

Isabelle Lesens, Jacques Lévy, Laurent Lopez, Olivier Milhaud
27 juin 2000

Du vélo à la bicyclette, du Tour de France aux circulations urbaines : le "deux roues" entre sport et transport ?

Café géographique animé par :

- Laurent Lopez, Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB)
- Isabelle Lesens, directrice de Vélo Conseil
- Jacques Lévy, professeur de géographie à Sciences Po et à l'université de Reims
- Jean Renard, professeur émérite de géographie à l'université de Nantes

En hommage à Antoine Blondin

Comment la Grande Boucle a dessiné la carte de France

Gilles Fumey propose une série de cartes présentant le trajet de la Grande Boucle depuis le début du 20^e siècle. Né en 1903, le Tour de France était initialement une boucle de Paris à Paris qui passait par les grandes villes (Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nantes). A l'époque, les vélos étaient particulièrement lourds et... sans dérailleur (introduit en 1937). Sur les 60 partants en 1903, on n'en comptait que 21 à l'arrivée. Au fil des années la boucle s'élargit pour se modeler sur les frontières de la France : le Tour de France est vraiment un tour de la France. En 1905-1906, le Tour passe par le ballon d'Alsace, Brest, Caen. On compte de 6 à 11 étapes. Vers 1907-1910, le tour fait une étape en Allemagne : à Metz ! dans les années qui suivent, débutent les étapes dans les Alpes, avec un passage au col du Galibier. On remarque qu'en 1919, le Tour reprend possession du territoire français élargi par la victoire de 1918 : il y a une étape à Strasbourg. 1926 connaît le plus long trajet de l'histoire du Tour puisque les cyclistes parcourent 5745km avec un départ à Evian. A ce propos, il faut noter que les villes thermales jouissent en effet d'une capacité hôtelière qui est déterminante dans les choix de localisation des étapes. De 1940 à 1946, il n'y a pas de Tour de France. Mais avec l'après-guerre, la Grande Boucle s'internationalise en passant à Bruxelles dans les années 1950. Dans le même temps, le Tour se moule moins sur les pourtours de l'Hexagone pour mieux pénétrer dans " l'intérieur " du pays. 1971 connaît le premier transfert aérien. Deux ans avant la chute du mur de Berlin, en 1987, le tour part de Berlin. Avec Maastricht en 1992, le parcours est résolument européen. En 1994 enfin, le Tour emprunte le tunnel sous la Manche. On voit ainsi une modernisation du parcours qui suit les évolutions technologiques. Ce goût de la modernisation est symbolisé aussi par les étapes au Futuroscope.

Gilles Fumey a aussi trouvé à la Société du Tour de France les informations données aux journalistes sur les régions traversées. C'est de la pure géographie vidalienne dans toute sa splendeur. Ecoutez bien à la télé ce que les journalistes vous disent des espaces traversés !

(Sur ce thème : voir Gilles Fumey, "Le Tour de France ou le vélo géographique", *Annales de géographie*, n° 650, juillet-août 2006)

Jacques Lévy rappelle que, contrairement aux apparences, le vélo est très différent de la bicyclette. Philippe Delerm l'a bien montré dans *La première gorgée de bière* : les adeptes du vélo et ceux de la bicyclette ne font pas la même chose. Or, dans le travail scientifique, il faut justement casser des objets qui paraissent réunifiés et rassembler des objets qui semblent épars.

Les villes étapes depuis 1903. Paris fut 125 fois ville étape (on compte les départs comme les arrivées). C'est depuis 1975 que les arrivées se font systématiquement sur les Champs-Élysées. Bordeaux vient en seconde position. Toulouse en revanche a été ville étape seulement 24 fois, parce que le Tour passe plutôt dans les Pyrénées (Pau : 54 fois, Luchon : 49 fois). Si Metz accueille 38 fois le tour, Nancy seulement 15 fois. En fait, le parcours consista souvent à baliser le territoire en atteignant les villes les plus lointaines du centre (Perpignan : 35 fois, Bayonne : 31 fois).

