

La bicyclette : un objet entre permanence et rupture du XIX^e siècle à nos jours

Ingrid BABILOTTE

« bicyclette : n.f. (1880 ; de bicycle) : appareil de locomotion se déplaçant en équilibre à l'intersection des systèmes techniques (la roue, la chaîne, le pneu, l'alliage...), symboliques (la liberté, l'enfance, l'effort, le temps...) et sociaux (le sport, le travail, le tourisme, la poste, l'urbanisme...) »¹.

Aujourd'hui, la bicyclette est un de nos moyens de transport quotidiens. Nous nous intéresserons ici à la bicyclette et non au vélocipède, son ancêtre. La bicyclette étant un « dérivé » des vélocipèdes, il est difficile de fixer une date d'apparition qui ne soit pas discutable scientifiquement. C'est un engin dont les deux roues ont un diamètre égal et qui est doté de pédales qui actionnent la roue arrière à l'aide d'une chaîne. Néanmoins, nous pouvons considérer la date de dépôt du brevet anglais de Lawson en 1879 comme « acte de naissance ».

Dans quelle mesure ce «cheval d'acier»² est-il à la fois un objet de permanence et un objet de rupture ? D'abord lié au monde de l'artisanat, il subit les transformations liées à l'industrialisation, puis devient un objet de consommation de masse, avant d'être au cœur des enjeux de mondialisation. Par ailleurs, son industrialisation et sa diffusion bouleversent les mœurs et les codes sociaux. Enfin, il mobilise presque constamment le monde politique à travers des thèmes divers correspondant aux préoccupations d'époques successives : code de la route, taxation, circulation douce liée au développement durable.

I. Un produit au cœur des transformations économiques du XIX^e siècle à nos jours

L'artisanat parisien s'émancipe de la fourniture anglaise³. Durant les années 1880, la production française est enfermée dans un cercle vicieux de petites quantités et de prix élevés⁴.

L'implantation directe d'entrepôts de fabriques étrangères et d'agences générales de marques anglaises souligne une carence de la production nationale artisanale et une relative importance vélocipédique provinciale. La Rudge Cycle Company Limited aménage un second entrepôt au numéro 60 de la Chaussée

¹ Bertho-Lavenir Catherine, Vallet, Odon, *Les cahiers de médiologie. La bicyclette*, n°5, 1^{er} sem. 1998.

² Expression empruntée à Louis Baudry de Saunier.

³ Baudry de Saunier, L., *Histoire générale de la vélocipédie*, P. Ollendorff, 1891, p. 233.

⁴ *Le Manufacture du collectionneur. Les cycles et motocycles*, Ciboure, éd PÉ.CA.RI, 1996 et Fourastié, Jean, *Documents pour l'Histoire et la théorie des prix*, t.2, Paris, A. Colin, 1960, p. 6-7.

d'Antin, pour que le délai entre l'achat et la livraison soit immédiat⁵. La production artisanale française est vendue plus cher que celle d'origine anglaise en raison d'un coût de main d'œuvre plus élevé.

C'est la complémentarité de savoir-faire entre la métallurgie (armurerie, serrurerie) et le cycle à Saint-Etienne qui permet la création d'un foyer en dehors de la région parisienne. En 1886, dans l'atelier des frères Gauthier, la première bicyclette française est produite. C'est une copie de la bicyclette de Duncan; inspirée de la Rover Safety Bicycle de 1885 lancée par John Starley. Dans les années 1880, des charrons, des forgerons, des serruriers, des mécaniciens construisent des engins en bois puis en fer, pour se spécialiser à terme dans la vélocipédie⁶. L'armurerie et la vélocipédie sont deux activités mécaniques complémentaires : si le fusil se vend surtout de juin à octobre, la demande en bicyclettes se manifeste de février à août. La Manufacture Française d'Armes de Saint-Etienne négocie, en 1886, la reprise de la Manufacture Française d'armes de chasse et de tir possédée par Martinier-Collin, puis s'adjoint le commerce et la réparation de vélocipèdes. Il ne s'agit encore que de ventes de cycles importés d'Angleterre⁷, mais c'est parmi ses ouvriers que se forme « toute une génération de futurs chefs d'entreprises à réussite : les Chevalier, Farjat (futurs associés dans la production des cycles «Favori»), les MARIUS, Fanget, Jules Ravat, Louis BERAUD, Joannès Pagot, la fabrique d'armes Veuve Bloch et Lévy créée en 1865... »⁸.

