

## La seconde vélorution

---

**La scène aurait paru surprenante en ville il y a quelques années : je dépasse en pédalant deux jeunes femmes, roulant côte à côte à bicyclette avec chacune un duo de fillettes sur les sièges arrière. Les enfants casquées échangent vivement entre elles, mais aussi d'un vélo à l'autre. Elles agitent les mains. On imagine le dialogue, qui est en allemand : « *Meine Mama fährt schneller als deine* », « *Das ist nicht mal wahr !* ». Le vélo est électrique, de cette marque qui s'est spécialisée dans les engins pouvant transporter plusieurs enfants, ou des marchandises dans un coffre à l'avant. Ce sont des vélos-cargos qui se déclinent en d'innombrables versions. Une des enseignes qui les vend à Ixelles est gigantesque, luxueuse, et cela depuis peu. À l'origine, c'étaient des jeunes qui y avait ouvert une boutique avant le Covid. J'y avais acheté ma seconde bécane, un pliable robuste pour la ville, venant compléter mon Fahrrad de voyage. Ma voiture avait été liquidée quelques années plus tôt. Sa carcasse usée m'avait rapporté nonante euros, un abonnement à la Stib (société de transport public bruxellois) et à une entreprise de voitures partagées. L'actuel grand magasin de vélos, ironie du sort, appartient à un concessionnaire automobile. Le vent, aussi, tourne.**

*« Depuis toute la vie et pour toute la vie, je pédale. Sur les routes et déroutes qui vont de l'enfance à l'âge que l'on croit adulte, avec un petit vélo dans la tête qui n'en finit pas de me faire tourner en rond sur ma terre toute ronde, comme si la vocation première de la bicyclette était d'arrondir les angles du monde. »*

Eric Fottorino, *Petit éloge de la bicyclette*  
(cité par David Le Breton dans *En roue libre*)

Aux cyclistes méconnus, notamment Annie Cohen Kopchovsky, Hélène Dutrieu, Alexandre Soljenitsyne et Emil Cioran

J'ai assez de kilomètres au compteur pour avoir milité et vu venir le changement dans ma ville, peu aimable aux cyclistes depuis l'invasion de la furie automobile. Avant, jusqu'à la fin de la seconde guerre, les rues étaient utilisées par les piétons, les bicyclettes, les charrettes, les chevaux et les tramways. Les trottoirs étaient presque inconnus. Puis les automobiles se sont approprié la ville, après une première phase cycliste aujourd'hui oubliée. Il n'y avait plus que de rares cyclistes urbains dans la seconde partie du siècle passé, des étudiants ou des prolétaires ne pouvant se payer une voiture. Munis de leur musette, ils se glissaient vaille que vaille dans le trafic bruyant et puant. Rien n'était prévu pour eux : ils étaient tolérés dans les interstices du trafic, comme des sortes de vestiges ringards des temps anciens – ou des repères de « distinction » pour les automobilistes aisés.

Mais ensuite, comme dans un fameux dessin de Sempé de 1962 dans *Rien n'est simple* (j'ai constaté qu'il était repris à fin du livre de Frédéric Héran, 2015), la situation a progressivement changé. Le bobo urbain

sort de sa maison à vélo, le prolo est coincé dans les embouteillages en bagnole (j'en connais). Bien évidemment, ce n'est pas aussi simple, mais c'est une belle caricature qui illustre une part de vérité. Mon sujet n'est pas tant de raconter cette histoire, que je vais néanmoins synthétiser, que de prendre la mesure de la « révolution culturelle » qui accompagne cette seconde *vélorution* urbaine – déjà largement entamée dans le Nord de l'Europe. Ce n'est en effet pas seulement un changement technique en termes de locomotion, mais un tournant dans nos modes de vie et de sociabilité quotidienne, associé à d'autres mutations associées (circuits courts, végétalisation urbaine, zones 30 km/h, produits alimentaires en vrac, recyclages, robustesse au lieu de performance, coopération, etc.).

Certes, ce n'est pas « le grand soir » à venir d'une harmonie parfaite, d'autres conflits d'usages et des contradictions surgissent déjà, mais je pose l'hypothèse que c'est bien mieux qu'avant. D'ailleurs, avons-nous vraiment le choix si nous voulons persévérer dans le vivant ?

### **Naissance et diffusion massive d'un petite véloce (1817-1950)**

On se centrera ici sur la bicyclette, une drôle de machine inventée au XIX<sup>e</sup> siècle et qui a beaucoup muté depuis. C'est grâce à elle que je me suis enfoncé dans la forêt de Soignes, il y a quelques jours, après une averse. J'empruntais un chemin de terre vallonné, serpentant en silence sous un couvert végétal de hêtres. Le temps était légèrement venteux lorsque le soleil est apparu. Filtrés par les feuilles des arbres qui se balançaient, ses rayons ont soudainement nappé le sol ombré, frais et odorant de multiples taches dorées, oscillant de gauche à droite. Je me suis cru entouré de lucioles. C'est à la bicyclette que je dois de vivre ce prodige. Je suis mobile, autonome, léger et silencieux. Plus libre et plus rapide qu'à pied, plus discret qu'en vélomoteur où qu'à cheval.

