Université Lyon 2 Lumière
Ecole doctorale de Sciences Sociales (483)
Institut d'Etudes Politiques de Lyon

Les réseaux transnationaux du vélo

Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010)

Par Maxime HURÉ

Thèse de doctorat de science politique
Sous la direction de Renaud PAYRE

Tome 1

Présentée et soutenue le 4 octobre 2013

Composition du jury :

Marie-Emmanuelle CHESSEL : Directrice de recherche au CNRS, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
Guillaume FABUREL : Professeur d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement, Université Lyon 2
Patrick HASSENTEUFEL : Professeur de science politique, Université de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines - rapporteur
Emmanuel NÉGRIER : Directeur de recherche au CNRS, Centre d'Etudes Politiques de l'Europe Latine (Montpellier) - rapporteur
Renaud PAYRE : Professeur de science politique, IEP de Lyon
Gilles POLLET : Professeur de science politique, IEP de Lyon – Président du jury

À Chantal et Alain,
mes parents

Remerciements

Cette thèse doit beaucoup aux nombreuses personnes qui se sont arrêtées sur mon chemin pour m'indiquer les directions à suivre et partager un moment de cette aventure. Leur soutien a donné une dimension collective à cette recherche.

Je tiens tout d'abord à remercier Renaud Payre, mon directeur de thèse, pour son enthousiasme et la régularité de son suivi. Sans sa bienveillance, cette recherche n'aurait jamais été entreprise.

Mes remerciements vont ensuite à Gilles Pollet qui m'a accueilli tout au long de mon parcours à l'Institut d'Etudes Politiques de Lyon. Je dois aussi beaucoup à Bernard Jouve qui a largement nourri mes premières réflexions.

J'ai bénéficié d'une expérience professionnelle réalisée au sein de l'Association des Départements et des Régions Cyclables (ADRC). Merci à Camille Thomé et à tous les salariés pour leur joie de vivre et de pédaler !

Ce travail s'est enrichi d'échanges réguliers avec de nombreux chercheurs dans des projets de recherche collectifs. Merci à Mathieu Flonneau et au dynamisme de l'ensemble des membres de l'association Passé Présent Mobilité (P2M) ; aux membres de l'ANR Resendem, dirigé par Pascal Griset ; aux collègues du séminaire RUM ; aux doctorants des laboratoires juniors de l'ENS, « Mobilisation des savoirs dans l'action publique » et « Sciences Sociales de l'Urbain » ; aux membres de l'association « Villes Innovantes et Gestion des Savoirs » ; au Forum Vie Mobile et à Laurent Eisenman ; à Ludovic Frobert et à toute l'équipe du séminaire spécial des mardis et jeudis midi. Je tiens plus particulièrement à remercier Gilles Pinson, Pierre-Yves Saunier et Patrick Le Galès pour avoir discuté certaines parties de cette recherche.

Cette recherche a été réalisée dans la convivialité, grâce à l'accueil et à la disponibilité des nombreuses personnes qui ont accepté de répondre à mes questions lors des entretiens et celles qui m'ont facilité l'accès aux archives, en particulier Jacques Dekoster et Hubert Peigné.

Merci à Camilo Argibay, Anouk Flamant et Simon Hupfel pour avoir facilité mon intégration à Barcelone. Camilo a assuré la traduction lors de certains entretiens. Pour ce même soutien à Rome, Arnaud Passalacqua et Vincent Guigueno, ainsi que les membres de l'école française de Rome peuvent être gratifiés de ma profonde reconnaissance.

Une révérence toute particulière aux relecteurs de cette thèse : Vincent Béal, Odile Collard, Aurélien Delpirou, Cécile Ferrieux, Raphaël Frétigny, Sébastien Gardon, Julie Gervais, Aisling Healy, Harold Mazoyer, Loïc Moissonnier, Frédéric Nicolle, Arnaud Passalacqua encore, Christian, Denise, Emmanuelle et Marie Ravier.

Pour leur soutien amical, logistique et moral, merci à Pascal Allais, Cécile Laube, Samantha Saïdi et aux membres du laboratoire Triangle. Que les doctorant(e)s de Triangle et du RIVES, pour beaucoup docteur(e)s aujourd'hui, reçoivent mes chaleureux remerciements et un message d'encouragement pour leurs travaux. Merci donc à ceux qui n'ont pas été cités précédemment : Marie-Clotilde Meillerand, Bilel Benbouzid, Hélène Richard, Viviane Albenga, Elise Roullaud, Thibaut Rioufreyt, Olivier Quéré, Mili Spahic, Isabelle Maistre, Julie Vaslin, Clément Coste, Marie Lauricella, Cécile Coulmain, Giovanni Sechi, Henri Briche. Merci également à Anne Verjus et Gwenola Le Naour.

Merci à toute ma famille et mes ami(e)s pour leur soutien.

J'adresse toute ma gratitude à Philippe Meirieu, pour la sagesse de ses recommandations.

Merci Marie, ma petite reine. Tu es celle qui m'a constamment accompagné avec amour. Pour toujours, l'aventure, c'est l'aventure !

Résumé :

Le développement du vélo en ville constitue aujourd'hui un impératif pour les élus, notamment au regard des injonctions en faveur du développement durable. Dans les années 2000, les dispositifs de vélos en libre service se sont imposés dans la majorité des villes européennes. Si leur développement a été guidé par des considérations écologiques, ces dispositifs valorisent plus généralement l'innovation politico-institutionnelle et le dynamisme économique des villes. Ces dispositifs se sont imposés grâce à des réseaux transnationaux structurés autour de la thématique du vélo. Ces réseaux invitent à considérer les échanges transnationaux comme vecteurs de transformations dans l'action publique urbaine. Les préoccupations pour le développement du vélo ont une histoire qui s'inscrit dans une série d'interactions entre les villes depuis les années 1970. L'analyse de la formation et des effets des réseaux transnationaux du vélo permet de définir des périodes et des régularités dans ces recompositions qui affectent à la fois les politiques du vélo en ville et l'organisation des pouvoirs politiques urbains. Une première période structurée par l'activité transnationale des associations de défense du vélo invite à comprendre le rôle des échanges dans la définition d'un problème public puis sa mise à l'agenda dans l'ensemble des villes européennes au cours des années 1970. Le traitement des problèmes pousse les élus et les agents administratifs à s'investir dans les échanges transnationaux pour construire une nouvelle compétence municipale fondée sur les expertises associatives. Cet investissement des municipalités caractérise la deuxième période, dans laquelle les municipalités s'affirment dans la mise en œuvre des politiques publiques du vélo en institutionnalisant des réseaux de collectivités au cours des années 1980-1990. Enfin, une troisième période s'engage à partir des années 2000 avec l'arrivée des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire dans les échanges transnationaux. Cet investissement des entreprises engendre une intense circulation des systèmes de vélos en libre service et confronte les élus urbains à l'exercice d'une régulation des relations avec ces grandes firmes, autant dans les interactions transnationales que dans celles qui se déroulent sur les territoires pour la gestion des services urbains. Ces réseaux transnationaux du vélo sont un moyen d'organiser les pouvoirs locaux et de légitimer les élus municipaux dans la conduite de l'action publique urbaine.

Mots-clés : politiques du vélo, vélos en libre service, approche transnationale, réseaux de villes, élus locaux, associations d'usagers, grands groupes privés, gouvernement urbain.

Abstract :

Today, development of urban cycling is a must for politicians, particularly considering injunctions in favor of sustainable development. In the 2000s, bike sharing systems emerged in most European cities. If development was guided by ecological considerations, more generally, these services add value to political and institutional innovation and to the economic vitality of cities. Bike sharing systems were imposed thanks to transnational networks around the theme of the bike. These networks invite us to consider transnational exchanges as vectors of change in urban policies. The development of cycling has a history which is the result of many interactions between cities since the 1970s. The analysis of the creation and the effects of bicycle transnational networks allows us to define time periods

and patterns in the evolutions that affect both urban cycling policies and organization of urban political power. A first period, structured by transnational activity of urban cyclist associations, helps us to understand the role of these interactions in the definition of a public issue, and of the inclusion of these questions in the agenda of many European cities during the 1970s. Problem solving encourages decision makers to engage in transnational exchanges to build a new municipal jurisdiction based on associative expertise. This municipal investment characterizes the second period, in which municipalities intensify the implementation of cyclist public policies by institutionalizing city networks in the years 1980-1990. Finally, a third period begins in the 2000s, with the appearance of companies in the area of urban furniture and outdoor advertising in transnational exchanges. These firms generate a heavy circulation of bike sharing systems, and pose the question for decision makers how to manage their relationships with these large companies, both on a transnational level and as far as the management of urban services is concerned. These bicycle transnational networks are a way to organize local authorities and to legitimate decision makers in the management of urban public policies.

Key-words : bicycles policies, bike sharing systems, transnational approach, cities network, local politicians, association of users, large companies, urban government.

Sommaire

Liste des principaux sigles, abréviations, et acronymes utilisés.....11

Introduction générale.....15

Partie 1 : Un espace d'échange associatif transnational pour développer les politiques en faveur du vélo dans les villes européennes (1965-1983).....67

Chapitre 1 : Les associations d'usagers dans la mise à l'agenda des politiques du vélo en ville.....71

Chapitre 2 : La formation d'un espace transnational d'experts associatifs du vélo urbain 131

Conclusion de la partie 1 : Des échanges transnationaux associatifs pour transformer l'action publique urbaine ?.....193

Partie 2 : L'affirmation des pouvoirs urbains au sein de l'espace transnational du vélo (1984-1997).....197

Chapitre 3 : De la décentralisation d'une compétence à l'affirmation d'une expertise urbaine du vélo 201

Chapitre 4 : Des réseaux de collectivités pour gouverner les politiques du vélo 267

Conclusion de la partie 2 : Un espace transnational pour gouverner les territoires urbains ? 329

Partie 3 : L'espace transnational et la gestion des politiques de vélos en libre service (1998-2010).....333

Chapitre 5 : L'ouverture des politiques du vélo aux opérateurs privés 339

Chapitre 6 : Des vélos en libre service pour renforcer le pouvoir des élus urbains 409

Conclusion de la partie 3 : Un espace de régulation politique des services urbains ?.....485

Conclusion générale : La prise de pouvoir des villes à vélo 489

Sources écrites 507

Sources orales 530

Bibliographie 536

Index des encadrés 554

Index des tableaux 556

Index des illustrations 557

Table des matières 560

Liste des principaux sigles, abréviations, et acronymes utilisés

ADAV : Association Droit Au Vélo (Lille)

ADFC : Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

ADTC : Association de Défense des Transports en Commun (Grenoble)

ADTS : Association pour la Diffusion des Techniques de Sécurité routière

Af3V : Association française des Véloroutes et Voies Vertes

AFUT : Association Française des Utilisateurs de Téléphone

AMF : Association des Maires de France

AMT : Autorité Métropolitaine des Transports (Barcelone)

ANR : Agence Nationale de la Recherche

AOT : Autorité Organisatrice des Transports

APUR : Atelier Parisien d'Urbanisme

ARAU : Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (Association Bruxelles)

ASPIC : Association Pour les Pistes Cyclables (Association, Genève)

ATAC : Agenzia del Transporto Autoferrotranviario del Comune di Roma

ATM : Autorité des Transports Métropolitains (Barcelone)

AURG : Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

BACC : Bicileta Club de Catalunya (Association, Barcelone)

BMP : Bicycle Master Plan

BSM : Barcelona de Serveis Municipals

Bypad : Bicycle Policy Audit

CADR 67 : Comité d'Action Deux Roues 67 (Association, Strasbourg)

CATU : Comité d'Action pour les Transports Urbains (Association, Bruxelles)

CDH : Centre Démocrate Humaniste (Parti politique, Belgique)

CEE : Communauté Economique Européenne

CERN : Centre Européen de Recherche Nucléaire

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme

CETE : Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement

CETUR : Centre d'Etudes des Transports Urbains

CiU : Convergencia i Unio (Parti politique, Catalogne)

CIVITAS : Cleaner and Better Transport in Cities

CMB : Corporacio Metropolitana de Barcelona

CNUCC : Comité National des Usagers des Cycles et Cyclomoteurs

Courly : Communauté urbaine de Lyon

CUL : Communauté urbaine de Lille

CUS : Communauté urbaine de Strasbourg

CVC : Club des Villes Cyclables ; puis CVTC : Club des Villes et Territoires Cyclables

DAFU : Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme

DDE : Direction Départementale de l'Équipement

DR : Direction des Routes

DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière

DSP : Délégation de Service Public

ECF : European Cyclists Federation

EMT : Entité Métropolitaine des Transports (Barcelone)

ENTPE : Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État

ENWB : Wielrijders Bond (Association, Amsterdam)

ERC: Esquerra Republicana de Catalunya (Parti politique, Catalogne)

FDF : Fédérations Démocrates Francophones (Parti politique, Belgique)

FFC : Fédération Française de Cyclisme

FFCT : Fédération Française de Cyclotourisme

FFSC : Fédération Française des Sociétés de Cyclotourismes

FMI : Fonds Monétaire International

FNAUT : Fédération Nationale des Usagers des Transports

FUBICY : Fédération des Usagers de la Bicyclette

GRACQ : Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (association, Bruxelles)

ICV : Iniciativa per Catalunya Verds (Parti politique, Catalogne)

IEE : Intelligent Energy Europe

IEB : Inter-Environnement Bruxelles

INRETS : Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité

JO : Jeux Olympiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnel de l'Energie

LB : Libéraux Belges (Parti politique, Belgique)

LOF : Loi d'Orientation Foncière

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MDB : Mouvement de Défense de la Bicyclette, puis Mieux se Déplacer à Bicyclette (Association, Paris)

MIT : Massachusetts Institute of Technology

MPCB : Mouvement pour les Couloirs à Bicyclette (Association, Paris)

Modem : Mouvement démocrate (Parti politique, France)

MR : Mouvement Réformateur (Parti politique, Belgique)

MRP : Mouvement Républicain Populaire (Parti politique, France)

MUPI : Mobiliers Urbains Pour l'Information

NICHES : New and Innovative Concepts for Helping European Transport Sustainability

OBIS : Optimizing Bike Sharing in European Cities

OCDE : Organisation de Coopération et de Développement

ONG : Organisation Non Gouvernementale

ONSER : Observatoire National de la Sécurité Routière

OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PP : Parti Populaire (Parti politique espagnol)

PPP : Partenariat Public-Privé

PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres

PS : Parti Socialiste (Parti politique, France)

PSC : Parti Socialiste Catalan (Parti politique, Catalogne)

PSOE : Parti Socialiste Ouvrier Espagnol (Parti politique, Espagne)

PSR : Pignon Sur Rue (association, Lyon)

RATP : Réseau Autonome des Transports Parisiens

RFA : République Fédérale d'Allemagne

RPR : Rassemblement Pour la République (Parti politique, France)

SETRA : Service d'Etudes sur les Transports, leurs Routes et leurs Aménagements

SNCB : Société Nationale des Chemins de fer Belges

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

Spicycles : Sustainable Planning and Innovation for biCYCLES

STIB : Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles

STU : Service Technique de l'Urbanisme

Sytral : Syndicat des transports lyonnais

TC : Transports Collectifs

UE : Union Européenne

UMP : Union pour un Mouvement Populaire (Parti politique, France)

UNDR : Union Nationale des Deux-Roues

UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

UVF : Union Vélocipédique Française

VLS : Vélos en Libre Service

Introduction générale

> « Le dispositif Vélo'v est unique en Europe, dans son principe et par sa dimension. D'ores et déjà, de nombreuses grandes villes observent cette innovation très originale et séduisante.»[1]

Les propos du maire de Lyon, Gérard Collomb[2], à la veille de l'inaugaration d'un système de vélos en libre service (VLS)[3], le 19 mai 2005, indiquent que d'autres villes s'intéressent à ce type de dispositif. Il est ainsi possible de déduire que les municipalités mettent en place des scènes de coopération pour échanger des bonnes pratiques en matière de politiques en faveur du vélo. Or, cette vision idyllique des relations de coopération entre villes est confrontée quelques années plus tard à une forte compétition entre les élus urbains pour mettre en scène la visibilité internationale de ces dispositifs. En effet, entre 2007 et 2008, le lancement d'un réseau international de villes disposant d'un service de VLS a donné lieu à une intense compétition entre les élus des municipalités de Lyon et Paris, et ceux de la ville de Barcelone. Une interrogation est née concernant les raisons de cette compétition. Cette dernière se déroule en trois actes, qui constituent les évènements fondateurs du réseau international des villes disposant de VLS.

Le premier acte fondateur du réseau se déroule à Lyon le 18 octobre 2007 lors du 17ème congrès du Club des Villes Cyclables (CVC), un réseau de collectivités françaises visant à favoriser le développement des politiques du vélo. Un atelier dédié à la création d'un réseau international des villes ayant implanté un dispositif de VLS est animé par les adjoints au maire de Lyon, Gilles Vesco, et de Paris, Denis Baupin[4]. La salle compte des représentants politiques de Bruxelles et de Barcelone, ainsi que des délégués des principales entreprises

---

[1] Editorial de Gérard Collomb, *Grand Lyon Magazine*, N° 12, avril/mai 2005, p. 3.
[2] Gérard Collomb, homme politique français (PS), sénateur depuis 1999, est maire de Lyon et président de la Communauté urbaine de Lyon depuis 2001.
[3] Le dispositif *Vélo'v* rassemble 4 000 bicyclettes réparties sur 343 stations sur les communes de Lyon et de Villeurbanne. Il est géré dans le cadre d'un partenariat public-privé entre le Grand Lyon et la société JC Decaux.
[4] Voir le programme du 17ème congrès du Club des Villes Cyclables à Lyon, les 17,18 et 19 octobre 2007. Archives privées de l'auteur. Voir également : http://villes-cyclables.org/pages/mini_site_congres/edition2007/, consulté le 12 décembre 2012.

impliquées dans l'implantation des services de VLS, JC Decaux et Clear Channel[5]. Sans être officiellement créé lors de ce rassemblement, le réseau semble se construire autour d'un leadership assuré par les villes de Lyon et Paris. La mise en visibilité internationale de ces deux villes avait minutieusement été préparée par un communiqué[6], puis par l'organisation d'une conférence de presse après l'atelier. Cependant, nous avons été surpris par les tensions qui se sont cristallisées entre les élus au sujet des objectifs de ce réseau. D'ailleurs, les représentants de la ville de Barcelone ont profité de la conférence de presse pour inviter les congressistes à poursuivre ces discussions lors du prochain rassemblement international dédié aux politiques de VLS organisé quelques semaines plus tard dans la capitale catalane. Cette invitation laisse entendre que les élus de Barcelone souhaitent reprendre la main sur le réseau. De fait, les politiques en faveur du vélo suscitent un intérêt nouveau pour valoriser l'action des élus des grandes métropoles européennes.

Le deuxième acte a lieu le 1er décembre 2007 en clôture d'une manifestation internationale *las primeras jornadas de la bicicleta publica* organisée par la municipalité de Barcelone. Les villes participant à la rencontre sont invitées à l'hôtel de ville pour signer un document instituant la création d'un réseau de villes disposant d'un système de vélos publics[7]. Les villes signataires sont : Barcelone, Lyon, Paris, Madrid, Séville, Milan, Tel Aviv, Washington et Londres. Notre présence lors de l'évènement nous permet d'interroger le représentant de la ville de Paris, chargé de mission du projet *Vélib'* [8] au sein de la municipalité. Ce dernier, après nous avoir expliqué que la signature du document n'était pas prévue dans le programme officiel de la manifestation, nous lâche : « On s'est fait avoir ! ».

Le troisième acte se déroule à Paris le 12 juin 2008 lors du salon européen de la mobilité. Le Club des Villes Cyclables, représenté par son président, Denis Baupin, annonce le

---

[5] Lors du congrès du CVC à Lyon en 2007, nous avons observé de vifs échanges lors de l'atelier consacré au réseau international des VLS entre Gilles Vesco et Denis Baupin et les représentants de Clear Channel et de JC Decaux. Ces derniers ont multiplié les prises de parole pour affirmer leur position concernant les objectifs du réseau. Voir note d'observation de l'atelier « vélos en libre service. Réunion fondatrice du réseau des villes à vélos partagés » lors du congrès du CVC, Lyon, le 18 octobre 2007. Journal d'enquête n° 1.

[6] Communiqué du CVC : « Lancement du réseau international des villes VLS – vélos en libre service », le 27 juin 2007.

[7] Voir Ajountament de Barcelona, *Protocol of intention : the creation of the international network of cities with public cycle systems*, Barcelona, le 30 novembre 2007, archives privées de l'auteur.

[8] Dénomination du système de VLS de Paris.

lancement d'un nouveau réseau de villes à travers une charte des villes à vélos partagés. Cette dernière mentionne explicitement « la création d'un réseau international de villes autour de cette problématique concourant au développement du vélo »[9]. Ce réseau remplace de fait celui créé à l'initiative de Barcelone six mois plus tôt. Il promulgue des objectifs différents et rassemble de nouvelles villes, notamment françaises[10]. Quelques mois plus tard, lors d'un entretien réalisé avec le même chargé de mission de la ville de Paris, nous l'interrogeons sur la création de cette nouvelle structure. Son discours confirme qu'il existe des tensions entre les élus des grandes villes européennes pour maîtriser le lancement et les objectifs d'un réseau de villes international en faveur des dispositifs de VLS :

> « À Barcelone en 2007, ce n'est pas Paris mais Lyon qui a présenté les VLS de JC Decaux à travers *Vélo'v*. Paris est [alors] adhérent du réseau international des VLS par opportunité. Concernant Lyon et Barcelone, il y a eu le suivi politique de Denis Baupin de manière autonome. Baupin a essayé de rattraper le fait que Barcelone essaye de tirer vers lui le réseau. Donc la validation pour s'engager à fond dans le réseau est remontée jusqu'au cabinet. Franchement, est-ce qu'il est possible de voir la ville de Paris, la plus grande expérience de VLS, ne pas être présente dans ce réseau ? (…) Les Barcelonais sont très désireux d'être bien vus. Les Lyonnais sont déçus d'avoir trouvé la bonne idée mais ils ont mal pris le fait que *Vélib'* arrive après et lui prenne la vedette. Ils ont mal vécu la centralisation des médias qui n'a parlé que de Paris. (…) Dans la promotion et l'investissement des villes au sein du réseau, il y a une différence entre les villes qui financent uniquement avec du privé, comme Lyon et Paris, et les villes qui utilisent des financements publics pour avoir du privé, comme à Barcelone. »[11]

Ce récit nous interroge sur les raisons de la compétition qui semble guider l'action des élus urbains dans le développement des politiques du vélo. Comment expliquer l'intérêt des grandes villes pour développer l'usage du vélo ? Et pourquoi le développement d'un réseau de villes international du vélo suscite-t-il une telle compétition entre les élus urbains ?