Jean Renard fait remarquer que le Tour passe souvent en Bretagne, sans doute parce que le coureur est un sportif populaire et que le vélo est le sport favori des Bretons (beaucoup de licenciés). Est-ce que le relief en creux, les rias et les côtes terribles contribuent à en faire d'excellents cyclistes ?

Jean Renard rappelle qu'il faut replacer la Grande Boucle dans une temporalité : au début, il y avait plusieurs Tours de France, celui des cycloportifs, celui des cyclotouristes,... Puis dans les années 1920-1939, le Tour se professionnalise avec des équipes belges, italiennes, françaises. Au lendemain de la guerre apparaissent aussi des équipes régionales. Il y avait ainsi une équipe d'Algérie (province française), et l'Ouest avait une excellente équipe. Puis sont apparues des équipes anglaises, danoises, mais aussi colombiennes et mexicaines, avant qu'il n'y ait plus que des marques commerciales. D'après Jean Renard, cette dimension commerciale exclusive a fait perdre au Tour son intérêt. Jean Renard appelle aussi à ce qu'on fasse une analyse sociologique des coureurs et des vedettes.

Paul Turret (professeur d'histoire et docteur sur une thèse de géopolitique sur les frontières de l'espace francophone belge et suisse) fait remarquer que 80% du peloton belge vient de la Flandre catholique, 30% du peloton espagnol du Pays basque catholique, même chose avec la sur-représentation du Sud de l'Allemagne (qui est catholique). Peut-on le relier à la fête populaire, à l'encadrement catholique, à la souffrance éventuellement ? Nombre de coureurs professionnels sont catholiques, ont une culture terrienne, se marient jeunes et ont le sens de la famille, d'après cet intervenant. Ainsi s'opèrent des différences spatiales à l'échelle des territoires nationaux. Ouest France consacre beaucoup de pages au cyclisme, La Provence très peu... D'autre part des considérations identitaires ou politiques interviennent. Depuis 1982, le Tour de France ne passe plus en Corse suite à la vague d'attentats de ces années. Même chose pour le Tour d'Espagne qui ne passe plus au Pays basque. Le même intervenant souligne cette dimension politique de l'événement : lors du Tour d'Italie, les drapeaux de la Ligue du Nord et de Forza Italia sont très présents dans certaines régions. De même les étapes à Perpignan sont couvertes de drapeaux catalans. On assiste avec le Tour à une réactivation de l'appropriation territoriale qui est mise en scène et en valeur (" ici, vous passez chez nous ! ").

Toutefois, pour Jacques Lévy, il faut moins raisonner à partir des chiffres de licenciés de telle ou telle région qu'à partir des lieux des étapes, ne pas confondre les acteurs et les

localisations, et bien distinguer géographie de la pratique du vélo et géographie des spectacles sportifs. Quant à la relation catholiques-vélo, Jacques Lévy rappelle les distinctions qu'on a pu faire avec le football (laïque populaire), le rugby (laïque classes moyennes), et le basket (catholique). On associe souvent catholicisme et encadrement social. Hervé Le Bras a montré dans Les Trois France (Odile Jacob) le rôle de l'Eglise comme complément de l'Etat et que dans les univers très cléricaux, le sport aussi est géré.

Laurent Lopez du Mouvement de Défense de la Bicyclette rappelle que la France a été un pays très cycliste, dans le sens où on utilisait la bicyclette pour le déplacement. En 1936, beaucoup profitent des congés payés pour partir en tandem (cf. photos de l'époque). L'épreuve sportive du Tour s'ancre dans cette histoire. Pensons aussi aux sorties d'usine à vélo dans les années 1950-60 (cf. films de l'époque). Laurent Lopez reconnaît que les cyclistes urbains regardent souvent d'un œil goguenard la Grande boucle, et ne partagent pas la recherche effrénée de la performance et du kilométrage qu'ont la Fédération Française du Cyclisme et celle du Cyclotourisme.