Comme l'écrit David Le Breton (2020) : « Le vélo est immersion sensible dans l'environnement. Toute rupture disparaît. On n'est plus devant le paysage, mais en résonance, confondu en lui, les sens et les muscles en alerte. On n'existe plus dans le monde, mais on incarne soudain le monde, plongé dans un corps à corps. (...) Le vélo est une manière de prendre l'environnement à bras-le-corps, de s'y déployer à sa mesure. »

Mais comment a-t-on imaginé cet engin ? De quelle manière s'est-il répandu, avant de régresser puis de réapparaître ? Comme dit la boutade : « Si l'on avait inventé la bicyclette après l'automobile, on aurait crié au miracle technologique ». Soulignons que le qualificatif « auto-mobile » s'applique aussi au vélo, davantage qu'à la voiture. Car c'est une machine automobile et autogène (qui se propulse d'elle-même, grâce au cycliste), qui, inventée bien avant la voiture, connut son heure de gloire avant la seconde guerre mondiale, puis fut détrônée par elle et les deux roues à moteur thermique, avec l'aide des politiques publiques.

Un excellent guide pour résumer cette histoire est le livre de Frédéric Héran, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050* (2015). Son grand mérite est de placer la saga cycliste dans le contexte plus global des déplacements urbains,

documentée de manière extrêmement précise en France et divers pays européens. Nous ne faisons que le survoler pour en retenir l’essentiel.

Les deux dates, 1817 et 2050, indiquent que l’ancêtre du vélo fut inventé à Mannheim en 1817 par le baron Drais von Sauerbronn (la fameuse « draisienne » propulsée par les pieds en appui sur le sol, à laquelle le français Pierre Michaux fixe des pédales sur la roue avant en 1861), et que le livre retrace son histoire, technique et « systémique », en y incluant une partie prospective jusqu’en 2050.

Précisons que l’ouvrage fut publié en 2015 et que les développements actuels lui donnent largement raison, sauf le succès fulgurant du vélo à assistance électrique (VAE) que l’auteur n’avait pas vraiment anticipé, même s’il en parle. Héran s’attache par ailleurs presque exclusivement à l’emploi urbain de la bicyclette, pour des raisons de densité d’habitat et de distances à parcourir, mais que son usage (en partie sous d’autres formes) dans les zones rurales et périphériques est un grand enjeu à venir (Fraisie, 2023). Il évoque peu les loisirs cyclistes, notamment le tourisme local et le voyage à vélo, en expansion aujourd’hui.

Après diverses améliorations techniques – dont les roues à rayons, la transmission par chaîne, le dérailleur et les pneus à chambre à air –, le vélo moderne est né à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et connaît un succès fulgurant, d’abord parmi les classes aisées où il est un « symbole de modernité » et de distinction (comme l’illustre le dessin de Sempé). Il connaît ensuite une diffusion massive parmi les classes populaires.

C’est un mode de déplacement qui est associé à diverses vertus : faible coût, nuisances quasi nulles (contrairement aux chevaux), dimension égalitaire, autonomie et liberté (notamment pour les femmes<sup>1</sup> qui devront cependant lutter pour y accéder), rapidité en zone urbaine, bénéfiques pour la santé, aspect ludique et sportif, etc. L’industrie du « cheval mécanique » se développe dans les pays européens et aux USA (10 millions de vélos pour 70 millions d’habitants en 1900), la bicyclette concurrence les transports publics. Durant cette première période, quelques facteurs limitent une plus grande expansion : l’apprentissage de son usage, le mauvais état des chaussées et un coût élevé au début.

À la veille de la seconde guerre cependant, malgré la montée en puissance de l’automobile et des deux-roues motorisés, la France compte 2,4 millions de véhicules à moteurs contre 9 millions de bicyclettes, un écart que l’on retrouve un peu partout en Europe (Héran, *op.cit.*). Les ouvriers et les paysans se rendent en masse aux usines et dans les champs à vélo. Dans un premier temps, les automobiles sont bloquées par la masse des bicyclettes. Les Pays-Bas, la Suède, le Danemark, la Belgique, l’Allemagne et la France caracolent

---

<sup>1</sup> Une femme fit même le “tour du monde” à bicyclette en ... 1894-95. Il s’agit de l’Américaine Annie Cohen Kopchovsky (d’origine juive lettonne), surnommée Annie Londonderry du nom de sa marque de vélo. En Belgique, la première championne cycliste est Hélène Dutrieu (1877-1961), surnommée “la flèche humaine” après son titre officieux de championne du monde vitesse à Ostende en 1897 et 1898. Elle deviendra la première aviatrice belge et sera aussi cascadeuse.

en tête pour le nombre de vélos par habitant. Une réalité d'avant-guerre « effacée de notre mémoire collective » dit Héran (*ibidem*, 2015). Puis viendra l'essor de l'automobile, donc certaines marques (Peugeot, Rover, Opel) étaient d'abord des fabricants de vélos. Les automobilistes bénéficient des cartes routières faites ... pour les cyclistes.

