

Prologue

« Mon corps m'appartient ! » Malgré le brouhaha général et la mauvaise insonorisation, le cri est suffisamment tonitruant pour que les conversations s'interrompent immédiatement. Tout le monde se tourne vers le quinquagénaire joufflu aux cheveux gris, blazer marine, chemisette rose et cravate canari, qui vient d'éructer. L'homme, un cousin par alliance de la mariée, ne ressemble pas vraiment à ces féministes scandalisés par le refus de certains médecins de pratiquer l'avortement. Le voici qui s'énervé de nouveau. « Jamais vous ne me ferez monter sur un vélo, jamais, vous m'entendez ! Je fais ce que je veux de mon corps », s'étrangle, dans un étrange silence, le quidam rouge de colère.

Le repas de nocés avait pourtant bien commencé. Autour des médaillons de foie gras à l'échalote confite, on parlait des petits tracés de la route de tous les jours, des nouveaux radars, de la grève des bus de l'an dernier, des difficultés de stationnement, de l'augmentation du diesel. La routine, quoi. Les convives, qui se connaissaient mal, avaient arbitré entre les deux méthodes infaillibles qui servent en société à briser la glace sans briser les tabous : parler du temps qu'il fait ou divaguer sur les transports quotidiens. Comme il faisait beau, mais sans canicule, ils avaient choisi la deuxième option.

Tout se passait bien jusqu'à ce qu'une jeune femme habillée d'une robe vert pomme, une amie du frère du marié, raconte ses trajets quotidiens, sur son vélo. Le débat s'était alors focalisé sur ce moyen de transport et la conversation avait perdu son caractère anodin. Les arguments avaient été soupesés. Le ton était monté. Les anathèmes avaient fleuri, en même temps que les stéréotypes. Les convives s'étaient

surpris à révéler, si tôt dans la soirée, leurs opinions politiques. Certains en étaient même venus à parler d'argent. Jusqu'au coup d'éclat du cousin à cravate jaune. Il a cassé l'ambiance, maintenant. Ses mollets lui appartiennent. Soit. Personne ne s'arroge le droit de le contester, désormais. Les noceurs ont battu en retraite. D'un commun accord et avec un soulagement perceptible à la table des époux, d'où un témoin avait suivi l'affaire de près, on abandonne le sujet vélo et on se met à parler du mariage gay.

Lorsqu'on présente, dans un discours, une conversation ou un écrit, la bicyclette comme un moyen de transport amené à se développer, on se heurte parfois à de vives réactions. Chacun se sent directement concerné, interroge ses habitudes, tente de se justifier. Il est alors facile de renvoyer le vélo à l'image de son choix, dégradante, marginale ou restrictive : véhicule du pauvre, instrument difficile à manier ou talisman écologique pour bourgeois rêveur.

Il s'agit pourtant d'un moyen de locomotion rapide, fiable, bon marché, sain, peu consommateur d'espace, économe en énergie et non polluant. Pour les distances comprises entre 500 mètres et 10 kilomètres, il constitue généralement le mode de déplacement le plus efficace, le plus bénéfique pour l'économie locale et souvent le plus agréable. Depuis quelques années, de nombreux usagers, ainsi que certains décideurs, politiques, économiques ou médiatiques, semblent avoir pris conscience de ces atouts innombrables.

Mais dans les sociétés européennes, entièrement pensées pour les déplacements automobiles, ce constat, tout simple, est plus ou moins fortement réfuté, voire nié. Au fond, tant que le vélo ne dérangeait pas les habitudes, on était plutôt pour. En revanche, quand on est confronté à l'idée qu'il pourrait remplacer, pour de courts trajets, les

transports motorisés, les bonnes intentions se dégonflent. Cette capacité abrasive, comme les atouts cités plus haut, témoignent du formidable pouvoir de la pédale.

Chapitre 1

LE DÉBUT D'UN CYCLE

De nos jours, le vélo est un objet répandu. On ne cesse de célébrer son retour en ville. Mais si la bicyclette est revenue à la mode dans de nombreuses métropoles européennes, cette tendance ne s'observe pas partout. Confronté à la rude concurrence des voitures et autres scooters, l'objet demeure un moyen de transport marginal. Bien moins courant, en tout cas, qu'il ne l'était au début du ^{XX}^e siècle. Et pourtant, à cette époque-là, les bicyclettes étaient des objets bien plus lourds et incommodes qu'aujourd'hui. Les selles n'étaient pas aussi confortables, les guidons plus rustiques, le dérailleur rare, l'éclairage moins aisé à actionner. Et la voirie, faite de pavés ou de terre battue, se prêtait beaucoup moins qu'aujourd'hui au plaisir de pédaler.