Gilles Fumey souligne que le Tour a très largement été pratiqué comme une fête pendant longtemps. Ainsi, en 1960, le Tour passait à Colombey-les-deux-Eglises, les coureurs se sont arrêtés pour aller saluer De Gaulle ! Dès 1963 cependant, Anquetil est sommé de consommer moins de sucre et moins d'alcool : on parle déjà de dopage... A partir de ces années, on bascule de la dimension festive à une dimension sportive avec ses dérives. Jean Renard rappelle qu'avant guerre déjà les frères Pélissier reconnaissaient se " doper "... Une intervenante souligne qu'à une époque le Tour de France donnait un " travail " d'appoint aux ouvriers agricoles belges qui venaient les semaines précédant la Grande boucle démarrer les betteraves en France...

Jacques Lévy précise certains points : la bifurcation entre le vélo transport et le vélo sport est assez récente. De plus, au début de l'histoire du Tour, le parcours de la Grande boucle faisait le tour de la France. Puis on s'affranchit petit à petit de cette boucle calée sur un polygone, rivée sur les frontières. De fait dans les années 1950-60, ça n'a plus du tout la forme d'une " boucle " ! Jacques Lévy précise aussi qu'il ne s'agit pas d'une manifestation locale, dans la mesure où elle est très tributaire des moyens qui permettent de changer d'échelle (de donner une résonance nationale voire internationale à ce qui se déroule - à chaque étape - à une échelle locale voire régionale). Or ce qui permet ce changement d'échelle, ce sont les médias : presse écrite, radio puis télévision.

Gilles Fumey souligne une évolution de l'inscription territoriale au niveau de la place des communes traversées dans la hiérarchie urbaine. Longtemps le Tour est arrivé et parti de grandes villes. Or, cette année, beaucoup de petites villes sont étapes du Tour. Ceci s'explique par les transferts par train et avion qui permettent à une petite ville de n'assurer que l'arrivée (Revel cette année 2000) ou le départ (Carpentras, le lendemain, après un transfert aérien). Ainsi dans le Tour 2000, il y a une multiplication des entrées et des sorties. De fait, cela profite aux communes qui investissent pour être ville-étape : cela bénéficie au commerce local lors de l'étape mais aussi (re)donne une image de marque à la commune en la faisant connaître à l'échelle nationale. Pensons au Futuroscope qui s'est développé grâce au Tour de France, la société du Tour vient du reste de le racheter. D'autre part, Gilles Fumey rappelle que les premiers parcours au début du siècle étaient relativement plats, alors que maintenant il y a de nombreuses étapes de montagne qui permettent non seulement de voir les coureurs assez longtemps lors des longues montées, mais aussi des arrivées dans des petites villes. De fait le Tour a contribué à faire connaître les montagnes : des gens en voiture font ainsi le circuit des

cols du Tour de France comme le fameux col du Galibier. Curieuse destinée que le Tour de France cycliste ait engendré un tourisme automobile (dont les retombées en terme de développement local sont peut-être plus faibles dans la mesure où les étapes des touristes sont bien plus longues ?).

Laurent Lopez se réjouit quant à lui que le Tour de France soit l'occasion de réserver des routes exclusivement au vélo (cf. les Champs Elysées). Sachez d'ailleurs que pour le tour 2000, avant l'arrivée officielle des coureurs sur les Champs, les amateurs pourront faire une randonnée dans Paris intra-muros.

Pour finir sur la Grande Boucle, mentionnons que les écrivains ont souvent parlé et écrit sur le Tour de France : le site de la diplomatie française nous en donne des extraits et des illustrations d'époque
<http://www.france.diplomatie.fr/culture/france/biblio/folio/sport/sport09.html>

Bicyclette, transport et circulation urbaine

" Circulation douce " ? Attention, ne prononcez pas ce mot devant Laurent Lopez ! Le mot a été trop récupéré par les politiques qui l'utilisent pour ne rien faire, d'autant plus que le mot évoque la médecine douce, etc, quand ça gêne on le met de côté. Dites donc plutôt mode alternatif ou non polluant.