### **L'invasion motorisée : voitures et deux-roues (1950-1980)**

L'essor irrésistible de la voiture automobile et des deux-roues motorisés (du Solex au gros cube) modifie profondément le visage de la ville, mais également des campagnes et du périurbain. Le vélo utilitaire et les piétons en souffriront énormément, sans oublier les transports publics. La bicyclette ne sera plus qu'un véhicule ringard, ou un engin spécialisé pour les « forçats de la route ». Le cyclisme, en Europe, sera synonyme de compétitions sportives qui se déroulent sur des espaces réservés (les vélodromes) ou « sur routes » momentanément et localement interdites à la circulation automobile. Le vélo ne sera bientôt plus qu'une apparition télévisuelle et un support de publicité. Tous les pays européens (et les États-Unis) connaissent un déclin rapide de la bicyclette utilitaire, y compris (mais un peu moins) le Danemark et les Pays-Bas.

Le vélo est réservé au sport professionnel et aux loisirs sportifs, le vélomoteur et les automobiles aux déplacements utilitaires et de loisirs « sans fatigue ». En France, particulièrement, le laxisme des autorités publiques en matière de réglementation des cyclomoteurs, notamment le bridage des moteurs ou le port du casque (Héran, *ibidem*) entraîne une hausse des accidents et une baisse rapide de l'usage du vélo. Avec, bien entendu, les pressions exercées par les constructeurs nationaux. Le cas du Danemark et des Pays-Bas est différent, ce qui y explique sa meilleure résistance et sa renaissance plus rapide (comme dans toute l'Europe du nord). C'est donc bien une dimension culturelle, le respect de la loi lié à la culture protestante, qui explique *en partie* la différence entre le Nord et le Sud de l'Europe (nous divergeons un peu de Héran sur ce point). Mais ce n'est qu'une partie de l'explication : il faudrait un Max Weber pour étudier « *L'éthique protestante et l'esprit du cyclisme* ». Le marché automobile est aussi différent du Sud de l'Europe dans ces deux pays. Ils n'ont pas de marque nationale, et la taxation des véhicules motorisés est très forte au Danemark. On pourrait peut-être y ajouter une culture des activités de plein air nettement plus développée.

Toujours est-il que dans les pays européens, avec les variations Nord-Sud que nous venons de pointer, c'est le modèle américain du « tout à l'automobile » qui va triompher, aussi bien dans les villes que dans le reste du pays. Le monde urbain va être envahi par les deux-roues motorisés et par la voiture avec son occupation des sols considérable (élargissement des rues et rétrécissement des trottoirs, autoroutes urbaines, places de parkings pléthoriques et empiètement sur les trottoirs et passages pour piétons, signalisation « routière » dans les rues, disparition de rangées d'arbres, etc.). Les nuisances atteignent la limite du supportable au début des années 1970 : pollution, bruit, accidents, agressivité... Quant aux cyclistes et aux piétons, il faut leur réserver des espaces particuliers pour... qu'ils n'entravent pas « la

circulation ». Le summum avait déjà été atteint de manière anticipative en 1925 avec le « Plan Voisin » (nom d'un constructeur automobile français) de Le Corbusier, qui sépare totalement voitures et piétons, détruit une grande partie de la ville pour édifier des immeubles d'habitation en forme de tours. L'argument de l'architecte est clair : « *La circulation automobile introduit un système nouveau qui ne date pas de dix ans et qui bouleverse totalement le système cardiaque de la ville* ». Le Corbusier poursuivra son projet après-guerre, mais rencontrera notamment l'opposition de Malraux. Pompidou prendra le relais.

Le reste du territoire sacrifiera aussi au culte automobile, en phase avec le sentiment d'autonomie et de liberté (« ma voiture, c'est ma liberté ») apporté par la libération et la croissance économique des « trente glorieuses ». Routes et autoroutes (avec « le système automobile » : stations d'essences, garages, concessionnaires, car wash, etc.) vont progressivement couvrir le territoire, au détriment des chemins de fer, tout comme l'automobile nuira aux transports en commun dans les villes. Les quelques « zones piétonnes » dans les centres-villes sont comme « des réserves d'Indiens » (Héran, *ibidem*).

Mais c'est le vélo qui en souffre le plus ; il est tout simplement « oublié » ou rencontre de plus en plus des boulevards infranchissables et des voisinages périlleux, des sens uniques qui le forcent à de grands détours. La bicyclette devient « dangereuse », comme si le danger émanait d'elle (l'argument est encore utilisé, notamment sur les routes de campagne où je l'ai entendu récemment en Wallonie). Et comme il est « dangereux », sa pratique diminue encore. C'est le cercle vicieux, d'autant que le vélo est perçu comme « le véhicule du pauvre », un jouet d'enfant ou l'instrument des « forçats de la route » des « classiques » et des « tours ». Dans de nombreux cas, le cycliste ordinaire est devenu un bouc émissaire que l'automobiliste furieux houspille à coups de klaxon.