Spécialisées dans les armes, la serrurerie, les machines à coudre, les premières entreprises vélocipédiques ont donc une base mécanique. Elles ne sont toutefois pas toutes situées dans la région de Lyon. Par exemple, dans les années 1860, les Michaux, inventeurs des pédales, sont issus d'une famille de serrurier à Bar-Le-Duc. La maison Bacle, fondée en 1867, fabriquait et commercialisait des machines à coudre à Paris, avant de se mettre à produire des vélocipèdes au détail. Charles Terrot, jeune contremaître d'une bonneterie troyenne, invente un nouveau modèle de machine à tricoter circulaire, en 1850, puis l'usine se délocalise dans le Wurtemberg et Charles Terrot s'établit à son compte, en 1862. Son fils aîné, Charles (fils) Terrot reçoit par la suite la mission de faire démarrer une filiale de la «maison Terrot» : Dijon est choisie pour son réseau ferré et son absence d'ateliers de mécanique similaires afin de produire les machines à tricoter circulaires : c'est un échec. Il décide, en collaboration avec son beau-frère, Whilhem, de se lancer dans la production de bicyclettes, vers 1890⁹. En 1810, les frères Jean-Pierre et Jean-Frédéric PEUGEOT créent une fonderie près de Montbéliard. Dans les années 1850, Eugène, Jules et Emile PEUGEOT, fils de Jean-Pierre PEUGEOT créent la société Peugeot Frères dont le siège est à Valentigney (Doubs) : elle débute sa production de cycles en 1888¹⁰.

⁵ Anonyme, « Rudge Cycle Company Limited », *La revue du sport vélocipédique*, 23 août 1888.

⁶ *Idem*, p. 7.

⁷ *Idem*, p. 136.

⁸ Vant, A., *L'industrie du cycle dans la région stéphanoise*, éd Lyonnaise d'art et d'histoire, 1993, p.14.

⁹ *Catalogue Cycles Charles Terrot*, Dijon, saison 1897.

¹⁰ Textes de l'exposition *Les cycles de l'innovation*, INPI.



Un atelier de production : Peugeot à la fin du XIX^e siècle
(Source : archives des Cycles Peugeot, Sochaux).

L'artisanat vélocipédique devient progressivement une véritable industrie. En 1892, 1 100 fabricants et 3 300 commerçants vendent des cycles et des accessoires. En 1910, Alcyon livre à elle seule 22 000 bicyclettes¹¹.

Baptisée « capitale du cycle », la manufacture d'Armes et de Cycles de Saint-Etienne est le lieu de créations industrielles aux noms célèbres : l'Hirondelle, les cycles Ouragan, Favori, Escoffier, Lux, Svelte, Wonder¹². La production d'un seul modèle avec options, l'Hirondelle, est l'un des premiers exemples français d'une politique de productivité et de rationalisation dans l'industrie de transformation visant, par la standardisation, à diminuer le prix de revient.¹³

Le catalogue de la Manufacture de 1893 illustre cette politique par l'éventail de modèles proposés et nommés selon le profil socio-professionnel des usagers :

- le modèle « démocratique » n°125 pour artisans, ouvriers, employés, à 185 francs
- le modèle n°145 pour services administratifs : facteurs, huissiers, à 250 francs
- le modèle n°150 routier pour médecins, vétérinaires, à 310 francs.