BRÈVE HISTOIRE DE LA « MACHINE À COURIR »

Le vélo est le fruit de plusieurs paradoxes : c'est un objet facile à utiliser mais relativement complexe à fabriquer. Presque tout le monde a appris sans difficulté à pédaler, un geste dont on se souvient toute la vie. Mais la bicyclette compte plusieurs centaines de pièces et cache de délicats mécanismes.

Des débuts mouvementés

Sa première apparition remonte au début du XIX^e siècle, un peu plus tard que l'automobile, dont les premiers prototypes à vapeur datent de la fin du XVIII^e siècle, et un peu avant l'avion. On peut d'ailleurs s'étonner que l'objet n'ait pas été inventé plus tôt. La roue était déjà connue au quatrième millénaire avant notre ère, en Mésopotamie, mais personne n'avait jusque-là conçu un objet comportant deux roues, l'une placée devant l'autre, en envisageant qu'il puisse tenir debout, en tout cas lorsqu'il avance à une certaine vitesse¹.

On doit le premier deux-roues au jeune baron Karl Drais von Sauerbronn, un érudit un peu fou ayant étudié les mathématiques, la physique et l'architecture. Cet inventeur, natif de Karlsruhe, imagine plusieurs appareils qui passeront plus ou moins à la postérité. En 1817, il met au point une « machine à courir » (*Laufmaschine*) composée de deux roues, d'une selle et d'une forme de guidon. Tout y est, sauf les pédales. L'ensemble est en bois. Il faut se poser à califourchon sur la machine et progresser en marchant. L'objet ne ressemble alors à rien de connu. Pour se déplacer, à l'époque, on utilise principalement le cheval ou ses pieds.

La « machine à courir » porte bien son nom : les roues permettent d'accélérer la marche à pied. Pour prouver l'efficacité

¹ Remarque faite à l'auteur par le militant cycliste Olivier Schneider, le 15 septembre 2013. Ce livre lui doit bien d'autres précisions.

de sa trouvaille, Karl Drais effectue une démonstration. Le 12 juin 1817, il se rend de Mannheim à un relais de poste du pays de Bade, parcourant 14 kilomètres sur son engin, à une vitesse qui dépasse celle d'une personne à pied. La « draisienne », baptisée d'après son inventeur, est née. Le jeune baron exporte un brevet vers la France, dès 1818, sous le nom de « vélocipède », un néologisme qu'il construit à partir des mots latins signifiant « pied » et « rapide ». Le vélo contemporain a gardé un air de parenté avec la « machine à courir » du baron Drais. Il permet de se déplacer à pied... mais plus vite, comme l'explique le consultant Georges Amar². Grâce à la roue, l'une des machines les plus simples qui soit, le rapport entre énergie fournie et distance parcourue dépasse celui de tous les autres moyens de transport³. En d'autres termes, on va assez vite pour un effort limité.

De quoi «vélo» est-il le nom?

En français, le vélo est l'apocope de « véloce », très usité à la fin du XIX^e siècle. Ce terme, lui-même abrégé de « vélocipède », doit son nom à la vitesse, velocitas en latin. Ce vélo, anagramme de love, lové dans « développement » et le début d'« évolution », circule dans le monde francophone, mais aussi en Suisse alémanique. En letton, on dit velosipēds et en bulgare ou en russe velosiped. Pour nommer la chose, d'autres langues utilisent le mot « roue », ou ses dérivés. C'est le cas en allemand, Fahrrad (la roue qui avance), abrégé Rad dans la vie courante, en lituanien, dviratis (deux roues), en finnois, polkupyörä

² Lors de la conférence « Concevoir, développer, réenchanter la marche en ville », Versailles, 12 décembre 2012.

³ « Le vélo met en jeu une énergie par passager/kilomètre quasiment imbattable » explique le spécialiste de l'énergie Jean-Marc Jancovici, dans *Changer le monde, tout un programme*, éditions Calmann-Lévy, 2011.