En 1974 est créé le Mouvement de Défense de la Bicyclette car celle-ci était menacée de disparition lors de la période pompidolienne (" la ville doit s'adapter à l'automobile "). On était dans une culture de valorisation de la voiture, instrument de liberté et de bonheur, si bien que la pratique du vélo comme moyen de déplacement a beaucoup diminuée. En 1971, la géographie des rues change avec l'apparition des premiers couloirs de bus. Or un décret du préfet de police les interdit aux cyclistes, d'où la création du mouvement pour les couloirs à vélo qui devient en 1974 le Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB).

<http://perso.club-internet.fr/mdbidf/index.htm>

En 1974 on tolère les cyclistes sur les couloirs de bus. Suite à cette décision, commence une longue traversée du désert jusqu'aux années 1980 où on accorde les " couloirs de courtoisie " : aux automobilistes d'être courtois envers les autres usagers, ce qui est un échec total. D'où une nouvelle traversée du désert jusqu'aux années 1990 où les politiques acceptent de parler du vélo. C'est l'époque où l'on parle de qualité de vie en ville (pollution, bruit, embouteillage), où l'on se met à mesurer la qualité de l'air dans Paris. En 1992-93, l'association chargée de vérifier cette qualité de l'air publie ses chiffres et l'on constate que l'anticyclone des Açores entraîne des canicules et des pics de pollution. Aux élections municipales, la droite perd certains arrondissements. Puis ce sont les grandes grèves de décembre 1995 : il n'y a plus de transport en commun, mais d'énormes embouteillages... tous les vélos ressortent des caves. Le MDB a pris la carte des courbes de niveaux sur Paris pour tracer des axes majeurs évitant les montées, mais passant symboliquement aux Champs Elysées (là encore appropriation territoriale !). D'après Laurent Lopez, les clivages politiques éclatent face au vélo au profit de clivages de génération (les jeunes sont favorables aux vélos, ceux de la génération du tout automobile sont hostiles). Derrière les grandes intentions, des problèmes concrets surgissent rapidement : si certaines mairies sont favorables aux pistes cyclables, il n'est pas question de supprimer des places de parking. Les concurrences spatiales battent leur plein. Aujourd'hui il y a de très nombreuses oppositions comme celle de l'Automobile Club.

Pourquoi y a-t-il si peu de vélos sur les pistes cyclables ?

Pour Laurent Lopez les réponses sont multiples. D'une part parce que les bandes cyclables ne sont pas sécurisantes, et la pression automobile est toujours forte. A cela s'ajoute un problème de stationnement des vélos et celui des vols. Laurent Lopez refuse l'argument de la pollution trop importante pour faire du vélo, du moins pour ceux qui fument (plus dangereux de fumer que de faire du vélo à Paris). D'autant plus qu'un automobiliste dans son habitacle où l'air se renouvelle peu, souffre plus de la pollution qu'un cycliste. Enfin le vélo est beaucoup moins visible que la voiture, et il faudrait une explosion des bicyclettes pour qu'on les voit. Le nombre de cyclistes augmente malgré tout. Gilles Fumey rappelle qu'à Lyon, les couloirs pour vélo sont plus larges et à double sens, ce qui donne à voir un double flux, et donc la visibilité des vélos sur ces pistes des berges du Rhône est très forte.

Jean Renard souligne que le vélo est plus visible à Paris qu'il ne le pensait, qu'il y a plus de vélos dans la capitale qu'à Nantes, et enfin que dans les villes de province, les lobbies pro-vélo sont de maigres effectifs mais particulièrement actifs.

Michel Sivignon refuse l'idée que l'on serait passé du déplacement en vélo au déplacement en voiture. Il y a eu un intermédiaire : le solex, qui a été vécu comme une libération (diminution de l'espace-temps et/ou plaisir jubilatoire ?). Michel Sivignon souligne aussi que le vélo est en concurrence non seulement avec la voiture mais aussi avec le métro et RER dans la mesure où il y a beaucoup de déplacements banlieue - centre-ville. Le MDB répond que 50% des déplacements en Ile de France font 3 km, et que la moyenne des déplacements domicile-travail en Ile de France est de 8 km ce qui est une distance cyclable. En somme il y a de très nombreux déplacements qui pourraient se faire en bicyclette...