Le catalogue propose également des modèles de luxe :

- les modèles « exclusifs » n°1 et 2, à 275 et 360 francs (1058 et 1385 heures de travail d'un manouvrier de province),
- les modèles « extra supérieurs Fabrications hors ligne routier léger et fort routier », à 590 et 535 francs (2269 et 2058 heures de travail d'un manouvrier de province).¹⁴

¹¹ Gerbod, Paul, « La "petite reine" en France du Second Empire aux années 1930 », *L'Information historique*, n°48, 1986, p. 72.

¹² Sacase, François-Xavier, *Bicyclettes de chez nous*, Boulogne-Billancourt, éd. MDM, 1995, p. 10.

¹³ Hubscher, R., *L'Histoire en mouvements : le sport dans la société française (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, A. Colin, 1992, p. 83.

¹⁴ Le Manufrance du collectionneur, *op. cit.* et Fourastié, Jean, *op. cit.*

Il s'agit donc bien d'une stratégie commerciale précise qui vise à atteindre une large clientèle.

Étienne Mimard est attentif aux traductions de Taylor (qui étudie l'organisation du travail dans les usines et fixe leur mode d'organisation scientifique) et retient ses principes : production de masse à prix modique stimulée par un développement parallèle de la consommation, organisation de la production en série par simplification et normalisation des pièces qui exigent très peu de travail manuel, division du travail qui permet l'embauche d'ouvriers spécialisés formés en une quinzaine de jours d'apprentissage, adaptation des bâtiments du type de fabrication avec un plan en accordéon que l'on agrandit à volonté¹⁵. C'est en 1908 qu'est mise en place l'unification des modèles de cycles « afin de faciliter la fabrication, de grouper les commandes, de grossir les séries et de rendre plus avantageux l'emploi de la machine automatique¹⁶ ».

L'industrialisation nécessite des investissements financiers importants. Aussi, des entreprises au capital par actions, qu'elles soient en commandite ou en sociétés anonymes, se développent.

La Manufacture Française d'Armes, société en nom collectif, au capital de 50 000 francs en 1889, devient société en commandite par actions en avril 1894. Son capital de 3 millions de francs est porté à 4 millions en 1899, à 6 millions en 1907 et à 10 millions fin 1910. La société de constructions mécaniques de cycles et automobiles Chavanet, Gros, Pichard et C^{ie}, au capital 2,5 millions de francs, prend la forme d'une société en commandite par actions en 1899¹⁷.

La fabrication des bicyclettes aujourd'hui s'intègre dans un processus plus vaste : celui de la mondialisation de l'économie. Quels en sont les indices ?

Tout d'abord, on note une réorganisation des exportations à destination de l'Europe et de l'Asie. En effet, dès 1970, les pays européens déjà destinataires des exportations françaises de bicyclettes durant les années 1960 sont intégrés à des ensembles géographiques plus larges :

- le pôle de l'Europe du Nord (Suède, Norvège, Finlande, Danemark, Pays-Bas) de 1970 à 2001 ;
- le pôle de l'Europe Occidentale (Irlande, Grande-Bretagne, Allemagne) de 1970 à 2006 ;
- le pôle d'Europe du Sud (Grèce, Italie, Espagne, Portugal) des années 1970 à 2001.

En Asie, deux pays sont des destinations récurrentes : le Japon de façon plus ou moins constante (1964, 1966-1967, 1972-1975, 1982-1983, 1985-1990) et le Vietnam du Nord (1962-1964) puis le Vietnam (1966-1970, 1978-1986).

Les exportations françaises s'orientent donc principalement vers des pays industrialisés et développés, dont le niveau de vie de la population permet d'envisager l'achat de bicyclettes qui ne soient pas simplement « utilitaires ».

¹⁵ Hubscher, R., *op. cit.*, p. 136.

¹⁶ *Ibidem*, p. 137.

¹⁷ Vant, A., *op. cit.*, p. 25.

Cette évolution s'accompagne d'une réorganisation des exportations françaises vers les pays anciennement intégrés à l'A.O.F (Afrique Occidentale Française) et la C.E.E.