(la roue sur le sentier), ou encore kolo en tchèque ou en slovène. De nombreuses langues désignent l'objet par le mot « cycle », le cercle, du latin *cyclus* et du grec *kyklos* : *cykeln* en suédois, *cyklen* en danois, ou *sykkel* en norvégien. Le vélo étant composé de deux roues, on l'a baptisé *bicycle*, ou *bicyclette*, *bicicleta* en espagnol et en portugais, *bicicletta* en italien, *bicykel* en slovaque et *bicycle* en anglais, le plus souvent abrégé en *bike*. En polonais, on nomme la chose *rower*, comme le fabricant de machines à coudre *Rover*, inventeur de la chaîne, plus connu pour sa destinée de constructeur automobile. L'origine du mot néerlandais *fiets* (ou *fyts* en frison), utilisé aux Pays-Bas, en Flandre mais aussi informellement dans certaines régions d'Allemagne, comme à Münster, est plus incertaine⁴. On relie parfois cette appellation à un fabricant de voitures, E.C. Viets, mais celui-ci semble avoir commencé son activité quelques années après la généralisation du vocable. Peut-être s'agit-il d'une abréviation des mots français « vélocipède » ou « vitesse ». D'autres auteurs affirment que *fiets* provient de l'allemand *Vize-pferd* (vice-cheval), c'est-à-dire un objet à deux roues, presque aussi rapide que le cheval. En langue dioula, pratiquée au Burkina Faso, les premiers vélos arrivés avec la colonisation, dans les années 1920, ont été baptisés *nèguèso*, ce qui signifie « cheval de fer »⁵. En chinois, enfin, le *zixingche* est composé de trois caractères signifiant respectivement « seul », « fonctionner » et « véhicule ». Quelque chose comme « le véhicule qui fonctionne seul ».

⁴ Selon la page Wikipédia en néerlandais consacrée au *fiets*.

⁵ <http://trousse.cyclonordsud.org/chapitre/l-histoire-du-velo-ici-et-ailleurs/du-tour-du-faso-aux-rues-de-shanghai>

La découverte de la pédale

Si la draisienne connaît un succès d'estime, notamment dans la bourgeoisie et l'aristocratie, qui disposent de temps libre, elle n'est pas encore un moyen de transport. L'objet connaît une série impressionnante d'améliorations au cours de la deuxième moitié du siècle : le pédalier, dans les années 1860, le pneu et la jante vers 1875, la chaîne, dans les années 1880, la chambre à air, en 1891. Le « vélocé », comme on l'appelle alors, passionne les amateurs de technologie. Les inventions sont souvent fortuites. Ernest Michaux, le fils d'un serrurier parisien, place une pédale, élément utilisé dans les voitures hippomobiles, au bout d'une manivelle, une autre pièce connue depuis des siècles. En cette fin de XIX^e siècle, alors que prospère l'industrialisation et que l'automobile connaît, elle aussi, des bouleversements spectaculaires, de nombreux brevets sont déposés, permettant à autant de bricoleurs du dimanche de se targuer d'avoir « inventé » la bicyclette ou l'un de ses accessoires. Apparaissent alors diverses variantes comportant des roues de taille différente, voire disproportionnée, et qui, aujourd'hui, semblent loufoques. Parmi elles, la michaudine, la bicyclette de Lawson ou encore le grand-bicycle. Appelé *penny-farthing* en anglais⁶, le grand-bi avance plus vite que la draisienne. La roue dominante permet un important développement, un peu comme le pédalier et la chaîne sur les montures contemporaines. Monté par des gentlemen à redingote et des dames en jupe, l'objet demeure surtout un jeu, même si certains coursiers et messagers en font leur quotidien. Peu pratique, voire carrément casse-gueule, le grand-bi sera vite abandonné mais fera pour toujours partie de l'histoire du vélo. Des passionnés organisent encore, de nos jours, quelques courses spectaculaires.

⁶ *Farthing* et *penny* désignaient alors deux pièces de monnaie, valant respectivement 1/240^e de livre Sterling et un quart de penny.

Les perfectionnements successifs de la draisienne, venus notamment de l'industrie de la machine à coudre, aboutissent, en 1884, à la *safety bike*, la « bicyclette de sécurité », munie d'une chaîne et d'un pignon, inventée par la société des machines à coudre de Coventry, au Royaume-Uni. Installé à l'aplomb de la roue arrière, et non plus de la roue avant, le cycliste se sent davantage en sécurité. Vers 1890, pourvu de toutes ces inventions, l'objet peut désormais être fabriqué en série, ce qui fait baisser son prix. La machine continue de se perfectionner au début du siècle suivant, quand se généralise le dérailleur.

