

Introduction

Le vélo et le système des déplacements urbains

Frédéric Héran, extrait du livre *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, Paris, 256 p.

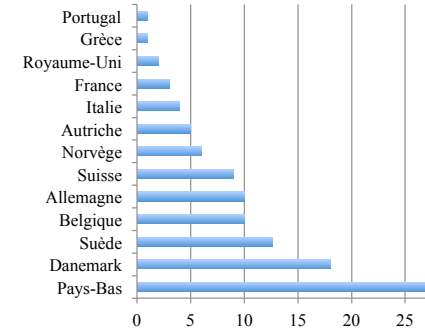
Aux Pays-Bas, au Danemark et, dans une moindre mesure, en Allemagne ou en Suisse, le vélo est utilisé au quotidien : des hordes de cyclistes se bousculent par tous les temps sur les pistes cyclables et des milliers de bicyclettes s'amoncellent près des gares centrales ou autour des lieux les plus fréquentés. Dans d'autres pays d'Europe comme la France, le Royaume-Uni ou l'Espagne, le vélo utilitaire a quasiment disparu du paysage urbain, relégué au rang de mode de déplacement confidentiel et désuet. Certes, depuis quelques années, des vélos en libre service lui redonnent un peu d'attrait et les vélos à assistance électrique connaissent un certain succès. Mais ce phénomène s'observe surtout dans le centre des grandes villes. Comment expliquer de tels écarts de pratique ? Est-ce simplement une question culturelle, comme beaucoup l'affirment ? Ou doit-on y voir les péripéties d'une histoire contrastée de la bicyclette dans ces différents pays ? Et quel rôle jouent les politiques de déplacement des États et des villes dans cette affaire ?

Ces questions se compliquent quand on découvre la disparité des situations dans un même pays. En France, pour se limiter à cet exemple, les cyclistes ne sont relativement nombreux qu'à Strasbourg et La Rochelle. Ils le sont deux fois moins à Bordeaux, Rennes et Grenoble et, dans bien des villes, ils restent fort rares (voir l'encadré 1). Des écarts manifestes existent aussi entre le centre et la périphérie, d'une part, et entre les grandes villes et les villes moyennes, d'autre part. Peut-on alors conclure à un « retour du vélo comme mode de déplacement¹ » et ce retour peut-il être durable et s'étendre ?

Encadré 1. Les parts modales du vélo

Pour mesurer l'importance de la pratique de la bicyclette dans un territoire, l'indicateur le plus simple et le plus utilisé est la « part modale », c'est-à-dire la part des déplacements réalisés à vélo sur l'ensemble des déplacements, y compris à pied. Un déplacement, quant à lui, est un trajet effectué par une personne avec un ou plusieurs modes, pour un motif précis (travail, études, achat...), entre un lieu d'origine et un lieu de destination différents. Un déplacement utilisant plusieurs modes est comptabilisé selon le mode le plus lourd : par exemple, un déplacement à vélo puis en train est compté dans les déplacements en train. La figure 1 montre les considérables écarts dans la pratique de la bicyclette selon les divers pays européens.

Figure 1. La part modale du vélo dans les pays européens (en %)²



Le tableau 1 présente les écarts de pratique entre les principales villes francophones. Dans la suite de ce livre et sauf précision contraire, les parts modales évoquées concernent toujours l'agglomération de la ville en question et non la seule commune centre. En France, ces statistiques sont issues des « enquêtes ménages déplacements » (EMD) réalisées tous les dix ans environ dans les grandes villes, selon une méthodologie standard. Ailleurs, il existe des enquêtes similaires.

Tableau 1. La part modale du vélo dans les principales villes francophones³

Agglomération et année de l'enquête	Part modale
Rouen 2007 – Toulon 2008 – Marseille 2009 – Nice 2009 – Saint-Etienne 2010	1 %
Lille 2006 – Lyon 2006 – Lens 2006 – Mulhouse 2009 – Paris 2010 – Amiens 2010 – Valenciennes 2011	2 %
Nantes 2002 – Toulouse 2004 – Douai 2010 – Bruxelles 2010	3 %
Rennes 2007 – Tours 2008 – Bordeaux 2009 – Grenoble 2010	4 %
Colmar 2009, Genève 2011	7 %
Strasbourg 2009 – La Rochelle 2011	8 %

Dès que l'on explore les époques antérieures aux années 1970, les études sur ces parts modales, quand elles sont disponibles, manquent souvent de fiabilité. Les données ne concernent que les parcs de véhicules, mélangent les vélos aux deux-roues motorisés ou portent sur toute la circulation et non seulement sur les déplacements urbains. À cela, s'ajoutent de redoutables difficultés de comparaison internationale, chaque pays ayant élaboré son propre outil statistique. Ainsi, la comparaison tentée figure 1 n'a pas été renouvelée à ce jour.

