

# Passion vélo dans tous ses états sur les routes et chemins d'Occitanie

## CYCLISME

Alors que le Tour débarque, état des lieux d'une pratique en région qui se diversifie.

Dossier, Richard Gougis  
rgougis@midilibre.com

C'est devenu un classique de l'été. Tels des papillons dans les grands champs, les maillots bariolés des cyclistes refléussent sur les routes, en juillet, à l'heure du jaune. Au-delà de l'effet Tour de France qui ne se démentira pas jusqu'à mardi dans notre région, la Petite Reine surfe sur une vague qui a enflé pendant la crise sanitaire de 2020, alors que les transports publics étaient proscrits. 27 % de cyclistes en plus cette année-là, puis 8 % en 2022, le tout sur fond d'explosion des ventes de bicyclettes en tous genres, favorisée par les diverses primes à l'achat. Si le vélo à assistance électrique tend à concurrencer le bon vieux "bi-clou" chez les 18 % de travailleurs qui se rendent au travail à deux roues, on dénombre aussi 11 % de cyclo-voyageurs en plus.

### « Découvrir un territoire de façon douce »

Certes, le phénomène semble se tasser depuis deux ans. Et si 25 % des Français déclarent utiliser leur vélo au moins deux fois par semaine, on est encore loin des 53 % des Néerlandais et des 34 % des Allemands. Avec 57 % de pratiquants déclarés, la région se situe dans la moyenne nationale, loin des Pays de la Loire (66 %) ou de la Bourgogne (62 %) mais au-dessus de la Nouvelle-Aquitaine (55 %) et de Paca (49 %). Basé à Vauvert, Vincent est le prototype du cyclo tombé dans la marmite quand il était petit : « En club depuis l'âge de sept

### PRATIQUE DU VÉLO EN FRANCE ET EN OCCITANIE

Part de cyclistes réguliers selon la situation professionnelle



53,4%

Sport-promenade

21,6%

Courses, rendez-vous, activités du quotidien

19,9%

Domicile-travail et trajets pros

5,1%

Domicile-études

Les motifs d'usage du vélo

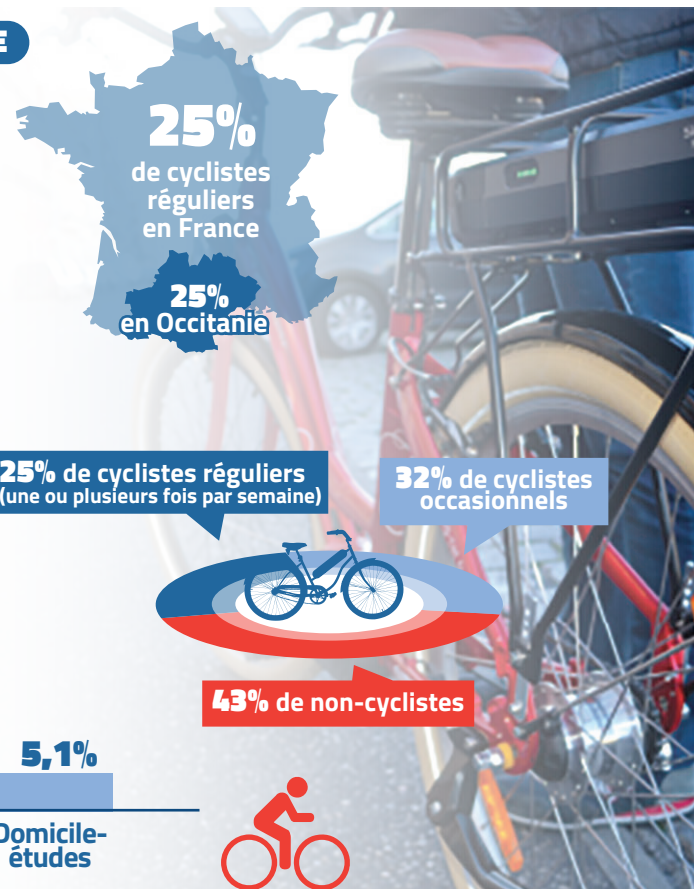
INFOGRAPHIE S.W. / PHOTO : ARCHIVE MIDI LIBRE / SOURCE : ENQUÊTE NATIONALE "USAGE DU VÉLO" EN 2023, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

ans, j'ai disputé des courses jusqu'en juniors avant d'arrêter. J'ai recommencé en loisirs et pendant les vacances avec ma compagne, nous avons même fait les Balkans à vélo. On apprécie ce côté bien-être, goût de l'effort tout en découvrant des territoires de façon douce en pleine nature. » Comme de plus en plus d'usagers, le Gardois privilégie les voies vertes et le VTT : « Il y a trop d'agressivité et d'incivilités de la part des automobilistes. »

