

Reportage – Transports

Ces courageux ruraux qui bravent les routes à vélo



Par Marie Astier et David Richard (photographies)

18 février 2025 à 14h51

Mis à jour le 19 février 2025 à 16h19

Durée de lecture : 8 minutes

Les associations promouvant la pratique du vélo se multiplient hors des villes face à l'hégémonie de la voiture et au manque d'infrastructures. Dans les Cévennes, elles mènent bataille pour se faire une place sûre sur la route.

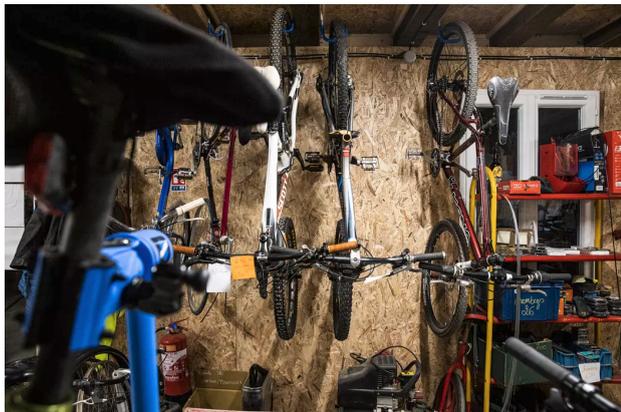
La Grand-Combe (Gard), reportage

Le moindre pan de mur est occupé soit par un vélo suspendu, soit par des outils. À la

Rouespète, « *on récupère des vélos qui iraient sinon à la déchetterie* », dit la salariée, Axelle Blanchet. Les vélos retapés sont revendus à prix modique. Et pour 10 euros annuels, les outils et les conseils avisés d'Axelle sont à disposition.

La Rouespète pourrait donc passer pour un classique atelier d'autoréparation vélo. À un détail près : dehors, pas la moindre piste cyclable en vue. Ici, on n'est pas au cœur d'une grande agglomération, mais dans une petite ville nichée dans les Cévennes gardoises, La Grand-Combe.

L'initiative née il y a un peu plus d'un an témoigne d'un mouvement discret mais déterminé, qui tente de développer l'usage du vélo au quotidien hors des grandes villes. Mais il se heurte à un défi de taille : dans des paysages où la voiture est devenue reine, le vélo peine à trouver sa place.



L'usage du vélo a bien moins fortement augmenté dans les campagnes que dans les villes depuis 2020. © David Richard / Reporterre

« *Depuis deux ans, nous avons de plus en plus d'associations rurales parmi nos adhérents* », confirme Chloé Charrat, chargée de plaider pour les territoires ruraux à la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Il y a bien eu un rebond à l'arrivée du Covid. Mais depuis 2022, selon les comptages de l'association Vélo et Territoires, si l'usage du vélo continue de

progresser en zone urbaine entre 2022 et 2023 (+6 %), il stagne dans le périurbain et le rural (0 %) ^[1].

« *Nous y voyons deux raisons, dit Chloé Charrat : le manque d'infrastructures dédiées au vélo et un différentiel de vitesse bien plus important hors agglomération entre les vélos et les véhicules motorisés.* » La pratique semble réservée aux plus déterminés. Le profil du cycliste en milieu rural est celui d'un « *homme, aguerri à vélo, qui a souvent une pratique sportive à côté et qui fera du vélo peu importe l'état de la route* » ^[2].

« Vous n'aurez pas de gamins si ce n'est pas sécurisé »

Ainsi, à la campagne, sorti du bourg, on se retrouve quasi systématiquement sur une départementale où il est permis d'aller à 80 voire 90 km/h, sans aucun aménagement cyclable. C'est ce qui fait qu'à La Grand-Combe, les quelques déplacements à vélo se limitent surtout au centre-ville. Pas question de faire du vélo jusqu'à la grande ville voisine d'Alès, où se concentre l'offre d'emploi. « *En vélo électrique, Alès n'est pourtant qu'à 25 minutes d'ici* », remarque Stéphane Couderc, dit « *Steph* », fondateur et bénévole de la Rouespète.

Même constat au niveau de l'agglomération d'Alès, où l'association Partageons la route en Cévennes encourage la pratique du vélo. Voir des parents avec leurs enfants à vélo, ou des collégiens indépendants grâce à leur bicyclette ? « *C'est sûr et certain, vous n'aurez pas de gamins si ce n'est pas sécurisé* », tranche son président, Louis Aït-Mouhoub.



« Le vélo est vu comme une pratique de bobos écolos », déplore Steph. © David Richard / Reporterre

Quelques kilomètres au nord, de l'autre côté de la frontière avec l'Ardèche, les conditions ne sont pas meilleures. Florence a cofondé l'association d'autoréparation de vélos Pignon Libre aux Vans. Celle qui a promené son deux roues à Paris, Lyon ou Toulouse a fini par se poser dans cette ville éloignée des grands centres urbains. Elle y a vite découvert qu'y rouler en voiture coûte cher, et en vélo est périlleux.

