

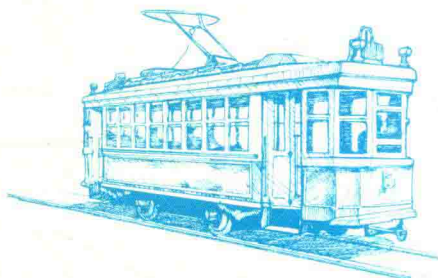
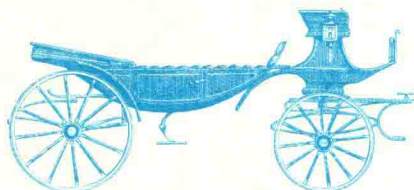
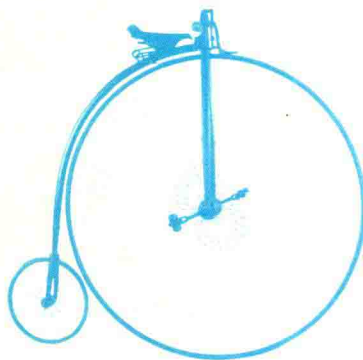
Le retour de la bicyclette

Une histoire des déplacements urbains
en Europe, de 1817 à 2050

自行车的回归： 1817—2050

[法] 弗雷德里克·赫兰——著

乔溪——译

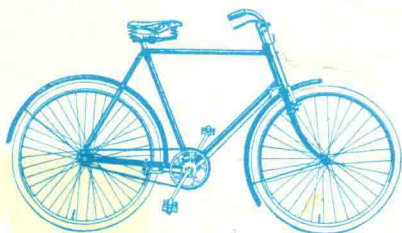


重返现代性

年代、阶层与生活方式
谱写的自行车史



论城市对汽车的适应



一场自我解放的游戏

社会科学出版社

自行车的回归： 1817—2050

Le retour de la bicyclette

Une histoire des déplacements urbains
en Europe, de 1817 à 2050

[法] 弗雷德里克·赫兰——著



中国社会科学出版社

图字: 01-2017-3735号

图书在版编目(CIP)数据

自行车的回归: 1817—2050 / (法) 弗雷德里克·赫兰著; 乔溪译.
—北京: 中国社会科学出版社, 2018. 4
ISBN 978-7-5203-2155-6

I. ①自… II. ①弗… ②乔… III. ①自行车—文化史—
研究—世界—1817-2050 IV. ①U484-091

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第037652号

© Editions LA DECOUVERTE, Paris, France, 2014, 2015 (www.editionsladecouverte.fr)
Current Chinese translation rights arranged through Divas International, Paris
(www.divas-books.com)

出 版 人	赵剑英
项目统筹	侯苗苗
责任编辑	侯苗苗
责任校对	周晓东
责任印制	王 超

出 版	中国社会科学出版社
社 址	北京鼓楼西大街甲 158 号
邮 编	100720
网 址	http:// www.csspw.cn
发 行 部	010-84083685
门 市 部	010-84029450
经 销	新华书店及其他书店

印刷装订	北京君升印刷有限公司
版 次	2018 年 4 月第 1 版
印 次	2018 年 4 月第 1 次印刷

开 本	880×1230	1/32
印 张	8.5	
字 数	196 千字	
定 价	59.00 元	

凡购买中国社会科学出版社图书, 如有质量问题请与本社营销中心联系调换

电话: 010-84083683

版权所有 侵权必究

| 致 谢 |

本书得益于伊夫·热弗兰 (Yves Geffrin) 一丝不苟的校对, 以及汉斯·克雷默 (Hans Kremers)、伊莎贝尔·勒桑 (Isabelle Lesens)、让-吕克·马沙尔 (Jean-Luc Marchal)、弗朗西斯·帕蓬 (Francis Papon)、皮埃尔·索尔维奇 (Pierre Solviche)、克洛德·苏拉 (Claude Soulas)、塞巴斯蒂安·托罗 (Sébastien Torro) 和菲利普·托斯坦 (Philippe Tostain) 等的众多评论。感谢各界朋友的帮助与交流。感谢出版商对作者的无限信任。作者对书中言论全权负责。