Un peu plus haut, sur les bords du Vidourle, Jacques et René, deux Lunellois ayant quelques bornes au compteur, se retrouvent deux fois par semaine avec une brochette de potes pour une classique virée sur route à l'ancienne, pour « le plaisir de rouler ensemble, de s'entraîner et se dépasser ». Alors que les compétitions cyclistes sont en baisse,

les clubs s'adaptent et s'organisent pour « répondre à des pratiques et des aspirations qui se diversifient », comme le reconnaît Nicolas Fuster, responsable des activités sportives au Montpellier Languedoc cyclisme. « Il faut aujourd'hui penser le vélo en tant que sport bien-être, sport santé et en tant que mobilité, en lien avec les politiques urbaines, explique-t-il. Il faut parfois remettre en selle des personnes, y compris au niveau Code de la route. On aide aussi des sans-papiers pour lesquels le vélo reste le seul moyen de mobilité. »

Une préoccupation partagée par le Comité régional de cyclotourisme, qui compte 578 clubs et 10 620 licenciés, en majorité des 50-70 ans. « Nous nous sommes historiquement développés autour de l'itinérance, du voyage à vélo, explique Richard Franco, son chargé de communication.



Une pratique d'abord routière, fondatrice, agrémentée de brevets, de randonnées permanentes ou de défis, car chez nous il n'y a aucune compétition. Moi, mon challenge, c'est de faire une sortie de 240 km chaque mois. »

### La pratique s'individualise

La pratique individuelle, en marge de toute adhésion, prend de plus en plus de place. « Il y a une perte d'attrait pour la vie associative et les réseaux sociaux permettent désormais aux gens d'organiser leurs propres sorties en groupe », constate François David, président du Comité de cyclotourisme de l'Hérault, qui maintient néanmoins ses effectifs. Les clubs poursuivent leur travail éducatif auprès des jeunes avec les écoles françaises de vélo, pour « préparer la relève » et s'adaptent aux nouvelles pratiques comme celle, re-

lativement récente, du gravel, un hybride destiné à rouler sur les chemins caillouteux, combinant des caractéristiques du vélo de route et du tout-terrain.

« C'est un compromis qui séduit du monde car la route devient dangereuse et le VTT demande parfois des qualités pointues de pilotage », analyse François David qui déplore cependant un manque cruel de pratique féminine : 12 % de femmes seulement dans l'Hérault. « Difficile à expliquer, pour le secrétaire du club gangeois. Peut-être parce que la pratique du vélo est chronophage et qu'il est parfois dur de suivre des groupes avec des hommes. » Un constat qui fait écho aux statistiques nationales avec 19 % d'utilisatrices régulières contre 31 % chez les hommes. À ce niveau, la roue tourne pour l'instant moins vite que dans d'autres strates de la société.

## ROUE LIBRE

### SUD-CÉVENNES

#### Des cols réservés aux cyclistes

Pour la troisième saison d'affilée, cinq cols emblématiques du Sud-Cévennes seront réservés sur onze dates, exclusivement aux cyclistes en 2025, offrant ainsi une opportunité inédite de pédaler à travers des routes spectaculaires sans la présence de véhicules motorisés. Il s'agit des cols de la Lusette, de la Broue (spécial gravel), du Lac, de l'Asclier et des Aires (spécial nocturne). Renseignement sur les dates et horaires sur le site sudcevennes.com.

### ÉQUIPEMENT

#### Le vélo de ville passe en tête

Le bon vieux vélo de course ne représente plus que 6,7 % des équipements. Le vélo de ville arrive en tête (45 %), juste devant les VTT et VTC (43,2 %). 11 % sont des vélos en libre-service, 4 % des vélos de fonction et 24 % de l'ensemble possède désormais une assistance électrique.

PHOTO M.E.