Au moment où les exportations françaises dans les pays anciennement intégrés à l'A.O.F chutent, la part de celles destinées à la C.E.E augmente (entre 1960 et 1969), pour atteindre 57,95%, avant un léger retournement entre 1970 et 1972, passant alors de 26,55% à 65,69%..

Entre 1980 et 1982, la part des exportations françaises vers la C.E.E chute de 63,05% à 54,50%, puis se stabilise jusqu'en 1984 vers 57%. Elle augmente à nouveau entre 1985 et 1990 (de 54,86% à 87,13%). L'année 1993 se caractérise par une forte diminution de la part de la C.E.E (elle est divisée par deux, passant de 86,24% en 1992 à 48,06% en 1993). Depuis 1994, cette part n'a cessé de croître : elle n'a même jamais été aussi importante puisqu'elle atteint 98,25% en 2006.

Par ailleurs, à partir de 1987, l'impact des importations asiatiques est important : elles entraînent un nouvel équilibre des échanges

L'Europe et l'Asie sont ainsi en interrelation. Le mot « Europe » est employé ici dans le sens de la C.E.E (1957), du Marché Commun (1986-1992), de l'Union Européenne (à partir de 1993). 1987 est une année de rupture : 78,4% des importations françaises sont européennes, contre 92,07% en 1986.

Alors que la part des importations asiatiques par rapport aux importations totales est insignifiante de 1976 à 1986 (de 0,33% à 0,95%), elle s'accroît à partir de 1987, pour passer de 15,08% à 79,50% en 1993. Les pays asiatiques s'implantent en effet sur le marché français en devenant des concurrents face aux importations européennes. Entre 1994 et 2001, la part des importations asiatiques oscille, tout comme celle des importations européennes : c'est une période d'instabilité durant laquelle la concurrence sur le marché français est vive, tant pour conforter sa place que pour s'y implanter. À partir de 2002 et jusqu'en 2006, les parts de marché se stabilisent autour de 70% pour les Européens et de 20% pour les asiatiques.

II. Une rupture des mœurs et des codes sociaux au XIX^e siècle

L'industrialisation de la production entraîne une réflexion sur la manière d'en faire la « réclame ». Ainsi, les industriels pour mieux vendre leurs produits, font apparaître la « femme à bicyclette » sur les affiches, en mettant en valeur des caractéristiques techniques. Des artistes (Mucha, Bonnard, G. Gaudy, Henry Gray) acceptent de la peindre en l'alliant à la bicyclette.



Affiche publicitaire pour les Cycles Waverley, 1898, peinte par Alfons Mucha extraite de RENOY, *Le vélo au temps des belles moustaches*, éd Roussel, 1975.

La femme bénéficie de la présence féminine sur l'affiche pour faire elle-même de la bicyclette..

Les affiches publicitaires montrent que féminité et bicyclette sont compatibles, laissant ainsi sous-entendre que le nouvel engin est facile à manipuler.

Dans les années 1890, les femmes aisées accèdent également à la bicyclette en tant que pratique sportive.¹⁸ Jusque-là, la participation des femmes aux compétitions sportives était perçue comme une menace pour la polarité homme-femme. La compétition véhicule en effet des valeurs masculines : la force, la combativité. Les femmes cyclistes sont les premières athlètes à pénétrer ce domaine jusqu'alors exclusivement masculin.]¹⁹.

Pour les fabricants de bicyclettes également, les femmes représentaient un marché peu exploité : elles deviennent alors des cibles commerciales : des industriels choisissent de mettre en valeur dans leurs publicités l'impact libérateur de la bicyclette, alors que certains y voient une contribution au chaos social. Les prix des modèles féminins sont en outre plus élevés que ceux des hommes. Leur luxe tient à de nombreux aménagements supplémentaires : cadres adaptés, sacoches, doubles freins, garde-boue, garde-crottes, pneumatiques.²⁰ Le prix de la bicyclette la moins chère, en 1895-1896, s'élève à 237,50 francs, alors que le prix le moins élevé

¹⁸ Dodge, P., *La grande histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996, p. 133.