L'intérêt des villes pour développer l'usage du vélo peut être éclairé par des éléments de contexte, repositionnant la bicyclette comme un symbole de l'écologie à partir des années

---

[9] La charte est alors signée par le CVC, les villes de Paris, Lyon, Barcelone, Bruxelles, Bordeaux, Besançon, La Rochelle, Bari, Toulouse, Séville, Brisbane, Bogota, Chalon-sur-Saône, Montpellier, Dijon, Plaine Commune et le Club des villes italiennes pour le vélo en libre service. Voir *Charte des villes à vélos partagés,* le 12 juin 2008, Paris. Archives privées de l'auteur.
[10] *Ibid.*
[11] Entretien avec Didier Couval, chargé de mission *Vélib'* à la mairie de Paris, Paris, le 14 octobre 2008.

1970[12]. En effet, le développement du vélo en ville constitue aujourd'hui un impératif pour les élus, notamment au regard des injonctions en faveur du développement durable[13]. Dans les années 1970-1980, de nombreux experts et observateurs prédisaient la fin de ce mode de déplacement afin de mieux organiser l'offre des transports collectifs et l'efficacité de la circulation automobile[14]. À la même période, un autre discours, défendu par les associations d'usagers du vélo en ville et les mouvements écologistes, se développait sur la nécessité de penser autrement la manière de se déplacer en ville. Ce discours semble aujourd'hui être dominant dans la volonté des élus d'engager des politiques favorables à la bicyclette en ville. En outre, depuis les années 2000, le vélo n'est plus uniquement un symbole de l'écologie. Il est au cœur de dispositifs d'action – les VLS – qui valorisent plus généralement l'innovation politico-institutionnelle et le dynamisme économique. En effet, la plupart des systèmes de VLS sont aujourd'hui gérés dans le cadre de partenariats publics-privés entre les municipalités et les principales sociétés du marché du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire, à savoir JC Decaux et Clear Channel[15]. En l'espace d'une décennie (1998-2010), ces dispositifs et leur mode de gestion se sont imposés dans la majorité des grandes villes européennes, portant à plus de soixante le nombre de systèmes de VLS opérationnels en 2010 en Europe[16]. Expliquer la mise en œuvre de ces politiques

---

[12] C'est notamment la thèse défendue par l'historien Philippe Gaboriau à propos du développement de nouvelles pratiques sociales de la bicyclette. Voir Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, 1991, pp. 17-33.

[13] L'injonction au développement durable pour les villes remonte à la problématisation des enjeux environnementaux dans les années 1970. A ce titre, voir Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir : environnements et politiques*, Paris, La Découverte, 1994. L'émergence des politiques urbaines de développement durable croise, à certains égards, celles en faveur du vélo en ville. Ce constat est également partagé par les travaux de Vincent BEAL : Vincent BEAL, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, Saint-Etienne, Doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière, 2011. Toutefois, les politiques en faveur de la bicyclette se sont développées dans le cadre d'une problématisation davantage impulsée autour des questions de transports urbains. Dans cette recherche, nous verrons parfois les impératifs de développement durable émerger dans le cadre des politiques du vélo urbain, notamment dans les discours des décideurs politiques. Sur les politiques de mobilité durable, voir Francis BEAUCIRE, *Transports collectifs urbains: quelle contribution au développement durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia Environnement, 2006.

[14] Notamment au sein des services de l'État en France. Voir les entretiens réalisés avec Edith Metzger, chargée d'études « vélo » au CETE de Lyon (1974-2001), Pierre-Bénite, le 7 avril 2008 et Hubert Peigné (1), Coordinateur Interministériel chargé du vélo, Lyon, le 5 février 2008.

[15] Pour qualifier ces sociétés, nous utiliserons indifféremment les termes entreprises, sociétés, firmes, opérateurs.

[16] Ce chiffre est une estimation car de nombreuses villes revendiquent l'implantation d'un système de VLS sur leur territoire. D'ailleurs, le programme européen OBIS (Optimizing Bike Sharing in European Cities) dénombre, de manière très large, environ 400 systèmes en service en 2011 : voir

uniquement sous l'angle de l'injonction au développement durable dans le domaine des déplacements urbains[17] conduirait donc à passer à côté de plusieurs interrogations concernant le recours aux entreprises pour ces politiques et ce, dans des contextes urbains différenciés, tant au niveau de la pratique de la bicyclette que des organisations politiques et institutionnelles. Dès lors, nous articulerons notre recherche autour des questionnements suivants : comment se sont imposés les dispositifs de VLS dans les villes européennes ? Comment les entreprises du mobilier urbain sont-elles devenues des acteurs incontournables des politiques du vélo ? Dans ce contexte, quelle est la place des réseaux de villes et des évènements internationaux dans l'action publique urbaine du vélo ?

La création d'un réseau en faveur des VLS s'est déroulée au cours de trois manifestations internationales rassemblant les acteurs urbains impliqués dans les politiques du vélo. Ces manifestations mettent en exergue des scènes où se stabilisent des relations entre les villes sur la thématique des VLS tout en générant des compétitions interurbaines. En d'autres termes, la tumultueuse création de ce réseau nous renseigne sur des dynamiques d'autonomisation d'un espace transnational du vélo où s'exercent des luttes de pouvoir entre les élus urbains. Elle nous incite donc à prendre en considération deux dynamiques à l'œuvre dans l'action publique urbaine : la genèse d'une politique publique du vélo en ville et l'autonomisation d'un espace transnational. Les liens entre ces deux dynamiques ont nourri une interrogation plus fondamentale : la naissance des politiques publiques du vélo coïncident-elles avec l'autonomisation d'un espace transnational ?

1. Les politiques du vélo au prisme des réseaux transnationaux

L'émergence des politiques en faveur du vélo dans les villes européennes peut d'abord être analysée au regard des mutations des politiques de transports urbains et de la place de la

---

http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/OBIS_Dijon_V2.pdf, consulté le 6 août 2012. Dans notre estimation, nous avons rassemblé les villes disposant d'un système de plus de 100 vélos entièrement automatisé et inauguré avant le 1er janvier 2011. Ces critères excluent l'activité de location de vélo et les projets d'implantation formulés par de nombreuses villes européennes entre 2011 et 2013.

[17] Nous n'employons pas la notion de secteur pour caractériser les déplacements urbains car, comme l'a fait remarquer Bernard JOUVE, il s'agit d'une compétence très largement éclatée entre plusieurs institutions locales et régionales. Ce constat de la fragmentation pose d'entrée le problème de la gestion institutionnelle de ces politiques. Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe : l'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, l'Harmattan, 2003. p. 28.

bicyclette dans ces politiques. En tant que mode de déplacement, le vélo est en effet traité de manière spécifique par les pouvoirs publics, dans le cadre d'une séparation des flux de circulation dans les années 1970, puis dans une visée intermodale au cours des années 1980-1990[18]. Les politiques en faveur du vélo se caractérisent aujourd'hui par leur mode de gestion, en partenariat avec des entreprises. Avec les VLS, le vélo représente dorénavant un service urbain de mobilité.

1.1 Le vélo, dernière roue des politiques de transports urbains

Contrairement à d'autres disciplines de sciences sociales, la science politique ne s'est guère intéressée à la place de la bicyclette dans la société. C'est la dimension sociale du vélo qui a le plus donné lieu à des contributions scientifiques[19]. En histoire et en sociologie, la pratique du vélo a été analysée comme un phénomène bourgeois et d'émancipation de la femme à la fin du XIXe siècle jusqu'en 1914[20], puis comme une pratique structurée par les milieux populaires entre les années 1920 et les années 1960[21]. En outre, des travaux sur le Tour de France et ses représentations abondent depuis une vingtaine d'années[22]. Concernant la période la plus contemporaine, le vélo est essentiellement traité comme un objet écologique[23], sa pratique comme un facteur d'efficacité socio-économique dans les transports urbains[24] et un vecteur de cohésion sociale en milieu urbain[25]. Nous nous appuierons parfois sur ces travaux, ainsi que sur ceux rassemblés autour de l'histoire de la

---

[18] Sur les relations entre transports et aménagements urbains, voir les travaux du géographe Christian MONTES : Christian MONTES, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.

[19] A cet égard, nous pouvons citer le numéro spécial de la revue *Les cahiers de médiologie*, « La bicyclette », paru en 1998 rassemblant une vingtaine d'articles d'experts et de chercheurs de plusieurs disciplines. Voir : « La bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, n°5, vol. 1, 1998.

[20] Voir les travaux de Christopher THOMPSON, notamment : Christopher THOMPSON, « Corps, sexe et bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, 1998, vol. 1, n° 5, pp. 59-67. Voir également Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, O. Jacob, 1999.

[21] Voir la thèse Philippe GABORIAU, *La classe ouvrière et le vélo*, Nantes, Doctorat de sociologie, Université de Nantes, 1980.

[22] Voir entre autres : Philippe GABORIAU, *Le Tour de France et le vélo : histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995.

[23] Voir Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *op. cit.*

[24] Voir notamment Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *Recherche Transports Sécurité*, 1995, n° 47, pp. 35-50.

[25] Voir Jean-René CARRE, « Le vélo dans la ville : un révélateur social », *Les cahiers de la médiologie*, 1998, vol. 1, n° 5, pp. 151-164.

mobilité[26]. Cependant, ces derniers s'intéressent peu à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur du vélo en ville[27].

Les travaux de science politique abordant la question des transports urbains se tournent davantage vers les transports collectifs, notamment ferroviaires, pour éclairer des processus socio-politiques touchant aux dynamiques régionales[28] ou aux discours politiques[29]. Les recherches centrées sur l'expertise apportent une compréhension plus globale de la mise en œuvre des politiques de transports urbains, notamment en interrogeant les relations entre l'État et les collectivités dans la production d'une expertise urbaine des transports. Depuis les travaux de Jean-Claude Thoenig sur l'action du corps des Ponts-et-Chaussées au sein du ministère de l'Équipement[30], l'expertise des transports urbains a d'abord été étudiée à partir des agents producteurs des politiques de planification de l'État, notamment durant les années 1960-1970. Les liens entre le ministère de l'Équipement et les pouvoirs urbains sont alors dominés par une vision stato-centrée de l'État dans laquelle se déploie le modèle de « la régulation croisée » pour analyser les relations entre les élus locaux et l'administration[31]. Les récentes monographies insistent dorénavant plus sur la complexité de l'action étatique, la pluralité de ses administrations et l'enchevêtrement de ses relations avec les collectivités,

---

[26] Le chantier de recherche de l'histoire de la mobilité propose de décloisonner l'analyse des modes de transports pour développer une approche globale de la mobilité et des transports. Voir Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

[27] Nous pouvons toutefois citer les recherches engagées par Martin TIRONI sur les politiques de VLS : Martín TIRONI, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2012, n° 22, pp. 65-83.

[28] Voir notamment la thèse de Sylvain BARONE : Sylvain BARONE, *Le Train des Régions: Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, France, Thèse de doctorat en science politique, Université Montpellier I, 2008. Voir également Marianne TRIGALO, Gilles DEBIZET, Alain FAURE et Guillaume GOURGUES, « Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et différenciation territoriale », *INRETS*, 2007, n° 55.

[29] Voir notamment la thèse de Benoît DEMONGEOT : Benoît DEMONGEOT, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique : l'exemple du tramway*, Grenoble, Thèse de doctorat en science politique, Université de Grenoble, 2011.

[30] Voir Jean-Claude THŒNIG, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987.

[31] La « régulation croisée » est un système qui repose sur des mécanismes d'arrangements entre dirigeants, élus des collectivités territoriales et les services de l'État. Cette régulation permet d'analyser le croisement des intérêts de ces deux groupes d'acteurs. Voir la définition de Michel CROZIER et Jean-Claude THOENIG dans : Michel CROZIER et Jean-Claude THOENIG, « La régulation des systèmes organisés complexes », *Revue française de sociologie*, 1975, vol. 16, n° 1, pp. 3-32.; voir également la contribution de Pierre GREMION : Pierre GREMION, *Le pouvoir périphérique : bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, Éditions du Seuil, 1976.

notamment municipales[32]. Ces travaux ne sont pas sans intérêt pour comprendre l'émergence de la problématique du vélo en France puisque le ministère de l'Équipement intègre le vélo dans ses politiques de transports urbains suite au premier choc pétrolier (1973). Cependant, l'État doit faire face à une problématisation du vélo en ville qui s'effectue au niveau local. En outre, son rôle important en faveur du vélo dans les années 1970 est une spécificité française. Dans d'autres pays, la prise en compte du vélo s'appuie davantage sur l'action municipale. Les politiques du vélo nous incitent donc à interroger l'expertise des transports urbains à partir de sa production locale.

Dans cette perspective, nous pouvons mobiliser les travaux s'intéressant aux effets des réformes de décentralisation et de régionalisation qui touchent la quasi-totalité des pays européens dans les années 1980[33]. Dans les transports urbains, il a ainsi été observé une montée en puissance de l'expertise locale, notamment à travers la constitution de services administratifs urbains dédiés aux déplacements[34]. Ce processus, déjà engagé à la fin des années 1970, a permis de redéfinir les relations entre l'État et les collectivités et de stabiliser de nouvelles approches en termes d'aménagement urbain et d'organisation des transports[35]. Plus récemment, les travaux de Bernard Jouve ont montré que ces mutations dans l'expertise des transports urbains avaient profité aux élus des grandes agglomérations qui s'étaient alors dotés de capacités d'action importantes[36]. En d'autres termes, l'affirmation d'une production locale des transports urbains s'est accompagnée d'un renforcement du pouvoir des élus des grandes agglomérations. Ces transformations permettent d'expliquer la prise en charge des politiques du vélo par les municipalités à partir du début des années

---

[32] Voir notamment les travaux d'Hélène REIGNER sur l'action des DDE auprès des collectivités territoriales : Hélène REIGNER, *Le ministère de l'Equipement : un révélateur des mutations en cours de l'action publique territoriale en France*, Rennes, Doctorat de science politique, Université Rennes 1, 2000. ; voir également les recherches de Sébastien GARDON portant sur les relations entre les ingénieurs du ministère et les techniciens des collectivités dans la construction d'infrastructures routières dans l'agglomération lyonnaise au cours du XXe siècle : Sébastien GARDON, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *Métropoles*, 15 octobre 2007, n° 2.

[33] Pour un état de la littérature sur la décentralisation en France, voir Patrick LE LIDEC, « La réforme des institutions locales », *in* Olivier BORRAZ et Virginie GUIRAUDON (dir.), *Politiques publiques*, Presses de Sciences Po., Paris, 2008, pp. 255-274.

[34] Voir notamment Christian LEFEVRE et Jean-Marc OFFNER, *Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires*, Paris, Éd. Celse, 1990.

[35] Voir Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et management public*, 1988, vol. 6, n° 1, pp. 81-102.

[36] Voir Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.*

1990[37]. Cependant, ces recherches ne rendent pas compte de la problématisation locale des transports urbains avant les réformes institutionnelles, c'est-à-dire qu'elles prennent acte de l'hégémonie des services de l'État dans ce domaine au cours des années 1970. Or, les politiques du vélo montrent que dans la majorité des villes européennes, le niveau national semble plus en retrait sur cette question que sur celles posées par les autres modes de transport. En outre, l'analyse de la montée en puissance des collectivités dans l'expertise des transports urbains ne prend pas en considération le rôle de certains groupes sociaux, notamment les associations d'usagers, dans cette production locale de l'expertise.

1.2 Le vélo dans la fabrique locale des politiques de mobilité urbaine

Depuis les années 1990, le rôle des associations d'usagers dans la production des politiques publiques urbaines de transports a été progressivement reconnu par les institutions publiques, notamment à travers des structures de concertation[38]. Or, ces associations sont souvent mobilisées par les élus après la définition des projets, pendant la phase de mise en œuvre. Les éléments non-négociables sont alors plus importants que ceux ouverts à la discussion[39]. Moins connu est le rôle des associations dans la problématisation des politiques de transports urbains. Les recherches s'intéressant à ce sujet ont ainsi montré la participation active de groupes d'acteurs impliqués dans la définition et l'expertise des politiques de transports urbains. Dès les années 1960, la construction du métro lyonnais est portée par un collectif, Lyon Métro, qui collabore avec les ingénieurs municipaux pour élaborer une expertise locale[40]. À Paris, ce sont des associations de défense du cadre de vie qui discutent la place de l'automobile en ville à la fin des années 1960[41]. Ces travaux invitent donc à questionner le travail de problématisation local des politiques du vélo dans lequel les élus et les acteurs administratifs municipaux peuvent mobiliser des groupes d'acteurs

---

[37] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.*

[38] Voir notamment : Vincent KAUFMANN, « « Circulation 2000 » à Genève : l'innovation institutionnelle et procédurale au service de l'innovation technique », *in* Bernard JOUVE *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, Paris, L' Harmattan, 2003, pp. 47-80.

[39] Voir le cas de l'implantation des projets de tramways : Philippe HAMMAN, *Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011.

[40] Voir la thèse d'Harold MAZOYER, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, Lyon, Doctorat de science politique, Lyon 2 Lumière, 2011.

[41] Voir Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005.

impliqués, notamment associatifs. Les politiques du vélo urbain semblent avoir bénéficié de l'activité d'expertise des associations d'usagers dès les années 1970. Or, la problématisation et la construction de l'expertise du vélo en ville sont observées dans le cadre d'échanges transnationaux entre les villes européennes. Dans le domaine des transports urbains, ces échanges entre villes ne sont pas nouveaux, notamment concernant les transports collectifs[42]. Des voyages peuvent être réalisés par des municipalités pour faire circuler des études[43]. Mais ces recherches ne prennent pas en compte l'autonomisation d'une action transnationale par les municipalités pour construire l'action publique urbaine. En outre, les effets de ces interactions sont soit évacués, soit traités dans le cadre de dispositifs ponctuels. La dimension transnationale de la fabrique locale des politiques de transports urbains reste une énigme.

L'analyse des politiques du vélo dans les villes européennes montre que de nombreux échanges interurbains à ce sujet sont bien antérieurs à la mise en œuvre du premier dispositif de VLS géré par un prestataire privé à Rennes en 1998[44]. Impulsés par des mouvements associatifs nés de la critique sociale et environnementale qui s'organisent autour des évènements de Mai 1968[45], des réseaux d'échanges transnationaux sur la thématique du vélo se stabilisent dès les années 1970. À ce titre, l'année 1965 constitue le point de départ de cette recherche car une association écologique développe, à Amsterdam,

---

[42] Concernant le développement des bus à Paris, Arnaud PASSALACQUA a montré le rôle important joué par le modèle de Londres. De nombreux voyages sont alors organisés entre les deux villes au cours du XXe siècle. Voir Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Paris, Doctorat d'Histoire contemporaine, Paris VII Denis Diderot, 2009.

[43] Voir Harold MAZOYER, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains », *Métropoles*, 2009, n° 6.

[44] Le dispositif de VLS rennais – 200 vélos répartis sur 25 stations – est géré dans le cadre d'un partenariat public-privé entre la municipalité de Rennes et la société américaine Clear Channel. Voir la délibération n° 96.304 du 20 décembre 1996 relative à la convention de mise à disposition de mobilier urbain de la ville de Rennes, cahier des clauses particulières valant programme fonctionnel détaillé. Archives de la ville de Rennes (11-21W1-3).

[45] Dans cette recherche, il ne s'agit pas d'analyser les évènements de Mai 1968 en France. Il s'agit de considérer la période de Mai 1968 comme la cristallisation de processus socio-politique qui ont précédé l'émergence des contestations de Mai 1968, notamment dans de nombreux pays européens, et qui ont eu des retombées dans la structuration de la société des années 1970 et au-delà. Cette posture renvoie aux travaux dirigés par Dominique DAMAMME, Boris GOBILLE, Frédérique MATONTI et Bernard PUDAL. Voir Dominique DAMAMME, Boris GOBILLE, Frédérique MATONTI et Bernard PUDAL, *Mai-juin 68*, Les éditions de l'Atelier., Ivry-sur-Seine, 2008.

le premier concept des VLS[46]. Cette date correspond également à la création de la société JC Decaux et de son implantation à Lyon. En outre, la mise en œuvre des premières politiques en faveur du vélo en ville à la fin des années 1960 coïncide avec les premiers échanges transnationaux associatifs. Ensuite, ces réseaux se transforment sous le coup d'un investissement croissant des autorités publiques municipales dans les années 1980-1990, puis avec l'émergence des grands groupes privés proposant des systèmes de VLS dans les années 2000. Notre recherche s'arrête en 2010 car de nouvelles transformations semblent s'opérer avec l'investissement d'entreprises spécialisées dans la gestion des transports urbains[47]. Cette histoire nous interroge sur la nature des interactions autour de ces politiques, à la fois sur ce qui s'échange et sur les modalités de cette dynamique transnationale. Il s'agit de comprendre les liens entre la naissance d'une politique publique du vélo en ville et l'autonomisation de réseaux transnationaux sur cette thématique.