Petite histoire de la « bécane »

« Bécane » a d'abord désigné une locomotive ; on lit ici et là qu'elle doit son nom au « bécant », un mot d'argot qualifiant un oiseau, dont le sifflement a été comparé à celui d'une machine à vapeur. Après ce passage par l'univers ferroviaire, la bécane a signifié vélo, puis moto, et enfin ordinateur. Dans tous les cas, une bécane est une machine familière et sympathique, qui accompagne l'effort sans rechigner. C'est un compagnon, ou une compagne, « ma bécane », dit-on affectueusement, dont on compare la performance avec celle des autres. La bécane est cet objet féminin que les hommes aiment s'approprier. C'est un truc de bricoleur : on peut passer une après-midi, dans son atelier ou à son bureau, à trifouiller sa bécane, ordinateur ou vélo, pour en améliorer les performances ou l'apparence. Tout cela donne lieu à de fructueux échanges entre aficionados.

Du bourgeois au prolo

La monture séduit dans un premier temps quelques intrépides, qui y voient une façon d'impressionner les badauds. Des bourgeois, amusés, descendent de cheval et se laissent tenter. Dans les deux cas, se mouvoir sur une selle évite de marcher dans la boue ou la poussière, qui composent encore, au début du ^{xx}^e siècle, l'essentiel du revêtement des routes, à la ville comme à la campagne. Bientôt, dans quelques auberges avant-gardistes, des remises à bicyclettes remplacent les écuries. Les vélodromes attirent les foules. En 1900, le guide touristique Baedeker consacré à « Paris et ses environs » signale à ses lecteurs, dans la catégorie « Spectacles divers, cafés-concerts, bals publics, sports », le développement de « la vélocipédie, maintenant le sport favori de la jeunesse parisienne » et notifie l'existence d'un « impôt de 6 fr. par an et par place sur les cycles ordinaires⁷ ». À l'orée du Bois de Boulogne, avenue de la Grande-Armée, s'installent plusieurs boutiques consacrées à ce passe-temps – des locaux rachetés, plus tard, par les constructeurs automobiles.

Dans une société encore corsetée par le patriarcat, les femmes découvrent un moyen simple et rapide de se déplacer. Les fabricants conçoivent bientôt des « bicyclettes pour femmes ». En France, elles acquièrent par la même occasion le droit de... s'habiller comme les hommes. En effet, une circulaire de 1892 autorise le port du pantalon « à condition qu'elles tiennent à la main une bicyclette ou un cheval ».

Au début du ^{xx}^e siècle, le « vélo », ainsi qu'on l'appelle désormais en France, devient un moyen de transport populaire. Comme l'explique le documentariste Laurent Védrine⁸,

⁷ Karl Baedeker, *Paris et ses environs*, éditions Ollendorff, Baedeker, Paris, Leipzig, 1900.

⁸ Laurent Védrine, *La reine bicyclette – histoire des Français à vélo*, Talweg production, mai 2013.

les courses cyclistes, et en particulier le spectaculaire Tour de France, sponsorisé par un magazine consacré à l'automobile, intéressent « les prolétaires ».

À la même époque, l'objet se fait de plus en plus accessible. L'économiste Frédéric Héran⁹ a comparé le prix du vélo, à différentes époques, avec le salaire moyen d'un ouvrier. S'il fallait travailler, à la fin du XIX^e siècle, 625 heures pour acquérir une monture, ce chiffre est tombé à 333 en 1910, 62 dans les années 1930 et 21 en 2010. De nos jours, on se procure sur le marché de l'occasion un vélo correct pour environ 5 heures de smic¹⁰. Au début du XX^e siècle, alors que poussent un peu partout les usines et ateliers, les ouvriers découvrent ce moyen de transport robuste, rapide et bon marché. Partout en Europe, on aménage des trottoirs ou des routes en partie recouverts de pavés lisses, ancêtres des actuelles pistes cyclables. On peut en voir quelques traces à Anvers ou dans le Brandebourg, en ex-Allemagne de l'Est. En 1905, la Suisse crée un régiment d'infanterie cycliste, afin d'« économiser les frais de cavalerie », vétérinaire, nourriture, entretien des écuries. Cette unité ne sera dissoute qu'en 2003.