¹⁹ Thompson, C., « Un troisième sexe ? Les bourgeoises et la bicyclette dans la France fin de siècle », *Le mouvement social*, n°192, juillet-septembre 2000, p. 30.

²⁰ Conclusions établies d'après les catalogues de vente de marques étrangères et françaises suivants : *Starley*, Coventry, 1897, 16 p. ; *Cycles Clément*, 1897, 40 p. ; *Cycles et automobiles Clément*, 1907, 24 p. ; *New Howe Machine*, 1897, 80 p. ; recueil d'informations sur les établissements Terrot, *visite à l'usine Terrot*, Dijon, 1897, 24 p. ; *Cleveland cycles*, 1894 ; *les établissements Fleichel et Cie*, Nancy, 1909-1910, 1910-1911, 1911-1912, 1912-1913, 160 p., 160 p., 180 p., 172 p. ; *Maison Bacle*, Paris, 1890, 1891-1892, 16 p., 32 p. ; *cycles Le Globe*, Coventry, 1893 et 1911, 16 p. ; *cycles A. Laderman*, Paris, 1895, 16 p. ; *Cycles Whitworth*, 1897, 26 p. ; *cycles Ouragan*, Saint-Etienne, 1894 et 1895, 32 . ; *Le manufrance du collectionneur*, op. cit.

d'une bicyclette pour dame se situe aux environs de 285 francs, soit l'équivalent de 1075,5 heures de travail d'un ouvrier²¹.

Les femmes recherchent aussi des vêtements adaptés : des jupes courtes, des pantalons ; la Dès lors se pose la question de la « masculinisation » des femmes. La jupe-culotte est un compromis entre « le besoin pratique et la féminité »²². « Certains y voient la réorientation fondamentale et inquiétante de l'identité féminine. » La femme en pantalon effacerait la différence entre les sexes : la virilité ne serait plus l'apanage des hommes²³. La bicyclette transgresse une loi de la mode du XIX^e siècle : une personne fait partie de l'élite dans la mesure où ses habits la privent de la liberté de mouvement exigée pour accomplir un travail manuel²⁴. Le gouvernement craint même une expansion du travestissement : le 27 octobre 1892, le port de vêtements masculins par les femmes est seulement toléré dans la pratique du sport vélocipédique²⁵.

Le corset entrave également la vélocipédie féminine, gênant la respiration lors d'un effort. Or, il est issu d'une importante industrie en France et concerne toutes les femmes²⁶. A travers cette question, la bicyclette entraîne donc aussi des débats médicaux : le docteur O'Followell pense que le corset est néfaste pour les femmes en général ; la doctoresse Tylicka consacre sa thèse à l'étude de ce sous-vêtement[] ; et la doctoresse Gaches-Sarraute raisonne quant à elle tant au point de vue hygiénique que pathologique²⁷.

Certains médecins s'inquiètent en outre de la masturbation féminine apportée par le cyclisme : le docteur O'Followell dénonce la comparaison des effets de la machine à coudre sur la femme avec ceux de la bicyclette. Mais il s'agit de la mise en cause de certaines femmes et leurs mœurs sont mis en cause [(et non la bicyclette elle-même)].

Le cyclisme contribuerait donc à l'émancipation sexuelle : c'est l'image de la femme autonome qui, en poursuivant le plaisir sexuel, délaisserait les devoirs traditionnels du foyer. « Elles remettent ainsi en question l'obsession masculine de la fin du XIX^e d'avoir une femme entièrement formée par et pour soi-même »²⁸.

Parallèlement, la bicyclette se retrouve au centre de débats politiques, sur des thèmes différents selon les siècles traversés et qui traduisent le degré de son intégration socio-culturelle et économique dans la vie quotidienne française.