Comment les interactions transnationales entre les acteurs impliqués dans les politiques du vélo en ville ont-elles transformé l'action publique urbaine en faveur de ce mode de transport entre 1965 et 2010 ? Cette interrogation est partie du constat que « la dimension transnationale est aujourd'hui centrale dans le double contexte de la construction européenne et de la mondialisation »[48] et qu'elle peut constituer un objet d'analyse pertinent pour comprendre plus largement les transformations des sociétés urbaines contemporaines.

2. L'étude des dynamiques transnationales dans l'analyse des politiques publiques urbaines

Notre questionnement porte sur l'émergence d'un espace transnational pour organiser le développement du vélo dans les villes européennes et son influence sur les transformations

[46] Voir Yves FREMION, « Les Provos, 1965-1967 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 1988, vol. 11, n° 1, pp. 48-52.

[47] Notre recherche se limite à la fin de l'année 2010. Depuis cette date, les échanges sont marqués par une diversification des acteurs économiques, politiques et associatifs impliqués dans les dispositifs de VLS. Cette diversification s'appuie sur l'investissement des transporteurs urbains Kéolis (Bordeaux, Lille, Rennes) et Véolia-Transdev (Strasbourg, Nicosie) ainsi que par l'émergence d'une gestion des services de VLS assurée par des sociétés publiques (Montréal, Londres).

[48] Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, n° 1, pp. 113-132. (p.114)

de l'action publique et des pouvoirs politiques urbains. L'espace transnational est appréhendé comme un moteur des changements de l'action publique urbaine en faveur du vélo. Il n'est pas simplement un observatoire des évolutions de l'action publique, il constitue une échelle d'action pour les acteurs. Il permet, d'une part, de comprendre la prise en charge d'un problème public par les villes à l'aune des échanges transnationaux. D'autre part, il est le théâtre d'interactions entre les acteurs urbains et ceux des autres échelles institutionnelle et politique (locale, nationale, européenne). Il peut donc redéfinir les relations entre l'État et les collectivités et nous interroger sur le rôle des institutions européennes dans les politiques de transports urbains. Enfin, l'espace transnational est susceptible de structurer des cadres d'action pour les acteurs. Il peut participer à réguler les interactions entre les différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre des politiques du vélo en ville. Il questionne plus largement les processus de légitimation des acteurs à intervenir dans les politiques du vélo. L'analyse de cet espace offre ainsi une manière de comprendre les recompositions à l'œuvre dans l'organisation des rapports de pouvoir au sein des villes européennes.

La problématique des transformations de l'action publique urbaine et des gouvernements urbains a donné lieu à de nombreuses recherches en science politique qui se sont appuyées sur des monographies urbaines[49]. Si ces travaux ont permis de montrer la spécificité du pouvoir politique urbain dans l'organisation des gouvernements municipaux et l'animation de l'action publique locale, la question des échanges entre les villes dans la structuration de ce pouvoir politique n'a pas été véritablement creusée. Cette interrogation s'est d'abord inscrite dans le sillage des recherches portant sur les transferts de politiques publiques. Ces recherches se sont essentiellement développées dans les années 1990 pour dépasser les limites formulées sur la comparaison internationale[50]. Selon certains auteurs, la comparaison internationale des politiques publiques génère un enfermement de l'analyse

[49] Voir notamment Jacques LAGROYE, *Société et politique. Jacques Chaban-Delmas à Bordeaux*, Pedone, Paris, 1973. ; Olivier BORRAZ, *Gouverner une ville : Besançon, 1959-1989*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998.

[50] Les contributions de Patrick HASSENTEUFEL pointent des limites à la fois théoriques et méthodologiques de la comparaison internationale. Si les premiers travaux de comparaison souffrent d'un fort déterminisme socio-économique, ce sont surtout les difficultés à mettre en lumière les convergences qui sont évoquées. Voir Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.*

autour de cas nationaux[51], négligeant le plus souvent les convergences à l'œuvre et minorant les changements[52]. Une analyse en termes de comparaison transnationale permettrait de mieux comprendre la convergence des politiques publiques[53].

2.1 L'analyse des transferts de politiques publiques et la question de la convergence

L'outil le plus utilisé pour analyser la transnationalisation de l'action publique est celui du transfert de politiques publiques[54]. Cette notion s'est développée à partir des approches néo-institutionnalistes et de l'analyse des institutions[55]. Le transfert correspond à l'emprunt et l'utilisation de savoirs d'un système politique par d'autres systèmes politiques pour développer des politiques publiques[56]. Aujourd'hui relativement nombreux[57], ces travaux s'attachent à mettre en lumière les multiples facteurs organisationnels qui interviennent dans les processus de transfert. La mise à jour de relations polarisées caractérise ces recherches qui insistent sur l'existence d'un modèle et d'un lieu de réception. Avec les VLS, les élus valorisent d'ailleurs ce type de relations, comme l'attestent les propos de Gilles

---

[51] Voir Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *in* Frédéric AUDREN, Pascale LABORIER, Jakob VOGEL et Paolo NAPOLI (dir.), *Les sciences camérales*, Presses Universitaires de France, Paris, 2011, pp. 283-306.

[52] Pour une revue de littérature des travaux portant sur l'analyse du changement dans l'action publique, voir Joseph FONTAINE et Patrick HASSENTEUFEL, *To change or not to change ? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002.

[53] L'idée développée par P. HASSENTEUFEL consiste à considérer la comparaison transnationale comme un moyen de remettre au premier plan la question de la convergence des politiques publiques. Voir Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.*

[54] Ce constat est notamment dressé dans les travaux ayant réalisé un état de l'art sur les *Policy Transfer* : *Ibid.* p. 125 ; Thierry DELPEUCH, « Des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art », *Cahier du Centre d'études et de recherches internationales de Sciences Politiques*, 2008, n° 27, pp. 1-69. Voir également le numéro spécial de la *Revue française de science politique*, « L'étranger ou la question des modèles et transferts », dirigé par Thomas FRINAULT et Christian LE BART, vol. 59, n° 4, 2009.

[55] Le lecteur peut se reporter aux travaux de Sarah RUSSEIL, dans l'entrée *Transfert de politiques publiques* du dictionnaire des politiques publiques : Sarah RUSSEIL, « Transfert de politiques publiques », *in* Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT et Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, 2004. p. 446-453.

[56] David P. DOLOWITZ et David MARSH, « Who learns What from whom : a review of the Policy Transfer Literature », *Political studies*, 1996, vol. 44, n° 2, pp. 343 - 357. (p. 344)

[57] Ces travaux se sont appuyés sur le développement de plusieurs notions. Sarah RUSSEIL dresse un état des lieux des notions utilisées pour qualifier les processus de transfert dans Sarah RUSSEIL, « Transfert de politiques publiques », *op. cit.* p. 447. Selon Thierry DELPEUCH, la profusion des notions a alimenté le manque de clarté de ce champ d'analyse, aujourd'hui regroupé autour de la notion de Transfert de politiques publiques. Voir Thierry DELPEUCH, « Des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art », *op. cit.* p. 4.

Vesco à Lyon : « La réussite de Vélo'v crée des vocations. Le Grand Lyon est copié dans le monde entier »[58]. En partant de ces relations polarisées, ces analyses questionnent les convergences à l'œuvre entre des systèmes institutionnels et politiques[59]. Dans cette perspective, l'observation des mécanismes de transfert valorise les processus d'appropriation, de sélection, d'innovation et de modification des modèles transférés. Cependant, le transfert est envisagé comme un processus dont l'analyse permettrait de rendre compte des changements institutionnels et des phénomènes de convergences et d'innovation, dans la mise en œuvre des politiques publiques[60], sans véritablement s'intéresser à des scènes d'échanges transnationales. En outre, ces travaux ne renseignent ni sur les phénomènes de réciprocité dans les interactions, ni sur les acteurs opérant les transferts. Ils ont donc des difficultés à expliciter le type de transaction au cœur des échanges institutionnels et ne parviennent pas à ouvrir la « boîte noire » des interactions transnationales.

Dans une perspective historique et sociologique, d'autres travaux ont engagé une réflexion sur les acteurs internationaux et transnationaux. Cette attention portée aux acteurs des transferts et aux phénomènes de réciprocité dans les interactions s'est retrouvée au cœur d'une série de contributions s'intéressant à la structuration d'un niveau transnational. Il s'agit d'analyser l'autonomisation de ce niveau et des acteurs qui participent à faire circuler

---

[58] Edito de Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon, dans la newsletter Vélo'v, mars 2007, n° 16.

[59] Ils répondent ainsi à la principale critique formulée aux approches néo-institutionnalistes, consistant à analyser les mécanismes de résistance au changement au détriment d'une analyse du changement. Pour répondre à ces critiques, Paul DI MAGGIO et Walter POWELL ont développé la notion d'isomorphisme institutionnelle. Les auteurs observent ainsi des phénomènes de convergence des politiques publiques à travers des facteurs organisationnels. Trois types d'isomorphismes pousseraient les acteurs institutionnels à enclencher une dynamique de changement et de convergence : l'isomorphisme coercitif qui renvoie à l'influence déterminante que peuvent exercer les organisations dominantes sur les autres organisations ; l'isomorphisme mimétique ou le transfert de « bonne pratique », le plus souvent engendré par des transferts de personnels administratifs ; l'isomorphisme normatif qui confère à l'activité sociale (par exemple les formations professionnelles ou syndicales) le moyen de construire une base cognitive légitime, autonome et partagée. Voir Paul DIMAGGIO et Walter POWELL, « The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields », *American Sociological Review*, 1983, vol. 48, pp. 147-160.

[60] Par exemple, Eleanor D. WESTNEY analyse l'imitation de modèles de gestion organisationnelle de réseaux ou de secteurs d'action publique d'Europe de l'ouest et des États-Unis – réseau postal, police, presse – par le Japon de l'ère Meiji (1868-1912). Elle montre que les transferts sont soumis à un certain nombre d'innovations au cours du processus de réception des éléments transférés. Voir Eleanor D. WESTNEY, *Imitation and innovation : the transfer of Western organizational patterns to Meiji Japan*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1987.

des normes, des idées et des modèles internationaux[61]. En s'attachant à suivre et à comprendre le travail d'acteurs essentiellement positionnés dans des organisations internationales (Banque mondiale, FMI, ONG), ces travaux ne décrivent pas les liens avec les acteurs des autres échelles, nationale ou locale[62]. La focale choisie porte davantage sur les « élites internationales »[63] qui développent des logiques propres, participant à rendre opératoires les circulations à partir d'une convergence et d'une harmonisation internationales des normes et des idées, à un niveau qui dépasse celui des États et des villes. Ce projet de définition de sociétés transnationales[64] autonomes gomme ainsi la complexité des interactions entre les échelles. Il ne permet pas de repérer les configurations d'acteurs opérant les circulations et leurs effets sur l'organisation des sociétés urbaines contemporaines. En outre, les enjeux politiques sont évacués, ce qui ne permet pas de comprendre l'investissement de certains élus dans les échanges transnationaux. Or, dans l'élaboration des politiques du vélo urbain, les interactions entre les différents niveaux de gouvernement sont omniprésentes. Dans certains pays, l'État peut apporter de nombreuses ressources aux municipalités. Parallèlement, les institutions européennes interviennent dans l'organisation des échanges entre villes. En outre, dans certains territoires, des jeux d'acteurs s'observent entre les municipalités, les régions, les intercommunalités. Enfin, certains élus urbains s'investissent fortement dans les échanges transnationaux du vélo, ce

---

[61] Dans cette perspective de recherche, Daniel T. RODGERS cherche à comprendre le rôle des voyages de réformateurs états-uniens dans l'émergence d'un moment municipal dans l'organisation des politiques sociales en Europe. Il analyse alors les acteurs d'un monde transatlantique et ce qui se joue dans les interactions au sein de ce dernier. Voir Daniel T. RODGERS, *Atlantic crossings : social politics in a progressive age*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press, 1998. Pour une revue de littérature et une critique de ces travaux, voir Pierre-Yves SAUNIER, « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, 2004, vol. 4, n° 57, pp. 110-126.

[62] S'inspirant de la sociologie de Pierre Bourdieu, certains auteurs ont cependant apporté un éclairage sur des acteurs qui évoluent entre plusieurs échelles. Par exemple, Yves DEZALAY analyse des monographies d'acteurs ayant réalisé des carrières internationales. Il décrit alors les ressources mobilisées par ces acteurs dans les champs nationaux pour faire circuler les idées : Yves DEZALAY, « Les courtiers de l'international. Héritiers cosmopolites, mercenaires de l'impérialisme et missionnaires de l'universel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2004, vol. 151-152, n° 1, pp. 4-35.

[63] *Ibid.* p. 6. Il est à noter que ces approches sont aujourd'hui abondantes dans les contributions s'attachant à faire dialoguer les recherches portant sur l'analyse des relations internationales et l'analyse des politiques publiques. Pour une synthèse de ces récents travaux, voir Marcos ANCELOVICI et Jane JENSON, « La standardisation et les mécanismes du transfert transnational », *Gouvernement et action publique*, 2012, vol. 1, n° 1, pp. 37-58.

[64] Le sociologue Abram DE SWAAN cherche ainsi à comprendre la structuration d'une « société transnationale » qui « doit moins s'attacher à rendre compte des relations entre États que des rapports existant entre les ressortissants des différents pays et, dès lors, au rôle que jouent les États, les entreprises et les institutions internationales dans l'établissement de ces rapports ». Abram DE SWAAN, « Pour une sociologie de la société transnationale », *revue de synthèse*, 1998, n° 1, pp. 89-111. (p. 95)

qui nous oblige à privilégier des approches prennant en compte le travail politique à l'œuvre dans les dynamiques transnationales.

2.2 La comparaison transnationale pour analyser les acteurs des circulations

Les recherches menées à partir de l'histoire croisée ont permis de (re)penser la question de la convergence dans le cadre de comparaisons transnationales[65]. Dans l'analyse des politiques publiques, certains travaux s'appuient sur le fait que « le transnational ne peut pas simplement être considéré comme un niveau supplémentaire qui viendrait s'ajouter au local, régional ou national, selon une logique de changement de focale. Il est, au contraire, appréhendé en tant que niveau qui se constitue en interaction avec les précédents et qui génère des logiques, avec des effets en retour sur les autres logiques de structuration de l'espace »[66]. La perspective de recherche adoptée entend démontrer que les échanges transnationaux s'organisent dans des relations d'interdépendance entre les échelles d'action et participent, de ce fait, à transformer les institutions et les acteurs qui s'investissent dans ces échanges. Ces travaux visent à mettre en évidence « l'articulation étroite entre dynamiques convergentes transnationales et traductions nationales »[67]. Il s'agit de penser la convergence et les processus de circulation au regard des contraintes et des opportunités qui pèsent sur l'action des acteurs[68]. Celles-ci dépendent des structures institutionnelles et

---

[65] L'histoire croisée ne s'intéresse pas seulement aux convergences lors des processus de transfert, mais aussi aux effets sur les structures et les acteurs qui s'entrecroisent. Ces croisements représentent ainsi « un niveau d'analyse qui se constitue en interaction avec les autres niveaux (nationaux, locaux) et qui génère des logiques, avec des effets en retour sur les autres logiques de structuration de l'espace ». Voir Mickael WERNER et B. ZIMMERMANN, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2003, vol. 58, n° 1, pp. 7-36. (p. 36)

[66] *Ibid.* p. 22-23.

[67] Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.* p. 130.

[68] Des travaux adoptant une perspective de comparaison transnationale analysent les échanges transnationaux autant comme des ressources (obtention d'un label, organisation d'un évènement international, etc.) que comme des contraintes (coûts de l'investissement dans les échanges, acceptation de règles ou de standards internationaux, etc.) pour les élus urbains. A cet égard, nous pouvons citer le cas de l'obtention du label « ville du patrimoine mondiale » par les villes de Lyon en 1999 et Québec en 1986 analysée dans la thèse de Sarah RUSSEIL. L'auteure s'intéresse « aux mécanismes institutionnels et informels établis entre scènes locales, nationales et internationales à travers desquels des municipalités prennent part à des activités scientifiques et politiques pensées au-delà des États ». Il s'agit d'observer l'action des villes pour la quête d'un label dans des interactions multi-niveaux. Voir Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, Lyon, Doctorat de science politique, Institut d'Etudes Politiques de Lyon, 2006. p. 26

du positionnement dans lesquels les acteurs évoluent. Dans les échanges transnationaux du vélo, on observe la présence de certains agents de l'État ou des institutions européennes dans les interactions avec les acteurs urbains.

Les travaux comparatistes offrent de nombreux intérêts pour analyser l'action publique urbaine soumise à des processus de transnationalisation. Premièrement, le poids des échelles institutionnelles et la variété de leur construction politique sont mieux pris en compte dans les processus de convergence. En outre, ces variables sont appréhendées au prisme des relations entre les différentes échelles et permettent ainsi de resituer les échanges dans le cadre des interdépendances entre les villes et les États[69]. En France, à la fin des années 1980, c'est à partir de ces interdépendances que se structure le CVC, un réseau de collectivités visant à faire circuler les savoirs et les dispositifs relatifs au vélo en ville. Deuxièmement, ces travaux s'intéressent aux transformations des éléments qui circulent et des effets sur les entités et les acteurs impliqués dans les échanges. Certains auteurs incitent alors à mettre au jour les processus de « comparaison en action »[70] effectués par les acteurs. Enfin, ces travaux conduisent à réaliser une sociologie des acteurs opérant les transferts. Cependant, la comparaison transnationale ne permet pas d'inscrire les interactions dans des scènes ou des espaces qui structurent les échanges et génèrent des effets sur les acteurs et les institutions. En effet, ces travaux s'intéressent aux traductions, innovations, hybridation des éléments qui circulent. Ces processus sont opérés par des « passeurs »[71] qui s'investissent dans les échanges en facilitant les circulations. Les normes, les outils et les dispositifs portés par ces acteurs ne font pas l'objet d'une transplantation au niveau des politiques publiques. Les éléments sont adaptés, transformés et traduits localement ou nationalement[72].

---

[69] *Ibid.* pp. 26-27 ; pp. 428-430.

[70] Approche développée par Renaud PAYRE dans le cadre des échanges transnationaux sur les sciences administratives (1910-1950). Il s'agit d'aborder la comparaison à travers les acteurs qui se comparent eux-mêmes et les espaces de cette comparaison. Voir Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *op. cit.*

[71] C'est-à-dire « des exportateurs ou des importateurs de diagnostics, de principes et/ou de recettes d'action ». Voir Frédéric PIERRU, *Hippocrate malade de ses réformes*, Editions du croquant, Bellecombes-en-Bauges, 2007. p. 79. L'auteur nomme ainsi les acteurs qui participent à faire circuler un sens commun réformateur au niveau transnational des systèmes de santé nationaux.

[72] A cet égard, les travaux d'Eleanor D. WESTNEY sont particulièrement intéressants pour comprendre les innovations apportées aux modèles organisationnels qui circulent par les acteurs qui voyagent entre l'Europe et le Japon dans la deuxième moitié du XIXe siècle. L'implantation des modèles importés au

L'analyse des circulations des systèmes de VLS montre que s'opèrent des déplacements de sens entre les différents dispositifs. Ces derniers peuvent être appréhendés à l'aide de la notion de traduction[73]. Il s'agit de mettre en lumière les stratégies individuelles ou collectives des acteurs qui façonnent et s'approprient des modèles correspondant à leurs attentes ou aux contraintes auxquelles ils sont confrontés[74]. Les politiques de transports urbains de la ville de Karlsruhe fournissent ainsi un bon exemple de ces stratégies de traduction visant à exporter des modèles d'action publique[75]. En revanche, une telle approche ne suffit pas à expliquer pourquoi certains acteurs s'investissent plus que d'autres, ni à s'interroger sur les structures qui pèsent sur les possibles des individus. Quelles sont les structures qui encadrent les échanges transnationaux ? Travailler sur la formation d'un espace transnational permet alors de contextualiser les interactions entre villes et de les resituer dans une organisation globale des échanges sur le vélo.

2.3 La formation d'un espace transnational pour comprendre la structuration des échanges entre les villes

Etant donné le succès des dispositifs de VLS dans de nombreuses métropoles européennes dans les années 2000, le rôle des interactions transnationales dans la définition du problème du vélo urbain depuis les années 1970 peut être légitimement interrogé. Cette recherche

---

Japon représente de ce fait un construit hybride entre les différents modèles organisationnels nationaux. Eleanor D. WESTNEY, *Imitation and innovation*, *op. cit.* p. 5-7.

[73] Ces déplacements de sens sont analysés à travers les structures d'élaboration des savoirs scientifiques. Ils interrogent les effets de ces structures, davantage sur les changements cognitifs des acteurs que sur les transformations de l'action publique. Voir Michel CALLON, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année Sociologique*, 1986, n° 36, pp. 169-208. La notion de traduction permet de mettre au premier plan la question des savoirs dans la construction de l'action publique.

[74] Dans ces travaux sur la construction du modèle du Tram-Train à Karlsruhe, Yann BERARD montre comment un dispositif d'action publique urbaine est traduit pour être exporté à l'étranger. Ces travaux affirment ainsi que les processus de traduction sont autant l'œuvre des exportateurs que de ceux qui réceptionnent des modèles étrangers sur leur territoire : Yann BERARD, « L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains », *Pôle Sud*, 2009, vol. 1, n° 30, pp. 47-65.

