacement, en se mettant en équilibre sur les deux roues.

L'histoire de la bicyclette telle que nous la connaissons commence avec l'arrivée des pédales. Inventées vers 1861 par Pierre Michaux, serrurier en voitures à façon, elles permettent le développement des premiers vélocipèdes à pédales. Ils connaissent un grand succès populaire à partir de 1867.

Les progrès techniques se sont développés, surtout en Angleterre. Pour pouvoir aller plus vite, il était nécessaire d'augmenter la distance parcourue à chaque tour de pédales. La première idée qui vint tout naturellement fut d'augmenter la taille de la roue solidaire des pédales. Avec sa grande roue avant, le grand-bi, apparu en 1872, est resté célèbre.

En 1884, avec l'ajout d'une transmission par chaîne, il est devenu possible d'asseoir le cycliste à l'arrière de la roue, ce qui est bien plus sécurisant, d'où l'appellation « bicyclette de sécurité » réservée aux

premiers deux-roues ressemblant de très près à nos engins actuels. De plus, il a suffi de mettre un pignon plus petit à l'arrière qu'à l'avant pour obtenir une démultiplication permettant d'augmenter la distance parcourue lors d'un tour de pédales. Il ne manquait que le pneumatique et la roue libre, inventés respectivement en 1888 et 1898. On peut dire que le vélo actuel date de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Le Tour de France est né en 1903, les systèmes à plusieurs vitesses commencèrent à être utilisés dans les compétitions dans les années 1930. Le vélocar, apparu dans les années 1930, était un vélo couché, ancêtre du vélomobile. Les dérailleurs se développèrent durant les années 1950. Le VTT, Vélo tout-terrain, a été inventé en 1972, et depuis une trentaine d'années, les technologies du cycle ont beaucoup évolué, que ce soit au niveau des matériels, des types de vélos ou des tenues, rendant l'utilisation de la bicyclette bien plus aisée, agréable et efficace.

## Un accessoire de loisir

La bicyclette est un moyen de transport bon marché. Elle s'est beaucoup popularisée durant l'Entre-deux-guerres. Pendant les années 1960, elle a été progressivement concurrencée par les engins motorisés. Le temps de l'utilisation du vélo comme moyen de locomotion, sans autre alternative, est terminé. La société de consommation et ses

### Le saviez-vous ?

En 2007, le vélo a été la première activité physique des Français, pratiqué par 42 % de la population, soit 24 millions de personnes, dont 16,8 millions de réguliers (au moins une fois par mois). Les usages principaux étant les loisirs et le tourisme pour 94 % des cyclistes. L'usage utilitaire du vélo, pratiqué régulièrement par 15 % des cyclistes, est en croissance, alors que 8 % utilisent leur vélo de façon sportive.

Informations chiffrées tirées du livre de Nicolas Mercat, *L'Économie du vélo en France*, ODIT France, INDDIGO-Altermodal.

centres commerciaux périphériques ont rendu la voiture presque indispensable, entraînant un déclin des ventes de bicyclettes. Depuis quelques décennies, elles sont reparties à la hausse. D'un outil de transport, le vélo s'est transformé en accessoire de loisir.

La promenade du dimanche, en famille le long d'un canal, en forêt ou dans un lieu touristique, est certainement le modèle le plus connu de l'utilisation de la bicyclette. Quel bonheur en effet de se sentir proche de la nature, d'entendre les oiseaux et de sentir les odeurs de fleurs ou de sous-bois. Il est très facile de faire une petite pause, les bicyclettes appuyées contre les arbres, et de sortir du sac les petits biscuits à partager entre amis ou avec les enfants, de ramasser des fraises des bois ou de profiter d'un joli paysage. Les plaisirs vécus dans ces moments-là ne sont pas tous directement liés à l'utilisation du vélo, mais bien souvent ils en sont accentués. En effet, l'effort modéré et l'oxygénation apportée durant le trajet apaisent le cycliste, et lui procurent un état de réceptivité générant un sentiment de plénitude.

Il n'y a aucun doute, le vélo est avant tout associé aux loisirs, pour des raisons tellement profondes que prendre le vélo pour se déplacer revient tout simplement à associer l'agréable à l'utile.

## Un sport aux multiples disciplines

De nombreux cyclistes utilisent leur vélo dans une pratique sportive, sous différentes formes. En plus d'un siècle d'existence, le vélo a évolué dans différentes directions.

### Le saviez-vous ?

La Fédération française de cyclisme regroupe huit disciplines principales : cyclisme sur route, VTT, BMX, cyclisme sur piste, cyclo-cross, cyclisme en salle, polo-vélo et vélo couché.

Le VTT comporte douze disciplines : la descente, la descente marathon, le cross-country, le cross-country marathon, le *freeride*, le trial, l'enduro, la randonnée, le *dirt bike*, le *street*, le *four-cross* et le dual slalom.