L'argument des intempéries n'est pas valable.

D'une part parce que les Hollandais utilisent plus le vélo que nous. D'autre part parce que Jérôme Leclercq (qui avait présenté le café-géo " Les géographes et les images " avec l'association *Arrimage* qui promeut l'utilisation de l'image dans la discipline) est en train de réaliser un film sur le sujet, qui montre que le nombre de jours où il pleut au point d'empêcher l'utilisation du vélo sont particulièrement rares à Paris. En prenant les données de la Météorologie de décembre 1992 à juillet 1998, soit 28000 heures, on retranche les heures où tombe zéro précipitation, il reste 8% des heures seulement, soit un mois de pluie par an. Quand on étudie la gamme des précipitations pendant ces moments de pluie, elle varie entre 1cl/m2 et 19cl/m2. Considérons donc à présent les heures où l'on prend son vélo pour aller travailler, c'est-à-dire 7H-10H et 16H-19H, et Jérôme Leclercq peut conclure " il n'y a qu'un jour par an où il pleut à ces heures là, ce qui est extrêmement faible. " Une nuance toutefois, les variations d'une année sur l'autre sont importantes.

Cette vision des choses est contredite par Michaël Musztrak qui raconte que les 40 parapluies que ses amis ont laissé chez lui où il organise des tea time montrent qu'en fait, ce n'est pas la pluie qui compte mais la peur de la pluie : du coup, on s'habille, on croit qu'il va pleuvoir alors qu'il ne pleut pas mais qu'il a fallu s'équiper ou... refuser de prendre son vélo !

Vélo contre roller ?

Michaël Musztrak en profite pour critiquer les mouvements de défense de la bicyclette qui n'ont pas su créer une mythologie du vélo, à la différence des personnes en roller qui ont su se forger une image de liberté.

Laurent Lopez souligne toutefois que les cyclistes sont peu nombreux aux manifestations mais très nombreux sur le trajet vers le lieu de travail, alors que les rollers sont très nombreux aux rassemblements mais pas nombreux sur le chemin du bureau ! De toute façon, dit Jérôme Leclercq, l'important est de diminuer la place de la voiture. Certes les contraintes de stationnement à Paris dissuadent l'utilisation des voitures (bien plus qu'en province), il n'empêche, Roissy et La Défense qui sont des pôles d'emplois très importants sont inaccessibles en vélos. D'après Laurent Lopez, on vit en France dans une culture majoritaire : la marche à pied est le premier mode déplacement à Paris, suivi de la voiture. Aussi les aménagements des carrefours privilégient systématiquement les voitures sur les vélos. Laurent Lopez voudrait donc que l'on restreigne la place de la voiture et qu'on offre un espace aux vélos, qui n'entrerait pas en concurrence avec l'espace piétonnier. Le MDB n'est d'ailleurs nullement contre les transports en commun, et n'est pas une association d'anti-automobilistes primaires. Certains déplacements ne peuvent être faits qu'en voiture ou presque. N'empêche, beaucoup d'autres, peuvent être faits en bicyclette...

La ségrégation voitures/vélos est-il le seul modèle de partage de l'espace ?

Pour Jacques Lévy, le vélo est un bon indicateur du rapport de force entre deux modèles : celui de la ville américaine peu dense faite pour l'automobile et d'autre part le modèle européen de la ville avec ses héritages historiques à préserver, et son bâti et ses aménagements qui résistent au modèle américain qui devait les balayer. Parce que la conception européenne domine chez les urbanistes et les politiques, on a vu se développer des projets de tramway (Strasbourg, Grenoble, Nantes). Toutefois, plus la commune centre a une grande banlieue, plus le lobby automobile est fort et plus le pouvoir politique est faible (cf Toulouse et le mépris pour le vélo), alors la place du vélo tend à diminuer. La raison de l'amour du vélo en ville est généralement une raison écologique. De fait en Californie, la réponse écologique, c'est... la voiture électrique. Mais Jacques Lévy retrouve dans le cycliste européen une tradition anarchiste, antirègle, qui pousse certains à griller les feux rouges. Au total, il y a contradiction entre le modèle urbanistique européen (qui fait de la ville un espace de rencontre, d'échanges, de coprésence) et les pratiques très violentes qui se jouent entre les différents modes de circulation. Le vélo pose la question des modèles urbains et des civilités. Aux Pays-Bas, le vélo a acquis un droit de cité. Les cyclistes allemands aussi respectent le droit et font respecter le leur parfois de manière très dure. A Paris, il y a une autre conception du partage de l'espace. C'est un système de concurrences et de complémentarités. Alors même que sur certaines distances la marche à pied n'est pas un moyen de transport significativement plus lent que les autres, on refuse - en France - et la marche à pied et les transports publics quand on choisit le vélo. Dans le monde germanique au contraire, l'intermodalité vélo-transports publics est généralisée.