²¹ Résultats calculés à partir de la comparaison entre les prix recueillis dans le *Manufrance du collectionneur*, *op. cit.* et ceux du tableau réalisé par nos soins, intitulé : « Equivalent du prix courant de la bicyclette la moins/la plus chère en nombre d'heures de travail moyen d'un ouvrier par an », mémoire de maîtrise d'Ingrid Babilotte, 2001.

²² Hubscher, R., *op. cit.*, p. 300.

²³ Thompson, C., *art. cit.*, p. 18.

²⁴ Weber, E., *Fin de siècle : la France à la fin du XIX^e siècle*, Fayard, Paris, 1986, p. 124-125.

²⁵ *Idem*, p. 55-56.

²⁶ *Idem*, p. 130.

²⁷ *Idem*, p. 167.

²⁸ Thompson (C.), *art. cit.*, p. 25.

III. La bicyclette : un enjeu politique

Au XIX^e siècle, la bicyclette s'uniformise et sa diffusion entraîne une nouvelle réglementation routière. Elle est également taxée par l'Etat et devient aujourd'hui l'emblème de la « circulation douce » dans le cadre du développement durable.

« L'ordonnance concernant la circulation des vélocipèdes » du 9 novembre 1874 fixe un cadre juridique à sa pratique, limitant les espaces de circulation dédiés à l'usage des vélocipédistes. Les ingénieurs respectent la doctrine suivante : intégrer dans un même espace des modes de locomotion différents. Ils conservent la bipartition de la voie publique entre une chaussée, lieu de déplacement lourd et rapide, et le trottoir, réservé aux piétons²⁹. La bicyclette circule sur les bas côtés de la chaussée : elle est confrontée aux arrêts des omnibus, aux rails des tramways, aux arrêts des autobus³⁰. Sa circulation est simplifiée en 1896, date d'unification du droit vélocipédique³¹.

Après avoir suscité des débats juridiques, la bicyclette se retrouve au cœur d'un débat fiscal : doit-elle être taxée ? Si oui, qui serait concerné ? Comment se ferait le « prélèvement » ?

La Chambre des députés a voté, en février 1893, un projet de loi visant à taxer ou non les vélocipèdes. Les débats au Sénat sont une seconde chance pour les opposants à la taxe sur les vélocipèdes[de se faire entendre. *Le véloce sport* lance une pétition en faveur de l'abaissement de la taxe à 5 francs³² et le journal *Le vélo* se charge de transmettre cette pétition au Sénat.

Des sénateurs (Monsieur Boulanger, le baron de Lareinty, Monsieur Trarieux) sont soutenus par des sociétés vélocipédiques et sportives : l'U.V.F (Union Vélocipédique Française), le T.C.F (Touring Club de France) et l'U.S.F.S.A.³³.

Le Sénat vote la loi sur l'impôt des cycles le 28 avril 1893. La taxe est annuelle et son montant est fixé à 10 francs.³⁴ Le 13 avril 1898, elle est modifiée (6 francs)³⁵ et une plaque de contrôle est obligatoire.³⁶

²⁹ Mairie de Paris, *Le vélocipède à Paris entre 1890 à 1920 : codification des usages et aménagements spécifiques*, 1997, p. 20.

³⁰ *Idem*, p 37.

³¹ P. Boegner, préfet du Loiret, « Circulation des vélocipèdes », *La Bicyclette*, 5 novembre 1892.