L'invention du VTT en 1972 et le développement de la société des loisirs se sont traduits par l'émergence de nombreuses disciplines sportives.

## Le vélo, véhicule utilitaire

La technologie des vélos sportifs est très évoluée. Aucun accessoire superflu ne vient encombrer la machine, qui est souvent bichonnée par son propriétaire. Le vélo utilitaire correspond à une autre approche. Ici, point de recherche de performance, mais d'efficacité fonctionnelle. On trouvera donc bien souvent des accessoires tels des garde-boues, un porte-bagages, une sonnette, voire une béquille et, bien sûr, un antivol. Que ce soit simplement pour aller chercher le pain, ou pour se rendre quotidiennement au travail ou à l'école, le vélo est utilisé pour des déplacements. Son efficacité en a fait un outil de mobilité essentiel durant des décennies en France, et c'est toujours le cas dans de très nombreux endroits sur la Terre.

### Le saviez-vous ?

- Avec plus d'un milliard et demi de bicyclettes circulant sur la planète, le vélo est toujours le moyen de transport le plus utilisé au monde.

#### Pratique du vélo par pays en Europe (en moyenne par habitant)

Pays	Kilomètres par an
Pays-Bas et Danemark	+ de 1 000
Europe du Nord et centrale (1)	250 à 500
France (80), Wallonie, Angleterre, Roumanie et Bulgarie	50 à 100
Pays méditerranéens (2)	- de 50

(1) Allemagne, Suisse, Alsace, Flandre, Autriche, Italie du Nord, Hongrie, Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Slovénie, et les pays baltes.

(2) Régions Provence - Alpes - Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, l'Italie du Sud et l'Irlande.

## Chapitre II

### Des avantages à consommer sans modération

*« Le vélo rend fort, beau, intelligent, courageux, philosophe<sup>1</sup>. »*

Le vélo est à la mode. Depuis quelques années, il est même de plus en plus tendance. On peut s'en réjouir en pensant à l'apaisement et à l'impact écologique que cela entraîne.

Doit-on s'étonner de cet engouement ? Sûrement pas. La pratique du vélo semble n'avoir que des avantages. Écologique, économique, efficace, ludique, bon pour la santé, la liste est longue. On pourrait croire, à lire tant d'arguments qui paraissent être des évidences, que le vélo est réellement en passe de remplacer la voiture en ville. Et pourtant, il n'en est rien. La part modale des déplacements effectués à bicyclette en France reste bien en-deçà de 10 %, très loin derrière la voiture, même pour les trajets de moins de trois kilomètres, qui représentent une grosse part des mouvements.

Visiblement, les avantages du vélo ne sont pas vraiment connus, d'où l'intérêt de les passer en revue, ce qui vous montrera qu'ils sont bien plus nombreux que vous n'imaginiez avant d'essayer, et de les découvrir par vous-même. Nous allons étudier tout d'abord ceux qui se rencontrent rapidement, puis ceux qui ne se révèlent qu'après quelque temps de pratique.

Bonne visite.

---

1. Auteur anonyme : phrase tirée d'une bande dessinée de ma jeunesse, et inscrite de façon permanente dans mon esprit sans que je sache pourquoi, jusqu'à aujourd'hui...

# Table des matières

<b>Remerciements</b>	4
<b>Préface du Dr Jean-Luc Saladin</b>	5
<b>Préambule – Trente-cinq ans de déplacements à vélo</b>	7
<b>Chapitre I – Panorama du vélo</b>	9
Petit historique de la bicyclette	9
Un accessoire de loisir	10
Un sport aux multiples disciplines	11
Le vélo, véhicule utilitaire	12
<b>Chapitre II – Des avantages à consommer sans modération</b>	13
Les avantages de la pratique du vélo	14
Les bienfaits à long terme, découverts avec la pratique	27
<b>Chapitre III – Des inconvénients surmontables</b>	33
Vaincre les hésitations	33
Apprivoiser les difficultés	47
Surmonter les obstacles pratiques	50
<b>Chapitre IV – Vivre le plaisir du vélo</b>	56
Dix règles d’or du bonheur de rouler à vélo	56
Dix erreurs à éviter	61
<b>Chapitre V – Les différents profils et points de vue cyclables</b>	67
Le questionnaire	68
Les non-cyclistes	68
Les cyclistes	75
<b>Chapitre VI – Méthodes d’accompagnement au changement</b>	79
Psychologie du changement	79
Différents facteurs d’influence	86
Les prescripteurs	86
Les entreprises (PDE)	90
Les Bus Cyclistes®	92
<b>Chapitre VII – Guide pratique</b>	100
Choix du vélo	100
Les accessoires	110
Les autres modes actifs	115
Les aménagements cyclables	120
Intermède cyclique	125
<b>Conclusion</b>	127