### **La crise pétrolière, les « dimanches sans voiture » (1974)**

Mais le mouvement des cyclistes et des citadins excédés par la pression automobile s'est mis en route avant la crise pétrolière, notamment les *provos* d'Amsterdam qui mettent des « vélos blancs » gratuitement à disposition dès 1965. Puis le Club de Rome publie *Halte à la croissance* en 1972. Des activistes se manifestent en France au nom de « Bagnoles, ras-le-bol ». A Strasbourg, ville pionnière avec La Rochelle, c'est un pasteur protestant (une information pour Max Weber), Jean Chaumien, qui lance le « Comité d'action deux-roues » (CADR), puis participera en 1980 à la mise sur pied de la FUB française, la « Fédération d'usagers de la bicyclette ». Ensuite, dès 1982, le même Jean Chaumien s'associe comme premier président de la FUB à d'autres fédérations européennes pour fonder la « Fédération européenne des cyclistes » (ECF).

Le mouvement associatif cycliste est lancé. En Belgique, ce seront notamment le GRACQ (en 1975), Pro Vélo et le Fietsersbond qui sont bientôt à l'ouvrage. Des rassemblements de cyclistes s'organisent dans les villes, dont 9.000 à Amsterdam en 1977. Les revendications sont claires et fortes : « interruption immédiate de la construction de

parkings en ville, obligation de garer les autos en périphérie plus d'importance accordée aux transports publics, une meilleure infrastructure cycliste » et « la vitesse limitée à 20 km/h en zone urbaine » (Héran, *ibidem*). On constate que les revendications ne sont pas limitées aux seuls cyclistes et concernent toute la question de la mobilité en ville et celle de l'occupation des sols par les automobiles. La crise pétrolière et ses « dimanches sans voiture » avait accéléré le mouvement, en faisant prendre conscience à la fois de la dépendance et de la raréfaction des ressources (avec le Club de Rome), ainsi que du sentiment de soulagement, de calme, de liberté, d'air pur et de sociabilité que procure une ville sans voitures. De nombreux habitants sortent leurs vieux vélos, quand ils en ont, et roulent sans doute pour la première fois dans leur ville. Les piétons marchent sur les rues, les transports en commun sont pris d'assaut dans une joyeuse anarchie.

Malgré les vives résistances du lobby automobile, des commerçants et de nombreux responsables politiques<sup>2</sup> (surtout au Royaume-Uni, la lanterne rouge européenne), le mouvement s'étend progressivement, la crise climatique et plus largement éco-systémique (dont celle des ressources et des déchets) venant renforcer la cause des cyclistes et autres « usagers faibles », en sus des arguments de santé. Une autre conception de la ville, différente du « fonctionnalisme » de la Charte d'Athènes (déjà Le Corbusier), se renforce. Une « ville apaisée » comme lieu de vie et de rencontres. Les pistes cyclables séparées ou tracées sur le sol, les sens uniques limités, les arceaux de sécurité pour vélos parqués, les box cyclistes couverts à la place de parkings pour voitures, les emplacements sécurisés près des gares ou des stations de métro, les vélocistes, l'intermodalité... créent un « système vélo » qui facilite son usage et augmente le nombre de cyclistes urbains, leur visibilité et leur sécurité par un « effet de masse (critique) ».

Les développements seront très variés en Europe occidentale (la situation des nouveaux membres de l'UE venant du bloc communiste est différente : leurs habitants découvrent la liberté automobile et celle de voyager), selon les impulsions politiques et les situations nationales ou locales, notamment économiques. C'est une nouvelle fois l'Europe du Nord qui est en pointe, avec les Pays-Bas, le Danemark, la Suède, l'Allemagne (et parmi les nouveaux venus, l'Estonie dispose d'itinéraires cyclistes fléchés comme aux Pays-Bas, un peu plus de trente ans après son indépendance). En France, des dynamiques locales comme à Strasbourg et La Rochelle sont en pointe. Un mouvement ludique et utopique inspiré par Ivan Illich, *Vélorution*, voit le jour au début des années 1990, s'inspirant de l'humoriste Agugi Mouna : « *Vive la vélorution !* ». La lutte sera constante entre les années 1970 et 2000.

---

<sup>2</sup> A la fin des années 1980, comme membre du CRACQ, j'ai rencontré le bourgmestre libéral de la commune d'Ixelles (Bruxelles), cela pour plaider la cause des "sens uniques limités" (SUL) permettant aux cyclistes de les emprunter à contre-sens. Il a levé les bras au ciel, invoquant le danger de cette disposition et, plus généralement, des vélos en ville (avec l'exemple d'une échevine accidentée à l'appui). Aujourd'hui, les SUL sont généralisés à Ixelles (et Bruxelles) et le bourgmestre d'Ixelles est... écologiste.