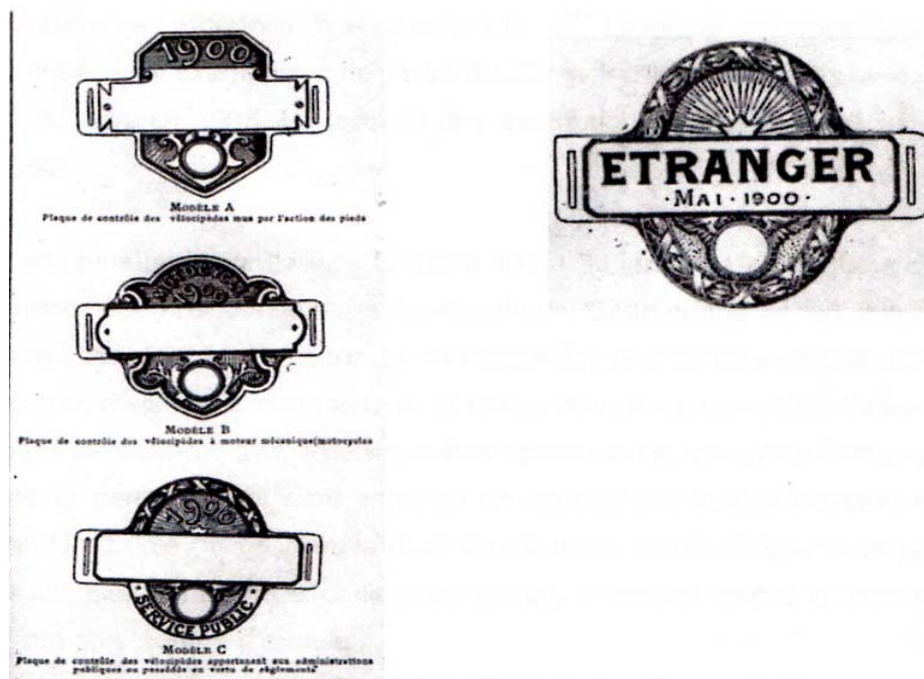
³² Anonyme, « L'impôt », *Le véloce sport*, 23 février 1893.

³³ Propos recueillis par G. Meyland, secrétaire de la rédaction parisienne du *Véloce sport*, « l'impôt », 28 mars 1893.

³⁴ Texte de la loi du 28 avril 1893.

³⁵ Texte de la loi du 13 avril 1898.

³⁶ Selon *le répertoire des contributions directes*, Archives Ministère de l'Economie et des Finances.



Les plaques, contrepartie du paiement de la taxe, (sources : archives du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Savigny Le Temple).

La loi du 30 janvier 1907 convertit cette taxe en impôt indirect. Elle passe alors de 6 francs à 3 francs. Puis le montant augmente de 6 francs en 1924 à 12 francs en 1926. Cette source de revenus pour l'État est aussi un moyen de contrôler la circulation durant la Seconde Guerre mondiale³⁷. En 1941, un récépissé de déclaration est créé (pénurie de laiton). Les timbres mobiles succèdent au laissez-passer de 1942, jusqu'en 1948.³⁸ A partir de 1949, des récépissés en carton de couleur les remplacent. Enfin, la taxe est supprimée par l'ordonnance du 30 décembre 1958³⁹, ce qui nous amène à des débats plus actuels, liés à la prise en compte du développement durable.

Durant les années 1970, selon Georges Pompidou, « la ville doit s'adapter à la voiture ». Aujourd'hui, on parle d'une « vélosophie »⁴⁰ des villes. Se développent alors de nouvelles réflexions sur la mobilité urbaine, maîtrisée par l'individu.

C'est une autre façon de penser la ville et les déplacements. Il s'agit d'une complémentarité : on parle d'une inter-modalité (et non d'une mise en concurrence) des moyens de transports. Le vélo est un partenaire des autres modes de déplacements en s'intégrant à une chaîne de transports⁴¹.

³⁷ *Idem*, p. 96.

³⁸ More, Claude, « La taxe sur les vélocipèdes », *Le Monde des philatélistes, l'officiel de la philatélie*, n°443, juillet-août 1990.

³⁹ *Idem*.

⁴⁰ Expression de Caroline Salle, dans son article du *Figaro* daté du mercredi 24 mai 2006.

⁴¹ Nuyttens, Nicolas, « L'intermodalité vélos et transports publics », dossier Certu. (Centre d'étude des réseaux, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques), 1999, p. 25-31.