C'est pourquoi, les parts modales ou les taux de possession utilisés dans ce livre doivent être considérés avec précaution : seuls comptent les écarts majeurs et les grandes évolutions. Le but n'est pas d'être le plus précis possible mais de réaliser des rapprochements qui fassent sens pour ouvrir des pistes de réflexion jusqu'ici négligées.

Quelle que soit l'opinion que l'on peut porter sur les cyclistes, ce retour – s'il se confirme – serait une bonne nouvelle. En raison de son faible coût, tant pour les individus que pour la collectivité, de ses impacts quasiment nuls sur l'environnement et de

son bilan très positif en matière de santé publique, le vélo, utilisé massivement comme mode de déplacement à part entière, représente une contribution potentielle majeure au développement de villes durables. Les exemples étrangers les plus édifians en sont la preuve tangible. Aucun « véhicule propre », que ce soit un transport public avant-gardiste ou un véhicule individuel motorisé innovant, n'aura jamais de tels avantages, même si ces solutions peuvent être considérées, dans bien des circonstances, comme des compléments utiles.

Notre travail poursuit donc un double objectif : tenter, d'une part, de comprendre ces écarts dans la pratique du vélo utilitaire entre pays européens et entre villes, s'efforcer, d'autre part, de cerner l'évolution des pratiques, en dégagant les mouvements de fond des variations conjoncturelles grâce à un recul historique suffisant. Ces deux aspects sont évidemment liés, les écarts à un moment donné résultant souvent d'évolutions divergentes dont il faut saisir les étapes et les causes. Reste à trouver une méthode d'analyse de l'évolution de la mobilité cycliste en milieu urbain. Pour y parvenir, il convient d'écarter d'emblée les explications un peu trop courtes.

Cultures nationales, relief, climat ? Sortir des lieux communs

De nombreux auteurs considèrent que la faible pratique du vélo utilitaire en France est liée à notre culture latine. La frontière linguistique expliquerait l'essentiel des écarts existants en Europe. Dans les mondes batave, scandinave et germanique, il serait normal de circuler à bicyclette du berceau à la tombe, alors que, dans les pays latins, ce serait toujours incongru. Voyez, nous dit-on, les différences de pratique selon qu'on vit en Flandre belge ou en Wallonie (13 % de part modale *versus* 1 %⁴) ou bien en Suisse alémanique ou romande (6 % *versus* 2 %⁵). Et s'il y a tant de cyclistes à Strasbourg (8 %), ce serait tout simplement lié à la proximité de cette ville avec l'Allemagne et, en particulier, de Fribourg (19 %).

Les exceptions à ce « déterminisme culturel⁶ » sont pourtant si nombreuses qu'il est difficile de croire à cette explication pour le moins sommaire. Si Strasbourg est peut-être proche de Fribourg (65 km), Mulhouse l'est plus encore (45 km) et encore plus de Bâle (25 km), ville très cycliste (17 % de part modale dans le Canton de Bâle ville). Pourtant la pratique du vélo à Mulhouse (2 %) est beaucoup moins développée qu'à Strasbourg. De même, si l'agglomération lilloise est toute proche de la Flandre belge et notamment de Courtrai (plus de 20 %), le vélo y est pourtant peu utilisé (2 %) et encore moins à Tourcoing même (1 %) tout proche de la frontière. Et que dire de La Rochelle (8 % de part modale, autant que Strasbourg), éloignée de toute « influence étrangère » ?