| 目 录 |

| 致谢 001

引言：来去自如，城市穿梭 001

文化？地形？气候？甩开那些陈词滥调 /// 005

年代、阶层与生活方式谱写的自行车史 /// 007

历史的车轮：纵观城市交通政策 /// 009

一枚民族身份的印章 /// 013

国际比较之火花 /// 015

了解过去，展望未来 /// 017

第一章 19 世纪：现代性的标志 019

革新的凝萃 /// 020

一匹机械马？ /// 024

引导现代自行车诞生的主要革新 /// 024

运动或旅行，速度或发现 /// 027

一场解放自我的游戏 /// 029

自行车道的首次规划	/// 032
自行车与公共交通	/// 034
飞跃式发展	/// 036
1900 年以前自行车名称溯源	/// 037

第二章 20 世纪上半叶：自行车的广泛传播 041

人人皆用自行车	/// 042
平均主义的出行方式	/// 045
自行车与空间的亲密接触	/// 046
汽车的飞跃发展	/// 048
横行霸道的小汽车	/// 051
自行车的高效能	/// 054
有轨电车消失了	/// 055
汽车游说开始行动	/// 058
扩大规划自行车道	/// 060
助力自行车的发明	/// 064

第三章 黄金三十年：自行车的没落 067

法国独特风景线：助力自行车的惊人飞跃	/// 069
法国当局对两轮机动车放宽政策的后果	/// 072
终于，汽车流行起来	/// 079

美洲乃灵感之源	/// 080
论城市对汽车的适应	/// 084
无路可走的步行者与骑行者	/// 086
恶性循环	/// 088
用数字说明安全性现象	/// 090
实用自行车的没落	/// 091
褪去色彩的自行车与城市骑行者	/// 096

第四章 20 世纪 70 年代：反弹式回归 099

轻轨、地铁、巴士——公交复兴	/// 100
道路投资及其结果	/// 103
“小汽车，受够了！”	/// 106
骑行运动	/// 108
70 年代，单车归来	/// 112
荷兰与德国当局的务实回应	/// 114
英国当局的自由主义回应	/// 118
法国当局的摇摆回应	/// 120
自行车究竟是更“自行”还是更“车”？	/// 123
七零八落的自行车道网络	/// 125
被高估的自行车事故率	/// 127
从全面速度到全局速度：重访伊里奇	/// 130

第五章 20 世纪八九十年代：迎回单车的 崎岖路 133

- 在德国：交通流量节制 /// 134
- 在意大利：交通限制区 /// 137
- 在法国：交通节制的尝试 /// 140
- 德法情况大不同 /// 142
- “自行车城市”政策的成与败 /// 144
- 斯特拉斯堡，法国首座自行车城市 /// 146
- 公交系统与自行车的复杂关系 /// 148
- 校车与自行车的较量 /// 151
- 小汽车——大卖场的宠儿 /// 153
- 欧洲各国的自行车新政 /// 156
- “自行车革命万岁！” /// 161

第六章 2000 年：华丽回归 163

- 北欧的“自行车复兴” /// 164
- 在英国：行为习惯的革命 /// 167
- 在法国：自行车重返市中心 /// 169
- 共享单车好处多 /// 174
- 自行车在巴黎的复苏 /// 176

成本与资金问题	/// 180
骑行的复苏遭遇阻力	/// 183
佩戴头盔是否必要?	/// 188
环保理念论调偏低	/// 190
健康理念前来声援	/// 192
经济理念随后即到	/// 195

第七章 自行车城市不是梦 201

有了单车系统,城市从此平静	/// 202
降低车速更安全	/// 205
骑车出行的风险	/// 206
自行车防盗有妙招:上锁、车棚、警惕高	/// 208
实用自行车形象大转变	/// 212
建立环保交通系统	/// 214
电动助力自行车	/// 217
电助力车的十大优势	/// 218
再次征服大众,满足各类人群	/// 219
机构在自行车城市政策中扮演的角色	/// 224