## Vélorution limitée

C'est à partir des années 2000 que le retour du vélo en ville (surtout dans le centre) va connaître une forte accélération, en même temps que son assistance électrique croissante et la multiplication des modèles et des types produits par une industrie en plein essor : vélo pliable, vélo-cargo, sièges pour enfants, vélos carénés, vélos en libre-service, dynamo dans le moyeu, accessoires divers (fontes, sacoches urbaines, sac à dos, GPS, casques, etc.) Mais il s'agira presque uniquement du centre-ville et d'un public jeune et à fort niveau de diplôme (67 % des cyclistes sont diplômés du supérieur à Bruxelles, selon l'enquête 2022 du GRACQ), la périphérie et les campagnes étant toujours « abandonnées à la voiture ».

Le vélo pénètre très peu dans les couches populaires, à la fois pour des raisons culturelles et sociales (accès récent à l'automobile, symbole d'ascension sociale, crainte d'un « retour en arrière »), mais également économiques (métier plus manuel, logement en périphérie, voiture également utilitaire). Par ailleurs, les campagnes et le périurbain, les longues distances professionnelles ou de voyages semblent hors de portée, malgré des exceptions. Il faudra que les risques écosystémiques s'aggravent pour que l'écomobilité devienne une nécessité absolue, avec un tourisme de proximité plus attractif, et qui rend le proche plus « lointain », pour les voyageurs lents : à pied, à vélo, en bateau, à cheval... Le tout associé à de nouveaux modes d'hébergement plus sobres mais confortables. Camping ou *glamping* (« glamour camping »), *tiny houses*, gîtes, yourtes, etc.

Rendre la ville cyclable, note Héran (*ibidem*, 2015), nécessite la combinaison de plusieurs politiques associés : un réseau cyclable dense et maillé qui permet des déplacements cyclistes sans coupures de continuité (une piste cyclable qui s'arrête tout à coup), un « système vélo » (dispositifs de stationnement au domicile comme à destination, services contre le vol et pour la location et la réparation, promotion du vélo en ville pour améliorer l'image du vélo utilitaire), la modération de la vitesse automobile pour aboutir à une « ville apaisée ».

Sans oublier la dimension sociale illustrée par le dessin de Sempé : le « véhicule du pauvre » est devenu « un truc pour bobo ». La formation et l'encouragement de la pratique à l'école sont des leviers puissants, à la fois pour la sécurité et la familiarisation avec la pratique du vélo en ville chez les enfants, tous milieux sociaux confondus. Différents publics sont à reconquérir. Outre les milieux populaires et le public scolaire, il y a les salariés, les clients (contre la « peur des commerçants »), et les femmes (majoritaires à Copenhague et à égalité à Strasbourg, minoritaires à Bruxelles – 40 % selon l'enquête du GRACQ de 2022). On peut appliquer une grille « intersectionnelle » (ce qu'un sociologue fait depuis longtemps avec ses croisements de variables) : les femmes issues de milieux populaires et/ou de l'immigration sont sans doute très minoritaires. On ne voit guère de femmes voilées à bicyclette – et pas davantage d'hommes noirs, sauf pour Deliveroo. Ma coiffeuse à Bruxelles vient de la proche périphérie en voiture, pestant contre le manque de parkings alors qu'il y a des trains et tramways réguliers...

## Prospective élargie à l'écomobilité

Le futur du vélo doit être pensé dans le cadre global de l'écomobilité à l'âge de l'anthropocène et des défis écologiques, qui ne concernent bien évidemment pas que le changement climatique. Il doit aussi « sortir de la ville » – en sus du cyclotourisme et des voyages à vélo, en pleine expansion – pour concerner les zones moins peuplées où l'usage de l'automobile est toujours dominant. Nous associerons dès lors, comme ressources documentaires et analytiques, le livre d'Alexis Fraisse (*Petit traité d'écomobilté*, 2023) et celui de Héran dans sa partie prospective.

Notons que Héran est urbaniste et économiste, Fraisse est un ingénieur ayant travaillé chez Airbus. Nous n'avons donc pas affaire à des essayistes « doux rêveurs », des écophilosophes planant dans les hautes sphères intellectuelles, mais à des scientifiques « durs » qui savent manier des équations et prennent la mesure, notamment chiffrée, des enjeux à venir. Aucun des deux auteurs ne considère la voiture électrique comme une solution, pour les raisons connues (source de l'énergie, batteries, matières premières, recyclage, coût, système routier et empreinte au sol, etc.).

Concernant le vélo à assistance électrique (VAE), Héran, nous l'avons mentionné, n'en parle pas beaucoup, son livre datant de 2015, alors que Fraisse l'inclut dans les solutions écomobiles extra-urbaines. David Le Breton (*En roue libre*, 2020), quant à lui, l'exclut radicalement : « À mes yeux, l'appellation "vélo à assistance électrique" est abusive : ce sont des machines motorisées, comme autrefois le solex ou la mobylette ; elle ne participent en rien à la catégorie du vélo ». Il est vrai que son livre est sous-titré « *Anthropologie sentimentale du vélo* »... Son diagnostic ne nous semble pas exact. Il ne s'applique pas au VAE mais au Pedelec ou Speed-bike qui sont, eux, des « vélos électriques ».