De plus, il existe de grandes différences dans la pratique du vélo selon les villes situées dans un même pays d'Europe, par exemple en Allemagne entre Brême (22 %) et Wiesbaden (3 %), en Angleterre entre Cambridge (10 %) et Nottingham (1 %) ou même aux Pays-Bas entre Leyde (33 %) et Rotterdam (« seulement » 16 %)... Et comment expliquer le cas de ces villes italiennes où la pratique du vélo est tout à fait comparable aux villes les plus cyclables d'Europe du Nord, notamment Bolzano où la part modale est de 29 %, Ferrare 27 %, Padoue 16 % ou Reggio d'Émilie 15 %⁷ ?

Enfin, en 120 ans, la pratique de la bicyclette a connu d'énormes fluctuations, y compris dans les pays et les villes aujourd'hui les plus cyclistes. Il est erroné de croire que les habitants d'Amsterdam, de Copenhague ou de Berlin ont toujours massivement utilisé la bicyclette. Après la Seconde Guerre mondiale, la pratique du vélo s'y est au

contraire effondrée – le mot n'est pas trop fort – avant de remonter progressivement depuis les années 1970.

Bref, ce n'est pas parce qu'on parle néerlandais, danois, suédois ou allemand qu'on aurait une propension naturelle à circuler à vélo en ville. Si la culture joue un rôle, c'est de façon beaucoup plus subtile.

Un autre lieu commun consiste à penser que la géographie physique expliquerait une bonne part des différences de pratiques de la bicyclette selon les lieux. Quelques considérations simples ruinent rapidement cette idée.

L'absence de relief favoriserait à l'évidence les Pays-Bas et le Danemark. À ce compte-là, des villes très plates telles que Dunkerque ou Lille devraient être très cyclables, ce qui est loin d'être le cas avec seulement 2 % de part modale vélo. À l'inverse, des villes assez vallonnées comme Berne ou Trondheim (en Norvège) comptent bien plus de cyclistes (respectivement 11 % et 8 % de part modale).

Un climat tempéré et particulièrement clément en hiver est aussi *a priori* un atout. Strasbourg, la ville la plus cycliste de France, a pourtant des hivers rigoureux et des étés étouffants. Idem pour des villes très cyclistes telles que Berlin, Munich ou Graz... La pluie, la neige et le verglas devraient être de redoutables obstacles à la pratique régulière du vélo. Comment expliquer alors que le vélo soit si pratiqué en Europe du Nord et beaucoup moins dans le Sud ? Des vents fréquents devraient enfin pénaliser les cyclistes. Un fort vent de face est aussi pénible à affronter qu'une côte à gravir et un bon vent dans le dos évite presque au cycliste de pédaler. Hélas, les Pays-Bas et le Danemark sont aussi les plus soumis à cet aléa, tout comme d'ailleurs La Rochelle.

Les contraintes géographiques et physiques jouent évidemment un rôle, mais elles sont loin d'être aussi déterminantes qu'on le pense intuitivement.

Génération, classes sociales et modes de vie

Les pistes culturelles et géographiques, dans leur version simpliste, se révélant peu consistantes, il convient d'explorer le problème plus en profondeur, en abordant l'évolution historique du vélo utilitaire dans chaque pays puis dans chaque ville. Cette approche donne des résultats plus intéressants, en révélant une profonde évolution des usages selon les époques et les classes sociales.

Le vélo était à l'origine, dans les années 1860-1900, un loisir fort cher réservé à la bourgeoisie, puis, son coût d'achat se réduisant, il s'est démocratisé pour devenir dans l'entre-deux-guerres, le véhicule de la classe ouvrière. Au cours des années 1950, dans l'ensemble de l'Europe, y compris en France, les ouvriers se rendaient encore massivement à leur travail à bicyclette. Le vélo a ensuite conquis un public sportif et écologique avec le cyclotourisme dans les années 1960 et 1970, puis le bicross et le VTT (vélo tout terrain) dans les années 1980 et 1990. Depuis quelques années, la bicyclette retrouve un certain attrait dans le centre des grandes villes auprès d'un public éduqué, fêru de vélos en libre service ou à assistance électrique. Le sociologue Philippe Gaboriau distingue ainsi « trois âges du vélo en France » : la « vitesse bourgeoise », la « vitesse populaire » et la « vitesse écologique »⁸. L'historienne Catherine Bertho Lavenir, quant à elle, repère « quatre paradigmes » : l'âge du vélocipède (1814-1880), l'âge de la bicyclette (1880-1914), l'âge du vélo (1914-1970) et, enfin, la bicyclette à l'âge de l'automobile (depuis 1970)⁹.