第八章 展望未来:2050年的自行车 227

面对环境问题与经济问题	/// 229
-------------	---------

全新的社会憧憬 /// 234

未来交通“鸡尾酒”，自行车作主料 /// 237

创建高性能的自行车系统 /// 240

奇思妙想：高空自行车道、自动化停车场、

滑板单车 /// 241

环保出行理念改变城市 /// 244

重返现代性 /// 246

沸腾式的终极回归 /// 250

结语：自行车，社会的选择 253

缩写与简称 259

引言：来去自如，城市穿梭

在荷兰、丹麦、德国和瑞士，自行车可以说是日常出行的必备工具。这些国家的居民天天都能看到骑行者们成群结队地行驶在自行车专用道上，数以千计的自行车往返于中心车站和拥挤的城区。而在欧洲的另一一些国家，比如法国、英国和西班牙，城市里的实用型自行车几乎消失殆尽，渐渐地退入古董行列，成为陈旧的代名词。当然了，近年来共享单车的日益流行给这些老古董带来了新的生机；同时，电动助力车也取得了一定的成功，可这些现象往往只集中在大城市的中心地带。怎样解释欧洲各国在自行车使用方面如此悬殊的差距呢？难道仅仅是文化差异所致？抑或归因于它们在自行车历史拐点上的不同经历？各国的政策在其中又起到了怎样的作用？

如果再将各国内部的地区差异考虑进来，那么上述种种问题会变得更加复杂。就说法国吧，斯特拉斯堡和拉罗谢尔这两座城市

的骑行者数量相对较多，波尔多、雷恩和格勒诺布尔不到前者的一半，其他城市则更为稀少（见表1）。大城市与中型城市对自行车的接受度差距极大，而就算是在同一座城市，市中心与郊区之间也存在这样悬殊的差距。面对如此情况，我们是否能说自行车的出行方式回归了呢^[1]？这种回归是否是持续性的，又是否拥有更广阔的发展空间呢？

无论人们对骑行者的态度如何，自行车的回归说到底都是一件好事情——它成本低廉，对环境无害，而且多多使用还有益健康。集诸多优点于一身的自行车无疑是可持续发展城市的生力军，荷兰、瑞士等国家那些大有教益的例子就是铁证。在汽车行列，虽然也涌现出了许多前卫的概念车，有些动力改良甚至堪称精妙有效，但目前还没有任何一种类型的汽车能够涵盖自行车所具有的种种优势。

本书的目标主要有两点：其一，尝试去理解欧洲各国与各城市之间悬殊的自行车使用比例究竟是何根源；其二，鉴于自行车发展至今已有了了一定的历史沉淀，在这个相对充分的时间维度下，我们可以尝试剔除曾经的种种时局因素而从一个更高的角度宏观地总结自行车的各个演变阶段。这两点目标是密不可分的，因为在一些关键的时间点上，正是自行车在各国的演变方向不同而造成了其使用量的巨大差异，我们必须追根溯源找出这些关键点及其背后的原因。余下的便是分析自行车与城市关系的演变，当然，这个问题可不是三言两语就能够说得清的。

[1] Francis PAPON, *Le Retour du vélo comme mode de déplacement*, mémoire de synthèse pour l'habilitation à diriger des recherches, université Paris-Est, 2012.

评估自行车对某一地区的重要性，最简单有效的方法便是统计其出行使用比例，也就是包括步行在内的所有出行方式中自行车所占的比例。出行即指某人在某一具体目的（工作、学习、购物等）的驱使下，以单一或多种方式所完成的从起点到终点的一段路程。若一次出行涉及多种交通工具，则以其中重量最大的交通工具定义该次出行。例如，某次出行先骑自行车后乘火车，则记为火车出行。图1呈现了欧洲不同国家自行车使用比例的巨大差异。

