Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

5 | 2016

Musées éphémères, musées imaginaires,
musées perdus

Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*

Paris, La Découverte, 2015

Arnaud Passalacqua

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/artefact/726>

DOI : 10.4000/artefact.726

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2017

Pagination : 215-217

ISBN : 978-2-7535-6525-8

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

Arnaud Passalacqua, « Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050* », *Artefact* [En ligne], 5 | 2016, mis en ligne le 15 novembre 2017, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/726> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.726>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

Artefact, Techniques, histoire et sciences humaines est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*

Paris, La Découverte, 2015

Arnaud Passalacqua

RÉFÉRENCE

Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2015, 256 p.

- 1 La visibilité du Vélib parisien, qui fait de la capitale française la ville équipée du système de vélos en libre-service le plus imposant au monde, est un succès en trompe-l'œil : elle masque la réalité d'une pratique du vélo – toutes formes confondues – encore très faible, puisqu'elle ne concerne qu'environ 2 % des déplacements. Soit plus de dix fois moins que ce qu'elle est dans les villes néerlandaises, pourvues d'un système national de location doté de deux fois moins de vélos qu'à Paris. Un exemple, parmi d'autres, du fait que l'Europe connaît des situations bien différentes dans son rapport à la bicyclette, sur lesquelles les explications naturalistes et culturalistes sont trop souvent véhiculées.
- 2 C'est là le point de départ de l'ouvrage de Frédéric Héran qui démonte les principaux lieux communs sur ces différences pour apporter un éclairage politique, technique et social sur la construction de ces paysages nationaux fort contrastés. Ainsi, si les Néerlandais pratiquent aujourd'hui massivement le vélo, ce n'est pas pour des raisons de relief ni à cause d'un atavisme particulier pour cet objet qui a connu dans ce pays comme dans d'autres une relégation dans les pratiques comme dans les images sociales au cours des années 1950 et 1960. C'est un faisceau de facteurs qui éclaire l'engouement

actuel, croisant l'identification nationale à cet objet face notamment au voisin allemand en période de guerre, l'absence de constructeur automobile national, l'urbanisation très ancienne de ce territoire, l'habitude également ancienne de la planification qui a conduit à la constitution d'un réseau cyclable exceptionnel, le déploiement de dispositifs de régulation et de limitation du trafic automobile...