Cette approche historique fait la part belle à la dimension générationnelle du phé-

nomène. Les personnes âgées qui ont vécu la dernière guerre auraient plutôt un souvenir cuisant du vélo, symbole de restrictions et d'appauvrissement : ils n'imaginent guère qu'il puisse redevenir un véhicule utilitaire. Les ouvriers et employés qui ont abandonné le vélo pour accéder progressivement à la motorisation – difficilement et tardivement pour les plus pauvres – l'envisagent encore moins. Et ceux qui ont connu les balades à bicyclette aux beaux jours en ont gardé une certaine nostalgie et n'associent guère le vélo à un usage quotidien.

En caricaturant un peu, l'essor du vélo, sous ses diverses formes, serait finalement un simple phénomène de mode lié à des générations successives de cyclistes qui s'enticheraient des diverses façons de pratiquer la bicyclette. La forte baisse du vélo utilitaire serait liée à la « modernité » et son succès actuel s'expliquerait aujourd'hui par le souci de « préserver l'environnement », les Européens du Nord étant réputés plus sensibles à cette thématique¹⁰.

Cette approche, presque exclusivement centrée sur l'évolution technique de la bicyclette et de ses usages, est quelque peu déconnectée de la réalité car elle sous-estime fortement le contexte, et notamment le rôle des autres modes de déplacement.

Pour une approche historique du vélo dans la politique globale des déplacements urbains

L'évolution de l'usage de la bicyclette, depuis ses origines, mérite d'être replacée dans l'évolution plus générale des divers modes de déplacement urbains, à savoir la marche, les transports publics, les deux-roues motorisés et l'automobile. Et cela pour de multiples raisons.

Il faut, d'abord, garder en tête que tous ces modes sont concurrents sur un marché des déplacements non extensible. Depuis que l'on dispose d'enquêtes mesurant la mobilité quotidienne, il apparaît que les citadins n'effectuent toujours, en moyenne, que trois à quatre déplacements par jour de semaine¹¹. Par conséquent, tout essor d'un mode ne peut se faire qu'au détriment d'autres modes. Ainsi, favoriser le trafic automobile réduit presque toujours l'usage de tous les autres modes de déplacement. De même, encourager la pratique de la bicyclette ne se fait pas forcément au détriment de la voiture mais plus souvent de la marche ou des transports publics. À l'inverse, une offre insuffisante en transports publics peut suffire à stimuler l'usage du vélo.

La concurrence entre les modes de déplacement a aussi une dimension économique. Quand les moyens financiers diminuent, le vélo tend à redevenir une solution crédible, dans l'esprit des décideurs comme des usagers, tant ses coûts restent modestes en termes d'aménagements et d'usage. Les crises ont toujours favorisé la pratique du vélo. Celle d'aujourd'hui, qui pourrait bien déboucher sur une stagnation durable, devrait tarir les investissements destinés aux modes motorisés au profit des « modes actifs » : marche et vélo.

Concurrents, ces différents modes ne concourent pas, pour autant, dans la même catégorie. Les plus rapides et massifs ont un avantage considérable sur les plus lents et légers, car les premiers menacent la sécurité des seconds et dégradent leur environnement par les nuisances qu'ils engendrent. N'ayant pas de carrosserie, les cyclistes se sentent vulnérables dans la circulation et, moins ils sont nombreux, plus ils sont en insécurité. Sans habitacle, les cyclistes sont aussi directement soumis au bruit et à la pollution générés par les véhicules motorisés.