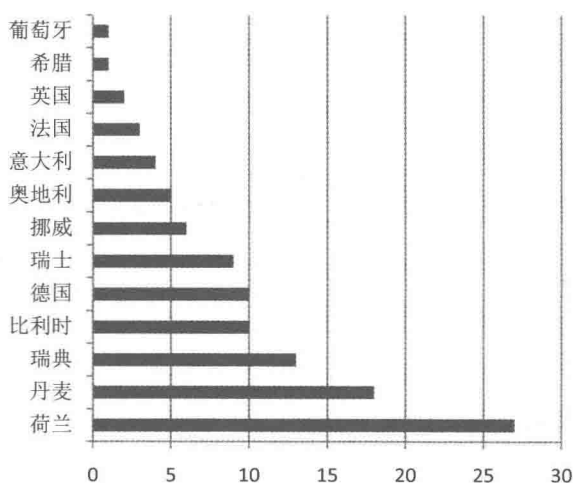


图1 欧洲国家自行车出行使用比例（百分比）^[1]

表1介绍了主要法语城市自行车使用比例的情况。除非特殊说明，本书的后续章节中所提到的自行车使用比例均涉及该城市的所

[1] EUROPEAN COMMISSION, *EU Energy et Transport in Figures, Statistical Pocketbook*, 2000 et 2002.

有居民点，并不仅仅集中于市中心。在法国，这些数据都来源于“家庭出行调查”（EMD），该调查依据一套标准化的方法，每十年在大城市进行一次。类似的研究调查在其他地方也在进行。

表 1 主要法语城市中自行车的出行使用比例^[1]

调查地区及年份	出行使用比例 (%)
鲁昂 2007；土伦 2008；马赛 2009；尼斯 2009；圣艾蒂安 2010	1
里尔 2006；里昂 2006；朗斯 2006；牟罗兹 2009；巴黎 2010；亚眠 2010；瓦朗谢 2011	2
南特 2002；图卢兹 2004；杜埃 2010；布鲁塞尔 2010	3
雷恩 2007；图尔 2008；波尔多 2009；格勒诺布尔 2010	4
科尔马 2009；日内瓦 2011	7
斯特拉斯堡 2009；拉罗谢尔 2011	8

经过一番研究我们发现，1970 年以前自行车使用比例的数据往往缺乏信度。这些数据统计只涉及停车场内自行车的数量，其中还混有两轮电动车，且此类研究统计的地域范围太广泛，不仅限于城市。此外，每个国家都有其专属的统计方法，所以国际数据比较也存在不小的困难。鉴于以上，表 1 所呈现的对比数据迄今尚未得到更新。

因此，请抱着谨慎的态度参考本书中出现的自行车使用比例和占有率的相关数据，主要关注其中的巨大差异和重要革新。我们的目的并不是提供最为精确的数据，而是通过有意义的比较与对照来

[1] En France, d'après les résultats des EMD récentes. À Bruxelles, d'après l'enquête Beldam (*BELgianDaily Mobility*) de 2010. À Genève, d'après le site de la ville<www.ge.ch>.

开拓当今仍被忽视的思考方向。

►▷ 文化？地形？气候？甩开那些陈词滥调

许多人认为法国之所以不太接受实用自行车，归根结底是其拉丁语言文化所致。坦白来讲，语言划定的界限常常被用来解释欧洲形形色色的差异。在巴达维亚、斯堪的纳维亚和日耳曼地区，人们从小到大都骑自行车，再平常不过了，可是在拉丁文化国家，这便成了一件不大体面的事。人们总说，骑不骑自行车取决于我们生活在什么地区，比如弗兰德区的自行车使用比例高达 13%，而瓦隆只有 1%^[1]；瑞士的德语区有 6% 的人骑自行车，而法语区只有 2%^[2]；就算法国斯特拉斯堡的骑行者比例高达 8%，也不过因为它更加靠近瑞士的弗里堡，在那里有 19% 的人都使用自行车。

然而这种“文化区域划分法”^[3]存在太多的例外，让人不能不质疑其信度。倘若说斯特拉斯堡与弗里堡之间的距离较近（65 公里），那么牟罗兹与弗里堡仅相距 45 公里，受到的文化影响本应更大，况且牟罗兹距离瑞士名副其实的自行车城市巴塞尔（自行车使用比例高达 17%）只有短短 25 公里，可牟罗兹的自行车使用比例仅为 2%，

[1] Éric CORNELIS et alii, *La Mobilité en Belgique en 2010: résultats de l'enquête Beldam*, SPF Mobilité et Transports, Bruxelles, 2012.