La situation actuelle en Europe nous montre le succès fulgurant du VAE, notamment pour les vélos-cargos de différentes sortes : le transport d'enfants, les usagers plus faibles, les reliefs ou la distance quotidienne pour les travailleurs. L'assistance électrique nous semble par ailleurs indispensable pour les *vélomobiles* (petites automobiles propulsées à coups de pédale) à venir. Mais la force humaine doit rester première, assistée par l'énergie électrique renouvelable. Notons que de bons VAE peuvent être utilisés sans assistance sur terrain plat et en descente. Les trottinettes et autres roues électriques sortent de l'écomobilité, tout comme les Pedelec. Même si l'empreinte carbone des trottinettes électriques s'améliore, elle reste plus élevée que celle du vélo, meilleur pour la santé et moins dangereux.

Héran, en 2015, évoque d'entrée de jeu les sujets développés par Fraisse dans son chapitre « Essai de prospective. Le vélo utilitaire à l'horizon 2050 » : l'écomobilité dans les zones non urbaines, l'approche du « seuil d'un changement majeur », la sortie du système automobile, l'illusion de la voiture électrique, les impasses environnementales, les nouvelles aspirations sociales (meilleure qualité de vie et rejet de l'accumulation de biens, besoins d'espace apaisé en ville) et atouts du vélo pour l'écomobilité.



### « Sortir du système automobile »

Héran commence par « Les impasses environnementales et les ruptures économiques », en soulignant la place des transports dans la pression de l'activité humaine sur les ressources naturelles non renouvelables. A titre d'exemple, il pose cette question : « le parc mondial de voitures qui atteint aujourd'hui [2015] presque un milliard de véhicules pourrait-il vraiment doubler d'ici 2050 comme le prévoit l'AIE, ou même presque tripler, comme l'imagine l'OCDE ? ». La voiture électrique, nous l'avons vu, n'est pas envisagée comme une solution, ni par Héran ni par Fraisse (ni par d'autres).

Cela concerne les sources énergétiques renouvelables et, surtout, les autres ressources, notamment les métaux et les terres rares (sans parler du recyclage, des matières plastiques, du coût et de l'impact des infrastructures). Sa conclusion est claire : « *Dans ce cas, nous devons inévitablement sortir du système automobile et passer à l'écomobilité, pour les déplacements urbains comme interurbains* ». La seule question concerne dès lors le rythme du changement, pas sa finalité.

Fraisse (*op. cit.*, 2023), quant à lui, partage ce diagnostic de manière très documentée, avec de nombreux chiffres à l'appui, mais il envisage également des solutions de mobilité utilitaire hors zones urbaines, y compris la réaffectation d'une partie des infrastructures routières, dont les autoroutes, pour les déplacements plus lents. Son propos est par ailleurs plus large et dépasse la mobilité terrestre automobile (il analyse la mobilité ferroviaire, plus économe en énergie grâce au moindre frottement du métal des roues contre celui des rails), ainsi que la mobilité sur eau (retour de la voile de manière adjuvante ou principale) et dans les airs (recours aux plus légers que l'air). Tout cela sans « revenir à la bougie » mais en incluant les progrès techniques et scientifiques acquis – comme c'est d'ailleurs le cas pour le vélo.

Cette tendance est accélérée par le durcissement continu du contexte environnemental et ses « interactions systémiques » (climat, pollutions, biodiversité, ressources, océans, glaciers...), qui s'est manifesté encore davantage après la sortie du livre de Héran (celui de Fraisse est de 2023). Tout ceci a des impacts économiques élevés, et nécessitera la réorientation des recettes et des investissements publics, notamment dans la multimodalité, les voies cyclables, urbaines et extra-urbaines.

À titre d'exemple proche de chez nous, l'investissement croissant de la Flandre dans un réseau d'autoroutes cyclistes (Fietssnelwegen, 2.700 km à ce jour). Si les cycloroutes séparées des automobiles ou suivant de petites routes se développent en Europe (les Pays-Bas étant pionniers), comme les réseaux de « points-nœuds », les voies vertes, Ravel et autres itinéraires européens de longue distance, c'est essentiellement à destination du cyclotourisme et des voyages. L'étape suivante, initiée dans certains pays, concerne les déplacements utilitaires que le VAE et d'autres formes de cyclomobilité (comme les cyclomobiles à assistance électrique) pourront favoriser autour des villes et dans les campagnes.

