

Juin
2024

#65

AGIR À LYON

& SES ALENTOURS

→ LE MAGAZINE

• ÇA MARCHE
LA VIE DANS UN BOCAL

• S'ENGAGER AVEC
LA CLOCHE

• EN BALADE
L'ÎLE DU BEURRE

• DÉFI
VÉLO,
BOULOT,
DODO







Ana Valejo

Vélo, boulot, dodo

Avec une croissance à deux chiffres, la pratique du vélo s'inscrit de plus en plus dans le quotidien des Grands Lyonnais et des Grandes Lyonnaises. Cantonnée aux loisirs ces dernières décennies, elle s'impose désormais comme une alternative crédible à la voiture. Rencontre avec des vélotaffeurs et vélotaffeuses qui allient écologie, plaisir et santé pour aller travailler !



Le vélo, de plus en plus plébiscité pour se rendre au boulot

Camille Tribout
Chloé Chat

En France, plus de la moitié des déplacements sont réalisés pour aller au travail. Alors qu'un tiers de nos concitoyens a ses activités dans un rayon de 9 km, soit à moins de 30 minutes en vélo, les trajets domicile-travail restent presque systématiquement réalisés en voiture. Pourtant, le vélotaf séduit de plus en plus, et particulièrement en ville.

DANS LA MÉTROPOLÉ LYONNAISE, LE VÉLOTAF ATTIRE DE PLUS EN PLUS

- > Aujourd'hui, en France, **8 %** des salariés pratiquent régulièrement le vélotaf, contre **2 %** en 2015.¹
- > **15 à 21 %** des actifs de Lyon et de Villeurbanne sont des vélotafeurs.²
- > À Lyon, entre 2019 et 2023, le trafic à vélo a augmenté de **54 %**. Pourtant, le vélotaf ne représente encore que **9 %** des déplacements vers le lieu de travail.³
- > Dans les autres communes de la métropole, le vélo représente **7 à 13 %** des déplacements domicile-travail.²

UNE PRATIQUE URBAINE ET UNE HABITUDE DE CADRES¹

- > Dans les centres villes et les grands centres d'affaires, **le vélo est le premier mode de transport** utilisé pour se rendre au travail, avant la marche.
- > Dans les grandes villes, les actifs pédalent **2 fois plus souvent** pour se rendre au travail que dans le reste de la France.
- > En revanche, en banlieue et en couronne des agglomérations, le vélo est remplacé par les transports en commun et la voiture. Au-delà de **10 kilomètres**, moins de **1 % des travailleurs** choisissent le vélo.
- > Dans la métropole de Lyon, près de **42 % des vélotafeurs** sont des **cadres**, **14,5 % des employés** et **11 % des ouvriers**.



SI LE VÉLOTAF EST UN ALLIÉ DU CLIMAT, LA VOITURE DOMINE DANS LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL⁴

- > Les déplacements domicile-travail émettent **13 % des émissions de gaz à effet de serre** des transports. Cela représente **17,4 millions de tonnes d'équivalent CO₂** par an, dont **98 % dues à la voiture**.
- > En France, **58,4 % des trajets domicile-travail de moins d'un kilomètre** sont réalisés en voiture, contre **4,3 % à vélo**.
- > Pourtant, se déplacer à vélo permet d'éviter **650 kg d'équivalent CO₂** par an et par personne.
- > Les déplacements à vélo électrique émettent **20 g de CO₂ pour 100 km**. À titre de comparaison, une berline thermique émettra **11 kg de CO₂** sur la même distance.

LE VÉLO, AU CŒUR DES POLITIQUES

Depuis 2017, l'État a mis en place un **bonus écologique vélo** qui aide à l'achat de vélos. Il a été renouvelé jusqu'en 2027.

En 2018, la Métropole de Lyon crée un « cluster vélo », regroupant les activités de réparation et de location, de fabrication de cycles du territoire. Aujourd'hui, il rassemble **95 membres citoyens, associatifs, entrepreneuriaux**.³

D'ici 2026, dans la métropole de Lyon, un réseau express vélo (REV) de **250 km de voies cyclables** devraient voir le jour. Pour le moment, **57 km** ont été réalisés ou sont en travaux.³

En 2018, l'**indemnité kilométrique vélo** permettait une compensation financière aux salariés venant travailler à vélo. Elle a été remplacée en 2020 par le forfait mobilités durables.