- 3 Pour comprendre cette construction du rapport à la bicyclette, l'auteur propose un vaste panorama historique, remontant aux débuts de ce système de déplacement avec la fameuse draisienne. Il évacue toutefois assez rapidement l'histoire de la technologie elle-même – les aspects techniques étant souvent clarifiés dans des encadrés qui jalonnent le texte –, car l'objet est au point dès la fin du xix^e siècle et n'a pas suivi d'évolution majeure depuis lors. Il a plutôt connu une diversification de ses formes et de ses usages et s'avère avoir surtout été pris dans le jeu des politiques publiques de transport et d'aménagement autant que dans celui des images sociales et du rapport à la modernité.
- 4 Comme l'illustrent le sous-titre et la couverture de l'ouvrage, le vélo est donc aussi une porte d'entrée pour comprendre l'évolution de la mobilité urbaine, c'est-à-dire le jeu de compétitions et d'alliances entre des systèmes de transport partageant un même espace public. La thèse principale de l'auteur est d'ailleurs intrinsèquement multimodale : l'histoire du vélo est en quelque sorte le reflet en creux de l'histoire de notre rapport à l'automobile, notamment de la façon dont nous avons ou non modéré la circulation.
- 5 Pour l'étayer, Frédéric Hérán se fonde sur des éléments chiffrés lorsqu'il en dispose, finalement plutôt rarement, en raison des aléas statistiques qui posent à l'histoire du vélo des problèmes de catégories et de lacunes selon les territoires et les époques. Il complète le regard sur les pratiques par des traces plus diffuses, écrites plutôt qu'illustrées, d'ailleurs. Mais la principale optique retenue par l'auteur est de s'intéresser aux politiques publiques conduites dans le domaine, en laissant une place aux institutions comme aux groupes plus informels qui ont pu influencer l'histoire de la bicyclette. Cette approche peut toutefois sembler parfois désincarnée, les acteurs eux-mêmes étant peu considérés en tant que tels.
- 6 Il s'agit là du reflet de la façon dont l'auteur a constitué sa documentation. Il a examiné de façon très fouillée les travaux existants, notamment étrangers, y compris néerlandophones. Il a également intégré la littérature grise, produite par les ministères ou les bureaux d'étude, qui est importante pour cette histoire. En revanche, il ne propose pas de travail d'archives et, en tant qu'économiste, ne prétend d'ailleurs pas faire œuvre d'historien, d'où cette relative absence des acteurs. Les origines de l'ouvrage, issu d'une commande du programme ministériel Predit, peuvent peut-être également expliquer ce positionnement.
- 7 La structuration du livre est néanmoins chronologique et comporte de façon originale une partie prospective qui vient souligner que le vélo a bel et bien un avenir devant lui et où l'on comprend l'enthousiasme de l'auteur pour cette technologie simple, polyvalente et efficace, répondant aux conditions qui s'imposent à nos déplacements actuels et futurs. Au récit historique viennent toutefois souvent se superposer des considérations généralement vérifiées pour le vélo quelles que soient les époques, au risque de parfois faire perdre quelque peu le fil historique au lecteur, pour qui ces considérations universelles renvoient forcément à ses propres connaissances et pratique du vélo.

- 8 Malgré ce petit décalage disciplinaire, on ne peut que souhaiter que cet ouvrage occupe une place centrale dans le champ de l'histoire du vélo, qui n'est pas l'un des plus actifs de l'histoire de la mobilité en France. Il vient en effet compléter des travaux d'historiens, soit plutôt sportifs, comme ceux de Philippe Gaboriau, soit davantage tournés vers le vélo de tourisme, comme ceux de Catherine Bertho-Lavenir, soit plus centrés sur le vélo comme objet technologique et industriel, comme ceux de Keizo Kobayashi. L'abondance des références bibliographiques de l'ouvrage permet de constater que ce domaine est aujourd'hui d'abord dominé par la littérature anglo-saxonne, néerlandaise et allemande. On ne peut d'ailleurs que regretter que cette bibliographie n'ait pas été reprise en fin d'ouvrage de façon thématique.
- 9 Enfin, l'une des qualités principales du travail de Frédéric Héran est bien d'avoir réussi à tenir un propos européen sur son objet. Peut-être s'agissait-il d'abord de démonter les images d'Épinal opposant une Europe du Nord vertueuse, car pratiquant le vélo de façon intense, à une Europe latine nettement moins utilisatrice de cet objet paré aujourd'hui de valeurs morales et environnementales. Ce que l'auteur parvient à faire en montrant comment, dans ce paysage européen, la France se distingue par un itinéraire proche de celui de la Grande-Bretagne, qui explique son retard actuel, ou comment l'Italie du Nord a pu réserver une place à la bicyclette bien plus forte que des territoires plus proches des Pays-Bas, comme la région lilloise. L'échelle européenne est d'ailleurs celle à laquelle s'écrit cette histoire du vélo, comme en témoignent plusieurs travaux publiés ou en cours, même si des travaux nationaux sont également d'un grand intérêt. Parmi les auteurs de ce champ en Europe, citons Martin Emanuel, Peter Cox, Maxime Huré, Ruth Oldenziel ou Adri Albert de la Bruhèze. Gageons que le livre de Frédéric Héran viendra fructueusement alimenter cette histoire du vélo, à la fois prometteuse et tout à fait actuelle.
-

AUTEURS

ARNAUD PASSALACQUA

Université Paris Diderot-Paris 7 – ICT