[75] En outre, il s'agit d'un domaine où les savoirs constituent une ressource importante pour imposer des normes à l'échelle internationale ou transnationale. *Ibid.* Sur ce point, voir également la comparaison des modèles de Tram-Train entre Karlsruhe et Nantes : Francis BEAUCIRE et Pierre-Henri EMANGARD, « Un réseau et ses territoires : le tram-train d'interconnexion de Karlsruhe (Allemagne) », *Flux*, 2000, vol. 16, n° 41, pp. 41-45.

entend donc contextualiser les connexions et les interactions réalisées pour développer les politiques du vélo. Pour cela, il s'agit d'analyser la formation des scènes d'échanges, leur évolution et leurs effets sur l'action publique des villes européennes en faveur de la bicyclette. Certains auteurs ont tenté de formaliser les phénomènes de connexions en s'intéressant à la construction de réseaux municipaux à travers les scènes et les lieux où se stabilisent des relations entre les villes. Analysant des voyages d'études[76] ou des congrès internationaux[77], ces recherches tentent de reconstituer une véritable « toile municipale »[78] qui organise les échanges, structure les comportements des acteurs municipaux et oriente la manière de produire l'action publique[79]. Ces recherches se concentrent essentiellement sur le XIXe siècle et la première moitié du XXe siècle, permettant ainsi de mieux appréhender

[76] En analysant les voyages d'études organisés par les municipalités d'Europe du Nord, notamment finlandaises, à partir de 1870, Marjetta HIETALA montre que ces voyages constituent un moyen de créer des réseaux de compétence à l'échelle transnationale. Ces réseaux permettent ainsi d'institutionnaliser des outils de comparaison et des scènes d'échanges (congrès, conférences, expositions). Voir Marjatta HIETALA, « La diffusion des innovations : Helsinki (1875-1917) », *Genèses*, 1993, vol. 10, pp. 74-89. ;.Marjatta HIETALA, « Transfer of German and Scandinavian administrative knowledge : Examples from Helsinki and the Association of Finnish Cities (1870-1939) », *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2003, vol. 15, pp. 109-130. Pierre-Yves Saunier va plus loin puisque les voyages municipaux qu'il étudie entre l'Europe et les États-Unis dans le cadre de l'Union Internationale des villes (1900-1940) montrent que ces interactions participent à stabiliser une « économie générale des échanges (thèmes, modalités, milieux) » qui pèse sur les modalités de la circulation : Pierre-Yves SAUNIER, « Les voyages municipaux américains en Europe (1900-1940). Une piste d'histoire transnationale », *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2003, vol. 15, pp. 267-288.

[77] A propos des congrès internationaux d'anthropologie criminelle (1885-1914), Martine KALUSZYNSKI montre que l'organisation régulière des congrès participe à structurer les enjeux du congrès, tant sur leur contenu, leur forme et leurs représentations. À cet égard, la régularité des congrès est un élément participant à stabiliser l'organisation des échanges entre les acteurs : Martine KALUSZYNSKI, « Les Congrès internationaux d'anthropologie criminelle (1885-1914) », *Cahiers Georges Sorel*, 1989, vol. 7, n° 1, pp. 59-70. Voir également les articles rassemblés dans le numéro spécial « Les congrès, lieux de l'échange intellectuel (1850-1914) », *Cahiers Georges Sorel*, 1989, vol. 7, n°1.

[78] La « toile municipale » est définit par Pierre-Yves SAUNIER comme « un espace social qui traverse les limites nationales, régionales ou linguistiques et dont l'étendue est définie par l'extension des flux d'informations, d'idées, de procédés, de services, de personnes centrés sur les pratiques, les formes, les méthodes, les principes, les valeurs du gouvernement municipal des villes ». Dans cette toile, les échanges entre villes au sujet du fonctionnement de ces gouvernements municipaux sont considérés comme participant à la construction des phénomènes d'interconnexion transnationale. Cet espace rassemble une pluralité d'acteurs qui organisent les échanges sur les gouvernements municipaux : Pierre-Yves SAUNIER, « La toile municipale au XIXème-XXème siècles : un panorama transnational vu d'Europe », *Urban History Review*, 2006, XXXIV, n° 2, pp. 163-176. (p. 165)

[79] On notera ici l'apport des travaux sociologiques et historiques s'attachant à reconstruire les organisations de « la nébuleuse réformatrice », composée d'échanges entre les acteurs des ligues associatives, de sociétés philanthropiques, d'organisations scientifiques et de représentant des institutions publiques nationales au début du XXe siècle : Christian TOPALOV, *Laboratoires du nouveau siècle: la nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1999. ; Marie-Emmanuelle CHESSEL, « Aux origines de la consommation engagée : la Ligue sociale d'acheteurs (1902-1914) », *Vingtième Siècle*, 2003, vol. 77, n° 1, pp. 95-108.

les transactions entre les villes sur le temps long. Selon Renaud Payre, il s'agit de contextualiser ces interconnexions pour « percevoir les contraintes qui tout à la fois pèsent sur elles et les rendent possibles »[80]. En partant de l'analyse de la construction de multiples scènes d'échange, ces travaux se démarquent « d'une lecture qui associerait les circulations à l'application pure et simple de stratégies individuelles ou collectives »[81]. En d'autres termes, si les acteurs agissent et s'investissent dans les échanges transnationaux en fonction des structures nationale ou locale desquelles ils sont issus, leur comportement est également guidé par un ordre social des échanges transnationaux, un espace de circulation. Ces recherches montrent plus largement les effets des circulations sur la structuration des problèmes publics nationaux ou locaux[82].

L'approche socio-historique nous semble pertinente pour analyser l'émergence et la circulation des politiques de VLS. Il s'agit de rendre compte des processus conduisant à positionner ces dispositifs, et les acteurs qui les portent, de manière hégémonique au début des années 2000 dans l'action publique en faveur du vélo des villes européennes. En d'autres termes, nous allons reconstruire l'espace des échanges transnationaux sur lequel les différents acteurs se sont appuyés pour organiser le développement du vélo en ville. Cet espace s'est constitué à partir des interactions entre les acteurs impliqués depuis la définition d'un problème public des déplacements à vélo en ville dans les années 1970, jusqu'à la mise en œuvre de politiques de VLS gérées par les entreprises. L'espace transnational du vélo est historiquement situé et socialement construit[83]. Il est composé de

---

[80] Voir Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *op. cit.* p. 102. Cet effort de contextualisation des échanges municipaux est poursuivi par Renaud PAYRE dans ses recherches portant sur la fabrique transnationale des sciences administratives. Il montre la formation d'un « espace de circulation » en voie d'autonomisation qui agirait comme une forme de pesanteur sur l'action des acteurs.

[81] *Ibid.*

[82] Les congrès internationaux sur la question du chômage organisés à la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle ont ainsi permis de faire reconnaître un nouveau problème public en stabilisant les modalités de définition du problème posé par le non emploi, à travers la notion de chômage. Les congrès ont notamment mis en débat les différentes perceptions nationales du problème avant de stabiliser les termes et les représentations de celui-ci. A cet égard, les échanges transnationaux ont permis de construire les conditions et les différentes voies possibles d'une prise en charge du chômage. Voir Christian TOPALOV, *Naissance du chômeur : 1880-1910*, Paris, Albin Michel, 1994.

[83] Dès lors, nous considérons cet espace comme « un espace social qui repose sur des individus et les circulations de savoirs qu'ils rendent possibles, mais qui pèsent aussi sur les possibles de ces circulations et de ces individus », voir Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des

structures d'échanges plus ou moins institutionnalisées permettant d'ordonner et d'orienter des interactions entre les acteurs du vélo urbain. Les acteurs, les lieux, les normes d'action de cet espace varient dans le temps[84]. Tandis que les premières connexions pour développer l'usage du vélo, observées dans les années 1970, se constituent à l'initiative des associations de défense du vélo, ces échanges sont aujourd'hui dominés par les villes et les grandes firmes privées du mobilier urbain. Une analyse sur le temps long montre que d'autres transformations s'opèrent. Des foyers et des pôles d'échanges se forment pendant que d'autres disparaissent, ce qui pose le défi de repérer les limites géographiques et les frontières de cet espace. Néanmoins, l'analyse de ces transformations peut nous renseigner sur les changements au sein des structures politiques, institutionnelles et sociales qui s'investissent dans l'espace transnational du vélo.

Cette recherche entend ainsi explorer un objet bien circonscrit pour comprendre la formation d'un espace transnational et, à travers lui, les transformations de l'action publique urbaine, avec une « inscription des phénomènes étudiés dans l'épaisseur du temps »[85]. Il s'agit d'historiciser les échanges transnationaux des acteurs impliqués dans le développement du vélo en ville et de comprendre les effets de ces interactions sur l'action publique et les gouvernements urbains.

---

sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *op. cit.* p. 102. En outre, cette construction sociale montre que l'espace transnational constitue un enjeu pour les acteurs qui s'y investissent.

[84] Ces fluctuations sont également observées par Pierre-Yves SAUNIER dans son analyse des échanges transnationaux des politiques sociales nationales. Il montre alors la construction d'un régime circulatoire du domaine social, organisant les connexions transnationales. Les fluctuations qu'il observe dans ce régime le conduisent à formuler cette recommandation : « Pour saisir cet ordre, et donc à la fois accéder à la manière dont circulations et connexions sont mises en place et à la manière dont elles offrent des ressources à ceux qui les utilisent, il faut être attentif au lieu, au moment, aux mécanismes. » : Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 : projets et ingénierie de la convergence et de la différence », *Genèses*, 2008, vol. 2, n° 71, pp. 4-25. (p. 14)

[85] Dans un plaidoyer en faveur des recherches transnationales au sein de la discipline de l'histoire politique, Jean-François SIRINELLI montre à la fois l'apport des travaux de sociologie et de science politique pour l'histoire et la spécificité des travaux historiques dans l'appréhension des phénomènes transnationaux. L'auteur part du constat que les échelles de l'insertion du politique sont mobiles dans l'espace et peuvent être saisies dans le temps long des études ayant comme point de vue la dimension transnationale : Jean-François SIRINELLI, « L'histoire politique à l'heure du transnational turn : l'agora, la Cité, le monde ... et le temps », *Revue historique*, 2011, vol. 658, n° 2, pp. 391-408. (p. 408)

3. Un espace transnational pour gouverner la ville ?

Analyser l'espace transnational du vélo est une manière de reconstruire le cadre dans lequel se réalisent les circulations des politiques de VLS dans les années 2000. L'approche socio-historique offre ainsi la possibilité de comprendre comment cet espace s'est constitué, pour mieux appréhender ses transformations et celles des acteurs et institutions qui s'y investissent. L'espace transnational du vélo met en lumière des jeux de pouvoirs et des rapports de force politiques au sein des villes. Mais cet espace est aussi vecteur de transformations et participe à construire la capacité politique des villes à mettre en œuvre des politiques en faveur du vélo. Il est producteur de luttes et de conflits entre les acteurs, qui participent à définir et stabiliser l'action publique urbaine du vélo. L'analyse de ces processus apporte des éléments pour comprendre plus généralement le fonctionnement des gouvernements urbains.

3.1 L'espace transnational comme action publique urbaine

L'organisation des échanges transnationaux est appréhendée à partir des configurations qui se structurent au sein de l'espace transnational pour orienter et encadrer les interactions[86]. Nous rejoignons ainsi l'approche qui considère « la construction de l'action collective de l'action publique comme le produit de configurations plus ou moins fortement structurées, stables, cohérentes, superposant des niveaux multiples d'interactions, plus ou moins fortement institutionnalisées, qu'il n'est possible de comprendre qu'à partir des ressources, des représentations et des intérêts des différents acteurs impliqués »[87]. Ces configurations sont composées d'acteurs qui investissent l'espace transnational en construisant une hiérarchisation dans les directions à suivre, les contenus des circulations et dans la légitimité des acteurs à intervenir dans les échanges transnationaux du vélo urbain. C'est pourquoi ces

[86] Cette démarche s'appuie sur la notion de configuration développée dans la sociologie historique de Norbert ELIAS, configuration permettant d'expliquer l'organisation des pouvoirs des sociétés humaines à partir des interdépendances entre les individus. La notion de configuration permet d'expliciter des chaînes d'interdépendance de taille variables au sein des organisations de pouvoir. Voir Norbert ELIAS, *Qu'est-ce que la sociologie ?*, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 1991. pp. 157-158.
[87] Patrick HASSENTEUFEL, *Sociologie politique : l'action publique*, Paris, A. Colin, 2008. p. 138.

configurations sont qualifiées de « circulatoires »[88]. Dans cette perspective, il s'agit de repérer les acteurs, les scènes d'échanges et de mettre en lumière la consolidation de réseaux organisant les échanges du vélo urbain[89]. Ces configurations peuvent illustrer les interdépendances entre l'espace transnational et les échelles politique et institutionnelle, notamment municipale (mais aussi régionale, nationale, européenne) dans la mise en œuvre des politiques publiques[90].

Le travail sur la formation et les effets des configurations circulatoires permet de définir des périodes et des régularités dans ces recompositions qui affectent à la fois l'organisation des sociétés urbaines et l'espace transnational. Dans le cadre des politiques du vélo urbain, trois grandes périodes ont pu être identifiées. Au cours des années 1970, une première configuration essentiellement structurée par des circulations associatives invite à comprendre le rôle des échanges transnationaux dans la définition d'un problème public, puis sa mise à l'agenda dans de nombreuses grandes villes européennes[91]. Le traitement des problèmes va pousser les élus et les agents administratifs à s'investir dans les circulations pour construire une nouvelle compétence municipale fondée sur les expertises associatives. Cet investissement des municipalités caractérise la deuxième configuration circulatoire, dans laquelle les villes vont s'affirmer dans la mise en œuvre des politiques publiques du

---

[88] Au sens de Pierre-Yves SAUNIER, c'est-à-dire une ou « des structures qui encadrent les possibilités des acteurs, les contenus, les directions et les effets des rencontres et des échanges. C'est dans leur fonctionnement que pourrait se lire la place des circulations transnationales dans les innovations, les persistances, les changements » d'un domaine d'action publique. Voir Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 16.

[89] *Ibid.* p. 16-17. Ces configurations circulatoires se rapprochent également des « configurations d'interactions » mentionnées par P. HASSENTEUFEL pour rendre plus opératoire la comparaison dans l'analyse des politiques publiques : Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.* p. 131.

[90] Dans son essai sur la société transnationale, Abram DE SWAAN définissait déjà cette organisation comme une configuration autonome : Abram DE SWAAN, « Pour une sociologie de la société transnationale », *op. cit.* p. 103. Cependant, les configurations de l'espace transnational du vélo se structurent dans le cadre d'interdépendances entre le niveau local et transnational. Elles analysent davantage les interactions entre et à travers les échelles, plutôt que l'autonomisation d'une société transnationale.

[91] Nous nous appuyons sur une définition large du processus de mise à l'agenda pour mieux interroger ses spécificités dans le cadre des politiques du vélo urbain, notamment au regard des interactions transnationales. Dans cette perspective, la mise à l'agenda des politiques publiques peut se comprendre comme « l'étude et la mise en évidence de l'ensemble des processus qui conduisent des faits sociaux à acquérir un statut de « problème public » ne relevant plus de la fatalité (naturelle ou sociale) ou de la sphère privée, et faisant l'objet de débats et de controverses médiatiques et politiques ». Voir Philippe GARRAUD, « Agenda/émergence », *in* Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT et Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po., Paris, 2004, pp. 51-59. (p. 52)

vélo en institutionnalisant des réseaux de collectivités afin d'organiser les échanges et la redistribution des ressources au cours des années 1980-1990. Enfin, une troisième configuration circulatoire émerge au début des années 2000 avec l'arrivée des entreprises dans les échanges transnationaux. Elle engendre une intense circulation des systèmes de VLS et confronte les élus urbains à l'exercice d'une régulation des relations avec ces grandes firmes, autant dans les interactions transnationales que dans celles qui se déroulent sur les territoires pour la gestion des services urbains[92].

Cette démarche configurationnelle définit également notre approche de l'action publique urbaine et notre conception de la ville, analysée comme un espace d'interactions sociales, de régulations, et de production de normes et de règles spécifiques[93]. Toutefois, ce dernier n'est pas complètement autonome puisqu'il se construit dans le cadre d'interactions et d'interdépendances avec les autres échelles. Il est ainsi essentiellement structuré par des rapports de pouvoir et des processus de légitimation politique[94]. En d'autres termes, en analysant la ville à partir des configurations d'acteurs qui la structurent, nous souhaitons affirmer le rôle des rapports de pouvoir et des élus dans l'action publique urbaine.

3.2 L'espace transnational dans l'affirmation des pouvoirs politiques municipaux

Dans les politiques en faveur du vélo, les élus municipaux sont confrontés à l'implication d'acteurs associatifs, de sociétés privées et de nombreuses institutions publiques dans les interactions locales et transnationales. À cet égard, penser la structuration des échanges transnationaux par l'action publique des villes nous semble intéressant pour saisir les

---

[92] La régulation des relations avec les firmes de services urbains nous permet de poser plus généralement la question des formes de capitalisme urbain en Europe, dans la lignée des travaux de Dominique LORRAIN : Dominique LORRAIN, « Urban Capitalisms : European Models in Competition », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2005, vol. 29, n° 2, pp. 231-267.

[93] C'est notamment les approches développées autour de la gouvernance urbaine, qui insistent sur l'autonomie de l'échelle urbaine. Voir notamment Patrick LE GALES : Patrick LE GALES, *Le retour des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003. Voir également les travaux de Gilles PINSON : Gilles PINSON, *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de sciences po, 2009.

[94] Selon Renaud PAYRE, « les élus municipaux ne sont pas des acteurs comme les autres » parce qu'ils disposent de ressources particulières liées à leur positionnement dans l'organisation politico-institutionnelle des sociétés urbaines. Ainsi, l'étude du rôle des élus, de leurs ressources et contraintes peut aider à éclairer la régulation des sociétés urbaines complexes. Voir Renaud PAYRE, *Ordre politique et gouvernement urbain* [HDR], Lyon, 2008. p. 62.

transformations de la régulation des sociétés urbaines[95]. Cette posture ne restreint pas l'analyse à des espaces urbains considérés comme autonomes, mais invite à comprendre l'articulation avec d'autres niveaux de gouvernement (régional, national, européen) dans une dynamique de changement d'échelle territoriale[96]. Nous souhaitons ainsi ne pas effacer la complexité du fonctionnement des sociétés urbaines en conservant un regard sur les spécificités institutionnelles et politiques locales, alors que l'analyse de l'espace transnational fait apparaître des régularités et, de ce fait, permet une montée en généralité de l'analyse. Il s'agit de travailler sur les trajectoires des acteurs impliqués dans les politiques du vélo de plusieurs villes européennes. Ce regard microsociologique permet de mieux rendre compte des effets des interactions entre certains groupes d'acteurs et les élus. En outre, la question des effets est ici appréhendée de deux manières. Premièrement, l'investissement d'une ville n'est pas neutre sur la structure des échanges transnationaux ; deuxièmement cette dernière a des conséquences sur l'organisation des gouvernements urbains.

Les allers et retours entre nos investigations sur le terrain et notre travail de formalisation problématique ont donné naissance à deux grandes interrogations. Elles renvoient au rôle des élus urbains dans la structuration des échanges transnationaux du vélo depuis les années 1970 et aux effets de leur investissement sur la manière de gouverner les villes. Premièrement, comment ces acteurs vont constituer un espace transnational dédié aux circulations pour développer l'usage du vélo en ville ? Il s'agit donc de comprendre les ressources, les intérêts et les objectifs des différents acteurs (élus, agents administratifs, associatifs ou issus des entreprises de services urbains) positionnés dans des échelles d'action variées (locales, nationales, européennes). Deuxièmement, quels sont les effets de

[95] La notion de régulation est ici employée au sens d'une régulation politique spécifique à l'échelle urbaine. Nous rejoignons ainsi les travaux interrogeant la capacité des territoires infranationaux à mettre en œuvre des instruments de régulation propres aux gouvernements locaux. Voir Patrick LE GALES, « Régulation, gouvernance et territoire », *in* Jacques COMMAILLE et Bruno JOBERT (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, 1998, pp. 203-240.

[96] Plus largement, l'espace des échanges transnationaux participe aux débats sur la métropolisation et les échelles institutionnelles et politiques pertinentes pour la gestion des villes. À cet égard Emmanuel NÉGRIER et Mariona TOMAS mentionnent l'usage politique de l'internationalisation de la municipalité de Barcelone pour structurer les pouvoirs de la métropole, notamment en faveur de l'échelle municipale. Voir Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *Revue française d'administration publique*, 2003, vol. 107, n° 3, pp. 357-368. Au sujet des débats portant sur les échelles de gestion institutionnelle et politique des métropoles européennes, voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine : les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2005.

l'investissement des élus urbains dans les échanges transnationaux du vélo sur l'organisation des pouvoirs au sein des villes européennes ? Il s'agit d'étudier « des recompositions par les interactions »[97] dans l'action publique urbaine et la structuration des pouvoirs urbains. L'espace des échanges transnationaux a-t-il des effets propres sur l'organisation des pouvoirs urbains et la (re)définition du rôle des élus ? Nous souhaitons plus largement interroger la capacité d'action des villes à intervenir dans la mise en œuvre des politiques du vélo. Ce type de questionnement renvoie aux relations qu'entretiennent les villes avec les autres échelles politiques et institutionnelles qui se trouvent engagées dans les circulations, et notamment les relations entre villes et États. Les transformations du rôle de l'État sont ainsi appréhendées de manière interdépendante avec celles du rôle des municipalités.

Si les politiques de déplacements constituent un domaine de valorisation importante de l'action des élus auprès des électeurs, dans les exécutifs municipaux et dans le cadre des débats institutionnels[98], l'investissement des élus dans un espace transnational dédié à ce domaine d'action peut représenter un moyen de gérer des stratégies politiques électorales. Dès lors, l'intérêt pour l'espace transnational nous invite à analyser les processus de légitimation politique par les *inputs*, c'est-à-dire par des ressources permettant aux élus de conquérir et de conserver des mandats[99]. Une attention particulière est portée aux agendas des élus - notamment pour comprendre les temporalités électorales de l'action publique[100], à la compréhension du poids des organisations partisanes au niveau municipal et aux mécanismes de structuration des échanges avec les différents acteurs urbains. L'espace

---

[97] Cette démarche ne se limite pas aux interactions observées par Gilles PINSON au sein des projets urbains Gilles PINSON, « Projets de ville et gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, 2006, vol. 56, n° 4, pp. 619-651. (p. 641) Elle s'intéresse plus largement aux interactions dans le cadre de configurations circulatoires qui se forment entre et à travers les organisations urbaines.

