

CHAQUE MATIN, ED ENFOURCHE son vélo de course en tenue complète de

cycliste : cuissards, sous-vêtements techniques, chaussures à semelles rigides, lunettes profilées, casque. Dans sa descente de Muswell Hill, le quartier du nord de Londres où il réside, Ed flirte souvent avec la vitesse limite autorisée (32 km/h). C'est pourtant un homme de loi. Il n'en a pas l'air sur sa bécane, mais Edward Oates, 35 ans, est l'un des associés du cabinet d'avocats Carpmaels & Ransford, spécialisé dans les brevets scientifiques. A peine arrivé au bureau, il attache son vélo dans les sous-sols du bâtiment. Il n'est pas le seul : en fonction des saisons, entre 20 et 40 des 200 employés de l'immeuble utilisent ce véhicule pour venir travailler. Un passage au vestiaire, une douche, un coup de peigne, et il resserre sa cravate sous son costume deux-pièces.

« *Vingt-cinq minutes de trajet, dix pour me changer, c'est nettement moins que si je venais en transports en commun. Et ne parlons pas de la voiture* », explique Ed, dont la silhouette fine atteste sa pratique régulière. « *Je connais le temps exact pour me rendre d'un endroit à l'autre. Et puis j'ai sou-*

vent résolu des affaires compliquées en pédalant », sourit-il derrière sa barbe, attribut répandu chez les cyclistes londoniens.

Edward Oates est l'un des représentants de cette espèce très particulière qui essaime dans les rues de la capitale aux heures de pointe. On les voit arriver de loin, entre 8h30 et 9 heures du matin, en peloton groupé ou en file indienne : vélos hollandais, pliants (les seuls autorisés dans le métro), Boris Bikes (version londonienne du Velib') et, dans l'immense majorité, vélos de course. Au rythme où ils déferlent sur la capitale anglaise, ils deviendront bientôt des éléments typiques de Londres, au même titre que les *black cabs* et les bus à impériale.

CES CYCLISTES QUI PÉDALENT

À VIVE ALLURE en position aérodynamique sont souvent vêtus comme Ed, d'un ensemble près du corps en fibres synthétiques, doté de bandes réfléchissantes, porté sous une veste en Gore-Tex ou un gilet fluorescent. Depuis quelques années, Londres est envahi par ces nouveaux spécimens de travailleurs urbains, au look de coursiers ou de cyclotouristes. Des hommes à 80 ou 90 %, de 30 ans au minimum (voire les dépassant largement), qui appartiennent à la classe moyenne-supérieure et prennent les •••

Fervents sujets de la petite reine.

Ils ont le nez dans le guidon et ne le lâcheraient pour rien au monde. Ces Londoniens aisés surnommés Mamils ou « Middle-aged Men in Lycra » ont adopté le vélo et sa tenue moulante pour se rendre au bureau. Un mode de transport rapide mais à haut risque dans une capitale où, en l'absence de pistes cyclables en nombre suffisant, chacun se dispute âprement son morceau de bitume.

PAR OLIVIER JOLY — PHOTOS JACKIE DEWE MATHEWS



Le Waterloo Bridge, début novembre.



••• choses du vélo très au sérieux. Les Anglais leur ont trouvé un surnom : « Mamils », contraction de « Middle-aged Men in Lycra » (hommes d'âge moyen en Lycra). Un acronyme qui sonne, de manière un brin moqueuse, comme *mammals*, mammifères. Taxis, bus, cyclistes : trois tribus se disputent de haute lutte les voies réservées, les seules où il est possible d'avancer malgré les sempiternels bouchons à l'approche du centre. Des couloirs où les gestes montent haut et les paroles volent bas. Pas très conforme à l'image d'une ville réputée pour son civisme, où les coups de Klaxon sont rares... « *Vous voulez parler de ces cyclistes de merde ?* », interroge le chauffeur de taxi avec un reniflement de mépris lorsqu'on lui demande si leur nombre n'aurait pas un peu augmenté, ces derniers temps... Les statistiques officielles comptent 610 000 déplacements journaliers à vélo à Londres en 2014, soit plus du double de ce qu'ils étaient il y a quinze ans (290 000). Et bien moins que demain, puisque l'objectif est d'atteindre 1,5 million de trajets dans dix ans. « *On ne peut pas continuer à surcharger les routes ni à congestionner les transports en commun. Le vélo ne représente que 2,5 % des trajets quotidiens. Le but est de parvenir à 5 %* », insiste Tom Bogdanowicz, du lobby London Cycling Campaign (LCC), tout en pointant le chemin qui reste à parcourir pour atteindre le niveau d'Amsterdam (36 %), leur modèle absolu. Dans le centre de Londres, les vélos représentent toutefois déjà 25 % des véhicules aux heures de pointe, un chiffre impressionnant. Dans les bureaux de LCC, deux immenses cartes de la ville sont punaisées au mur. On y distingue les quatre Cycle Superhighways, les « autoroutes pour vélo », déjà ouvertes par la municipalité. Cinq autres devraient être achevées d'ici fin 2016. Ce réseau de voies cyclables bleues ou blanches, parfois séparées de la route par une petite bordure, permet d'atteindre le cœur de la cité depuis les quatre points cardinaux. Un vrai progrès,