En outre, les modes motorisés ont besoin d'un réseau fortement hiérarchisé, arbo-

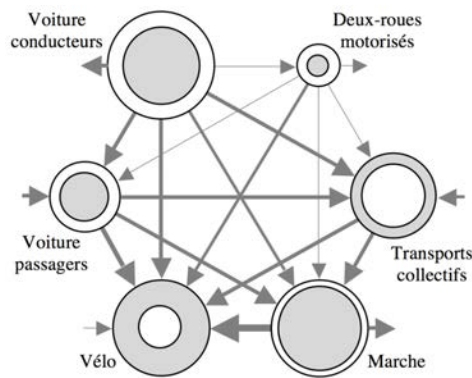
rescent, constitué de voies de desserte, de voiries intermédiaires et de grandes voiries, pour profiter de leur vitesse, alors que les modes non motorisés réclament un réseau peu hiérarchisé mais bien maillé pour pouvoir aller au plus court sans trop se fatiguer. En conséquence, les réseaux ferroviaire et routier entraînent d'importants obstacles à l'usage du vélo et de la marche, à cause de l'effet de coupure provoqué par les grandes infrastructures. Les cyclistes se retrouvent confinés dans leurs quartiers, à ne plus pouvoir aller sans danger d'un quartier à l'autre, ce qui réduit fortement l'intérêt du vélo¹².

Plus largement, ce n'est pas seulement l'articulation entre les modes de déplacement qu'il faut prendre en compte, mais aussi leur insertion dans des systèmes de transport urbain : le système de transport collectif, le système automobile et le système vélo. Chaque mode a en effet besoin de véhicules fiables et abordables (bus, tramways, métros, trains de banlieue, automobiles et vélos), mais aussi d'aménagements de qualité (couloirs, voies ferrées, routes, pistes et bandes cyclables) constitués en réseau (d'où les modèles de gestion du trafic), de services variés et étoffés (stationnement, réparation, assurance, location, cartes du réseau...) et de règles communes (permis de conduire, code de la route, signalisation...). Si une ou plusieurs de ses composantes se révèlent défaillantes, l'usage du mode est compromis. En outre, il faut comprendre comment s'articulent ces divers systèmes de transport.

Bref, impossible d'expliquer l'évolution de la pratique de la bicyclette sans la replacer dans l'univers très concurrentiel et complexe des déplacements urbains. En d'autres termes, l'histoire du vélo utilitaire est principalement une histoire de son rapport aux autres modes de déplacement (d'où le sous-titre de cet ouvrage). Cette approche systémique est typiquement celle des économistes qui travaillent sur les déplacements urbains¹³. Les historiens de la mobilité ne sont pas bien armés pour appréhender ces questions. Ils s'orientent plus naturellement vers les dimensions culturelles et sociales qui, aussi intéressantes et pertinentes soient-elles, passent souvent à côté d'une part essentielle du sujet. Quant aux historiens des techniques, ils s'intéressent surtout à la compétition entre les technologies, en sous-estimant cette fois la dimension systémique du sujet¹⁴. En tant qu'économiste, notre incursion dans le domaine des historiens nous paraît ainsi pleinement justifiée.

Concrètement, pour appréhender les évolutions entre deux époques successives, il faut s'efforcer de rendre compte, non pas d'un simple changement de mode de déplacement vers un autre, mais d'un *report modal général*, décrivant les reports de chaque mode vers tous les autres¹⁵. Et cela, sans oublier les mutations démographiques : certains habitants s'en vont, qu'ils déménagent, deviennent grabataires ou meurent, pendant que d'autres arrivent avec de nouvelles habitudes de déplacement, qu'ils emménagent ou parviennent à l'âge de se déplacer. L'exercice, on le voit, tient du casse-tête, type Rubik's cube : en distinguant six modes, c'est quarante-deux flux qu'il faut envisager (voir la figure 2) ! Pour compliquer le tout, des usagers de plus en plus nombreux prennent l'habitude d'utiliser plusieurs modes au gré des circonstances.

Figure 2. Le principe de report modal général entre deux époques successives, dans une agglomération



Les ronds blancs représentent la part modale à l'époque 1, les ronds gris à l'époque 2, soit par exemple vingt ans plus tard. Les flèches entre deux ronds représentent les reports modaux nets. Les flèches entre un rond et l'extérieur évaluent les déplacements qui entrent et sortent du système. La taille des ronds est proportionnelle au volume des stocks et la taille des flèches au volume des flux. Dans le cas présenté ici, la part modale vélo s'envole et celle des transports collectifs se renforce au détriment un peu de la marche et surtout de la voiture et des deux-roues motorisés.

