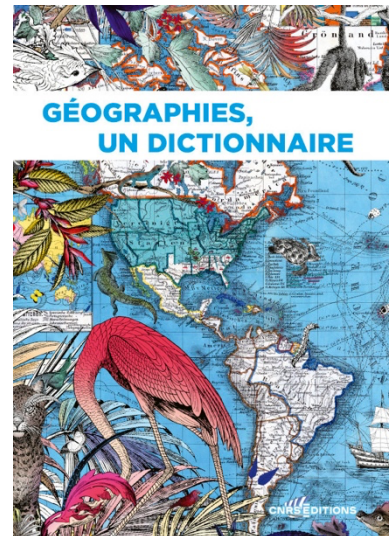


Patrick Rérat, 2025, « Vélo » in collectif XXI, GéographieS : un dictionnaire. Paris : CNRS, pp. 579-580



Vélo

Anglais : *bicycle*

Véhicule à roues, deux le plus souvent, propulsé par l'énergie humaine à l'aide d'un pédalier et parfois complétée par une assistance électrique.

En 1817, à Mannheim, Karl Drais invente la *Laufmaschine*, considérée comme l'ancêtre du vélo. L'année suivante, elle est présentée à Paris sous le nom de vélocipède, dont l'étymologie renvoie au latin *velox* (rapide, véloce).

Plusieurs innovations émaillent la deuxième moitié du XIX^e siècle (pédales, freins, etc.). Cantonné aux loisirs de la bourgeoisie, le vélo devient, avec son industrialisation, bon marché et prisé des ouvriers dans l'entre-deux guerre. Dès les années 1950, la motorisation provoque sa triple marginalisation : sur la voirie qui est adaptée aux besoins de la voiture, dans la planification des transports et dans les représentations sociales.

Dès les années 1970, un rebond a lieu aux Pays-Bas et au Danemark alors qu'ailleurs le vélo poursuit son déclin. Depuis vingt ans, un retour de la bicyclette (Héran, 2014) concerne de nombreuses villes occidentales mais recule généralement dans les autres régions du monde. Enjeux environnementaux, congestion des transports motorisés, préoccupations sanitaires le remettent à l'agenda politique. Plusieurs innovations accroissent son potentiel : l'assistance électrique aplatit le relief et réduit les distances, la fonction cargo permet le transport d'enfants et de matériel, en libre-service il complète les transports en commun.

De cet historique transparaît les significations diverses, complexes et parfois contradictoires, données au vélo selon la période, l'espace, les groupes sociaux. Il est à la fois transport, loisir et sport ; symbole de modernité, objet archaïque ou à la mode ; véhicule des étudiant-e-s désargenté-e-s ou des cadres urbain-e-s.

La part du vélo dans les déplacements varie fortement. Elle monte à près de 30% aux Pays-Bas et à plus de 10% au Danemark, au Japon et en Allemagne. Certaines villes néerlandaises dépassent 40% (Groningen, Utrecht, etc.). Entre 20% et 40% figurent des cités danoises (Copenhague, Odense, etc.), allemandes (Munster, Freiburg, etc.), italiennes (Ferrara, Bolzano), anglaise (Cambridge) ou suisse (Bâle). Les francophones sont loin derrière – seules Strasbourg, Grenoble et Bordeaux franchissent les 10% – ce explique peut-être les difficultés à y envisager le vélo comme transport à part entière.

Les causes de ces différences ne sont pas culturelles, les villes les plus cyclables étant elles aussi passées par le tout-voiture. Il faut plutôt y voir un faisceau de facteurs favorables – configuration spatiale, mouvements sociaux, volonté politique, priorité dans les investissements, restriction de la place de la voiture – qui ont amené à (re)faire de la place au vélo. La part du vélo est par ailleurs corrélée à la diversité de son public. Les femmes par exemple, minoritaires dans les contextes peu cyclables, sont majoritaires dans les villes cyclophiles des Pays-Bas, Danemark et Allemagne mais aussi au Japon.

Le vélo n'a longtemps pas retenu l'attention de la recherche mais sa renaissance a engendré un net intérêt. Actuellement, deux approches peuvent être distinguées de manière schématique en sciences sociales.

L'approche *durabiliste* s'intéresse aux pratiques du vélo qu'elle met en perspective des obstacles rencontrés (telles que la sécurité), du besoin en infrastructures mais aussi de la dépendance automobile. Elle déconstruit la domination qu'exerce cette dernière sur l'organisation du territoire, la voirie, les investissements, etc. (Koglin et Rye 2014).

L'approche *critique* s'intéresse peu au niveau général de la pratique mais aux différences entre groupes sociaux. Elle les interprète à la lumière des inégalités de genre, de classe, d'origine. Les infrastructures retiennent peu l'attention à l'inverse des initiatives citoyennes (cours de remise en selle, ateliers d'auto-réparation, etc.).

De manière caricaturale, dans un contexte où les hommes réalisent 3% de leurs trajets à vélo et les femmes 1%, la première perspective mettra en avant une pratique du vélo très minoritaire (97% et 99% des déplacements réalisés par d'autres modes) alors que la seconde conclura à une pratique très genrée (rapport de 1 à 3).

Les ressorts mis en avant par ces approches sont certainement à combiner pour construire un système vélo ou véломobilité (Rérat et al. 2019). Des infrastructures sûres, efficaces et attractives sont indispensables mais pas suffisantes pour certains publics confrontés à des obstacles supplémentaires.

Héran F., *Le retour de la bicyclette: une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*. Paris: La Découverte, 2014.

Koglin T., Tom R., «The Marginalisation of Bicycling in Modernist Urban Transport Planning». *Journal of Transport & Health*, vol. 1, n°4, 2014, p. 214-222.

Rérat P., Giacomel G., Martin A., *Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*. Neuchâtel: Alphil-Presses universitaires suisses, 2019.