En 2019, la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** oblige à la création d'un itinéraire cyclable en cas de rénovation de la voirie. Elle précise aussi que les employeurs d'entreprises de plus de 50 salariés doivent leur proposer des aides financières ou des aménagements pro-vélo.

Dispositif national
Dispositif local

1. Partir de bon matin, à bicyclette, Recensement de la population - Insee, 2017
2. 10 chiffres sur le vélo dans la métropole de Lyon - La Ville à Vélo, 2020
3. Plan Vélo de la Métropole - Métropole de Lyon 2024
4. Infographie La mobilité de demain - Qu'est-ce qu'on fait et ADEME, 2023



LE REGARD DE

Le regard de Frédérique Bienvenüe, co-présidente de la Ville à Vélo

 Camille Tribout

Co-présidente depuis 2020 de la Ville à Vélo, structure qui s'attache à développer les usages de la bicyclette et les aménagements cyclables sur la métropole, Frédérique Bienvenüe milite pour un raz-de-marée de vélotafeurs. Elle montre qu'avec les bons aménagements et équipements, pédaler entre son travail et son domicile est accessible à toutes et tous.

• COMMENT LA PRATIQUE DU VÉLOTAF A-T-ELLE ÉVOLUÉ CES DERNIÈRES ANNÉES ?

Grâce aux compteurs disséminés un peu partout dans la métropole, on observe que l'usage du vélo se développe surtout aux heures de départ au travail ou à l'école. De même, il y a beaucoup plus de passage le soir, aux heures de pointe. Ça nous permet d'affirmer qu'à Lyon, le vélo ne sert pas uniquement pour les loisirs, mais très largement pour les déplacements domicile-travail. En 15 ans, la pratique aurait augmenté de 14 % dans la métropole.

« En 15 ans, la pratique du vélotaf aurait augmenté de 14 % dans la métropole. »

• AUJOURD'HUI, QUI SONT LES VÉLOTAFEURS ET VÉLOTAFEUSES ?

Depuis la crise sanitaire, ce sont principalement des personnes qui se rendaient auparavant au travail en voiture qui ont décidé de passer au vélo. Durant cette période, beaucoup ont apprécié le silence qui régnait alors en ville et ont pris conscience de leur capacité à changer rapi-

dement les choses. Il y avait aussi une peur de la promiscuité dans les transports en commun, surtout aux heures de pointe. Et après avoir été confinés chez eux, les travailleurs et travailleuses ont eu envie de se déplacer de manière active dans leurs trajets quotidiens. Aujourd'hui, les profils de vélotafeurs et vélotafeuses sont très variés. On compte, par exemple, beaucoup d'étudiants ou de personnes migrantes, parce qu'un vélo est peu coûteux. Aussi, on remarque que sur des axes peu aménagés, la pratique est davantage masculine que sur des secteurs plus sécurisés où la proportion de vélotafeuses équivaut à celle des hommes.

« Pour les employeurs aussi, le vélotaf présente un intérêt. Il y a moins d'absentéisme et moins de retards parmi les salariés qui viennent à vélo. »

• QUELS BÉNÉFICES PRÉSENTE LE VÉLOTAF ?

C'est évidemment un gain de temps ! En ville, on pédale à 15km/h en moyenne, la

voiture roule à 14km/h. Le vélo est même parfois plus rapide que les transports en commun, plus souple et plus fiable. Les temps de trajet sont constants, à quelques minutes près selon la météo. Le vélotaf permet également de pratiquer une activité physique régulière et non contrainte, de se vider la tête quand on sort du travail. Surtout, à côté d'un abonnement aux transports en commun ou de l'entretien d'une voiture, un vélo ne coûte rien. On n'est pas obligé d'en avoir un neuf, il suffit de remettre en route une bicyclette oubliée au fond du garage. Pour ça, il existe de nombreux ateliers d'auto-réparation où l'on peut être conseillé. Pour les employeurs aussi, le vélotaf présente un intérêt. Il y a moins d'absentéisme parmi les salariés qui viennent à vélo et moins de retards, car ils ne dépendent pas des aléas des transports en commun ou des embouteillages. Pas besoin non plus de financer des places de parking aux employés : un fond de cour, un coin dans une cave ou un entrepôt suffit pour y installer quelques arceaux.