### ● SÉCURITÉ

Selon une étude du ministère de la Transition écologique réalisée en 2023, 4,9 % des hommes et 2,4 % des femmes avaient eu au moins un accident au cours des 12 derniers mois. 85 % avaient été blessés et 35 % hospitalisés.



## Le gravel, l'hybride qui séduit un large public

**TENDANCE** Créé en 1980, le club de cyclotourisme de La Grand-Combe (Gard) a failli disparaître en 2020. Sur fond de routes dangereuses, la pratique classique était devenue trop compliquée. Le club a survécu et connu un nouveau souffle grâce à l'attrait pour un nouveau vélo, le gravel, fait pour les chemins et la route et qui séduit un large public car beaucoup plus léger que les VTC. « C'est un hybride, équipé d'un guidon de vélo de route et de grosses roues, explique Gil Charital, président du club gardois. Nos nouveaux adhérents sont tournés vers cette pratique car elle permet d'aller plus loin qu'en VTT, d'envisager des sorties de 70 à 80 kilomètres alors que le VTT limite à 35 bornes. » Le club organise chaque année une randonnée, l'Anthracite Gravier, avec des parcours allant de 25 à 120 km. Rendez-vous en 2026, fin avril, à Saint-Julien-de-Cassagnas. En attendant, Gil Charital sera sur le passage du Tour : « Avec l'Étoile de Bessèges et le Grand-Prix Midi Libre, c'est ce qui m'a donné le virus. »

L'expert



Thomas Riffaud, sociologue du sport à Montpellier

## « Le vélo a toujours su se réinventer »

### Comment analyser l'indémontable passion des Français pour le vélo ?

Il faudrait plutôt parler "des vélos" car il y a des manières très différentes de pratiquer entre la route, la promenade avec les enfants, le "vélo taf", le VTT, le gravel, le BMX... Ce que je trouve intéressant dans cette diversité de pratiques, c'est qu'il y en a toujours une, deux ou trois qui rencontrent parfaitement la demande du moment. C'est pour cela que le vélo marche très bien. Il répond à une demande pour les activités écoresponsables et pour les activités « quand je veux, où je veux... » Le vélo s'est toujours réinventé pour être en phase avec la demande. Les différentes pratiques ne se remplacent pas mais s'additionnent. Et le vélo électrique permet de compenser la difficulté physique et d'élargir grandement la pratique.

Aujourd'hui les cadres et chefs d'entreprise sont les premiers usagers alors que le vélo était un transport très ouvrier

### Il y a un siècle. Pourquoi ?

C'est d'abord la conséquence de la diminution de l'importance symbolique du moteur. À l'époque, le vélo était évidemment une alternative pour les ouvriers qui n'avaient pas les moyens de s'acheter une voiture. L'auto était alors un outil très distinctif. Il fallait en posséder une quand on était cadre. C'est marrant de voir qu'en ville, le vélo remplace symboliquement la voiture. Il y a aujourd'hui en ville un véritable confort dans le fait de se déplacer à vélo pour éviter les embouteillages. Au-delà d'un côté écolo, c'est un calcul très rationnel.

### Ce qui ne bouge pas, c'est l'amour du public pour le Tour de France. Comment l'expliquer ?

Il y a plus de fans du Tour que de fans de Pogacar ou Vingegaard. Les Français sont attachés à l'événement plus qu'aux coureurs. Parce que c'est un événement qui dure, qui est considéré comme un élément du patrimoine historique et culturel. Le Tour de France,

on peut lui adresser des critiques, mais c'est quand même un événement qui fait du lien entre les territoires et les gens car toutes les catégories sociales se retrouvent au bord des routes. Dans un monde où on a l'impression que le lien social se délite un peu, je pense que le Tour fait du bien aux gens. Tout le monde y trouve un peu son compte.

### Symbole, un peu, d'un pouvoir parisien qui descend se mettre à la portée des gens ?

Tout à fait, et sans mépris ! En respectant les territoires. Quand on voit la manière dont la course est commentée, c'est assez unique d'alterner des moments sportivo-sportifs et la description d'une abbaye en bord de route. En France, on est très attachés à notre histoire et nos territoires, on apprécie ce clin d'œil. Et puis, l'événement est très bien marketé. ASO a du talent !

> Thomas Riffaud est professeur d'EPS et enseignant-chercheur en sociologie du sport à l'Université de Montpellier.