Héran est affirmatif : « Dans ce contexte environnemental, économique et social profondément bouleversé, les atouts du vélo s'imposeront comme une évidence. Un mode très peu émetteur de nuisances, cinquante fois moins consommateur d'énergie et quatre-vingt fois plus économe en matériaux que la voiture ne pourra plus être négligé. » (*ibidem*, 2015) Fraisse le rejoint : « Il serait pourtant bien plus naïf [que les utopies écomobiles qu'il vient d'esquisser] de croire que nous pouvons perpétuer notre boulimie de kilomètres, de vitesse et de poids, donc de ressources énergétiques et de matières premières. Même s'ils demandent de profonds changements de comportement, les déplacements calmes, légers et rythmés par nos jambes sont bien plus réalistes que de chimériques moteurs propres montés sur des véhicules surdimensionnés. » (*ibidem*, 2023)

### **La conquête cycliste hors des villes**

Nous l'avons déjà entrevu, un des grands enjeux de l'écomobilité concerne autant les plus grandes distances que celles de la circulation intra-urbaine, cela pour des motifs principalement utilitaires (même si l'essor important du cyclotourisme n'est pas à négliger, il ne représente qu'un niveau encore faible dans l'ensemble des flux touristiques). Cette perspective est liée aux transports publics inter-urbains et ruraux, principalement les trains (moindre impact environnemental que les bus) et à l'intermodalité train-vélo. Soit par transport des vélos par les trains, une perspective limitée par manque de place, sauf pour les vélos pliables, soit par la disponibilité d'un second vélo à la gare d'arrivée. Bien évidemment, les VAE ont un rayon d'action et une capacité de charge plus grands que les vélos musculaires.

Si la vision de cyclomobiles à assistance électrique, sillonnant les routes de campagnes et des couloirs réservés aux véhicules lents sur les autoroutes, semble une douce utopie, que dire des poids lourds ? Nous sortons évidemment du domaine cycliste pour entrer dans celui du transport fluvial et du ferroutage, sans oublier la relocalisation des zones de production agricoles et industrielles associée à une plus grande sobriété, à commencer par celle des plus nantis. Beaucoup de variables entrent en jeu, et encore davantage si l'on sort de la seule Europe pour aborder la problématique du « Sud global », de sa vision du progrès, de sa démographie, de la géopolitique et de son développement.

### **« Vélorution », révolution culturelle ?**

Il nous « reste », comme annoncé en début d'article, à prendre la mesure de ce qui est culturellement en jeu. Nous n'avons pris que l'exemple emblématique du vélo, mais on pourrait prendre bien d'autres manifestations du « tournant » dans lequel nous nous trouvons, du moins en Occident. Sortons-nous du « mot d'ordre de la modernisation », comme l'affirme Bruno Latour, de la cosmologie naturaliste qui chosifie la nature, comme le pressent Philippe Descola dès l'introduction de *Par-delà Nature et culture* (Gallimard, 2005) ? Avons-nous changé de monde ? Ou poursuivons-nous sur la lancée des Modernes en intégrant la problématique écosystémique ?

Les choses s'emboîtent, en effet. Le retour du vélo est notamment – son regain avait commencé avant la prise de conscience écologique ; il était lié au « bien-vivre » en ville, à la critique de la société de consommation et à la contestation culturelle des *provos* – la conséquence des effets de l'anthropocène en matière environnementale sur « la zone critique » de la biosphère où nous vivons. Cela autant du côté des ressources (rapport Meadows qui a donné le livre *Halte à la croissance* en examinant la question de leur épuisement) que du côté des rejets (gaz à effet de serre, déchets en tous genre, pollutions diverses, bétonisation, biodiversité menacée...) et d'un certain refus du « progrès moderne » et de ses effets dévastateurs sur la ville. Car « le front de modernisation » est aussi un front de destruction, comme le dit Bruno Latour (2022).

Mais, de l'autre côté, le vélo contemporain (et encore davantage le VAE) et ses accessoires sont des produits très modernes, fruits de la science, de la technique et de l'industrie – sans oublier la créativité des inventeurs. Nous n'assistons par ailleurs pas au retour de la draisienne ni du vélo destiné uniquement aux humains masculins nobles, avec la bénédiction des prêtres. Ce qu'il est convenu d'appeler « la modernité » concerne aussi l'autonomie politique des sociétés, les droits humains, l'égalité hommes-femmes, les libertés civiles. La réduire aux seuls rapports entre l'humanité et la nature chosifiée me semble un peu court. Quel était le statut des femmes chez les Achuars étudiés par Descola ? Une autre transformation culturelle me semble aussi en jeu, du côté du bien-être physique et mental, de l'autonomie individuelle (un cycliste est plus autonome qu'un automobiliste), de la sociabilité et de l'égalité qui rejette la consommation et l'accumulation ostentatoire.