estiment les utilisateurs dont le trajet correspond au tracé des pistes. Une goutte d'eau dans un océan, répliquent ceux qui slaloment en évitant les angles morts des camions, subissent les queues de poisson des bus et essuient la mauvaise humeur des taxis avant de pouvoir bénéficier de quelques yards de quiétude. On est encore loin du slogan de LCC : « *A cyclized city is a civilized city* » (« Une ville à vélo est une ville civilisée »)... Malgré l'existence de Quiet Ways – des rues adjacentes moins fréquentées qui permettent, au prix de quelques détours, de rejoindre sa destination en toute tranquillité –, et l'aide des applis qui donnent de bons conseils d'itinéraires, le parcours quotidien du cycliste reste un vrai gymkhana.

Pour éviter le rush, Ben Hugues, dans sa tenue de Lycra noire, a fait le choix de partir de chez lui à 7 h 15. Il lui faut une demi-heure

pour effectuer le trajet de 10 km jusqu'aux bureaux d'AKQA, une entreprise de design numérique. Pas un cycliste ne le double : il y met un point d'honneur. « *J'ai autrefois été coursier, donc je suis très à l'aise. Mais, avec l'augmentation du nombre de vélos, il y a forcément des personnes nerveuses, maladroités... Une partie des problèmes vient aussi de là.* »

ARRÊTÉ EN INFRACTION SUR SON VÉLO, Ben a eu le choix entre payer une amende de 40 livres (56 euros) et suivre une formation en sécurité routière. Devinez... « *Elle dure une heure. On t'oblige notamment à grimper dans la cabine d'un poids lourd pour comprendre la notion*

Pour rejoindre son cabinet d'avocat, Edward Oates (en haut à gauche) estime que le vélo lui fait gagner un temps précieux. Tout comme Ben Hughes qui chaque matin pédale jusqu'à son entreprise de design numérique (en haut à droite, devant les ascenseurs de sa société).

Ci-contre, les propriétaires du Look mum no hands!, un café-restaurant à la gloire de la petite reine.

d'angle mort. » La méthode est utilisée dans les deux sens. Les conducteurs de camions et de bus doivent, eux, monter sur un vélo pour obtenir le module « safe urban driving » (conduite urbaine sûre), nécessaire à l'actualisation de leur permis. « *Londres veut se donner une image verte parce qu'il a été épinglé par l'Union européenne pour ses émissions de gaz polluants. Mais ni les infrastructures ni la sécurité ne sont pour l'heure à la hauteur de cette volonté politique* », estime Rob Graham, patron de la London Bicycle Tour Company, qui organise des circuits à bicyclette pour les touristes. En novembre 2013, la mort de six cyclistes en deux semaines a cependant abouti à une prise de conscience. Depuis 2000, le Grand Londres compte 15 morts et 500 blessés graves par an en moyenne. Ed Oates était à son bureau •••



La densité du trafic et l'insuffisance de pistes cyclables dans la capitale britannique rendent les trajets à vélo particulièrement dangereux. Des « ghost bikes » (vélos fantômes, ci-contre) peints en blanc rendent hommage aux victimes, sur le lieu des accidents. Ce risque n'empêche pas l'augmentation du nombre de pratiquants. L'éditeur Brian Voakes (en haut à droite) est un adepte de la petite reine depuis vingt ans. « J'ai même fini par vendre ma voiture », confie-t-il. La vogue du vélo chez les cadres moyens et supérieurs fait le bonheur de marques comme Rapha (en haut, le portant à vélos des employés), qui vend des vêtements de cyclisme de luxe.



suffit d'en faire la demande. » Comme les pubs du coin, Look mum no hands ! affiche désormais complet lorsqu'il projette sur ses écrans les étapes des grandes courses cyclistes. C'est l'effet Bradley Wiggins, Chris Hoy, Mark Cavendish et Chris Froome, ces champions anglais qui gagnent. Depuis les victoires britanniques au Tour de France et aux Jeux olympiques de Londres la même année (2012), le vélo est devenu tendance.

