

Partie 1 : Compréhension

1/ Quelles sont les caractéristiques d'une « cyclopride » ? (5 points)

La « cyclopride » est une action collective (« mouvement citoyen ») présentant les caractéristiques suivantes :

Elle est :

- collective (une centaine de cyclistes)
- publique (circulation dans les rues)
- festive (déguisements)
- revendicative (« antipollution », ...)

2/ En quoi consisterait cette « nouvelle philosophie du tourisme » produite par les voyages à vélo ? (5 points)

- une invitation à la lenteur (contre la course à la vitesse du moyen de transport)
- elle incite à la rencontre de l'autre, au rythme des pérégrinations (des voyages « proches du terroir »)
- elle présente un caractère aventurier : sortir des itinéraires/circuits préparés pour les touristes
- elle offre le moyen d'une émancipation

Partie 2 : Expression libre

(entre 350 et 450 mots)

3/ Selon vous, assiste-t-on à l'avènement d'une civilisation organisée autour du vélo ?

Courte introduction attendue (2 points)

Capacité à illustrer : 3 points

Les copies présentant les 4 axes de réponse sont valorisées.

Introduction :

- Le vélo a été longtemps considéré comme le mode de transport propre aux individus pauvres ou plus encore celui des pays en développement ;
- Les pays développés redécouvrent le vélo autrement que sous la forme de la balade dominicale ou bien encore du tourisme : le vélo serait devenu un mode de transport usuel voire un instrument de travail, plus ou moins en phase avec les valeurs du développement durable revendiquées par les sociétés occidentales.

Problématique : le succès du vélo est-il annonciateur d'une rupture généralisée, profonde et durable des modes et conditions de vie des sociétés occidentales ?

I - Le vélo : plus qu'un moyen de transport écologique, le vecteur d'une relation renouvelée au monde.

Le vélo, vecteur de rupture au service du développement durable.

L'alternative auto/vélo, un choix éthique et politique.

Tourner le dos à la civilisation de l'automobile, et à ses effets contreproductifs (difficultés de circulation) et nuisances environnementales (émission de gaz à effet de serre, bruit)

Défendre un mode de transport :

- peu coûteux
- efficace (sur de courtes distances)
- en phase avec les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique

Les politiques publiques en faveur de la circulation à vélo.

Les politiques publiques incitatives :

- l'exemple des Vélib à Paris (25 000 abonnés, 30 millions d'utilisateurs pour 20 000 Vélib répartis dans plus de 200 stations)
- l'aménagement de pistes cyclables dans les villes (en France, la part des déplacements en vélo comprise entre 3% et 7%)
- un taux de couverture des déplacements en centre-ville supérieur à 90% : l'exemple de Lorient)

Des incitations financières :

- le vote annoncé du renouvellement par le Parlement (avril 2018) de l'indemnité kilométrique-vélo (0,25 euro par kilomètre) à la charge des employeurs pour le parcours domicile-travail, exonérée de charges sociales

Le vélo comme instrument de réappropriation du rapport à soi et aux autres.

Le vélo, ou l'éloge de la lenteur : une invitation au nomadisme et à la rencontre

Le parcours à vélo, une expérience plutôt qu'un temps perdu

Comment le cyclo-tourisme favorise des rencontres non programmées

Les vertus du vélo : apprendre à maîtriser la technique permet de devenir indépendant
Se réapproprier la technique (« Eloge du carburateur ») : le développement des ateliers « participatifs et solidaires » (une centaine en France en 2018) : lutter contre le gaspillage, transmettre un savoir, valoriser les relations non-marchandes

Le vélo permet de solliciter et redécouvrir « l'intelligence du corps »

II - Le vélo, révélateur et facteur d'inégalités, ne représente pas à ce jour une alternative durable aux modes traditionnels de transport.

Le vélo reste l'apanage des usagers des centres-villes, devenant même un nouvel instrument de l'économie du précarité.

Le vélo profite davantage aux groupes sociaux favorisés des centres-villes

Le réseau des pistes cyclables : un réseau essentiellement urbain

Le coût discriminatoire du vélo en centre-ville : il est corrélé au coût du logement en centre-ville

Le vélo ne représente pas une réponse satisfaisante aux difficultés de transport de la plupart des citoyens

Le vélo n'est pas approprié au mode de vie des banlieusards (absence de pistes cyclables, dangerosité, ...)

Les ruraux restent en marge de la civilisation du vélo

Le vélo, un mode de transport inaccessible à certaines populations à mobilité réduite

Le vélo au service d'une nouvelle économie mêlant solidarité et précarité

Certes, la création de nouveaux emplois (start-up, emplois de livraison) et d'une économie plus solidaire (ateliers de réparation)

Les nouveaux prolétaires à vélo que sont les auto-entrepreneurs (Deliveroo, ...)

Une culture du vélo en devenir, marquée par des succès et des échecs.

Le succès des politiques de circulation à vélo : l'exemple nordique.

Le Danemark, pays d'Europe le plus adapté au vélo urbain, devant les Pays-Bas et la Suède sur la base de 5 critères :

- pratique du vélo comme mode de déplacement urbain
- les ventes de vélos neufs
- la popularité du cyclotourisme
- la sécurité des cyclistes
- le nombre d'adhérents aux associations nationales

Les chiffres révèlent des écarts très sensibles, au sein même des pays, en fonction principalement des villes selon qu'elles se sont donné des objectifs ou pas : plus généralement, cf le succès du free floating ...

Les expériences malheureuses de recours au vélo en France

Les déboires des expériences de vélo en libre accès : l'échec des Gobe.ebike, devant le taux de vandalisme (3/4 du parc), qui s'est retiré de certaines grandes villes (Lille, Bruxelles, Reims)

Ce que représente l'usage du vélo dans les transports quotidiens des Français : une contribution encore marginale (3% des déplacements), même si le taux de progression est sensible (+10% par an depuis 2014)

Certes, de nouvelles stratégies :

- vélos en libre service (sans borne d'attache, accessibles grâce à une application sur smartphone) : un recours croissant
- au low cost (oBike, Ofo) qui exige une caution très faible
- initiative de la région Ile-de-France : la création d'espaces sécurisés Véligo aux abords des lieux de service public (gares, etc.)

Le vélo, un mode de transport complémentaire plus qu'alternatif dans des sociétés reposant sur la valorisation de la vitesse.

Le vélo, au mieux une solution à courte distance

Jouer la complémentarité des modes de transport : les formules de déplacement multi-modes par les métropoles (cf les promesses de l'automobile électrique)

L'enjeu de la tarification : comment inciter à utiliser le vélo plutôt que la voiture (bonus-malus, hausse du prix du carburant)