La constitution des villes et des nations autour de certains modes de déplacement privilégiés

Dans l'histoire d'une ville ou d'une nation, des choix particuliers, qui tiennent parfois à peu de chose, conduisent les autorités à se lancer dans des politiques de déplacement privilégiant certains modes plutôt que d'autres, jusqu'à les conforter en de puissants systèmes de transport qui deviennent très attractifs. Ces choix finissent par être intégrés par la population qui a dès lors tendance à considérer ces modes comme vecteurs d'identification à une ville ou même à une nation, renforçant par là même ces politiques. Cette approche permet d'aborder la question culturelle de façon renouvelée et beaucoup plus riche¹⁶.

Le cas de Strasbourg est intéressant de ce point de vue. Après avoir découvert, à la fin des années 1980, l'importance de sa part modale vélo, la ville a fini par lancer, en 1995, une campagne de communication reposant sur le slogan « Strasbourg, un vélo d'avance », ce qui correspond en effet à une réalité française. Beaucoup de Strasbourgeois ont aujourd'hui intégré ce particularisme et trouvent normal de circuler à bicyclette. De même, Ferrare, en Italie du Nord, se revendique, depuis la même année, comme « *città della bicicletta* », confortant les habitants dans cette façon de se déplacer.

Dans le cas des Pays-Bas, c'est même tout un peuple qui, à la fin du XIX^e siècle, s'est construit une identité autour du vélo, utilisé pour redécouvrir la nation à une époque où le pays craignait la puissante Allemagne voisine récemment unifiée¹⁷. Dans les années 1970, le pays renoue avec la pratique de la bicyclette, alors en déclin, et réussit à la relancer, cultivant dès lors son image de « pays du vélo¹⁸ ». Il a même regroupé ses experts (consultants, ingénieurs, chercheurs, industriels, décideurs et asso-

ciations) dans un réseau – la *Dutch Cycling Embassy* – qui vend son savoir-faire à l'étranger, comme une marque à l'export. Le Danemark développe une démarche similaire, dans une saine concurrence. À l'inverse, un pays comme le Royaume-Uni a aujourd'hui si peu de cyclistes qu'ils tendent à être stigmatisés, considérés comme des étrangers ou même comme des boucs émissaires¹⁹, même si une remontée de la pratique est aujourd'hui en cours dans quelques villes.

Cette identification majoritaire des populations à l'usage de certains modes de déplacement peut apparaître en définitive comme un trait culturel spécifique à chaque ville ou à chaque nation. Elle cache néanmoins toute une histoire – avec souvent des évolutions profondes dans la pratique effective de la bicyclette – qu'il faut tenter de restituer et qu'une approche culturelle ne saurait expliquer à elle seule.

Des comparaisons internationales éclairantes

Pour révéler plus facilement les spécificités françaises, comprendre pourquoi se déplacer en ville à bicyclette est devenu incongru dans l'Hexagone, et comment s'inspirer au besoin des politiques mises en œuvre ailleurs, l'étude d'autres pays apparaît indispensable.

Mais, comme le note le politiste Pierre Hassenteufel, s'aventurer dans des comparaisons internationales « suppose, en préalable, de se démarquer de deux positionnements : le premier est celui de l'incomparabilité, le second est celui de la comparabilité spontanée²⁰ ». L'approche culturelle fondée sur l'« irréductibilité des cultures²¹ » tombe dans le premier travers : il serait *a priori* impossible pour les Français de rouler massivement à bicyclette, comme le font les Hollandais ou les Danois, ou même plus modérément, comme les Allemands. Il ne faut cependant pas verser dans le second travers. Dans ces pays emblématiques, le cyclisme prend bel et bien des formes spécifiques qu'il convient de comprendre : l'importation de leur « recette » – souvent résumée abusivement par la construction d'un réseau de pistes cyclables bien maillé – n'est certainement pas la solution miracle.

Deux phénomènes transnationaux tendent toutefois à homogénéiser les systèmes de déplacements urbains. D'une part, la production industrielle des bicyclettes, des tramways comme des voitures est vite devenue mondiale, avec des normes techniques voisines qui contraignent le gabarit et la structure des voies de circulation. D'autre part, la signalisation et la réglementation routières ont été peu à peu harmonisées, sous l'impulsion, dès le début du XX^e siècle, de l'Association internationale permanente des congrès de la route (AIPCR). Si bien que des modes de transport semblables circulent sur des réseaux construits, organisés et gérés de façon assez similaire. Des différences substantielles subsistent principalement dans le degré de ségrégation ou d'intégration des divers modes, dans le partage de l'espace selon les modes et dans la forme et la hiérarchisation des réseaux. Mais nous verrons que, même dans ce domaine, les politiques de déplacement convergent depuis quelques années.