U N ENGOUEMENT BON pour les affaires. « Les gens ont changé leur regard

sur le vélo. Ils commencent à organiser leur vie et à s'habiller en fonction de lui », explique Kati Jagger, le porte-parole de Rapha, fabricant anglais de vêtements luxueux pour cyclistes. Lancé en 2004, Rapha a réalisé 6 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2009, 39 millions d'euros en 2014 et vise les 54 millions d'euros en 2015. Signe des temps, une exposition intitulée « Cycle Revolution » s'ouvrira le 18 novembre au Musée du design de Londres. Nul doute que grands rouleurs et amateurs s'y mélangeront, comme dans les rues de la ville. A son échelle, Jake Rusby bénéficie aussi de cet élan. Ce sculpteur de formation a lancé en 2013 Rusby Cycles, une marque de vélos faits main. Dans son atelier de Peckham Rye, il réalise une vingtaine de prototypes par an. Sa gamme de prix s'étend de 3 500 à 12 000 euros, « mais je vends la plupart entre 5 000 et 6 000 euros ». Ses vélos, dont on peut choisir la taille, le matériau, la couleur, les vitesses... sont des pièces uniques. « Quelques jeunes viennent chez moi pour des raisons de confort, d'efficacité et, surtout, d'esthétique. Mais l'essentiel de ma clientèle est des hommes de 35-50 ans, avec un bon train de vie. » Son carnet de commandes est déjà plein pour 2016. Preuve que les Mamils n'ont rien d'une espèce en voie de disparition. ☺

••• lorsqu'il a entendu un cri venant de la rue, le 6 février dernier. « Quand j'ai regardé par la fenêtre, c'était déjà fini : une femme avait été happée par un camion de livraison », soupire-t-il. Il montre la bicyclette peinte en blanc et fleurie qui marque le lieu de l'accident. Les Londoniens les appellent « ghost bikes », vélos fantômes. Sa collègue Victoria Randall a eu plus de « chance ». En juillet, elle a été renversée par une voiture. Bilan : une clavicule fracturée, des douleurs cervicales et d'innombrables contusions dont elle garde encore la trace. Cette question de la sécurité des cyclistes est devenue un thème récurrent de la campagne pour les élections municipales de mai 2016. « Tous les candidats en lice ont signé notre document, comme lors des dernières élections », explique Tom Bogdanowicz, du LCC. Notre but est que le plan de circulation atteigne les normes en vigueur

aux Pays-Bas. Nous invitons les 32 arrondissements de Londres à créer des « mini-Hollande » au cœur de leur quartier. Le versement de fonds par la TFL [Transport for London, NDLR] est directement lié à ces améliorations. Il y a eu des progrès, mais ce n'est pas assez. » Une haute responsable de la police a récemment dû admettre qu'elle-même trouvait « trop risqué » d'aller travailler à vélo à Londres : chacun s'accorde d'ailleurs à dire que les femmes viendront grossir le peloton des cyclistes, pour l'heure essentiellement masculin, dès que la sécurité sera renforcée. Le danger n'a pourtant pas freiné l'arrivée de nouveaux cyclistes. Notamment en raison du programme gouvernemental « Cycle to work ». Les entreprises affiliées à ce plan proposent à leurs employés d'acheter le vélo neuf de leur choix, au prix hors taxes, par mensualités prélevées sur

leur salaire. Une forme de leasing qui a permis à Ed Oates d'économiser 40 % sur le prix de son vélo et de ses accessoires. L'éditeur Brian Voakes envisage, lui, de commander par ce biais un casque à airbag, « 200 euros au lieu de 400 ». Brian est cycliste depuis vingt ans. D'abord pour des raisons pratiques, puis par conviction. Il a aujourd'hui le sentiment d'appartenir à une communauté : « J'ai même fini par vendre ma voiture... », glisse-t-il. Le matin, il fait une pause à Look mum no hands ! (Regarde maman, sans les mains !), un café-restaurant tout à la gloire de la petite reine. Entre les scones et les salades bio, on y trouve des accessoires, des outils et, surtout, un petit atelier de réparation qui jouxte le comptoir. « Les gens l'ignorent souvent, explique-t-il, mais chaque arrondissement propose une formation au vélo, gratuite, de deux heures et demie. Il