

Le maillot pas tout à fait vert

Le Tour de France, sa caravane de voitures et de motos, ses millions de petits objets publicitaires lancés dans la foule : en matière d'écologie, le maillot n'est pas tout à fait vert. Si les organisateurs du Tour tentent de limiter les dégâts en assurant le nettoyage des zones traversées, le bilan carbone de l'événement reste lourd : 341 000 tonnes d'équivalent CO₂, selon la dernière estimation réalisée en 2013, soit plus de 200 000 allers-retours Paris-New York en avion.

**La Coupe du monde plombée par les saucisses**

Sport encore : le bilan carbone de la Coupe du monde de football en Russie est plombé par la consommation de saucisses, assure une étude... réalisée par un fabricant de produits végétariens. Les saucisses mangées par les supporters représenteraient 200 000 kilos d'équivalent CO₂ liés à l'élevage des animaux et à la transformation de la viande. Cela reste néanmoins un détail sur les quelque 2 millions de tonnes de CO₂ émis par l'événement, soit autant que les émissions annuelles de la Nouvelle-Calédonie ou de la Martinique.

"Les centres-villes ont tout à gagner"

Dans son essai *Le pouvoir de la pédale* (éd. Rue de l'échiquier), le journaliste Olivier Razemon réfute l'idée que le vélo, "c'est pour les babas".

D'après lui, enfourcher un vélo est aussi un moyen de transformer "nos sociétés cabossées".

Vous dites que le vélo peut permettre de revitaliser les centres-villes. Comment ?

Quand on se déplace à vélo, on va au plus près. On reste dans son quartier, on fait ses courses à proximité. Les voitures favorisent l'étalement urbain car il est certain que c'est plus pratique d'aller se garer devant un centre commercial avec un parking immense qu'en centre-ville. Même les politiques qui cherchent à favoriser le stationnement en centre-ville échouent car la ville sera toujours désavantagée par rapport à ces zones faites pour la voiture. Les centres-villes ont tout à gagner du développement du vélo.

Pourquoi les collectivités sont-elles plus promptes à mettre en place des aides financières pour l'achat de vélos qu'à adapter les routes pour faciliter les déplacements des cyclistes ?

Malheureusement, c'est un grand classique. Une erreur de débutant, pour-



rait-on dire, qu'on voit un peu partout. Pour inciter à faire du vélo, il faut d'abord assurer la sécurité des cyclistes. On a beau avoir une subvention mirobolante, si on est confronté à un trajet compliqué ou qu'on ne sait pas où garer son vélo, on n'en achètera pas. Le risque, c'est que ceux qui bénéficient de l'aide financière utilisent le vélo pour la promenade et pas pour des trajets quotidiens.

Le baromètre des villes cyclables, réalisé chaque année par la Fédération française des usagers de la bicyclette, montre que les villes méditerranéennes peinent à faire une place au vélo. Est-ce un phénomène culturel ?

Il y a toujours mille prétextes pour reje-

ter le vélo, que l'on retrouve dans beaucoup de régions et pas uniquement méditerranéennes. En l'occurrence, on se dit souvent qu'il fait trop chaud pour faire du vélo, que ça monte... Il y a aussi un effet d'entraînement : on regarde les villes voisines et on se dit que si elles ne s'impliquent pas dans le développement du vélo, on n'a pas de raison de le faire non plus. On se persuade que le vélo n'est pas adapté à la région, mais ce ne sont que des habitudes de discours.

Est-ce que les vélos électriques, qui demandent moins d'effort physique, peuvent changer la manière de considérer les déplacements à vélo ?

Les vélos électriques ont souvent pour effet de prolonger les trajets dans l'espace - on va plus loin - et dans la vie - on pratique le vélo à un âge plus avancé. Ils donnent souvent envie d'essayer de se mettre au vélo mais il ne faut pas oublier que ce n'est pas le même objet qu'un vélo classique : les vélos électriques sont beaucoup plus chers, il faut pouvoir les stationner dans des endroits sécurisés, et ils sont aussi plus lourds. Quand il faut le porter ou que la batterie est déchargée, ce n'est pas de tout repos !