• ON PARLE BEAUCOUP DU VÉLOTAF COMME UNE PRATIQUE URBAINE, N'EST-IL RÉSERVÉ QU'AUX VILLES ?

C'est sûr qu'à la campagne, il y a moins

d'aménagements, sauf des chemins forestiers ou vicinaux, et le vélotaf demande plus d'anticipation des itinéraires. Mais avant de passer directement de la voiture au vélo, il faut d'abord penser à l'intermodalité : on peut commencer par utiliser son vélo jusqu'à un arrêt de bus, une gare TER ou une aire de covoiturage. Cela nécessite de créer davantage de stationnements sécurisés en bout de ligne de métro, de tram ou de train. D'ailleurs, on en voit apparaître aux arrêts des lignes de Cars du Rhône. Aujourd'hui, le vol reste un gros frein au développement du vélotaf, il y a donc un enjeu à augmenter les stationnements sécurisés. Un Grand Lyonnais sur deux s'est déjà fait voler son cycle, ça peut décourager.

« Avant de passer directement de la voiture au vélo, il faut d'abord penser à l'intermodalité : on peut commencer par utiliser son vélo jusqu'à un arrêt de bus, une gare TER ou une aire de covoiturage. »

QUELS DISPOSITIFS ONT ÉTÉ MIS EN PLACE POUR ENCOURAGER LE VÉLOTAF ?

En 2020, à l'échelle nationale, l'indemnité kilométrique vélo, facultative et peu connue, a été remplacée par un forfait mobilités durables, facultatif pour les employeurs, sauf dans la fonction publique. Il donne le droit aux salariés d'obtenir jusqu'à 500 euros d'aides par an. Même si ça ne vaut pas le prix d'un beau vélo, ça permet de l'entretenir, de s'équiper ou de payer un stationnement sécurisé. Les employeurs disposent aussi d'aides pour installer des stationnements sécurisés ou des vestiaires afin que leurs employés vélotafeurs puissent se changer. Pour les cyclistes, les collectivités sont nombreuses à proposer des aides à l'achat de vélo, notamment de vélo à assistance électrique (VAE). C'est intéressant pour le vélotaf, car avec un vélo classique, les gens n'osent pas faire de très longues distances, alors qu'en VAE, ils parcourent aisément une vingtaine de kilomètres. C'est aussi plus confortable, alors on passe plus facilement le cap.



250 KM DE VOIES LYONNAISES SONT PRÉVUS POUR 2026. EN QUOI LES AMÉNAGEMENTS DANS LA MÉTROPOLE INCITENT À LA PRATIQUE DU VÉLOTAF ?

Dans la métropole de Lyon, on a la chance d'avoir de nombreux aménagements cyclables : des voies, des stations en libre-service, des stationnements. À chaque fois qu'il y a un aménagement bien visible, sécurisé et sécurisant, de nouvelles personnes choisissent le vélotaf. Par exemple, on estimait que 1 000 vélotafeurs traversaient le pont de la Mulatière chaque jour en 2015. En 2023, ils étaient 4 000, simplement parce que l'aménagement cyclable a été élargi pour accueillir plus de cyclistes. Quand on est bloqué en voiture sur le pont, en route vers son lieu de travail, et qu'on voit les vélos qui défilent, j'espère que ça fait réfléchir.

« Quand on est bloqué en voiture, en route vers son lieu de travail, et qu'on voit les vélos qui défilent, j'espère que ça fait réfléchir. »

À PARIS, 11 % DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SE FONT À VÉLO, CONTRE 9 % EN VOITURE. QUELLE PLACE OCCUPE LE VÉLOTAF DANS LES VILLES ?

La voiture reste très ancrée dans les esprits. En France particulièrement, car nous sommes de gros producteurs de voitures. On a l'impression de faire marcher l'industrie. Les imaginaires doivent aussi évoluer. Une ville avec moins de voitures est désirable et chacun peut y participer, simplement en vélotaffant ! Quand on réclame des aménagements cyclables, on demande avant tout à ce que la ville soit transformée, pas seulement pour pouvoir se déplacer en sécurité. Certes, rouler à vélo peut être dangereux, mais des formations pour apprendre à se placer sur la voirie sont proposées par **Janus** ou **La Maison du Vélo**. On dispose finalement de toutes les clés pour passer le cap et prendre beaucoup de plaisir à se déplacer à vélo, même s'il pleut ! C'est une question d'équipement, il suffit d'une cape, de sacoches imperméables et on prend vite le pli !