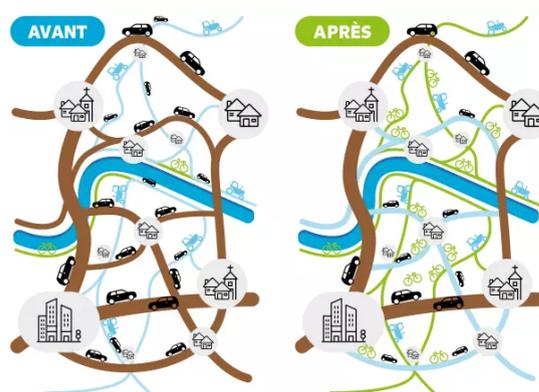
Pour elle, son association sert donc autant à entretenir les vélos qu'à se serrer les coudes entre cyclistes. « *On échange des techniques* », raconte-t-elle. « *Mettre un rétroviseur, rouler au milieu dans les virages pour que les voitures n'aient pas envie de nous doubler...* »

« Près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors-agglomération »

Un sentiment de dangerosité confirmé par les statistiques. « *En 2022, près de 2 personnes tuées à vélo sur 3 circulaient hors-agglomération* », relève la FUB dans sa note sur les cyclistes en milieu rural. Or

« *l'obstacle principal au passage de la voiture au vélo est que la pratique de ce dernier est considérée comme dangereuse* », poursuit le document. Sécuriser est la priorité.

Mais pas question de dupliquer les recettes qui ont fonctionné dans les grandes métropoles. Il faut trouver des solutions adaptées à des territoires moins denses, avec parfois du dénivelé, et où cela fait bien longtemps que tout est pensé pour la voiture.



La FUB propose de faire une place au vélo dans les plans de circulation. © FUB

La FUB note que les collectivités locales ont deux contraintes : le coût des aménagements cyclables et le foncier – pour créer une voie cyclable, il faut des sous et du terrain. Deux obstacles qu'elle propose de contourner en se servant des routes existantes. Certaines pourraient être réservées aux mobilités douces.

« *On a un réseau routier très dense en France* », explique Chloé Charrat. « *Parfois, pour aller d'un bourg à l'autre, il y a deux voire trois solutions. Donc nous avons la possibilité d'utiliser les voiries les moins fréquentées pour les convertir à la pratique du vélo.* »

« Une voie verte, en moyenne, c'est deux

millions d'euros le kilomètre »

Toutefois, il n'y a pas de solution miracle. Dans un pays montagneux comme les Cévennes, l'abondance de petites routes est moindre, chaque détour peut impliquer un dénivelé rédhibitoire. Tous les acteurs consultés notent que le vélo électrique ouvre de nouvelles possibilités.

Aux Vans, en Ardèche, Pignon Libre et le collectif Deux roues une voie demandent une voie vélo le long du principal axe d'accès au bourg. Sans succès pour l'instant. À La Grand-Combe, Axelle et Steph rêvent d'une voie verte le long du Gardon, la rivière entre les deux villes.

« *Quand j'étais petit il y avait une route, là* », assure Steph, qui anime aussi la communauté VTT locale. « *Mais à l'agglomération, personne n'en parle.* » Certaines voies de chemin de fer héritées du passé minier de la zone, et abandonnées, pourraient aussi être reconverties. Le coût financier limite sans doute l'enthousiasme politique. « *Une voie verte, en moyenne, c'est deux millions d'euros le kilomètre* », indique Louis Aït-Mouhoub.



En l'absence de voie sûre sur la route, c'est le VTT qui permet le plus de rouler à bonne distance des voitures. © David Richard / Reporterre

Il faut aussi que les voies vertes soient bien pensées, pour le quotidien et pas seulement pour le tourisme. En Ardèche, le collectif Deux roues une voie a porté la demande au niveau politique. « *On nous répond qu'il y a déjà une voie verte* », rapporte Léa Ostermann, membre de ce petit groupe et maman essayant tant bien que mal de transporter ses enfants dans sa carriole. « *Mais elle ne dessert pas les centres-bourgs. C'est pour le vélo de loisir, le tourisme, ce n'est pas un axe du quotidien.* »

Au sud d'Alès, le bilan est plus positif. Partageons la route en Cévennes a accompagné la réalisation de nombreuses voies vertes. « *Elles servent à tout* », nous assure Louis Aït-Mouhoub. « *Dans certains collèges desservis, les parcs à vélo sont pleins.* »

Frilosité politique

Mais les infrastructures seules ne suffiront pas. À La Grand-Combe, où l'illustre passé minier a laissé place au chômage, « *le vélo est vu comme une pratique de bobos écolos* », déplore Steph. Il faut aussi convaincre les politiques, qui malgré le bon accueil fait à son collectif sont dans les faits « *frileux à l'idée de se mettre en conflit avec les usagers de la voiture* », constate Léa, en Ardèche.



La domination territoriale de la voiture entraîne une certaine frilosité à passer le

pas du vélo, pour le public comme pour les politiques. © David Richard / Reporterre

La culture vélo n'est pas toujours parvenue jusqu'à eux. « À la mairie, ils ne savaient pas où nous classer pour les subventions, ils nous ont mis en association sportive », se souvient Florence de Pignon Libre.

Au niveau national, à la FUB, Chloé Charrat reste cependant optimiste. Pour elle, la multiplication des associations accompagnant la pratique du vélo en milieu

rural montre que « face à la mal-mobilité dans les territoires ruraux et le manque de transports en commun, la débrouille s'organise ».

Le mouvement est lancé, de plus en plus visible, avec des propositions concrètes sur la table. Plus possible d'ignorer les cyclistes, comme quand l'association Partageons la route en Cévennes s'est créée en 2009. « Maintenant, on nous prend au sérieux », se félicite Louis Aït-Mouhoub.

Après cet article

Alternatives

Loin des grandes villes, ces familles qui se passent de voiture



Notes

[1] Plus précisément, les données montrent une forte augmentation de l'usage du vélo pendant les premières années du Covid-19. Cela donne une augmentation, sur la période de 10 ans de 2013 à 2022, de +89 % en milieu urbain, +56 % en milieu périurbain et +46 % dans

le rural. Depuis 2022, l'augmentation est bien moins forte en milieu urbain et a stoppé en milieu périurbain et rural.

[2] C'est notamment le profil de la plupart des cyclistes tués à vélo sur les routes rurales.

Transports Alternatives