[98] A ce sujet, les travaux de Bernard JOUVE développent les ressources que procurent l'investissement des élus dans les politiques de déplacement en Europe : Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p. 11-45.

[99] La mobilisation des ressources par les *inputs* s'observent le plus souvent au moment des campagnes électorales. Voir notamment Jacques LAGROYE, Patrick LEHINGUE et Frédéric SAWICKI, *Mobilisations électorales : le cas des élections municipales de 2001*, Paris, Presses universitaires de France, 2005. Ces travaux s'intéressent au métier politique et notamment aux interactions entre les élus et des publics ciblés. Ces interactions constituent, dans cette perspective de recherche, le processus de légitimation privilégié des élus locaux.

[100] Sur ce point, voir Guillaume MARREL et Renaud PAYRE, « Temporalités électorales et temporalités décisionnelles », *Pôle Sud*, 2006, vol. 2, n° 25, pp. 71-88.

transnational permet aussi de questionner les processus de légitimation des élus par les *outputs*, c'est-à-dire par des ressources leur permettant de mettre en œuvre des politiques publiques censées légitimer leur action (expertise, projets, discours, marketing territorial, etc.)[101]. Dans cette perspective, les échanges transnationaux peuvent être étudiés comme le résultat d'un processus de mise en visibilité internationale des villes par les élus municipaux[102]. Il s'agit d'analyser l'internationalisation comme « le renouvellement des stratégies des élus des grandes villes pour conquérir des ressources de gouvernement »[103]. L'internationalisation est donc perçue comme un choix politique visant à établir des coopérations entre les villes et différentes institutions (Union Européenne, États, régions, etc.) pour obtenir de nouvelles ressources d'action et une visibilité internationale.

La question des effets des échanges transnationaux du vélo dans la structuration des pouvoirs politiques urbains pose autant un défi théorique que méthodologique car la compréhension de ces processus exige d'intégrer l'étude de terrains urbains dans l'analyse d'un espace transnational. En outre, il convient d'identifier les terrains à partir desquels se forme cet espace. Cette tâche est complexe dans la mesure où les interactions mobilisent des directions, des contenus, des scènes multiples qui confrontent le chercheur à la difficulté de repérer les limites et les frontières de cet espace. C'est pourquoi notre analyse s'est d'abord inscrite dans une méthodologie axée sur la comparaison transnationale. À partir de plusieurs terrains urbains, nous avons ensuite historicisé et reconstruit l'espace

---

[101] Pour certains auteurs, la mobilisation de ressources par les *outputs* serait aujourd'hui un processus de plus en plus répandu dans la légitimation des élus locaux. Voir Richard BALME, Alain FAURE et Albert MABILEAU, *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999., p. 28-35. Plus récemment, Vincent BEAL et Gilles PINSON ont montré, à travers le cas de Saint-Etienne, que le maire s'était davantage appuyé sur la légitimation par les *outputs* que sur la légitimation par les *inputs* lors de ces mandats (1995-2008), c'est-à-dire par une forme de mobilisation des clientèles électorales. Voir Vincent BEAL et Gilles PINSON, « Du petit chose au « 5th best mayor in the world ». », *Pôle Sud*, 2009, vol. 1, nº 30, pp. 7-29.

[102] Notre approche socio-historique s'écarte des travaux qui analysent les politiques d'internationalisation des villes comme le résultat d'une nécessité historique pour adapter les villes aux transformations de l'économie et du rôle de l'État. A ce sujet, voir les Travaux initiés par des géographes anglo-saxons. Voir Peter J. TAYLOR, *World city network : a global urban analysis*, London ; New York, Routledge, 2004. ; H. SAVITCH et Paul KANTOR, *Cities in the international marketplace*, Princeton (N.J.), Princeton university press, 2002. Pour ces derniers, les métropoles seraient les premières exposées à la nécessité de rendre leur territoire attractif dans un contexte de compétition internationale accrue. Ainsi, cette approche remet en cause l'autonomie du politique, soumis aux fluctuations du marché.

[103] Voir Renaud PAYRE, *Ordre politique et gouvernement urbain*, *op. cit.* p. 119.

transnational des échanges relatifs aux politiques du vélo en ville afin de comprendre les recompositions à l'œuvre au sein et à travers chaque configuration circulatoire.

4. Une approche socio-historique de la compréhension des échanges transnationaux

Le premier enjeu méthodologique de notre recherche se résume à l'application d'une démarche socio-historique dans une approche de comparaison transnationale à partir de trois terrains : Lyon, Barcelone et Bruxelles. Nous avons donc contextualisé les échanges relatifs aux politiques publiques du vélo entre ces trois villes pour reconstruire l'histoire d'un espace transnational du vélo urbain. Cette démarche nous a permis de comprendre les recompositions des pouvoirs politiques urbains dans une structure plus large d'échanges entre les acteurs du vélo. Le travail sur des configurations d'acteurs a constitué le deuxième enjeu de cette thèse car l'action de certains groupes d'acteurs peut davantage être saisie que d'autres. À cet égard, tandis que l'étude des acteurs associatifs a représenté un coût d'entrée important en termes de socialisation, nos recherches sur l'activité des grandes entreprises de services urbains ont été confrontées à un certain nombre de difficultés, essentiellement liées à l'accès aux sources. En outre, ce travail sur les acteurs a été mené de manière à expliciter les interactions, les circulations et les processus de comparaison en action.

4.1 Historiciser la construction d'un espace transnational et choisir des terrains de comparaison

Nous nous sommes d'abord tournés vers la construction d'une méthode de comparaison transnationale entre trois villes pour interroger la circulation des systèmes de VLS dans l'action contemporaine des villes européennes. Ce point de départ devait nous permettre de passer outre les limites de la comparaison internationale et d'analyser pleinement les convergences entre les villes[104]. Travailler sur la circulation des politiques de VLS nous a

[104] Ce postulat s'appuie sur un certains nombre de travaux souhaitant réintroduire la question de la convergence des politiques publiques dans la comparaison internationale : Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.* ; Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*,

paru pertinent à plusieurs égards : d'une part la rapidité de la circulation interrogeait directement la capacité de changement ou de résistance des villes, confrontées à l'émergence d'un dispositif standard porté par de grandes entreprises de services urbains ; d'autre part, l'effervescence médiatique ne cachait que difficilement la complexité (technique, financière, institutionnelle) de mise en œuvre de ces services, complexité qui laissait supposer de nombreuses interactions entre les acteurs impliqués dans l'implantation de ces systèmes ; enfin, cette approche nous permettait de comprendre comment s'opéraient les processus de circulation à partir d'une analyse microsociologique des interactions entre les acteurs.

Le choix des villes étudiées a été guidé par plusieurs considérations dans une démarche inductive de la comparaison[105]. Le cas lyonnais avait déjà fait l'objet d'un développement approfondi dans notre travail de Master 1, s'attachant à comprendre la mise en œuvre du système *Vélo'v* et ses effets sur l'organisation politique et institutionnelle de la Communauté urbaine de Lyon[106]. Cette première recherche avait ensuite suscité une comparaison avec la ville de Marseille dans le cadre d'un Master 2[107]. Cependant, ces premières recherches avaient peu analysé les échanges entre les villes. Pourtant, à partir de l'expérience lyonnaise, les circulations se sont accélérées et des échanges se sont structurés. Cette politique publique a été érigée en modèle par les acteurs locaux[108]. Notre étude nous invitait à repérer

---

op. cit. ; Plus récemment, voir Claire DUPUY et Julie POLLARD, « La comparaison de politiques publiques infranationales : méthodes et pratiques », *Revue internationale de politique comparée*, 2012, vol. 19, n° 2, pp. 7-14.

[105] Par ailleurs, il nous fallait construire des objets comparables, au niveau des acteurs et du contenu des politiques publiques. Sur ce point, voir Patrick HASSENTEUFEL, « Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaisons européennes », *in* CENTRE UNIVERSITAIRE DE RECHERCHES ADMINISTRATIVES ET POLITIQUES (dir.), *Les méthodes au concret : démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Paris, France, Presses universitaires de France, 2000, pp. 105-124. (p. 110)

[106] Maxime HURE, « Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain. », Mémoire de Master 1, Université Lyon 2, 2006. 106 p.

[107] Maxime HURE, « Les effets du projet Vélo'v sur le gouvernement des villes. Analyse des politiques partenariales de location de vélos en libre service des villes de Lyon et de Marseille, », Mémoire de Master 2, IEP Lyon, 2007. 182 p.

[108] En 2006, le Grand Lyon a reçu plus de 30 délégations de villes pour observer *Vélo'v*. Voir entretien avec Bernard Lensel, coordonateur mission « *Vélo'v* » au sein du Grand Lyon, Lyon, le 24 octobre 2007. Cette construction d'un modèle figurait dans les conclusions de notre enquête de Master 2. Plus largement, sur la construction de modèles de dispositifs d'action publique dans les politiques de déplacements urbains, voir : Yann BERARD, « L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains », *op. cit.*

et choisir des villes ayant implanté un système de VLS[109]. Le choix des autres terrains ne portait pas sur l'intensité des échanges avec la ville de Lyon car les circulations constituaient l'interrogation, avec l'hypothèse, un temps envisagée, qu'il n'existait peu ou pas d'échanges entre certaines villes. En outre, le choix des terrains a été guidé par une préoccupation importante visant à interroger le rôle des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage dans les échanges et les relations avec les autorités publiques urbaines. Cette préoccupation excluait, de fait, certaines villes allemandes et françaises ayant choisi d'autres modes de gestion de ces politiques[110]. Au moment de débuter notre enquête, un évènement fut déterminant pour constituer le choix de nos terrains. En novembre 2007, la municipalité de Barcelone organisait une rencontre intitulée *Las primeras jornadas de la bicicleta publica*[111], le premier rassemblement international entièrement dédié aux vélos en libre service[112].

L'évènement fut une manière de pratiquer une enquête exploratoire et de choisir le cas de Barcelone. Ce choix avait déjà été envisagé dans le cadre d'une comparaison avec le cas lyonnais. D'une part, les deux enquêtes de Master avaient mis en évidence l'existence d'interactions entre les deux villes en vue de l'implantation du système barcelonais – organisation d'un voyage d'études de la municipalité de Barcelone à Lyon. D'autre part, le prestataire choisi par la municipalité de Barcelone pour assurer la gestion de son dispositif de VLS était Clear Channel, le principal concurrent de JC Decaux. Cette variable nous paraissait essentielle pour comprendre le rôle des opérateurs privés dans le succès de ces dispositifs, d'autant plus que Clear Channel avait fait de Barcelone une vitrine pour son

[109] Les caractéristiques retenues étaient : une implantation dans une grande ville européenne (Capitale ou *Second City*) dans le cadre d'un partenariat public/privé avec une société de mobiliers urbains et d'affichage publicitaire. La question du choix des villes ayant décidé de ne pas implanter de systèmes de VLS ne s'est pas posée dans la mesure où, en 2007, l'ensemble des grandes villes européennes menaient des réflexions sur les opportunités d'implantation d'un système de VLS sur leur territoire. Ce n'est qu'à partir de la fin de l'année 2009 que plusieurs villes ont décidé d'abandonner leur projet, notamment pour des raisons économiques (Madrid et plusieurs villes moyennes) ou de choisir des modèles de gestion différents de ceux analysés dans le cadre des partenariats publics-privés avec les entreprises du mobilier urbain (Lille, Strasbourg, Londres, Copenhague). Notre recherche se limite à la fin de l'année 2010, tandis que les échanges qui se poursuivent actuellement sont marqués par une diversification des acteurs économiques, politiques et associatifs impliqués dans ces dispositifs.

[110] Voir Benoît BEROUD, « Les expériences de vélos en libre service en Europe », *Transports Urbains*, 2007, n° 111, pp. 16-20. De plus, au moment de démarrer notre enquête, les politiques de VLS se concentraient principalement en France et en Espagne. Dans d'autres pays, il s'agissait d'expériences isolées : Bruxelles, Dublin, Rome. Voir le tableau des vélos en libre service pp. 363-364.

[111] Le terme *bicicleta publica,* traduit en français, désigne les vélos en libre service, avec quelques nuances qui seront analysées au cours de notre enquête.

[112] *Las primeras jornadas de la bicicleta publica,* Barcelona, El 29 y 30 de noviembre 2007.

système, au même titre que JC Decaux à Lyon. Enfin, la municipalité avait impulsé la création d'un réseau de villes, « le réseau international des villes à vélos partagés »[113]. C'est donc à partir du cas de Barcelone que nous avons décidé d'intégrer les réseaux de villes œuvrant à organiser des échanges autour des VLS dans notre analyse[114].

Le cas de Bruxelles a été intégré par la suite, notamment pour approfondir la compréhension du rôle des réseaux de villes et des manifestations internationales. En effet, la ville a accueilli en juin 2009 le congrès Velo-City rassemblant les acteurs européens du vélo. En outre, la mise en œuvre, en 2006, du système communal *Cyclocity*, fut considérée par les acteurs comme un échec, quelques mois après l'inauguration du système lyonnais[115]. Si la compréhension de cet « échec » nous semblait suffisante pour éclairer certains processus transnationaux, l'analyse de l'implantation des VLS à Bruxelles a ensuite suscité de nouveaux intérêts. Premièrement, le projet d'implanter un second système à l'échelle régionale était à l'étude, pour une inauguration prévue en 2009. Ce projet nous permettait d'observer pendant deux ans le processus de décision et de le relier aux circulations, contrairement aux cas lyonnais et barcelonais dont les systèmes avaient déjà été mis en service. Deuxièmement, les deux systèmes bruxellois ont engendré de nombreuses controverses politiques et des interrogations sur l'échelle de gestion du service[116]. De la même manière, les premières observations réalisées à Barcelone montraient que la politique de VLS était progressivement rattrapée par des enjeux métropolitains[117], dans le cadre de

---

[113] Voir Ajuntament de Barcelona, *Protocol of intention : the creation of the international network of cities with public cycle systems*, Barcelona, El 30 de noviembre 2007. Le protocole fut signé par les villes de Barcelone, Lyon, Séville, Paris, Washington, Milan, Londres, Madrid et Tel Aviv.

[114] L'analyse du fonctionnement des réseaux de villes représente en soi un enjeu méthodologique. En effet les instances de fonctionnement des réseaux sont le plus souvent difficile d'accès car peu centralisées autour d'un siège. Voir les débats organisés lors du séminaire « La ville internationale » de l'ENS de Lyon et l'intervention d'Aisling HEALY et de Sarah RUSSEIL « comment enquêter de manière collective sur un réseau de villes européennes ? » le 24 avril 2006. Plus récemment, des débats se sont tenus lors d'un colloque organisé par l'IEP et l'ENS de Lyon « Gouverner les territoires par réseaux » les 27 et 28 juin 2012.

[115] Ainsi, dans la foulée du lancement de *vélo'v*, Bruxelles fut la seconde grande ville à inaugurer ce type de service, le 17 septembre 2006.

[116] Il s'agissait aussi d'intégrer plus amplement les jeux d'acteurs autour des changements d'échelle territoriale. Sur la nécessaire prise en compte des jeux d'acteurs dans l'analyse des changements d'échelle, voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine*, *op. cit.* ; Alain FAURE, Jean-Philippe LERESCHE, Pierre MULLER et Stéphane NAHRATH, *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, 2007.

[117] Voir Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.*

réflexions portant sur un second système périphérique, piloté par l'Autorité Métropolitaine des Transports (AMT).

Porter le regard sur les circulations émergentes à partir de ces trois villes permettait de saisir le contenu et les contours d'un espace transnational en voie de formation autour de l'enjeu du vélo urbain[118]. Cependant, même en contextualisant la mise à l'agenda des politiques en faveur du vélo dans chacune des villes étudiées, ce terrain n'apportait pas de dimension historique aux échanges. Il ne permettait ni d'expliquer l'émergence des systèmes de VLS au début des années 2000, ni de comprendre la formation et l'évolution de réseaux de villes et de manifestations internationales antérieurs aux dispositifs de VLS. En outre, notre cheminement de recherche nous amenait à formuler l'hypothèse selon laquelle l'émergence et la circulation des dispositifs de VLS s'étaient appuyées sur ces réseaux historiques d'échanges autour du vélo urbain. C'est pourquoi, nous avons choisi d'historiciser la construction d'un espace transnational à partir des terrains préalablement sélectionnés. Cette démarche a très rapidement révélé l'inadéquation entre la construction de cette nouvelle enquête et la délimitation du terrain à trois villes.

Le travail d'historicisation répondait à trois objectifs : reconstruire la mise à l'agenda politique du vélo urbain ; contextualiser les circulations et la formation de réseaux ; comprendre la transformation des pouvoirs politiques urbains sur le long terme. Nous avons rapidement constaté que la problématisation du vélo, puis sa prise en charge par les municipalités s'étaient construites au sein d'un espace beaucoup plus vaste que celui que nous avions délimité. En outre, les premières observations révélaient le rôle déterminant des interactions transnationales dans ces processus. Certaines villes et certains acteurs avaient, depuis le début des années 1970, participé à la mise à l'agenda et à la construction d'un espace d'échange autour des politiques du vélo urbain en Europe.

Ce glissement méthodologique n'est pas neutre. Il a autant transformé notre protocole de recherche que notre objet. Il nous fallait dorénavant reconstituer l'espace dans lequel

[118] C'est notamment l'entrée choisi par Sarah RUSSEIL pour montrer, à travers une comparaison entre les villes de Lyon et Québec, l'émergence d'un espace transatlantique d'échanges autour de l'inscription des centres historiques au patrimoine mondial de l'UNESCO : Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, *op. cit.*

s'organisent les échanges. Cet espace s'est structuré dès la problématisation de la question du vélo en ville dans les années 1970-1980 à partir d'échanges interpersonnels, de réseaux associatifs et de collectivités, de congrès, de colloques, de voyages d'études municipaux, de revues, etc. Ces scènes d'échanges se sont développées au sein de plusieurs territoires urbains. En outre, nous cherchions à expliquer comment les VLS étaient devenus, non pas une solution parmi d'autres pour favoriser la pratique du vélo en ville, mais « la » solution adoptée par l'ensemble ou presque des décideurs urbains au cours des années 2000. Par conséquent, ce glissement a ouvert la porte à un certain nombre de détours monographiques, portant sur d'autres villes que celles choisies au départ (La Rochelle, Rennes, Rome, Paris), portant sur des réseaux (Club des Villes Cyclables, Velo-City) ou sur des groupes d'acteurs (associations, entreprises), qui ont, à un moment ou à un autre, structurés les enjeux au sein de l'espace transnational du vélo. Pour nous, la circulation des systèmes de VLS s'insère dans un espace transnational qui n'a pas été décrété, mais qui est le produit de processus sociaux historiquement construits qu'il s'agit d'analyser dans toutes ses dimensions.

Cependant, cette démarche présente un certain nombre de limites et soulève des interrogations importantes sur la manière de procéder : le choix préalable des terrains dans le cadre de la comparaison transnationale n'allait-il pas influencer notre enquête visant à reconstruire un espace transnational, notamment en matière de sources et de spatialité géographique ? En effet, les villes de Copenhague, Amsterdam, et certaines villes allemandes, suisses ou italiennes sont particulièrement actives en matière de développement du vélo en ville. Sans être exhaustif, nous apporterons des éclairages sur leur rôle dans la constitution d'un espace transnational. La multiplicité des terrains potentiels nous oblige à circonscrire l'analyse des interactions en sélectionnant des dynamiques, des moments, des scènes et des échanges plus ou moins liés à l'investissement des trois villes (Lyon, Barcelone, Bruxelles) dans les interactions. Ce biais est notamment perceptible dans l'analyse des relations entre les villes et les échelons nationaux. Ces relations sont déterminantes dans la structuration des échanges entre les acteurs urbains. Elles participent à expliquer les reconfigurations politiques et institutionnelles à l'œuvre de manière

interdépendante dans les deux échelles[119]. Nous avons donc analysé ces relations à partir de la France, de l'Espagne, et de la Belgique. L'objectif n'était pas de saisir l'ensemble des interactions d'un espace transnational du vélo. En outre, nous risquions alors de tomber dans la description enchantée d'une société transnationale autonome, sans pouvoir revenir sur les transformations et les effets de cet espace sur les territoires de l'organisation politique des sociétés urbaines. Cette recherche ne prétend pas non plus restituer des réseaux d'acteurs[120].

Les données collectées sur le terrain montrent que les interactions, les échanges, les connexions, les transactions, les circulations, sont des relations qui méritent d'être contextualisées. Resituer ces phénomènes dans leur épaisseur historique « aide à percevoir les contraintes qui tout à la fois pèsent sur ces relations et les rendent possibles »[121]. En cela, notre travail s'est nourri d'une approche socio-historique de l'analyse des politiques publiques[122]. Ce type d'enquête amène à « scruter la genèse de circulation d'hommes, de savoirs, d'innovations entre municipalités »[123] pour mieux saisir la structuration du pouvoir

---

[119] Julie POLLARD et Pauline PRAT ont ainsi montré l'importance de penser l'ancrage national de cas infranationaux dans le cadre de comparaisons infranationales : Julie POLLARD et Pauline PRAT, « La part du national. Comparer des politiques infranationales dans un environnement multi-niveaux », *Revue internationale de politique comparée*, 2012, vol. 19, n° 2, pp. 37-56.