Trois pays seront plus particulièrement étudiés : la France bien sûr, les Pays-Bas, pour le caractère assez exemplaire de leur politique en faveur des cyclistes, et l'Allemagne parce que sa politique en la matière est longtemps restée assez proche de celle de la France avant de diverger. Mais on s'autorisera des incursions dans d'autres pays : le Danemark, assez semblable aux Pays-Bas, le Royaume-Uni, bien proche du cas français, ou l'Italie, pays latin surprenant. On évoquera plus ponctuellement les pays scandinaves, la Belgique, la Suisse, l'Autriche et l'Espagne, et parfois même

quelques pays hors de l'Europe.

Comprendre le passé pour regarder l'avenir

Le livre se présente donc comme une histoire du vélo utilitaire en Europe dans l'évolution d'ensemble de la mobilité urbaine. Le projet peut paraître, à juste titre, trop ambitieux. Mais il s'agit surtout de rassembler quelques éléments d'une histoire européenne des déplacements urbains trop souvent segmentée par pays, par période ou par mode. Notre travail s'appuie essentiellement sur la littérature académique existante, certes peu étoffée et trop cloisonnée, mais déjà non négligeable (plus de 400 références mobilisées). Certaines revues françaises ont aussi été systématiquement consultées et quelques entretiens réalisés. Sur beaucoup d'aspects abordés, des investigations bien plus approfondies seraient nécessaires. Il conviendrait, par exemple, de consulter plus systématiquement les revues anciennes spécialisées, d'écumer les bibliothèques historiques des pays étudiés, de travailler sur la comparabilité des statistiques d'un pays à l'autre, de mieux cerner les contextes socio-historiques de chaque pays : un travail énorme, hors de nos capacités, que des historiens qualifiés auront peut-être à cœur de reprendre avec plus de méthode.

Nous avons choisi un plan par grandes périodes historiques, plutôt que par pays ou par thème, de façon à concilier au mieux les approches nationales et analytiques. Le premier chapitre revient brièvement sur les origines de la bicyclette quand elle était considérée, à la fin du XIX^e siècle, comme un symbole de modernité. Le chapitre 2 raconte la démocratisation du vélo, du début du XX^e siècle aux années 1930, et les premières menaces sur son développement liées aux prémisses de l'adaptation des villes à l'automobile. Le chapitre 3 rappelle comment, dans la période d'après-guerre, la pratique du vélo a rapidement décliné partout en Europe, y compris aux Pays-Bas et au Danemark, sous la pression de la motorisation croissante de la population. Le chapitre 4 relate les réactions très vives de la société civile au « tout automobile » et les tentatives des pouvoirs publics pour relancer l'utilisation de la bicyclette au cours des années 1970. Le chapitre 5 explique pourquoi, au cours des années 1980-1990, l'usage du vélo utilitaire reprend dans certains pays, comme les Pays-Bas, le Danemark ou l'Allemagne, et poursuit au contraire son déclin dans d'autres, comme la France et le Royaume-Uni. Le chapitre 6 tente de comprendre pourquoi dans ces deux pays, au cours des années 2000, la pratique de la bicyclette redémarre dans les centres-villes mais continue de décliner en périphérie, et souligne, parmi les facteurs explicatifs, l'insuffisance de l'argument écologique et la pertinence, au contraire, des arguments économique et de santé publique.

Enfin, deux chapitres s'émancipent du récit chronologique pour ouvrir quelques perspectives d'avenir. En s'appuyant sur les expériences accumulées par les pays les plus en pointe, le chapitre 7 développe d'abord quelques aspects clés d'une politique de ville cyclable, tels que l'importance d'apaiser la ville pour relancer la pratique du vélo, l'articulation nécessaire avec les transports publics, le rôle crucial de la promotion du vélo et de la reconquête des divers publics. Le chapitre 8 tente ensuite un exercice de prospective du vélo utilitaire à l'horizon 2050 : dans un contexte de raréfaction des ressources, la bicyclette devrait contribuer à sauvegarder notre mobilité.