Par ailleurs, le prix du pétrole et les grèves ont entraîné un développement de l'usage du vélo dans les agglomérations : par exemple, la grève de plus d'un mois des cheminots de la SNCF en décembre 1995 a paralysé les migrations pendulaires⁴².

La population est sensibilisée à l'écologie par le monde politique. La Conférence de Rio de Janeiro crée en 1992 le « développement durable », visant à préserver la Terre et ses ressources pour que les générations futures puissent en bénéficier. La pérennité des partis écologistes, l'éventuelle candidature de Nicolas Hulot aux élections présidentielles en 2007 puis celle annoncée pour 2012, illustrent ce propos. Yann Arthus Bertrand contribue aussi à cette prise de conscience avec la publication de ses photographies de lieux caractéristiques d'une nature encore « préservée ». Dans le domaine cinématographique, le film intitulé Home que France 2 diffuse en 2009 s'inscrit dans cette même démarche. Antoine Waechter, à l'origine d'un des premiers partis écologistes en France, témoigne de tous les avantages de la bicyclette, en soulignant le retour des tramways, des piétons et du vélo dans les villes du XXI^e siècle. Il parle de « vélorution » dans le magazine *La Cigale : le magazine de l'art de vivre au parisien*, en octobre 2007⁴³.

Dans ce contexte, de nouvelles réflexions sur la mobilité, les villes et leurs banlieues décident de mettre des vélos de location en libre-service. La première ville à mettre en place ce système est La Rochelle en 1976. Les villes choisissent des noms originaux pour désigner le système de location en libre-service : Vélib' (Paris), Vélo'v (Lyon), V'Hello (Aix-en-Provence), Vélo+ (Orléans), Vélomag' (Montpellier), VéloCité (Mulhouse, Besançon), Vélostan (Nancy)⁴⁴.

Les banlieues souhaitent à leur tour se « raccorder » au système des vélos en libre-service de leur ville-centre respective. Des maires (écologiste, socialiste, communiste, UMP) s'impliquent, car la diffusion du système a des répercussions électorales⁴⁵. Le système des Vélib' est ainsi un enjeu à la fois urbain et politique⁴⁶.

La bicyclette est donc un objet de permanence dans le monde politique mais aussi dans le domaine économique : l'objet artisanal devient un objet industriel qui trouve progressivement sa place dans une économie qui se mondialise.

Conclusion

Objet de rupture, la bicyclette est un produit nouveau qui a dû se faire accepter tout en bouleversant les codes sociaux au XIX^e siècle. Elle répond à des attentes sociales depuis le XIX^e siècle (se distinguer en ayant un objet rare et précieux) jusqu'à aujourd'hui (objet utilitaire professionnel, de loisir). Sa démocratisation est permise par une industrialisation de la production, avec un abaissement des prix lié à des

⁴² Anonyme, « Des tendeurs pour les Vélib' », *Matin Plus*, n°166, mardi 27 novembre 2007.

⁴³ Waechter, Antoine, « L'avenir est à la vélorution », *La Cigale : le magazine de l'art de vivre au parisien*, octobre 2007.

⁴⁴ Caillat, Sophie, « Vélib' a lancé un nouveau cycle » *Vingt Minutes*, Paris, n°1447, vendredi 11 juillet 2008

⁴⁵ En Seine Saint Denis, Dominique Voynet, sénatrice maire de Montreuil, Bertrand Kern, maire (PS) de Pantin, dans les Hauts de Seine, André Santini, maire (NC) d'Issy-Les-Moulineaux. Patrick Balkany, maire UMP de Levallois. D'après Caillat, Sophie, *art. cit.*

⁴⁶ André Santini, maire d'Issy-Les-Moulineaux, « Un nouveau lien avec Paris ». Cf. Caillat, S., *art. cit.*

innovations et à la concurrence. La mondialisation actuelle de l'économie a eu des effets sur le marché de la bicyclette tant au niveau macro-économique - avec la percée des fabrications asiatiques - qu'au niveau micro-économique, avec la restructuration industrielle des fabricants.