[120] Notamment les réseaux d'acteurs objectivés à partir de bases de données. Voir Pierre MERCKLE, *La sociologie des réseaux sociaux*, Paris, La Découverte, 2004. Voir également les travaux de thèse de Renaud PAYRE : Renaud PAYRE, *A la recherche de la « science communale » : les « mondes » de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Grenoble, Doctorat de science politique, Université Pierre Mendès France Grenoble 2, 2002. ; et ceux de Camilo ARGIBAY : Camilo ARGIBAY, *De l'amphithéâtre à l'hémicycle ? Socialisation au métier politique et réseaux militants des dirigeants étudiants de la MNEF (1962-1986)*, IEP de Lyon, Doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière, 2011. La méthode d'analyse par les réseaux présente ainsi l'avantage d'objectiver des groupes d'acteurs et les interconnexions et ainsi retracer de manière fine les composantes de ces groupes. Cette méthode se penche moins sur l'objectivation des effets de ces interconnexions. En outre, les terrains d'enquêtes doivent cibler une ou plusieurs organisations précises, disposant de sources accessibles pour disposer d'une base de données, dont la rigueur scientifique de la méthode demande qu'elle soit la plus complète possible.

[121] Renaud PAYRE, *Ordre politique et gouvernement urbain*, *op. cit.*, p. 117.

[122] Voir Renaud PAYRE et Gilles POLLET, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ? », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, n° 1, pp. 133-154. Nous pouvons également mentionner l'ouvrage de François BUTON et Nicolas MARIOT qui synthétisent de nombreuses recherches : François BUTON et Nicolas MARIOT, *Pratiques et méthodes de la socio-histoire*, PUF., Paris, 2009. Pour un cadrage plus large sur la sociologie historique du politique, voir : Yves DELOYE, *Sociologie historique du politique*, Paris, La Découverte, 2003.

[123] Renaud PAYRE et Gilles POLLET, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques », *op. cit.*, p. 150. Nous pensons aux travaux de Renaud PAYRE sur les sciences de gouvernement : Renaud PAYRE, *Une science communale ? : réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS éditions, 2007. et aux travaux de Shane EWEN et de Pierre-Yves SAUNIER sur les relations

politique[124]. Notre démarche, consistant à reconstruire un espace transnational du vélo en intégrant une dose, non négligeable, de comparaison transnationale en son cadre, nous engage à surmonter une contradiction apparente : alors que la démarche comparative semble plus encline à se tourner vers la modélisation et la montée en généralité, l'approche socio-historique nous renvoie à des processus singuliers et au caractère probabiliste de la production du savoir. Nous souhaitons nous inscrire dans la perspective d'une socio-histoire créatrice de modèles explicatifs, qui pourront s'enrichir et se confronter au gré des autres travaux relevant de la même approche. En outre, notre enquête porte sur une période peu investie par les socio-historiens (1965-2010), notamment par ceux qui s'intéressent aux circulations transnationales[125]. Cette période nous a semblé suffisamment longue pour pouvoir apporter, à partir de la formation d'un espace transnational, des éléments d'analyses quant aux permanences et aux recompositions des pouvoirs politiques urbains. Si la période étudiée nous a permis de diversifier les sources[126], elle nous a aussi engagé à prendre des précautions sur la restitution des sources et la manière d'administrer la preuve. Ces précautions s'inscrivent dans un travail réflexif sur notre démarche d'enquête et les matériaux mobilisés.

---

transatlantiques des municipalités :Pierre-Yves SAUNIER et Shane EWEN, *Another global city : historical explorations into the transnational municipal moment, 1850-2000*, Palgrave., New-York, 2008.

[124] Notamment à travers des monographies sur les élus urbains. Voir Jacques LAGROYE, *Société et politique*, *op. cit.* ; Olivier BORRAZ, *Gouverner une ville*, *op. cit.*

[125] Selon Renaud PAYRE et Gilles POLLET, « Les enquêtes socio-historiques, dans la lignée d'une histoire sociale focalisée sur le 19e et sur le tournant des 19e et 20e siècles, accordent, en effet, un net primat à la Troisième République. Les socio-historiens du politique n'enquêtent pas sur des périodes précédant la Révolution et peu d'entre eux encore s'intéressent à des périodes de l'après Seconde Guerre mondiale et, encore moins, à des périodes récentes (années 1980-1990) » : Renaud PAYRE et Gilles POLLET, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques », *op. cit.*, p. 152. Depuis peu, la période de l'après Seconde Guerre mondiale semble susciter un regain d'intérêt chez ceux qui mobilisent une approche socio-historique. Nous renvoyons de manière non exhaustive aux travaux suivant : JULIE GERVAIS, *La réforme des cadres de l'action publique ou la fabrique d'un « nouveau » corps des Ponts et Chaussées : impératifs managériaux, logiques administratives et stratégies corporatistes (fin du XXe siècle)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lumière Lyon 2, 2008. ; Aisling HEALY, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine : Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin du XXe siècle)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lumière Lyon 2, 2007. ; Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, *op. cit.* ; Sébastien GARDON, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Lyon, Doctorat de science politique, Institut d'études politiques de Lyon, 2009. ; Harold MAZOYER, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, *op. cit.*

[126] Les sources traditionnelles mobilisées par l'approche socio-historique sont récoltées à partir du travail sur archives.

4.2 À la croisée des sources écrites et des entretiens

Si les travaux socio-historiques se concentrent principalement sur le traitement des sources écrites[127], à partir de la constitution d'un *corpus*, la période étudiée nous a offert la possibilité de croiser les sources écrites avec des sources orales, notamment des entretiens[128]. L'administration de la preuve s'appuie essentiellement sur des sources écrites de première main. Toutefois, le matériau le plus déterminant pour notre recherche a été la réalisation de 71 entretiens[129]. Non seulement les entretiens ont pleinement participé à argumenter nos propos dans le cadre d'une mobilisation classique en sociologie politique[130], le plus souvent incorporés dans le texte et interprétés, mais ils nous ont aussi procuré un accès à la majorité de nos archives[131] et au réseau d'acteurs impliqués, de près ou de loin, dans les politiques du vélo urbain. C'est à partir de ces différents apports que les entretiens ont été construits comme des matériaux complémentaires aux sources écrites. Enfin, quelques observations, effectuées entre 2007 et 2011, ont permis de renforcer l'analyse des circulations en action et de la comparaison « en train de se faire »[132].

---

[127] Sur le recours aux méthodes de l'histoire dans l'analyse des politiques publiques, voir Pascale LABORIER et Danny TROM, *Historicités de l'action publique*, Paris, Presses universitaires de France, 2003. Sur l'usage de l'histoire en science politique, voir également Alain GARRIGOU, « Le politologue aux Archives », *Politix*, 1989, vol. 2, n° 6, pp. 41-45.

[128] En dehors des entretiens, trois vidéos réalisées par des journalistes et disponibles sur internet, constituent d'autres sources orales.

[129] Ce chiffre tient compte des 20 entretiens réalisés au cours de nos recherches de Master 1 et de Master 2 entre 2006 et 2007. Voir l'index et la retranscription des entretiens dans les annexes. Ces entretiens ont pu être réutilisés sous certaines conditions : contextualisation et mobilisation dans le cadre des mêmes questionnements que nos premières recherches, mais aussi dans le cadre de nouveaux questionnements. Prenons le cas du premier entretien réalisé avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux. Au moment de l'interview, la question du travail et de l'organisation de l'entreprise nous intéressait peu. En effet, notre enquête de Master 2 s'était inscrite dans le cadre d'une sociologie des organisations publiques, à travers une comparaison entre les Communautés urbaines de Lyon et de Marseille. Pourtant, l'ensemble de l'entretien traite du travail « au concret » du directeur régional et du fonctionnement de l'entreprise JC Decaux, ce travail étant au cœur de nos questionnements dans notre recherche de thèse, notamment pour comprendre l'activité de l'entreprise dans les échanges transnationaux. Voir entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

[130] Voir l'enquête réalisée par Philippe BONGRAND et Pascale LABORIER :Philippe BONGRAND et Pascale LABORIER, « L'entretien dans l'analyse des politiques publiques : un impensé méthodologique ? », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, n° 1, pp. 73-111.

[131] La majorité de notre travail sur archives a été réalisé à partir d'archives privées, c'est-à-dire, des documents personnels accumulés, bien souvent non classés et parfois sans références. Cette spécificité est liée aux caractéristiques des acteurs que nous avons rencontré, notamment pour la période des années 1970 – 1980, savoir des présidents ou anciens présidents d'associations. Ces derniers ont manifestement été au cœur de la production de savoirs et de leurs circulations au cours de cette période.

[132] Pour Michaël WERNER et Bénédicte ZIMMERMANN, la comparaison suppose une construction qui tend à opposer deux réalités « toute historiquement constituées et situées, chargées de contenus

Notre travail sur les sources documentaires s'est construit dans une démarche réflexive sur nos propres pratiques, conformément aux propositions de Jean-Claude Passeron[133] car l'intérêt de ce travail sur les conditions de production des sources – donc de leur validité scientifique - fut autant guidé par des préoccupations méthodologiques que théoriques. En effet, d'un point de vue théorique, les savoirs constituent une part non négligeable, si ce n'est incontournable, des échanges transnationaux du domaine du vélo. Nous nous sommes donc attachés à les inscrire dans leur contexte, à revenir sur les acteurs qui les ont élaborés et à essayer d'analyser les effets qu'ils ont pu produire. Une attention particulière a été portée aux conditions de leur émergence, c'est-à-dire à la « fabrique des savoirs ». Si dans ce domaine, les variables matérielles, financières et de formations des acteurs occupent une place prépondérante, les évolutions technologiques n'ont pas moins influencé la manière de produire des savoirs et de les faire circuler[134]. Nous avons surtout analysé les processus de traduction, de mobilisation et/ou d'appropriation de ces savoirs. Dans ce sens, la déconstruction des termes et l'immersion dans les terrains enquêtés représentent un défi important dans notre démarche scientifique[135]. Les termes et leurs traductions constituent un enjeu important : en Europe, l'appellation *vélos en libre service* est spécifique à la France, tandis que les pays anglo-saxons utilisent la notion de *Bike sharing* et l'Espagne, celle de *bicicleta publica.* Ces notions traduisent-t-elles des définitions différentes des systèmes mis en place ? Pourquoi les villes italiennes ont-elles adopté la notion de *Bike sharing* ? Ces termes sont-ils en concurrence ? Si nous employons de manière générique *vélos en libre service* (VLS), ces questions seront pleinement développées dans le corps du texte.

---

spécifiques et donc difficiles à transposer dans des cadres différents ». L'histoire croisée qu'ils défendent est une démarche relationnelle « qui interroge les liens matérialisés dans la sphère sociale ou simplement projetés entre différentes formations historiquement constituées ». Voir Mickael WERNER et B. ZIMMERMANN, « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *op. cit.* p. 11 et p. 16.

[133] Voir la synthèse des recommandations formulée en conclusion de l'ouvrage de Jean-Claude PASSERON, *Le raisonnement sociologique : un espace non poppérien de l'argumentation*, Paris, France, Albin Michel, 2006 (1ère ed. 1991). pp. 539-612. L'auteur insiste notamment sur l'importance de mettre en lumière les conditions de production des éléments de démonstration apportés dans les enquêtes sociologiques. Cette réflexivité est alors une condition de la validité scientifique de ces éléments.

[134] La production de savoirs, leurs circulations, mais aussi leurs archivages s'est profondément transformés avec la substitution de la machine à écrire par l'outil informatique, du courrier postal par les échanges sur internet, de l'archivage papier par l'archivage informatique.

[135] Conformément aux recommandations de P. HASSENTEUFEL : Patrick HASSENTEUFEL, « Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaisons européennes », *op. cit.* Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.* p. 118-120.

D'un point de vue méthodologique, le travail à partir des sources écrites s'est heurté à trois principales contraintes. La première a concerné les sources historiques des années 1970 – 1980 et certaines des années 1990. Ces dernières, pour la majorité d'origine associatives, ont été soit dispersées et non archivées, soit perdues[136]. La deuxième contrainte porte sur la période contemporaine. Les documents fraichement sortis des administrations ne sont pas archivés avant plusieurs mois, voire plusieurs années. Il nous a fallu réaliser une récolte « sauvage » de ces documents auprès des agents des différents services, sur les sites internet et dans les rapports de communication externes (journaux municipaux, évènements). En outre, pour comprendre les débats politiques autour des dispositifs de VLS, nous avons travaillé sur les comptes-rendus des conseils des instances politiques concernées et sur la presse locale et nationale[137]. La troisième contrainte concerne l'accès aux sources des entreprises privées et la manière d'enquêter sur leurs activités, autant que sur le travail de leurs agents[138].

Pour surmonter ces contraintes, nous avons utilisé la méthode par entretien pour obtenir des sources orales.

Au final, 72 entretiens ont été réalisé : 24 avec les acteurs associatifs ; 24 avec les acteurs publics - administratifs et politiques[139] ; 5 avec les acteurs des entreprises (JC Decaux et Clear Channel). L'identification des acteurs à interviewer s'est faite

[136] Les comptes-rendus des congrès internationaux Velo-city illustrent parfaitement l'état des archives. L'association *European Cyclists Federation* (ECF), organisatrice des congrès, n'a pas archivé les comptes-rendus des manifestations se déroulant dans les années 1980. Elle a même perdu les rares versions papiers des premiers congrès au cours de son déménagement. Dans la reconstitution de ce *corpus* d'archives, certains exemplaires ont pu être retrouvés au sein de diverses associations d'usagers, ou au sein de villes ayant accueilli le congrès ou dans les archives privées de présidents d'association. Mais au final, nous n'avons jamais retrouvé la trace de quatre comptes-rendus parmi les quinze congrès.

[137] Au sujet de l'analyse des débats politiques, notamment des prises de positions partisanes, nous n'avons pas eu l'occasion de traiter les échanges au sein du conseil municipal de la ville de Barcelone. Nous sommes alors passés par l'analyse des articles de la presse locale.

[138] Sur les difficultés d'enquête rencontrées auprès des entreprises, nous renvoyons à la prochaine sous-partie de l'introduction.

[139] Les entretiens menés avec les élus se concentrent uniquement sur le cas lyonnais, pendant nos enquêtes de Master 1 et Master 2. Pour la thèse, nous avons fait le choix de rencontrer uniquement les membres des cabinets politiques et les collaborateurs. Ce choix est d'abord justifié par l'actualité « chaude » des politiques de VLS et les enjeux de ces dernières pour les élus, ce qui engendrait dans nos premières enquêtes des discours proches, voir entièrement calqués sur les documents de communication politique. Ensuite, pour des périodes moins contemporaines, nous nous sommes appuyées sur les archives municipales, notamment au sujet de l'expérience des « vélos municipaux » à La Rochelle en 1976 et pour celle de Rennes en 1998.

progressivement, conformément à notre parti pris inductiviste. Il s'agissait de réaliser des entretiens approfondis qui soient « enchâssés dans l'enquête de terrain (pris par son rythme, son ambiance) »[140]. En s'appuyant sur les travaux de Stéphane Beaud, une attention particulière a été consacrée à l'interaction et aux situations d'observation pendant l'entretien[141]. De la même manière, la conduite des entretiens visait à obtenir des récits de pratiques[142], de voyages et de comparaison. Les entretiens ont tous été minutieusement préparés à partir d'une grille d'entretien envoyée aux interviewés par courrier électronique quelques jours avant son déroulement. En retour, les interviewés préparaient l'entretien, ce qui impliquait un biais non négligeable, mais qui devait répondre à plusieurs objectifs : le premier était de valoriser la position de la personne interviewée, une technique déjà éprouvée auprès des dominants[143] ; le second devait permettre d'obtenir ce que l'enquêté voulait nous dire, ce qui n'empêchait pas de le surprendre lors de l'interaction, notamment sur des sujets gênants ou moins centraux au regard de l'interviewé. Enfin, le plus souvent, la préparation de l'entretien poussait les acteurs à rassembler toute une série de documents visant à démontrer leur propos ou à approfondir certaines données. En outre, nous avons réalisé différents types d'entretiens suivant les catégories sociales (associatives, administratives, élus, entreprises) et suivant la position incontournable de certains acteurs dans les circulations transnationales[144].

L'un des apports des entretiens est effectivement d'avoir contribué à reconstituer un *corpus* d'archives associatives éparpillé et à obtenir des documents administratifs ou produits par les entreprises privées (et donc difficilement accessibles). Soit les acteurs nous ouvraient

---

[140] Stéphane BEAUD, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique », *Politix*, 1996, n° 35, pp. 226-257. (p. 235)
[141] *Ibid.* p. 236.
[142] Voir plus loin, l'exemple de l'enquête sur les grands groupes privés.
[143] Stéphane BEAUD, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique », *op. cit.* p. 239.
[144] Nous avons évalué la position incontournable de certains acteurs à l'aide d'un travail documentaire préalable, puis des récits que pouvaient nous en faire les autres acteurs. C'est notamment le cas du fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ à Bruxelles. Si son nom a attiré notre attention dans les comptes-rendus des congrès internationaux Velo-city, plusieurs présidents d'association avaient cité son nom au cours des entretiens, notamment à Strasbourg, Lille ainsi que le coordonateur interministériel en charge du vélo en France. Ensuite, un entretien exploratoire de 46 minutes avec cette personne du GRACQ en mai 2009 nous a confirmé sa participation active aux échanges transnationaux depuis le milieu des années 1970. Nous avons donc décidé de réaliser un second entretien, sous forme de récit de vie, de 275 minutes en octobre 2009, puis un entretien complémentaire de 36 minutes en mai 2010.

leurs archives privées ou celles de leurs organisations, soit ils nous permettaient de retracer les réseaux disposants potentiellement de documents. L'entrée dans le réseau associatif a demandé un temps d'adaptation et d'apprentissage. Le réseau associatif est composé d'initiés sur les questions techniques (se rapportant aux aménagements cyclables) et enclins aux pratiques militantes, auxquelles il a fallu se familiariser.

L'association *Pignon Sur Rue* et son centre de documentation : une expérience singulière pour le chercheur

Notre familiarisation aux milieux associatifs s'est réalisée à partir de l'association lyonnaise de promotion du vélo en ville, *Pignon Sur Rue* (PSR). L'association dispose d'une structure unique en Europe : un centre de documentation entièrement dédié à la bicyclette, financé par les collectivités locales et l'État. Elle détient un catalogue unique, rassemblant l'ensemble des revues associatives françaises depuis leur création ; une partie des revues étrangères ; des documents issus des réseaux (Club des Villes Cyclables, ECF, etc.) ; des ouvrages ; des mémoires d'étudiants ; les archives de l'association lyonnaise *La ville à vélo,* intégrée à *Pignon Sur Rue ;* des documents officiels des collectivités, notamment françaises, mais aussi européennes ; des documents officiels de l'État. Ces derniers se sont considérablement complétés en 2004 avec l'arrivée du fonds d'Edith Metzger, composé de l'ensemble des documents récoltés au cours de sa carrière (environ 25 cartons), au sein du ministère de l'équipement (1973-2002). Le centre de documentation s'est progressivement spécialisé autour de deux thèmes : les questions d'aménagement cyclable et de militance en faveur du vélo en ville ; les voyages à vélos. Il dispose d'un salarié, documentaliste, mais son mode de fonctionnement repose en partie sur des bénévoles.

En devenant adhérent de PSR en 2006, nous avons pu entamer un processus d'acculturation avec le monde associatif, à la fois pour comprendre son fonctionnement et pour participer aux activités du centre de documentation. À cet égard, outre la consultation de nombreux documents, nous avons contribué à valoriser le catalogue, à classer et archiver le fonds d'Edith Metzger et à tenir des permanences pour accueillir les visiteurs, tout en poursuivant nos recherches. La richesse documentaire du lieu s'est traduite par un travail d'assemblage de l'ensemble des publications du réseau du Club des Villes Cyclables et d'une partie de celles des congrès Velo-City. Une connaissance des activités associatives en France et en Belgique fut acquise. En revanche, peu d'information fut rassemblée sur le cas de Barcelone et des associations espagnoles. Notre proximité avec l'association nous a permis de réaliser une partie non négligeable du travail sur les sources écrites, en prenant le temps de revenir plusieurs fois questionner les mêmes sources.

La restitution des entretiens dans le corps du texte a fait l'objet de précautions, notamment en précisant le contexte, voire en donnant des éléments sur l'interaction entre le chercheur et l'interviewé. Il s'agit également de ne pas se contenter d'une simple mobilisation illustrative. C'est la raison pour laquelle, les citations d'entretiens ont été justifiées dans le cadre de notre argumentation.

Enfin, notre présence dans certains congrès a servi à réaliser des observations dans des lieux d'échanges et de circulations entre les acteurs urbains. Outre les observations effectuées au cours d'un stage de quatre mois au sein du Grand Lyon pour la mise en place

de *Vélo'v* en 2006 dans le cadre de notre Master 1, nous avons participé à quatre évènements :

- le 17ème congrès du Club des Villes Cyclables, à Lyon, les 17, 18 et 19 octobre 2007 ;
- *las primeras jornadas de la bicicleta publica*, à Barcelone, les 29 et 30 novembre 2007 ;
- le 15ème congrès international Velo-city, à Bruxelles, les 12, 13, 14 et 15 mai 2009 ;
- le 19ème congrès du Club des Villes Cyclables, à Dijon, les 5, 6 et 7 octobre 2011

Si notre présence au sein de ces manifestations a donné lieu à des prises de contact et à la constitution d'un carnet d'adresses, les congrès furent surtout l'occasion d'ouvrir la « boite noire » de ces réseaux de villes et de mettre en lumière les enjeux spécifiques de ces rencontres dans un processus beaucoup plus large de circulations transnationales. Les stratégies des villes, des acteurs privés ou associatifs, l'émergence de modèles, le rôle spécifique des acteurs politiques, le financement des manifestations, les connaissances interpersonnelles, ont pu être appréhendés. L'ensemble de ces variables figure dans l'analyse de l'observation de ces lieux d'échange. Ces derniers s'organisent autour de scènes particulières qui favorisent les différents échanges, au sein desquelles nous avons constitué des carnets de notes[145] : inaugurations, conférences, ateliers de travaux collectifs, repas, ballades à vélo, concours, expositions, activités sociales, rencontres informelles, etc. Ces exemples constituent un panorama des lieux de la circulation et de la comparaison en action[146]. L'observation a aussi représenté un moyen de surmonter les difficultés de l'enquête sur les entreprises du mobilier urbain et de l'affichage.