[2] OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, *La Mobilité en Suisse. Résultats du micro-recensement mobilité et transports 2010*, OFS, Neuchâtel, 2012.

[3] Jean-Marie GUIDEZ, Michel HUBERT et Françoise MERMOUD, «Le vélo dans les villes françaises», *Les Données de l'environnement*, Ins-titut français de l'environnement (IFEN), no 86, septembre 2003 (dis-ponible sur <www.side.developpement-durable.gouv.fr>).

远低于斯特拉斯堡。类似的情况比比皆是，比如法国的里尔非常靠近比利时弗兰德省，尤其靠近科特赖克市（自行车使用比例超过20%），但是里尔的自行车使用比例却只有2%，离比利时更近的图尔宽则仅有1%。位于海边的拉罗谢尔离任何自行车文化影响源都不算近，却有跟斯特拉斯堡一样高的使用比例（8%）。

另外，正如上文所说，即使在同一个欧洲国家，不同城市之间的自行车使用比例也有很大的差距，比如德国的不来梅高达22%，威斯巴登却只有3%；英国的剑桥有10%，诺丁汉却只有1%；就算在荷兰这样的自行车大国，莱登和鹿特丹之间的差别也是33%对16%……而且，如何解释意大利这个拉丁文化中心国家的自行车使用比例竟不输于北欧？——波尔萨诺高达29%，费拉拉27%，帕多瓦16%，雷焦艾米利亚15%^[1]……

总而言之，在120年的发展历程中，自行车的使用情况经历了数次大起大落，即便在当今最热门的自行车城市里也是如此，所以假如你以为阿姆斯特丹、哥本哈根和柏林的居民一贯都坚定不移地热衷于骑自行车，那可就错了。“二战”后这些城市的自行车系统几乎全盘崩溃——“崩溃”这个词一点儿也不过分——这种情况直到20世纪70年代才逐渐好转。

简单说来，那些讲荷兰语、丹麦语、瑞典语或德语的人并非对自行车抱有天然的好感。文化在骑不骑车这件事上即使有些作用，也是以非常婉转的形式呈现出来的。

[1] Pour toutes ces parts modales, voir le site du *European Platform on Mobility Management* (EPOMM): <www.epomm.eu>.

还有些人坚持认为地理条件在选择自行车与否的问题上起着至关重要的决定性作用。这样老套的回答只消多反思一下实际情况就能被轻而易举地推翻。

先来看看地形。平坦的地形常被认为是自行车盛行的优势条件，典型的例子便是荷兰与丹麦。照这个说法推断，那么同样地势平坦的敦刻尔克和里尔应该也很适合发展自行车，然而事实远非如此，这两座城市都只有2%的自行车使用比例。相反，拥有较多山地的瑞士首都伯尔尼和挪威的特隆赫姆却有不少骑行者，其使用比例分别达到11%和8%之高。

再来看看气候。温和的气候，尤其是暖冬，乍看去应该是发展自行车交通的大好条件。可是法国最大的自行车城市斯特拉斯堡却有着严酷的寒冬和闷热的长夏，类似的城市还有柏林、慕尼黑和格拉茨……雨雪和霜冻本该是自行车道路上的极大障碍，然而我们怎么解释自行车在北欧的流行程度远胜于南部地区？按理说刮风不断的气候总会消磨掉人们骑车的意愿，毕竟迎风和侧风骑车都不是一件愉快的事，有时背后一阵猛风袭来甚至连踏板都不必蹬了。然而，荷兰、丹麦外加拉罗谢尔都是不符合这条假设的地区。

地理条件的限制显然会给自行车发展造成一定的影响，然而它并不像人们想象的那么至关重要。

►▷ 年代、阶层与生活方式谱写的自行车史

单纯沿着文化与地理的方向研究自行车的发展未免显得不够可