Le vélo allonge les distances, exactement comme l'essor de la voiture, un demi-siècle plus tard, provoquera le début de l'étalement urbain que nous connaissons aujourd'hui. Les images des sorties d'usines prises dans la première moitié du XX^e siècle, et jusque dans les années 1960, sont célèbres : des centaines d'hommes sortent ensemble d'un établissement, quitte à provoquer de véritables embouteillages sur la voie publique, comme on a pu en constater à Colombes (Seine). Des images équivalentes ont été observées au Japon dans les années 1950, en Chine

⁹ Frédéric Héran, « Vélo et politique globale de déplacements durables », rapport final de recherche, janvier 2012.

¹⁰ Selon Olivier Schneider, déjà cité.

ou en Inde dans les années 1980. Sur tous les continents, le vélo a connu au fond la même destinée. L'objet, d'abord adopté comme moyen de transport des élites, devient le transport du pauvre avant, parfois, de séduire de nouveau le bourgeois.

Un rival au volant

Le vélo subit bientôt les assauts d'un redoutable concurrent. Dès les années 1910 émerge l'automobile, mode de transport individuel, rapide et protégé des intempéries. Véhiculée sans effort, si ce n'est, à ses débuts, celui de tourner la manivelle, l'automobile donne à son heureux propriétaire un sentiment de liberté, de modernité et de luxe, trois attributs qui lui restent aujourd'hui associés. Comme au guidon, les femmes se sentent libres au volant. La ville et le droit s'adaptent aux modèles tout neufs qui sortent des usines fordistes. On vend désormais des bidons d'essence dans les drogueries¹¹ et on autorise bientôt le stationnement sur la voie publique. En 1921, dans une France encore très rurale, on élabore un corpus de règles pour encadrer et faciliter la circulation automobile : le « code de la route », qui s'applique partout, sur les routes de campagne, effectivement, mais aussi en ville. Le code régit depuis les mouvements de toutes les catégories d'usagers.

Les automobiles, encore plus ou moins réservées, jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, aux plus aisés, vont s'imposer sur le marché du transport quotidien. Certes, pendant le conflit, restrictions obligent, c'est la bicyclette que l'on utilise pour se ravitailler, rejoindre l'usine, rendre visite à la famille, voire porter des messages ou passer la ligne de démarcation¹². Mais à la Libération, l'image du vélo pâtit

¹¹ Frédéric Denhez, *La fin du tout-voiture*, éditions Actes Sud, 2013.

¹² Régine Deforges, *La bicyclette bleue*, Fayard, 1983.

des privations des années d'occupation¹³. La traction avant, à l'inverse, symbolise la prospérité, la foi en l'avenir, les vacances et, toujours, la liberté.

Dans les années 1950, les constructeurs deviennent des marques connues de tous. L'automobile triomphe, faisant ainsi le même chemin, de l'élite vers le peuple, que le vélo cinquante ans plus tôt. Progressivement, la motorisation gagne tous les pays européens, y compris le Danemark ou les Pays-Bas, et toutes les strates de la société, des plus riches aux plus pauvres, d'abord dans les villes puis dans les campagnes. Il devient bientôt inconcevable d'effectuer un déplacement autrement qu'au volant. La bicyclette est marginalisée. Au village, le vieux clou du grand-père ne ressort plus que le jour du concours de vélo fleuri.

Le dessinateur Sempé saisira plus tard cette évolution en quatre vignettes. Chaque image, illustrant une époque différente, représente un « bourgeois » et un « prolétaire », peut-être le patron et son ouvrier, quittant son domicile, un hôtel particulier doté d'un superbe portail en fer forgé pour l'un, une modeste mesure pour l'autre. Sur la première image, le prolétaire marche l'air résigné, et le bourgeois est juché sur un grand-bi. La deuxième vignette montre le riche au volant d'une conduite intérieure tandis que le pauvre circule à vélo. Puis on voit le patron conduire un modèle américain, que l'on devine puissant, tandis que son ouvrier a droit à une mobylette. Sur le dernier croquis, le pauvre a enfin pu s'offrir une voiture, mais la route est désormais bien embouteillée. Le riche, quant à lui, se déplace... sur un vélo.

¹³ Laurent Védrine, *op. cit.*