4.3 Enquêter sur les grands groupes privés : un enjeu méthodologique pour l'analyse des politiques publiques

Enquêter sur les grandes firmes de services urbains suppose de se confronter à de nombreuses difficultés : accès aux sources, relations de domination, précautions juridiques quant à l'utilisation des sources, compréhension de la *novlangue* de l'entreprise, des

[145] Les prises de note sont recensées dans nos huit cahiers de thèse couvrant la période 2007-2012.
[146] Dans notre enquête, la comparaison a induit une série de biais méthodologique, notamment lors des entretiens avec les acteurs des entreprises. Nous proposons une synthèse de ces biais dans les annexes.

hiérarchies, etc. De nombreuses organisations ne souhaitent pas que l'on s'intéresse à elles, notamment les grandes firmes, car leur capacité à détenir du pouvoir dépend souvent de ressources informationnelles qu'elles ne veulent pas divulguer[147]. Surmonter ces difficultés constitue un enjeu méthodologique pour le chercheur, autant qu'un enjeu scientifique pour les sciences sociales. Dans notre recherche, ces difficultés ont été démultipliées par notre questionnement concernant les interactions de ces grands groupes avec les institutions publiques, sujet particulièrement sensible pour les deux principales entreprises étudiées, JC Decaux et Clear Channel[148]. Ce travail ne prétend pas formaliser une quelconque méthode, ni même déterminer une seule et unique manière d'enquêter sur l'ensemble des grandes firmes urbaines. Il entend ouvrir des pistes et poser des interrogations d'ordre méthodologique à partir d'un travail de terrain réalisé auprès des entreprises JC Decaux et Clear Channel.

La réalisation d'enquêtes sur les grandes entreprises n'est pas une nouveauté. Une première tradition de recherche s'est penchée sur l'entreprise comme organisation[149]. Une autre série de travaux s'est développée dans le champ de l'histoire des entreprises et des réseaux techniques[150]. Ces deux traditions de recherche se distinguent autant par leurs méthodes que par leurs entrées théoriques. L'explicitation des protocoles d'enquête ne semble pourtant pas être leur priorité. Pour l'obtenir, il faut plutôt s'appuyer sur les travaux de la

---

[147] Sur ce point, voir Pierre LASCOUMES et Dominique LORRAIN, « Trous noirs du pouvoir. Les intermédiaires de l'action publique », *Sociologie du travail*, 2007, vol. 49, nº 1, pp. 1-9. (p.2)

[148] Notre regard porte uniquement sur des « entreprises urbaines », c'est-à-dire dont les marchés se situent essentiellement au niveau urbain.

[149] Voir notamment Renaud SAINSAULIEU, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1991. Dans ce champ de recherche, l'entreprise est analysée au même titre que l'ensemble des organisations qui structurent la société, sans véritablement penser l'entreprise comme une situation sociale spécifique. On retrouve ce travers au niveau méthodologique. Ces travaux interrogent la manière de conduire une enquête sur les entreprises en privilégiant les méthodes classiques mobilisées par ce champ de recherche, notamment l'observation participante. Voir Françoise PIOTET et Renaud SAINSAULIEU, *Méthodes pour une sociologie de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1994. Dans cet ouvrage, les auteurs proposent des pistes peu détaillées en conclusions : « le sociologue d'entreprise s'appuie sur une bonne maîtrise de la pratique des enquêtes dont il sait utiliser toutes les formes : l'enquête par questionnaires, la recherche par entretiens, l'observation, l'étude des documents et données sociales de l'entreprise ». (p. 365).

[150] Dans cette perspective, nous pouvons citer l'ensemble des publications de la revue *entreprises et histoire* depuis 1992. Dans un registre plus sociologique, la rubrique « portrait d'entreprise » de la revue *flux*, propose de présenter l'histoire et les spécificités de grandes entreprises mondiales. Ces travaux d'histoire des entreprises s'appuient avant tout sur des recherches documentaires et la consultation d'archives.

sociologie des élites[151], notamment du patronat[152], qui se penchent sur des acteurs considérés comme « dominants » dans la relation d'enquête. Notre protocole de recherche s'attache moins à objectiver des situations sociales propres aux entreprises. Il s'agit de saisir les acteurs privés dans les relations qu'ils entretiennent avec les autres acteurs impliqués dans les processus de décision au sein des institutions municipales. Pour croiser nos données avec les sources administratives, notre démarche a privilégié un travail sur quatre types de sources : les contrats des marchés urbains ; les archives ou documents officiels des entreprises ; des entretiens avec les acteurs des entreprises ; l'observation des entreprises dans les rencontres des réseaux de villes. Certaines sources se sont avérées plus accessibles que d'autres.

La découverte du milieu[153] de la grande entreprise : premiers contacts, premières difficultés

Lors de notre Master 2, un premier contact avait été établi avec le directeur régional Rhône-Alpes de la société JC Decaux. Nous avions été introduits par les élus du Grand Lyon pour obtenir un entretien. L'objectif était de rendre compte des interactions entre le Grand Lyon et la société JC Decaux au moment de l'implantation de *Vélo'v*. Dans le cadre de la thèse, nous souhaitions poursuivre cet objectif dans d'autres villes. Notre analyse s'intéressait donc aux acteurs des entreprises, en tant qu'individus, mais aussi en tant que représentants d'une organisation, dont il fallait par ailleurs comprendre le fonctionnement. À cet égard nous avons d'abord menée une recherche documentaire avant de nous consacrer à la réalisation d'entretiens.

L'analyse des contrats et des procédures d'attribution des marchés

En premier lieu, nous avons rassemblés les procédures d'attribution des marchés de Lyon, Bruxelles et Barcelone, ainsi que les contrats de Lyon et les deux de Bruxelles (2006 et 2009)[154]. En revanche, malgré nos efforts, il n'a pas été possible de consulter celui de Barcelone (nous l'avons reconstitué uniquement à partir de synthèses du contrat). Ces documents sont très riches pour comprendre le fonctionnement des institutions publiques, l'architecture juridique et économique des systèmes de VLS et permettent de travailler sur

[151] Voir William GENIEYS, *Sociologie des élites*, Paris, Armand Colin, 2011.

[152] Pour une synthèse des travaux sur le patronat, voir notamment : Michel OFFERLE, *Sociologie des organisations patronales*, La Découverte., Paris, 2009. et François-Xavier DUDOUET et Éric GREMONT, *Les grands patrons en France : du capitalisme d'État à la financiarisation*, Paris, Lignes de repères, 2010. Pour une analyse monographique au niveau urbain, voir : Aisling HEALY, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine : Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin du XXe siècle)*, IEP de Lyon, 2008.

[153] La notion de « milieu » est ainsi employée pour désigner la formation d'un groupe social cohérent, malgré la disparité sociale de ceux qui le composent. Ainsi, nous reprenons ici la définition de Jacques LAGROYE (Jacques LAGROYE, *Société et politique*, *op. cit.*). Pour l'auteur, la notion de milieu vise à dépasser les analyses en termes de classe. D'autres variables que les déterminants économiques peuvent être pris en compte pour expliquer la cohérence d'un groupe et les relations durables qui le constituent, notamment la variable idéologique et cognitive.

[154] Nous disposons également des contrats des villes de Rome et de Toulouse, ainsi que de l'appel d'offres et du cahier des charges pour le système de la ville de Paris.

l'incomplétude des contrats, c'est-à-dire les marges de manœuvre des acteurs laissées par les vides juridiques[155].
Pour obtenir les contrats, nous sommes passés par les institutions publiques. Demander à consulter un contrat est source de méfiance et de suspicion quant à l'utilisation du document. Les contrats de mobilier urbain sont un sujet sensible pour les collectivités pour des raisons juridiques tenant aux nombreux recours en justice et à l'encadrement strict du marché de l'affichage publicitaire[156]. Le sujet est sensible pour des raisons de communication politique. En effet, si les élus souhaitent communiquer sur les nouveaux services prévus dans le contrat où sur les conditions financières avantageuses du partenariats, ils sont plus réticents à communiquer sur les contreparties, notamment en termes d'espaces publicitaires, et sur les conditions financières. Obtenir les contrats a donc nécessité une stratégie particulière : peu de demandes par courrier ou courrier électronique, mais des demandes directes, lors des entretiens, après avoir établi une confiance réciproque avec l'interviewé et prouvé le bienfondé de nos recherches.

Des archives privées inaccessibles ?

Nous n'avons eu qu'un accès limité aux documents internes des entreprises. De nombreuses informations ont été rassemblées grâce aux rapports d'activité annuels[157] des entreprises. Leurs sites internet recensent les communiqués de presse publiés par les groupes depuis le début des années 2000. Enfin, les documents de communication officielle et ceux destinés aux collectivités ont été récoltés. Cependant nous souhaitions avoir accès aux comptes-rendus internes des entreprises, ainsi qu'aux documents précédents les années 2000. Concernant l'entreprise américaine, sa récente création n'offrait pas la possibilité de remonter au-delà de 1998 et de son implantation à Rennes[158]. En ce qui concerne l'entreprise française, nos demandes, appuyées par le directeur régional Rhône-Alpes, n'ont pas abouti. Une réponse officielle nous est parvenue, confirmant l'impossibilité d'accéder aux archives de l'entreprise[159].
La consultation des archives publiques fut une manière d'accéder aux échanges entre les entreprises et les collectivités et de contourner ainsi les difficultés d'accès aux archives de l'entreprise. Nous avons réalisé ce travail à Lyon au sein des archives municipales (pour la période 1965-1969), puis des archives de la Communauté urbaine (pour la période 1969-2005). De plus, nous avons eu accès à l'ensemble des documents non archivés concernant l'opération *Vélo'v* (2005-2010)[160]. Le même travail a été réalisé à Bruxelles et à Barcelone, mais les documents importants (contrats et courriers) ne figuraient pas dans les archives. Nous avons uniquement eu accès aux implantations techniques des mobiliers urbains.

---

[155] Sur ce point, voir Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat : l'action publique en question*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999.
[156] Voir Michel CARMONA, *Le mobilier urbain*, Presses Universitaires de France, Paris, 1985. Au niveau contemporain, voir décision du Conseil de la concurrence, n° 98-D-52 du 7 juillet 1998 relative à des pratiques relevées dans le secteur du mobilier urbain.
[157] La capitalisation boursière d'une entreprise l'oblige à publier des rapports annuels d'activité. Dans le cas de JC Decaux, cette entrée en bourse s'est effectuée en 2001. Voir rapports d'activité annuels de l'entreprise JC Decaux : http://www.JC Decaux.com/fr/Le-groupe-JC Decaux/Rapport-annuel, consulté le 16 août 2011. Pour Clear Channel, voir depuis 2005 : Notice of annual meeting of stockholders and annual reports, Clear Channel Outdoor : http://clearchanneloutdoor.com/corporate/investor-relations/, consulté le 16 août 2011.
[158] La création de la filiale de Clear Channel, Clear Channel Outdoor, remonte à 2005. À Rennes nous avons étudié la société ADSHEL, rachetée par Clear Channel en 1998.
[159] Des démarches similaires aboutissant à un échec ont été entreprises par Stéphanie LE GALLIC auprès de JC Decaux pour ses recherches de thèse d'histoire contemporaine en cours : « De l'électricité à l'électronique : Espace urbain, information et publicité à Paris et à Londres ; XIX-XXe siècles », dirigée par Pascal GRISET (Paris IV).
[160] Nous remercions Bernard Lagache, directeur du service ressource de la direction de la voirie du Grand Lyon, pour avoir rassemblé ces documents et autorisé leur consultation. L'ensemble de ces documents a pu constituer un corpus rassemblant tous les contrats et avenants depuis 1965, les délibérations des conseils, les courriers portant sur les négociations entre la société JC Decaux et la collectivité, parfois des échanges entre Jean-Claude Decaux et les présidents de la Communauté urbaine, des coupures de presse, la réglementation nationale concernant le marché de mobilier urbain et des documents divers.

Une autre manière de recueillir des sources sur ces relations dans une période contemporaine consistait à réaliser des entretiens avec les agents des sociétés privées. Le choix a été fait d'enquêter sur les acteurs participant aux négociations avec les agents administratifs et les élus des collectivités. Leurs profils étaient essentiellement des cadres-dirigeants aux trajectoires très différentes.

Nous avons réalisé trois entretiens avec les agents de JC Decaux et deux avec ceux de Clear Channel[161]. Ces acteurs étaient centraux dans la mise en œuvre des VLS et leur circulation entre les villes de Lyon, Bruxelles et Barcelone. Hormis le premier entretien réalisé en 2006, les autres se sont déroulés à la fin de notre recherche, de sorte que nous avons eu le temps de bien préparer les entretiens en fonction des sources qu'il nous manquait. Les interlocuteurs étaient sollicités longtemps à l'avance afin de leur demander de nous fournir des documents. Les deux entretiens furent élaborés avec la même méthode[162] : prise de contact et demande de documents, puis passation de l'entretien avec une analyse de l'interaction entre intervieweur et interviewé. Comme le fait remarquer Stéphane Beaud, « la situation d'entretien est, à elle seule, une scène d'observation »[163]. Enfin, l'interaction se poursuivait après l'entretien[164]. Au final, les entretiens ne constituaient pas seulement des sources orales délimitées par un enregistrement, mais une enquête complète, des entretiens multi-sources regroupant :

- des sources documentaires constituées par l'interlocuteur ;

[161] Nous avons successivement rencontrés deux fois le directeur régional Rhône-Alpes JC Decaux en 2006 et 2009, le directeur général Europe du Sud de JC Decaux, fils de Jean-Claude Decaux et également directeur général de l'activité du mobilier urbain et délégué Belgique et Luxembourg, en 2009. Du côté de Clear Channel, deux entretiens ont été réalisés, le premier avec le chargé de mission VLS, rattaché à la direction des opérations de l'Europe du Sud (France, Belgique, Espagne, Italie) en 2010, le second avec le directeur *Smartbike* au niveau mondial au sein de Clear Channel international en 2011.

[162] L'entretien réalisé avec le directeur régional Rhône-Alpes JC Decaux en 2006 constituait alors un essai et une première expérience de familiarisation aux entretiens avec les acteurs privés.

[163] Stéphane BEAUD, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique », *op. cit.* p. 236.

[164] Ainsi, lorsque l'enregistrement de la discussion s'arrêtait, l'enquête se poursuivait, ce qui permettait à l'interviewé de se livrer en dehors de l'enregistrement, et/ou de la solliciter pour visiter les ateliers et les centres de travail lorsque l'entretien se déroulait au sein de l'entreprise, de sorte que l'enquête pouvait se poursuivre par de l'observation et des rencontres avec différents agents.

- des sources orales enregistrées et retranscrites, suivant les procédés classiques en sciences sociales[165] ;
- des sources orales après l'entretien, autour d'une discussion sans enregistrement ;
- des sources récoltées à partir d'observations, à la fois de l'interaction pendant l'entretien, puis du travail au concret de l'entreprise et du fonctionnement des VLS.

Un entretien a du être réalisé par téléphone[166], un autre a été vécu comme un véritable échec (l'enquêté ayant très rapidement souhaité y mettre un terme)[167].

Enfin, des observations ont été réalisées pour saisir les interactions en action. L'activité transnationale des entreprises a ainsi été observée dans les congrès et les rassemblements internationaux. Lors de chaque évènement, les sociétés JC Decaux et Clear Channel « occupaient le terrain ». Elles tenaient des stands de présentation de leurs produits, ce qui nous permettait de récupérer de la documentation, de constituer un carnet d'adresses et de suivre les interactions entre les acteurs des collectivités et ceux des entreprises. Les interventions des acteurs économiques au cours des conférences constituaient les rares moments où ces derniers s'exprimaient en public et se confrontaient aux questions du public. Les interactions ont été enregistrées mais pas retranscrites, la qualité de l'enregistrement étant généralement insuffisante. Ce travail d'observation a notamment permis de constituer toute une série d'anecdotes[168] sur les interactions spontanées ou mise

---

[165]Voir Philippe BONGRAND et Pascale LABORIER, « L'entretien dans l'analyse des politiques publiques », *op. cit.*

[166] Le deuxième avec le directeur régional Rhône Alpes de JC Decaux en 2009.

[167] Il s'agit de l'entretien réalisé avec le directeur général Europe du Sud de JC Decaux, Jean-Sébastien Decaux. Devant se dérouler en marge d'une intervention de l'interlocuteur lors d'un congrès Velo-City à Bruxelles en 2009, l'entretien a duré 11 minutes. Nous attribuons cet échec à une situation de domination mal-maitrisée. Nous n'avions pas eu de contact direct avant l'entretien puisque l'entretien avait été organisé par son assistante. En outre, cette personne nous avait présenté à M. Decaux comme un étudiant. Enfin, l'interviewé nous a fait comprendre qu'il avait un rendez-vous plus important après nous. Ces difficultés renvoient aux problèmes rencontrés lors d'entretiens auprès des acteurs dominants, voir : Hélène CHAMBOREDON, Fabienne PAVIS, Mireille SURDEZ et Laurent WILLEMEZ, « S'imposer aux imposants. A propos de quelques obstacles rencontrés par les sociologues débutants dans la pratique et l'usage de l'entretien », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 1994, n° 16, pp. 114-132. ; Michel PINÇON et Monique PINÇON-CHARLOT, « Pratiques d'enquête dans l'aristocratie et la grande bourgeoisie : distance sociale et conditions spécifiques de l'entretien semi-directif », *Genèses. Sciences sociales et histoire*, 1991, n° 3, pp. 34-40.

[168] Pour Stéphane BEAUD, le recours à l'anecdote constitue « un formidable révélateur et analyseur de situations sociales » : Stéphane BEAUD, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique », *op. cit.* p. 243.

en scène par les entreprises. Les informations récoltées à partir des rencontres nous renvoyaient également à notre interrogation portant sur les interactions. Il paraissait évident que ces sociétés réalisaient une activité de représentation auprès des élus urbains et des collectivités. L'objectivation de ces pratiques a montré la domination de ces grandes sociétés sur les autres concurrents du secteur, à travers les ressources déployées pendant les évènements. Nous avons repéré cette domination grâce à des critères objectifs (matériel, communication, personnel mobilisé, etc.), mais aussi à partir de critères symboliques (expériences et notoriété). Les deux grandes firmes attiraient les regards et suscitaient un intérêt pour les acteurs publics grâce à ces différentes ressources. Cette domination pouvait s'exercer à l'aide d'une mise en scène calculée de leurs partenariats avec les grandes villes européennes. Les stands mettaient en avant l'entreprise et la ville de manière conjointe dans la promotion de leur système de VLS. Leur force de persuasion se résume non seulement à la quantité, mais aussi à la qualité des partenariats qu'elles exposent pendant ces rassemblements. Les observations ont également constituées un support d'apprentissage du milieu de l'entreprise et de son fonctionnement. Cet apprentissage était nécessaire pour l'analyse des sources récoltées, notamment en explicitant le vocabulaire et les nomenclatures employés par les acteurs économiques[169].

5. Architecture de la thèse : les trois configurations de l'espace des circulations transnationales du vélo urbain

L'analyse d'un espace transnational fluctuant donne à voir des interactions complexes entre différents acteurs investis dans le développement des politiques du vélo en ville. Cependant, nous avons pu observer de grandes périodes distinctes de domination de certains groupes d'acteurs dans l'organisation des échanges transnationaux. Les relations entre ces groupes d'acteurs forment alors des configurations dont il convient d'analyser les stabilisations successives et leurs éventuels croisements, enchevêtrements ou disparitions. En organisant les échanges transnationaux du vélo, ces configurations favorisent ou

[169] L'entreprise Clear Channel s'est constituée un vocabulaire spécifique à l'entreprise. Reconnaissant la barrière que ce vocabulaire pouvait créer avec le monde extérieur à son entreprise, la société a édité un dictionnaire des notions utilisées au sein de l'entreprise et, plus généralement dans le milieu du marché de l'affichage publicitaire et du mobilier urbain : http://clearchanneloutdoor.com/resources/vocabulary/, consulté le 14 août 2011.

entravent la circulation de savoirs et de modèles d'action publique et conduisent à transformer les relations entre les acteurs urbains et la manière de gouverner la ville. Nous pouvons ainsi identifier trois configurations circulatoires du vélo qui se stabilisent entre les années 1970 et 2000. La première configuration circulatoire du vélo (partie 1) est dominée par les acteurs associatifs (1965-1983). La deuxième configuration (partie 2) est largement structurée par les institutions publiques, notamment municipales (1984-1997). La troisième configuration (partie 3) est organisée par les relations entre les municipalités et les entreprises investies dans les politiques de VLS des villes européennes (1998-2010).

La première partie vise à reconstituer les fondements de l'espace transnational du vélo à partir de la structuration d'un mouvement associatif de défense du vélo dans les villes européennes. Ce mouvement se caractérise par la stabilisation d'un espace d'échange transnational aboutissant à la création d'une fédération européenne d'associations en 1983, *l'European Cyclists Federation* (ECF). En analysant l'action transnationale des associations, nous nous intéresserons aux actions qu'elles mettent en œuvre pour légitimer la cause de la bicyclette. Cette partie nous permet d'interroger les effets de l'activité transnationale des associations sur l'action publique urbaine, notamment à travers l'émergence de premières expériences municipales en faveur du vélo dans un contexte peu propice au développement de ce mode de transport.

Le premier chapitre entend ainsi contextualiser l'émergence du mouvement associatif en s'interrogeant sur son rôle dans la mise à l'agenda d'un problème public de la bicyclette en ville. À partir des mobilisations locales en faveur de ce mode de déplacement, les associations participent à problématiser et à politiser le vélo en ville. Ainsi, en montrant la proximité des associations avec les mouvements écologistes, nous verrons comment les décideurs urbains ont stabilisé leur relation avec les associations afin de contrôler ces groupes sociaux et capter des ressources pour mettre en œuvre des politiques publiques au cours des années 1970. Ces processus donnent lieu à l'expérimentation de plusieurs dispositifs municipaux dont les références se situent à l'étranger.