Petit guide des employeurs pour encourager le vélotaf

Camille Tribout

En France, trois quarts des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture et par des personnes seules. Stationnements sécurisés, douches, ateliers participatifs... les employeurs ont à leur disposition un panel d'actions pour inciter leurs employés au vélotaf. Panorama des dispositifs à mettre en place pour que tout le monde puisse se mettre en selle.

Intégrer le programme Objectif Employeur Pro-Vélo

Initié en 2021 par la **Fédération française des usagers de la bicyclette** (FUB), le programme Objectif Employeur Pro-Vélo, qui prendra fin en décembre 2024, accompagne les employeurs dans la promotion du vélotaf au sein de leurs équipes. Une aide finance ainsi à hauteur de 40 à 60 % les aménagements ou les services dédiés au vélo mis en place sur les lieux de travail. « *Le cahier des charges dresse 46 actions dont les employeurs peuvent s'inspirer pour favoriser le vélotaf auprès de*

leurs salariés, cela va d'une formation au code de la route à l'installation d'arceaux sur le site », résume Justine Byrka, chargée de mobilité employeurs à la **Maison du Vélo**, structure qui accompagne et encourage la pratique du vélo dans la métropole. Valable trois ans, le label du même nom récompense l'engagement des employeurs. En France, plus de 200 structures ont déjà obtenu le label, dont 12 à Lyon.

Proposer des places de stationnement sécurisé

« *C'est dans le pouvoir des employeurs de proposer*

des solutions de stationnement sécurisé et le plus confortable possible à leurs salariés », soutient Justine. Dans la métropole de Lyon, plus de 3 000 vélos ont été volés en 2023. Un chiffre qui peut parfois décourager celles et ceux souhaitant franchir le cap, et même les vélotafteurs les plus aguerris : en moyenne une personne sur cinq qui s'est fait dérober son vélo n'en rachète pas par la suite. Le stationnement sécurisé idéal ? Deux points d'accroche pour le vélo, un lieu abrité et éclairé avec un accès par badge ou même, surveillé. Les stationnements doivent aussi disposer de suffisamment de places pour éviter la saturation.



Martin Véricel et Juan Pablo Bravo



Aurélien Guérin

Mettre à disposition des casiers, des vestiaires ou des douches

« Tous les vélotafeurs ne roulent pas en électrique. Le vélo reste un effort physique, il suffit d'un peu de dénivellé pour arriver transpirant au travail. Les équipements techniques qui protègent du froid et de la pluie peuvent aussi poser problème dans les entreprises qui imposent un code vestimentaire », explique Justine. Les employeurs peuvent donc fournir aux salariés des équipements imperméables tels que des vestes ou des pantalons. Et pour faciliter davantage la pratique, il est possible d'installer des douches, des vestiaires, ou simplement des casiers ou des séchoirs pour étendre les vêtements, comme c'est le cas à Renault Trucks à Saint-Priest. Justine remarque toutefois que la signalisation et l'information autour de ces aménagements manquent parfois à l'appel.

Investir dans une flotte de cycles

Vélo de service ou vélo de fonction, les entreprises peuvent également investir dans une flotte de cycles qu'elles mettent à disposition des salariés. Si les vélos de service restent au sein de la structure employeuse et ne servent que pour les déplacements professionnels, les vélos de fonction peuvent être utilisés lors de déplacements domicile-travail et autres trajets du quotidien, à la manière des voitures de fonction. « Avec Enedis, Renault Trucks, l'un des plus gros employeurs dans la métropole, a été pionnier dans la mise à disposition d'une flotte de vélos à ses salariés », commente Justine. Par ailleurs, l'investissement dans une flotte est défiscalisé pour les entreprises.