Vers la cyclodépendance

Laurent Lopez vante les mérites de la bicyclette qui en tant que transport individuel n'impose pas de contraintes horaires et surtout qui est -avec la pratique- d'une extraordinaire ponctualité, embouteillage ou pas.

Pour les problèmes de stationnement, il faut impérativement acheter un cadenas de qualité (compter 400F environ) pour attacher la roue arrière et le cadre à un point fixe. Rien ne vous empêche d'acheter un cadenas médiocre pour attacher la roue avant au cadre. Quant au vandalisme (vol de selle) il vaut mieux attacher la selle avec les tout petits cadenas ou un petit câble..

Le MDB demande que le stationnement des vélos dans les cours d'immeubles soit autorisé (en quoi cela contrevient à la demande des copropriétés selon laquelle les immeubles doivent être habités " bourgeoisement " ?)

" Commencez à utiliser le vélo, vous ne pourrez plus vous en passer ! "

Quant à la dangerosité de la pratique de la bicyclette rappelons qu'il y a 8000 morts sur les routes chaque année et plus de 32000 blessés graves. Or sur les 100 tués dans les rues de Paris, il y a en moyenne entre 0 et 2 tué(s) qui sont cyclistes. Il faudrait d'autre part, d'après le MDB, que les parents apprennent à leurs enfants à faire du vélo en ville.

La carte IGN des pistes cyclables (1998) est très largement fautive, mais rend service (?). Une nouvelle carte a été élaborée par le mouvement en tenant compte de la qualité des aménagements (bande cyclable n'égalise pas piste cyclable).

Gilles Fumey, pour conclure ce café-géo, demande à Jean-Louis Tissier, géographe spécialiste de littérature, s'il a des conseils de lecture pour les vacances. Celui-ci conseille

- le texte de R. Barthes sur le tour de France dans *Mythologies*.
- Charles-Albert Cingria, *Bois sec, Bois vert*, chez Gallimard.
- les œuvres de Louis Nucera.

Jean-Louis Tissier ajoute que beaucoup de thèses de géographie ont été faites dans les années 1930-40 grâce à la bicyclette (cf. Pinchemel en Picardie), et que le VTT dont on n'a pas parlé permet de redécouvrir de très nombreux chemins ruraux et toute une trame viaire quelque peu oubliée.

En espérant que ce-dernier café-géo de l'année aura, aussi paradoxal que ça puisse paraître, vélorutionné la petite reine..

Compte-rendu : Olivier Milhaud, élève à l'ENS-Lyon

CONSEILS POUR ACHETER UN VELO (par Laurent Lopez)

- ne surtout pas aller dans une grande surface, mais plutôt chez un spécialiste de vélo de quartier, proche de chez vous, qui pourra vous dépanner et surtout vous fournir des pièces de rechange difficilement trouvable.
- comptez en budget environ 2500FF. Ce n'est pas un investissement vain quand on sait attacher son vélo avec un cadenas de qualité (un U par exemple) à un point fixe.

- le vélo est un outil qui a fait beaucoup de progrès : changements de vitesse indexé, freinages efficaces par temps de pluie, poids beaucoup plus légers, etc.