Retour vers ma ville et sa périphérie. À deux jours d'intervalle, j'ai effectué une virée cycliste de Bruxelles vers Leuven, en passant par la forêt et les champs, suivie d'une longue promenade dans Bruxelles. Alors que je devine Leuven des hauteurs de Huldenberg, un cycliste me confie que la Flandre trace un second « *Fietssnelweg* » (après celui par Zaventem) de Bruxelles à Leuven en passant par l'endroit où nous nous trouvons. Ce qui nécessitera des aménagements « en dur » sur la partie qui n'est encore qu'un sentier de terre, bien damé, sinueux et très romantique. Je suis un peu interrogatif. Le « front de la modernisation » du « *Fietssnelweg* » va-t-il bétonner les sentiers ruraux ? Quant à Bruxelles, si les aménagements cyclistes progressent et si la nouvelle zone piétonne sur les boulevards centraux est une belle réussite, la présence automobile est encore très forte, même en plein mois d'août. Le vélo représente moins de 9% des déplacements dans la région bruxelloise selon le GRACQ<sup>3</sup>. Le retour de la vélo-cité y est lent...

Bernard De Backer, août 2023

---

<sup>3</sup> Le vélo représente 30 % des déplacements quotidiens au Danemark et 48 % aux Pays-Bas.

## Références

Albert-Cromarias Anne et Puiseux Florence, « Transformer la mobilité en France : la quête d'un modèle économique soutenable », *The Conversation*, 15 novembre 2021

Augé Marc, *Éloge de la bicyclette*, Payot, 2008

Cessac, Marjorie, « Le tourisme à vélo accélère son essor en France », *Le Monde*, 12 août 2023

Chabault Vincent, *Éloge du magasin. Contre l'amazonisation*, Gallimard Collection *Le Débat*, 2020

Chambaz Bernard, *Petite philosophie du vélo*, Milan, 2008

Clais Anne-Marie, « Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention du féminin pluriel », *Les cahiers de médiologie*, 1998/1

Convin Appoline, « J'irais bien à vélo, mais les voitures ne font pas attention » : à la campagne, le besoin de voies pour cyclistes, *Le Monde*, 19 août 2023

Cyclo-camping International, Cyclo-Camping International est une association sans but lucratif qui regroupe et informe ceux qui voyagent à vélo en autonomie.

Déclic - Le Tournant. « Adieu la performance, place à la robustesse ? », Olivier Hamant, biologiste français et directeur de l'Institut Michel Serres qui nous propose une « Troisième voie du vivant », *RTBF*, 8 février 2023

Déclic - Le Tournant, Demain, tous en voiture électrique ?, *RTBF*, 22 mars 2023

De Bortolie Anne, « Trottinettes électriques : un bilan environnemental plutôt positif... mais un vrai besoin de régulation », *The Conversation*, 29 mars 2023

Denhez Frédéric, *La fin du tout-voiture*, Actes Sud, 2013

Devillers Sonia, « Le dessous des images, Vélo, boulot, GoPro », *Arte*, disponible jusqu'au 12 décembre 2027 (des difficultés de circuler en ville...ici, Metz)

Fottorino Eric, *Petit éloge de la bicyclette*, Gallimard, 2007

Fraisse Alexis, *Petit traité d'écomobilité*, Éditions Charles Léopold Mayer, 2023 (diffusé en collaboration avec la FUB et l'AF3V)

France Vélo Tourisme (« association d'intérêt général qui a pour objectif de développer le tourisme à vélo en France »). Remarquable site pour le voyage à vélo en France, bourré d'informations de toutes sortes)

Fietssnelwegen Vlaanderen (autoroutes cyclistes en Flandre)

Hamant Olivier, *La troisième voie du vivant*, Odile Jacob, 2022

Héran Frédéric, *Le Retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La découverte, 2015

Héran Frédéric, « Pourquoi les trottinettes électriques en libre-service posent de nombreux problèmes », *The Conversation*, 28 mars 2023

Latour Bruno, « Entretiens avec Bruno Latour (12 épisodes), avec Camille de Chenay et Nicolas Truong, Arte, 2022

Laurent Pierre, « Ukraine : vélos solidaires », *ARTE Reportage*, disponible jusqu'au 15 avril 2026 (Un Danois qui livre gratuitement des vélos en Ukraine)

Leblay Jean, *Le Tao du vélo*, Transboréal, 2010

Le Breton David, *En roue libre. Anthropologie sentimentale du vélo*, éditions Terre Urbaine, 2020

« L'Europe à vélo », série du *Monde*, été 2023 (même *Le Monde* s'y met, mais c'est un peu court et sans références...)

Le vélo voyageur, agence pour voyages à vélo

Pro Vélo, Observatoire du vélo en Région de Bruxelles-Capitale 2022

Wakim Nabil et Bigo Aurélien, « Comment se libérer de la voiture individuelle ? », podcast du Monde, 10 mai 2023

Warmshowers, une communauté de touristes à vélo et ceux qui les soutiennent

### **Quelques associations de cyclistes (il y en a beaucoup)**

Le GRACQ (« Groupe de recherche et d'action des cyclistes quotidiens »)

Pro Velo

Fietsersbond

Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

Fédération européenne des cyclistes (ECF)

European Cyclists Federation (ECF)

L'Heureux Cyclage. Le réseau des ateliers participatifs et solidaires

Elles font du vélo

Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V)

### **Le vélo sur *Routes et déroutes***

Voyages cyclistes