Proposer une outillthèque

« Beaucoup de cyclistes ne possèdent pas les outils nécessaires pour réparer leur vélo, alors disposer d'un totem de réparation ou d'une outillthèque où on se partage pompe, tournevis, huile dégraissante ou de quoi dégriffer une chaîne constitue un réel confort pour les vélotafeurs », souligne Justine. Par exemple, pour ses étudiants et son personnel, l'École Normale Supérieure de Lyon a installé trois stations de réparation de vélo sur ses deux campus, où il est possible de regonfler les pneus des cycles ou de procéder à de petites réparations grâce aux clés à molette et tournevis en libre-service. L'école distribue également des kits de sécurité qui comprennent un gilet et des brassards réfléchissants ainsi que des catadioptrés à fixer sur les rayons des roues pour rester visible.



Identifier une personne référente vélotaf

Le badge du local de stationnement vélo qui ne fonctionne pas ou un pépin dans la réparation de son vélo ? Les entreprises peuvent aussi identifier un ou une passionnée de bicyclette qui deviendra référent vélo : l'interlocuteur privilégié des salariés qui viennent à vélo et qui souhaiteraient être davantage accompagnés ou qui rencontreraient des problèmes avec leur monture. À l'École Normale Supérieure de Lyon, c'est Aurélien Guérin qui s'en charge. À l'écoute des besoins et des suggestions de ses collègues vélotafeurs, il organise des ateliers de réparation ou des distributions de kit de sécurité. « J'anime aussi un groupe de réflexion sur le vélo au sein de l'école pour réfléchir à de nouvelles actions ou à de nouveaux équipements que l'on pourrait mettre en place. On organise ensemble des animations festives pour promouvoir ce qui existe déjà sur le site en faveur du vélotaf », explique Aurélien.

Organiser des ateliers de réparation de vélos

Selon l'Agence de la transition écologique, un cycliste qui adhère à des ateliers de réparation avale plus de 2 700 kilomètres par an, tandis qu'une personne qui ne sait pas réparer son vélo parcourt seulement 100 kilomètres. Preuve que savoir réparer soi-même son vélo rend accro. La CLAVette, un collectif d'ateliers vélo participatifs lyonnais, organise régulièrement des rencontres hors les murs dans les entreprises de la métropole. Les salariés peuvent échanger avec les pros du cycle tandis qu'ils réalisent un diagnostic de leur bicyclette. « Ce ne sont pas nécessairement ces ateliers mobiles qui mettent les personnes au vélotaf. En revanche, c'est ce qui va faire que les cyclistes perdurent dans leur pratique. Savoir réparer soi-même son vélo va les encourager », constate Lucien Chollet, coordinateur de la CLAVette.

CONTACTS

Fédération française des usagers de la bicyclette
03 88 75 71 90 • fub.fr

Maison du Vélo Lyon
244, rue Garibaldi - Lyon 3^e • 04 72 00 23 57 • contact@maisonduvelo Lyon.org

CLAVette lyonnaise
07 83 93 76 33 • contact-clavette-grandlyon@heureux-cyclage.org

Vélo, boulot, dodo : Portraits de vélotaffeurs et de vélotaffeuses

Camille Tribout

Météo capricieuse ou grand soleil, rien n'arrête les vélotaffeurs et vélotaffeuses de la métropole lyonnaise. D'abord attirés par la praticité et la flexibilité du vélo, ces adeptes du biclou ont transformé leurs trajets entre leur domicile et leur travail en un engagement du quotidien et ne jurent désormais que par la petite reine.

• Martin, vélotaffeur depuis 4 ans, « L'intermodalité enlève beaucoup de contraintes à la pratique du vélotaf »