Notes

¹ Francis PAPON, *Le Retour du vélo comme mode de déplacement*, mémoire de synthèse pour l'habilitation à diriger des recherches, Université Paris Est, 2012.

² EUROPEAN COMMISSION, *EU Energy et Transport in Figures, Statistical Pocketbook*, 2000 et 2002.

³ En France, d'après les résultats des EMD récentes. À Bruxelles, d'après l'enquête Beldam (*BELgian DAily Mobility*) de 2010. À Genève, d'après le site de la ville <www.ge.ch>.

⁴ Éric CORNELIS *et alii*, *La Mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête Beldam*, SPF Mobilité et Transports, Bruxelles, 2012.

⁵ OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, *La Mobilité en Suisse. Résultats du micro recensement mobilité et transports 2010*, OFS, Neuchâtel, 2012.

⁶ Jean-Marie GUIDEZ, Michel HUBERT et Françoise MERMOUD, « Le vélo dans les villes françaises », *Les Données de l'environnement*, Institut français de l'environnement (IFEN), n° 86, septembre 2003 (disponible sur <www.side.developpement-durable.gouv.fr>).

⁷ Pour toutes ces parts modales, voir le site du *European Platform on Mobility Management* (EPOMM) : <www.epomm.eu>.

⁸ Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle*, n° 29, janvier-mars 1991, p. 17-33.

⁹ Catherine BERTHO LAVENIR, *Voyages à Vélo. Du vélocipède au Vélip'*, Éditions Paris Bibliothèques, Paris, 2011.

¹⁰ Point de vue défendu notamment par Jean-Luc BAUDRY et Michel TIECHE, *Les Deux-Roues en milieu urbain. Réhabilitation d'un moyen de transport ?*, thèse de 3^e cycle réalisée sous la direction d'Yves PRATS, Institut d'aménagement régional, Aix-en-Provence, 1978.

¹¹ Yacov ZAHAVI, « The TT-relationship: a unified approach to transportation planning », *Traffic Engineering and Control*, vol. 15, n° 4-5, 1973, p. 205-212.

¹² Frédéric HERAN, *La Ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*, Economica, Paris, 2011.

¹³ Alain BONNAFOUS, « Le système des transports urbains », *Économie et Statistique*, n° 294-295, 1996, p. 99-108.

¹⁴ Gijs MOM, « Conceptualising technical change : alternative interaction in the evolution of the automobile », in Helmut TRISCHLER et Stefan ZEILINGER (dir.), *Tackling Transport*, Science Museum, Londres, 2003, p. 9-46.

¹⁵ Frédéric HERAN, « La ville cyclable : concept, conditions et impacts », *Recherches Transports Sécurité*, n° 47, 1995, p. 35-50.

¹⁶ Manuel STOFFERS *et alii*, « Bicycle history as transport history : the cultural turn », in Gijs MOM, Peter NORTON, Gordon PIRIE et Georgine CLARSEN (dir.), *Mobility in History. Themes in Transport*, T²M Yearbook 2011, Alphil, Neuchâtel, 2010, p. 265-274.

¹⁷ Anne-Katrin EBERT, « Cycling towards the nation : the use of the bicycle in Germany and the Netherlands, 1880-1940 », *European Review of History*, vol. 11, n° 3, 2004, p. 347-364.

¹⁸ Trine Agervig CARSTENSEN et Anne-Katrin EBERT, « Cycling cultures in Northern Europe : From "Golden Age" to "Renaissance" », in John PARKIN (dir.), *Cycling and Sustainability*, Emerald, Bingley, p. 23-58.

¹⁹ Dave HORTON, « Fear of Cycling », in Dave HORTON, Paul ROSEN et Peter COX, *Cycling and Society*, Ashgate Publishing, Aldershot, 2007, p. 133-152.

²⁰ Pierre HASSENFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale. Les déplacements de la construction d'objets comparatifs en matière de politique publique », *Revue française de science politique*, vol. 55, n° 1, 2005, p. 118.

²¹ *Ibid.*