TOUTES LES FAUSSES RAISONS POUR NE PAS VOUS METTRE AU VELO

http://perso.club-internet.fr/mdbidf/dossiers/mauvrais/fr_mrais.htm

BIBLIOGRAPHIE

L'Express du 22 juin 2000, consacre p.36, un article de Salim Jouani à la place du vélo au centre du futur PDU (plan de déplacement urbain) de l'Ile-de-France.

Une biblio très riche et commentée sur le déplacement à vélo dans la ville

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villeenmouv/bib5.htm>

Publications internationales : les adresses d'organismes du monde entier qui publient sur le vélo <http://www.cam.org/lemab/intpub.html>

ESPACE ENSEIGNANTS

Notre amie Claudia Renau, professeur de géographie à l'IUFM et membre de l'association des Cafés géos a fondé le site Paris balades

<http://www.archicool.com/dialogue/renau.html>

la traversée de la Drôme à vélo par Bruno Eldin de l'IUFM de Valence

SORTIR DE L'ECOLE POUR

1 - découvrir in-situ un environnement -----) UNE DEMARCHE 2 - faire du réel un lieu d'apprentissage -----) UN SUPPORT 3 - créer une synergie entre les champs disciplinaires de l'école ----) UN MOYEN

http://www.ac-grenoble.fr/tdv/disciple/hist_geo/hist01.htm

POUR ALLER ENCORE PLUS LOIN

Réduire la pollution par les transports un impressionnant dossier d'une association qui entend "réduire la pollution par les transports" <http://www.globenet.org/horizon-local/natcog/transport.html>

- Un site du gouvernement sur les déplacements urbains

<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villeenmouv/sommaire.htm>

L'automobile entre villes et campagnes (Dupuy)

<http://www.univ-evry.fr/labos/gerpisa/actes/23/article2.html>

Le rôle des transports dans les relations villes/campagnes a été étudié surtout sous l'angle économique (approvisionnement des marchés urbains en produits agricoles). En revanche les transport de personnes n'ont guère fait l'objet d'investigations. C'est singulièrement vrai pour l'automobile dont la généralisation dans les pays industrialisés et particulièrement en France a pourtant entraîné des effets considérables.

- Groupe d'Étude et de recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile
Université d'Évry Val d'Essonne Actes du GERPISA - numéro 23

<http://www.univ-evry.fr/labos/gerpisa/actes/23/>

Du côté du marché

Avant-propos (Yannick Lung) Controverses sur l'automobile (J.-P. Orfeuil) L'automobile entre villes et campagnes (Gabriel Dupuy) Éléments de débat sur l'extension de l'automobile dans les villes en développement (Xavier Godard) La voiture particulière dans les villes du Maghreb (Saïd el Mankouch) L'Internalisation de la dimension écologique par les grands constructeurs : les stratégies de développement du véhicule électrique (Pascal Larbaoui) Les constructeurs face aux nécessaires mutations de la distribution : quelles leçons tirer des rapides évolutions en cours aux Etats-Unis ? (Bernard Jullien)

- *Les Cahiers de médiologie* - n°5 "La bicyclette"

<http://www.mediologie.com/numero5/index.htm>

« L'idée, au départ n'a pas fait l'unanimité dans le comité de rédaction. Peut-on dire que la bicyclette a changé les formes de transmission dans l'ordre symbolique ? Pas vraiment. En revanche c'est un modèle de transport autour duquel s'articulent changement technique, usages sociaux et représentations collectives. Chef d'oeuvre de mécanique, le véhicule se décline, certes, sous bien des formes. Ce peut être un objet utilitaire ou un objet de luxe ou encore un jouet. Mais ce fut aussi une arme pour les militaires, un outil pour les ouvriers allant au travail, un instrument d'évasion pour les adolescents, un cheval pour ceux qui traînent une carriole, un symbole national pour les coureurs du Tour de France. Il y a, dans les usages du vélo, à la fois de l'imaginaire et de la stratégie militaire, des hiérarchies sociales et des modes de production, du plaisir et sa représentation, de la politique et de la technique. Tout ce qu'il faut, donc, pour le médiologue qui réfléchit aux interactions de la technique et de la culture. »