Il y a plus de quatre ans, Martin Guignard rejoignait la vaste communauté des vélotaffeurs. Vivant d'abord au centre de Lyon, il s'est depuis installé à Villefontaine, en Isère. Pas question pour autant d'arrêter le cycle depuis que « le vélotaf est devenu une bulle qui permet de souffler avant ou après le travail ». Chaque jour, le coordinateur d'**On The Green Road** parcourt 35 kilomètres en TER et à vélo mécanique pour rejoindre son lieu de travail dans le 7^e arrondissement de Lyon. À ceux qui lui diraient que le train est rarement fiable, il répond : « On trouve toujours une solution, un car de substitution ou un covoiturage. Dans le train, entre vélotaffeurs, on commence à se connaître et on s'entraide s'il y a des contre-temps. » La proximité avec les lignes de train a d'ailleurs été un critère déterminant dans le choix du lieu de vie de sa petite famille. « L'intermodalité retire beaucoup de contraintes à la pratique du vélotaf. Certains collègues qui habitent dans le centre de Lyon mettent plus de temps que moi », s'étonne Martin, pour qui le trajet domicile-travail ne dure que 30 minutes. Dans la métropole, le développement des pistes cyclables a aussi largement participé à construire un espace de légitimité sur la voirie. « Le partage de la route avec les cyclistes entre dans les usages. Auparavant, les automobilistes ne comprenaient pas qu'on avait le droit d'être là », témoigne-t-il. Désormais, pédaler fait partie intégrante de son quotidien. « Maintenant que j'ai enfilé les lunettes du vélotaf pour mes déplacements domicile-travail, je les garde pour mes autres déplacements du quotidien, les loisirs, et même les vacances », conclut le jeune papa.



Martin Guignard

● Sylvaine, vélotaffeuse depuis 10 ans, « Grâce au vélotaf, je pose un autre regard sur la ville »

« Le vélotaf, c'est un sas de décompression. » Depuis 10 ans, Sylvaine Houdy parcourt 11 kilomètres depuis Fontaines-sur-Saône vers le 1^{er} arrondissement de Lyon entièrement sur son vélo mécanique, qu'elle troque parfois pour un électrique. « J'ai la chance d'utiliser presque intégralement des pistes cyclables. Sur l'Île Barbe, je vois les saisons défiler. On est plus connecté à ce qui nous entoure et à la nature », confie-t-elle. Se souvenant de rencontres faites sur le trajet, Sylvaine évoque « un cycliste qui se cale sur ma vitesse, et voilà qu'on discute ». Devenue pour son entourage l'ambassadrice du vélotaf, elle a récemment aidé un ami à passer le cap. « Il ne faut pas attendre qu'il y ait des vélos pour faire des pistes cyclables », assure Sylvaine, convaincue que le déploiement d'axes sécurisés provoquera un raz-de-marée cycliste. « Un coup de peinture à droite et à gauche ont suffi à amorcer un espace de sécurité, là où il y a 10 ans, je pédalais seule à 7 heures du matin », se rappelle la vélotaffeuse. Et si elle est passée au vélotaf d'abord par plaisir, elle continue par conviction écologique.



● Nizar, vélotaffeur depuis 4 ans, « Il y a beaucoup d'idées reçues autour du vélotaf »



« Le vélotaf, je n'y vois que des avantages », résume Nizar Ezzine. Économiques d'abord. De santé ensuite, « je parcours 25 kilomètres aller-retour entre Meyzieu et Saint-Priest, c'est devenu mon sport quotidien », se réjouit le pharmacien dont la voiture reste au garage jusqu'aux prochaines vacances. Avant sa conversion au vélotaf, ce Tunisien d'origine passait 40 minutes chaque jour dans les bouchons vers son lieu de travail et débutait sa journée « de mauvais poil ». Puis, le calme des confinements a fait naître chez lui un intérêt pour le cycle. D'abord pour les déplacements de loisirs, et petit à petit, le quinquagénaire l'a intégré à ses déplacements domicile-travail. « Il y a beaucoup d'idées reçues autour du vélotaf. En réalité, la météo n'est jamais un frein », souligne Nizar qui défie la pluie et le froid par des vêtements thermiques et imperméables. « Il faut essayer au moins une fois pour constater que peu importent les distances, c'est accessible », revendique-t-il.

Claire, vélotaffeuse depuis 7 ans, « Je serai toujours mieux sur mon vélo que dans n'importe quel autre transport »

« Tu es venue à vélo ?! », s'étonnent encore les collègues de Claire dès qu'il pleut des cordes. Déjà adepte du vélo en libre-service car lassée par les métros bondés de la capitale, l'ex-Parisienne n'a pas hésité lorsqu'elle a emménagé à Lyon : depuis sept ans, elle vélotaffe. « Ce n'était pas envisageable que je reprenne le métro. Je serai toujours mieux sur mon vélo que dans n'importe quel autre transport », affirme-t-elle. Depuis le quartier de Monplaisir dans le 8^e arrondissement de Lyon, Claire parcourt chaque jour 3,5 kilomètres et emprunte les pistes cyclables de l'avenue des Frères Lumières, de la rue Garibaldi et la voie Lyonnaise 2. « Les voies lyonnaises ont grandement sécurisé mon itinéraire, ce n'était pas le cas quand j'ai débuté le vélotaf à Lyon », appuie la trentenaire. Sur son VTC, elle remarque tout de même les nombreux travaux qui compliquent son déplacement : « Les aménagements cyclables sont les derniers à bénéficier de déviations. » À l'arrivée sur son lieu de travail : un local sécurisé dans un parking et un accès à des douches. Si elle apprécie les 30 minutes de sport quotidien, Claire voit surtout dans le vélotaf une pratique militante : « Il y a quelques années, après m'être cassé la jambe, je venais travailler à vélo avec une béquille dans le dos, les gens me trouvaient folle. Aujourd'hui, c'est devenu presque inconcevable de prendre la voiture, même pour les vacances. » Preuve qu'essayer le vélotaf, c'est l'adopter.



Claire Dufétel

Thibaut, vélotaffeur depuis 8 ans, « Le vélotaf est une porte d'entrée facile à franchir pour la transition écologique »

Depuis huit ans, Thibaut Chambriard se rend chaque jour sur son lieu de travail à vélo, une monture achetée d'occasion avec laquelle il descend les quais de Saône depuis Valmy, le matin, jusqu'à Debourg, dans le 7^e arrondissement. Le soir, il préfère les quais du Rhône. « Avant, j'étais professeur et passais beaucoup de temps debout. Dans mon poste actuel, je suis souvent assis. Ça m'a tout de suite manqué de ne pas être actif », raconte le chargé de mission handicap à l'École Nationale Supérieure de Lyon. S'il constate une pratique du vélotaf qui se déploie, il remarque aussi l'augmentation de comportements dangereux de la part de cyclistes moins aguerris : « Peu de gens connaissent les panneaux réservés aux cyclistes, et beaucoup ont des attitudes peu citoyennes. » Toutefois, ça n'enlève rien à son plaisir de se mettre en selle chaque jour pour réaliser les 8 kilomètres qui séparent son domicile et son lieu de travail. « Mon parcours est très agréable. Ça permet de canaliser mon énergie à certains moments, ou de me dynamiser à d'autres, contrairement aux transports en commun ou à la voiture, dans lesquels on est toujours dans une attitude très passive. » Préférant se décrire comme « vélosolo » plutôt que vélotaffeur, Thibaut n'envisage pas d'autres moyens de déplacement, au quotidien ou pour ses loisirs. « Ça change le rapport à la ville et au bruit. Ça me permet d'être cohérent avec mes engagements, le vélotaf est une porte d'entrée facile à franchir pour la transition écologique », conclut-il, en se rappelant les publicités faisant la promotion de vols en avion qu'il croise sur son trajet.

• Vincent, vélotaffeur depuis 12 ans, « Nous restons une minorité à vélotaffer toute l'année »

Pour pédaler chaque jour 28 kilomètres aller-retour entre son lieu de travail et son domicile, Vincent Brolles enfourche un VTT semi-rigide. « Il y a environ 50 % de pistes cyclables sur mon trajet, c'est déjà bien. Je prends essentiellement des petites routes, moins dangereuses pour les cyclistes », raconte l'ingénieur en bureau d'études à Renault Trucks à Saint-Priest. Sur son lieu de travail : des équipements adaptés aux cyclistes comme des parkings à vélos, des vestiaires avec casiers individuels ou encore, des douches. L'entreprise organise fréquemment des ateliers de réparation de cycles ou de partage de bonnes pratiques, une façon de promouvoir le vélotaf auprès des salariés : « De plus en plus de personnes franchissent le pas même si nous restons une minorité à effectuer le trajet domicile-travail exclusivement à vélo, et ce, toute l'année. » Il constate tout de même que la démocratisation des vélos électriques a permis à quelques collègues habitant loin de vélotaffer. Le quarantenaire qui avale une centaine de kilomètres par semaine poursuit : « Le trafic en voiture est chargé autour de Lyon, ça crée beaucoup de stress, alors qu'à vélo, je peux décompresser et couper avec le travail. » Et pour ponctuer ses matins à VTT, Vincent partage la route avec lapins, sangliers, chevreuils ou blaireaux.