Le deuxième chapitre questionne la structuration de l'action publique urbaine du vélo au regard de l'activité transnationale des associations. Pour intervenir dans les politiques

publiques, les associations mobilisent des formes d'expertise à partir de l'observation et de la circulation des savoirs étrangers. On observe la structuration d'un premier réseau associatif s'appuyant sur des fédérations et des évènements internationaux, établissant les bases d'un espace transnational du vélo. Les associations organisent des échanges réguliers avec les décideurs urbains à travers des formes plurielles de participation en amont de l'élaboration des politiques publiques. Ces échanges donnent lieu à une reconnaissance politique et institutionnelle de l'activité transnationale des associations, incitant les autorités publiques municipales à s'investir dans ces interactions transnationales. Cette dynamique permet de mettre à jour une première configuration circulatoire essentiellement structurée par les acteurs associatifs, visant à tisser des relations stables avec les autorités publiques, municipales et européennes.

La deuxième partie s'intéresse à la montée en puissance des villes dans la prise en charge des politiques en faveur du vélo au cours des années 1980-1990, notamment par rapport aux institutions étatiques. Ce processus permet de comprendre le rôle des échanges transnationaux dans la construction d'une nouvelle compétence urbaine. Si les villes bénéficient des réorganisations institutionnelles liées à la décentralisation, notamment en France, l'acquisition d'une nouvelle compétence se réalise grâce à la transformation des relations avec les associations au niveau local, puis au sein d'un espace transnational qui devient essentiellement animé par les municipalités. En analysant ces transformations, nous allons montrer l'institutionnalisation d'une configuration circulatoire dominée par les acteurs institutionnels et politiques des municipalités dans le cadre d'une structuration de réseaux de collectivités dédiés au vélo.

Le troisième chapitre revient sur l'évolution du contexte institutionnel et politique des villes en questionnant d'abord les effets de la décentralisation en France dans la prise en charge du vélo par les municipalités. Ensuite, cette montée en puissance des villes est analysée dans le cadre des recompositions du milieu associatif urbain qui intègre progressivement et dans des formes variées les processus de décision des politiques en faveur du vélo des institutions publiques municipales. Ces transformations permettent aux villes de capter des ressources et de développer une nouvelle compétence en fonction des contraintes et des opportunités que leurs confèrent les processus de décentralisation et d'intégration des

associations. Il s'agit de comprendre comment les villes organisent la captation d'une expertise associative élaborée à partir des savoirs étrangers pour répondre aux recompositions de l'expertise apportée par l'État.

Le quatrième chapitre analyse la création et le fonctionnement de réseaux de collectivités visant à organiser les échanges transnationaux du vélo. Nous voulons comprendre l'investissement des villes dans ces échanges en questionnant les ressources politiques des réseaux. En agissant par les réseaux, les municipalités harmonisent des normes d'action, légitiment une nouvelle compétence du vélo, assurent la redistribution des ressources, organisent une représentation auprès des institutions européennes. Bref, à travers les réseaux, les décideurs politiques urbains peuvent gouverner les territoires. Ces processus s'observent dans un contexte où le niveau européen devient une échelle d'action légitime pour les acteurs associatifs et les autorités municipales investis dans les échanges du vélo. L'analyse de l'investissement des villes dans les interactions permet plus largement de comprendre la stabilisation d'une seconde configuration circulatoire composée d'acteurs politiques et institutionnels urbains, mais aussi d'acteurs associatifs. Cette configuration participe à consolider un espace transnational européen (politique et géographique).

La troisième partie se fonde sur une interrogation portant sur la gestion des relations publiques-privées à l'heure de l'émergence des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage dans l'espace transnational du vélo. Les années 2000 marquent ainsi un changement de configuration avec la circulation des systèmes de VLS impulsée conjointement par les entreprises et les villes. Il s'agit d'interroger les effets de ce changement à la fois dans l'espace transnational et dans la mise en œuvre de l'action publique urbaine en faveur du vélo. Par ce questionnement, nous souhaitons en définitive comprendre la structure qui organise, autorise, contraint, la circulation des VLS dans les villes européennes. Dans cette structure, les élus urbains occupent une position centrale qu'il convient d'interroger, à l'interface entre plusieurs échelles d'action, de multiples groupes d'acteurs et des formes variées de légitimation politique.

Le cinquième chapitre analyse l'émergence des entreprises dans le développement des dispositifs en faveur du vélo et l'accroissement du rôle de ces opérateurs privés dans les

circulations transnationales. Pour comprendre cette dynamique, nous avons adopté une perspective historique. Il s'agit d'analyser le rôle des firmes dans les marchés urbains depuis la fin des années 1960 pour mieux appréhender leur capacité à structurer l'action publique urbaine. Avec le développement des VLS, les relations entre les grandes firmes et les élus municipaux se consolident pour rendre visible les villes à l'international. L'incorporation des entreprises dans l'espace transnational du vélo donne lieu à la stabilisation d'une troisième configuration circulatoire dominée par les relations publiques-privées. Cette configuration se structure également avec le concours des institutions européennes qui participent à organiser la circulation des dispositifs de VLS autour d'un véritable marché des réseaux de villes. Ce dernier permet de comprendre l'institutionnalisation d'une compétition entre les villes européenne et de la concurrence entre les prestataires privés pour implanter des systèmes de VLS.

Le sixième chapitre traite des relations entre les firmes et les pouvoirs politiques urbains dans le cadre des circulations des systèmes de VLS sur les territoires de Lyon, Barcelone et Bruxelles. Il s'agit de comprendre les usages politiques des circulations transnationales, notamment en analysant les processus de traduction des systèmes de VLS et la structuration de coalition pour organiser la répartition des pouvoirs urbains. L'analyse microsociologique des interactions entre les villes et les entreprises permet de comprendre comment circulent les savoirs et les modèles en faveur du vélo et de répondre aux enjeux théoriques des effets des circulations sur le gouvernement des villes. Ce chapitre questionne donc les processus de transfert, de réception, de traduction, d'appropriation et de régulation dans la circulation des politiques de VLS en Europe. Ces mécanismes nous interrogent finalement sur la recomposition des modes de légitimation des élus urbains dans la régulation des relations avec les entreprises, au sein d'une structure plus globale d'organisation des échanges. Dans cette perspective, l'espace transnational du vélo et les gouvernements urbains se recomposent de manière interdépendante, aux croisements des différents lieux d'exercice du pouvoir politique.

Partie 1 : Un espace d'échange associatif transnational pour développer les politiques en faveur du vélo dans les villes européennes (1965-1983)

La préoccupation des villes européennes pour favoriser l'usage de la bicyclette remonte aux années 1970 et 1980. Pendant cette période, une série de politiques publiques urbaines sont expérimentées pour répondre aux revendications d'associations ou de collectifs proches des mouvements écologistes. Ces associations portent la cause de ce mode de transport voué, selon certains observateurs[170], à disparaître de l'espace public. Au cours de ces deux décennies émergent de nouveaux problèmes publics urbains liés à l'environnement[171] ou au cadre de vie[172], fortement animés par des mobilisations collectives issues des contestations urbaines de la fin des années 1960, et notamment celles de « mai-juin 1968 »[173] en France. La genèse des politiques en faveur de la bicyclette est marquée par une réaction des autorités publiques vis-à-vis des mobilisations de ces mouvements de défense du vélo. Il s'agit alors de contenir ces derniers et de s'approprier leurs revendications pour faire face à la montée de l'écologie politique. Loin de constituer une simple contestation à la société de consommation des Trente Glorieuses et à la croissance des déplacements automobiles en ville[174], ces associations s'organisent pour contribuer à l'élaboration des politiques publiques en faveur du vélo. Comment se structure le tissu associatif en faveur du vélo pour intervenir dans l'action publique ? Les associations vont construire un espace d'échange

---

[170] Selon Edith Metzger, chargée de mission « deux-roues », puis vélo au CETE de Lyon (1974-2001), c'est le cas de la grande majorité des agents du ministère de l'Équipement français pendant les années 1970-1980. Voir entretien avec Edith Metzger, Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.

[171] Voir Vincent BEAL, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, *op. cit.*

[172] Voir Odile JOIN-LAMBERT et Yves LOCHARD, « L'invention du « cadre de vie » dans la France des années 1960 et 1970 », *in* Alain CHATRIOT, Marie-Emmanuelle CHESSEL et Matthew HILTON (dir.), *Au nom du consommateur*, Paris, La Découverte, 2004, pp. 295-311.

[173] Pour une analyse des différents mouvements sociaux de cette période en France, voir Dominique DAMAMME, Boris GOBILLE, Frédérique MATONTI et Bernard PUDAL, *Mai-juin 68*, *op. cit.*

[174] Les contestations de Mai 1968, puis les manifestations contre des grands projets d'infrastructures en ville s'attaquent non seulement au système automobile, mais aussi à ce qu'il représente dans le développement de l'économie industrielle fondée sur la croissance. Voir Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.*

transnational pour définir un problème public, puis produire une véritable expertise en matière d'aménagement urbain et de politiques en faveur du vélo.

De prime abord, il s'agit de comprendre comment l'action publique des villes en faveur de la bicyclette s'est organisée, dès les années 1970, grâce aux échanges transnationaux associatifs. Dans cette perspective, nous cherchons à analyser l'émergence et la structuration d'un mouvement associatif défendant la cause des usagers du vélo. Ce mouvement se caractérise par la stabilisation d'un espace d'échange inter-associatif, qualifié de transnational, aboutissant à la création d'une fédération européenne en 1983, l'*European Cyclists Federation* (ECF). Cependant, la recherche d'une action transnationale, à l'échelle européenne, n'était pas le premier objectif de l'activité de ces groupes. Depuis 1965 et la création d'un collectif d'« écologistes libertaires »[175] à Amsterdam, la cause de la bicyclette est portée par une multitude d'associations empruntant des registres idéologiques et des répertoires d'action différents d'une ville à l'autre. D'ailleurs, cette hétérogénéité ne manque pas d'animer les débats sur la structuration de ces groupes. Mais ce qui a conduit certains acteurs associatifs à s'investir dans une activité transnationale est la recherche et la circulation de savoirs pour développer les politiques en faveur du vélo. Par cette mobilisation susdite, on assiste à une spécialisation du répertoire d'action des associations de défense du vélo autour de l'expertise. S'intéresser à la structuration associative visant la circulation des savoirs offre une appréhension inédite de l'expertise urbaine des années 1970-1980. La découverte « de ce qui se passait à l'étranger »[176] permet en effet aux acteurs associatifs d'intervenir dans la définition de l'expertise urbaine, au regard des débats qui se développent sur l'aménagement urbain et l'organisation des transports dans les villes au cours de cette période. Jusque-là étudiés aux prismes des relations entre l'État et les collectivités[177], ces débats seront l'objet de notre analyse : comment ont-ils été également impulsés par l'activité transnationale d'associations de défense du vélo en ville ?

---

[175] Selon les propos de l'historien Yves FREMION : Yves FREMION, « Les Provos, 1965-1967 », *op. cit.*
[176] Entretien avec Jacques Dekoster (1), fondateur et président de l'association GRACQ de 1975 à 2001, Bruxelles, le 14 mai 2009.
[177] Notamment à partir des Transports Collectifs. Voir Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains », *op. cit.*

L'objectif de cette partie est de reconsidérer l'apport des associations dans l'action publique urbaine en matière de bicyclette. En portant la cause du vélo à travers une activité transnationale, les associations interviennent, plus généralement, dans la définition d'une nouvelle approche de l'aménagement urbain et dans la transformation des pratiques des administrations pour mobiliser des savoirs. Ainsi, en légitimant une expertise, les associations inaugurent des échanges réguliers avec les décideurs politiques et institutionnels urbains à travers des formes plurielles de participation en amont de l'élaboration des politiques publiques. Ces échanges donnent lieu à une reconnaissance politique et institutionnelle de l'activité des associations, qui vont convaincre les autorités publiques urbaines de s'investir dans les échanges transnationaux. On retrouve ainsi dans les années 1970 les prémisses d'une activité transnationale des villes européennes pour développer l'usage de la bicyclette. Enfin, ces échanges associatifs invitent les élus urbains à rechercher une action européenne. De ce fait, les associations participent à impulser des cadres d'action pour les villes, soumises aux contraintes et aux opportunités des réformes institutionnelles nationales engagées à la fin des années 1970 et au début des années 1980.

Le premier chapitre de cette partie se consacre à une analyse de l'émergence des associations de défense du vélo dans les villes européennes. En questionnant les références idéologiques qui caractérisent ces associations, nous souhaitons comprendre les motivations de leurs actions, au fondement de la mise à l'agenda des premières politiques publiques en faveur du vélo. Les associations s'inscrivent dans une proximité avec les mouvements écologistes et souhaitent autant remettre en cause les approches traditionnelles de l'organisation des transports que transformer l'action publique urbaine. À cette fin, elles recherchent une reconnaissance institutionnelle en se spécialisant sur des questions d'aménagement urbain en vue de définir un problème de la bicyclette compatible avec les préoccupations des décideurs. Ce processus est accompagné par les élus locaux qui souhaitent mieux maîtriser les revendications des associations afin de s'approprier une cause apte à répondre aux revendications émergentes de l'écologie politique. Les premières politiques publiques du vélo se développent au croisement d'impératifs de certains élus urbains et de la capacité des associations à peser sur les enjeux de l'aménagement des villes. Cette période donne lieu à l'expérimentation d'un système de vélos en libre service municipal, ainsi qu'à l'émergence d'une nouvelle approche en matière d'organisation des

transports urbains. Ces deux processus ne sont pas anodins puisqu'ils sont amenés à dominer les échanges contemporains en matière de politiques du vélo en ville.

Le deuxième chapitre entend mettre en lumière le processus de légitimation des associations de défense du vélo auprès des élus locaux. Le recours à l'expertise constitue progressivement le principal mode d'action des associations. Mais la légitimation de cette expertise par les décideurs advient grâce au développement d'une activité de circulation des savoirs à partir d'échanges transnationaux. L'analyse des voyages et de la constitution des premiers réseaux associatifs nous interrogent d'abord sur les militants qui s'investissent dans ces échanges, puis sur les ressources à leur disposition pour réaliser cette activité. Ensuite, ces voyages permettent de questionner le contenu des échanges. Quelles expertises sont produites par les associations de défense du vélo ? Et quels sont les effets de cette expertise associative dans l'action publique urbaine du vélo ? On assiste à une systématisation des échanges entre les associations et les autorités publiques. Ces relations, spécifiques au contexte de chaque territoire, forment des configurations d'acteurs pouvant s'investir ensemble dans les échanges transnationaux. La systématisation des échanges s'opèrent, d'autre part, entre les différentes associations européennes, poussant ces dernières à s'organiser et à structurer les contours d'un espace transnational du vélo. Les associations légitiment alors un nouveau cadre d'action pour les villes à travers la possibilité d'une intervention de l'Union Européenne.

Chapitre 1
Les associations d'usagers dans la mise à l'agenda des politiques du vélo en ville

Le 22 avril 1971, place de la Concorde à Paris, plus de 10 000 cyclistes manifestent à coups de slogans anti-automobile : « Des vélos, pas d'auto » ; « Paris chambre à gaz, vive la chambre à air » ; « L'auto, ça tue, ça pue et ça pollue », « Bagnoles, ras-le-bol » ; etc[178]. La manifestation, organisée par l'association *Les Amis de la Terre* pour protester contre l'aménagement de l'axe nord-sud et de la voie express rive gauche[179] à Paris, n'est que la première d'une longue série de contestations cyclistes dans les villes européennes : ils sont environ 2 500 cyclistes à se rassembler à Bruxelles en 1975[180], 4 000 à Strasbourg en 1976[181], 6 000 à Grenoble la même année[182] et 9 000 à Amsterdam en 1977[183]. Ces mobilisations illustrent un moment particulier dans l'émergence d'un réseau associatif européen autour d'une nouvelle cause : la bicyclette.

Dans ce chapitre, il s'agit de montrer comment les mouvements associatifs hérités des contestations de Mai 68 se sont emparés de la bicyclette pour promouvoir une nouvelle approche de l'organisation des transports en milieu urbain. Cette approche s'appuie autant sur le rejet de l'automobile en ville que sur le renouvellement des savoirs en matière d'aménagement urbain. Mais quelles sont ces associations et comment participent-elles à faire émerger de nouveaux cadres cognitifs et organisationnels dans les politiques publiques urbaines ? Si leur profil est hétérogène, leurs actions sont marquées par une évolution de

---

[178] Slogans relatés dans l'ouvrage de Jacques DURAND, *Vive le Vélo*, Stock, Paris, 1974. p. 125

[179] La contestation de ces deux projets a rassemblé un collectif d'associations locales et d'envergure nationale qui ont joué un rôle déterminant dans les débats sur la place de l'automobile en ville. Le cas de la voie express rive gauche fera même irruption lors de la campagne des élections présidentielles de 1974. Voir Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.* p. 232.

[180] Agenda de Jacques Dekoster, fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ à Bruxelles, note du 25 mai 1975, archives privées de J. Dekoster. Voir les annexes.

[181] Entretien avec Jean Chaumien, fondateur et président de l'association CADR 67, Strasbourg, le 24 juin 2008.

[182] Voir *ADTC Infos*, revue de l'association ADTC, n° 100, juin 2004, p. 2.

[183] Voir Bram DUIZER, *In het nut van actie moet je geloven' Derting jaar actievoeren door de Fietsersbond*, Wetenschapswinkel letteren, Amsterdam, 2005. p. 7.

fond des mouvements associatifs. Comme le note Pierre Lascoumes au sujet des associations de défense de l'environnement, « une association de défense n'est que la pointe émergée d'un mouvement social plus vaste qui la précède dans son existence et la soutient dans ses revendications »[184]. En ce qui concerne la défense du vélo, les travaux de Philippe Gaboriau permettent de mieux caractériser le mouvement social plus vaste qui accompagne le développement de ces associations. Si la bicyclette est d'abord consacrée aux loisirs de la bourgeoisie (fin du XIXe siècle – 1914), puis devient un objet utilitaire avec sa démocratisation (années 1920 – 1960), le vélo effectue une mutation écologique à partir des années 1970[185]. Dans ces années, les associations de défense du vélo partagent un support idéologique fondé sur une critique économique et écologique de la société industrielle des Trente Glorieuses. Face à la dénaturalisation de l'espace urbain, notamment engendrée par les nuisances automobiles, elles contestent des grands projets d'infrastructures routières, mis en œuvre *via* les politiques de planification[186]. Dans le cadre de ces contestations urbaines, les associations de défense du vélo participent progressivement à définir un problème public de la bicyclette, en lien avec les préoccupations des institutions urbaines. Ces premières relations entre acteurs associatifs et institutions publiques engendrent des transformations à la fois sur ces mouvements associatifs et sur l'action publique urbaine. La période analysée (1965 – 1983) est marquée par une spécialisation de certaines associations sur la thématique du vélo. Ces associations passent d'un statut de défenseur d'une cause à celui de représentation des usagers, catégorie mieux reconnue par les institutions publiques. Le processus de légitimation des associations d'usagers au niveau local incite les élus à mettre en œuvre des politiques publiques innovantes en faveur de ce mode de déplacement. À partir d'une définition locale d'un nouveau problème public, il s'agit donc d'analyser les premiers processus de mise à l'agenda des politiques du vélo en ville.

La mise à l'agenda des politiques publiques désigne « l'étude et la mise en évidence de l'ensemble des processus qui conduisent des faits sociaux à acquérir un statut de « problème public » ne relevant plus de la fatalité (naturelle ou sociale) ou de la sphère

[184] Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir : environnements et politiques*, Paris, La Découverte, 1994. p. 228.
[185] Voir Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *op. cit.*
[186] A Paris, nous pouvons mentionner les contestations autour de la voie express rive gauche analysées par Mathieu FLONNEAU : Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.*

privée, et faisant l'objet de débats et de controverses médiatiques et politiques »[187]. Ces processus ont pour objectif d'inscrire le problème public sur l'agenda des autorités légitimes afin de susciter une intervention[188]. Dans son ouvrage, *Agendas, Alternatives and Public Policies*, John W. Kingdon[189] insiste notamment sur les effets de conjoncture, notamment politique, extérieure aux stratégies des acteurs, pouvant jouer un rôle structurant dans la mise à l'agenda[190]. Si la conjoncture des années 1970 ne semble, *a priori*, pas favorable à la prise en compte du vélo, notamment au regard de l'explosion des déplacements automobiles, une des matrices de la mise à l'agenda des politiques en faveur du vélo en ville se trouve dans la mobilisation des mouvements associatifs issus de la critique de la société de croissance. S'appuyant sur l'émergence de la pensée écologique et des mouvements de l'écologie politique, les associations s'organisent localement pour inciter les élus à inscrire le problème de la bicyclette sur leur agenda. Ce faisant, les associations vont aussi participer à élaborer des dispositifs d'action publique conçus comme des alternatives à l'organisation des transports en milieu urbain. Cette mise à l'agenda politique du vélo se réalise à partir d'une transformation des cadres de l'action publique urbaine à travers l'émergence d'une nouvelle approche des politiques de transports urbains où l'usager de la bicyclette trouve un écho particulier[191]. Cette approche est le résultat d'un travail associatif de légitimation de nouveaux savoirs « qui fournissent de [nouvelles] manières de voir les problèmes »[192]. Elle s'appuie sur la légitimation de l'échelle

---

[187] Philippe GARRAUD, « Agenda/émergence », *op. cit.* p. 52.

[188] Cette approche s'est essentiellement développée aux États-Unis, notamment depuis les travaux de Roger W. COBB et Charles D. ELDER : Roger W. COBB et Charles D. ELDER, *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda-Builiding*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1972.

[189] Voir John W KINGDON, *Agendas, alternatives, and public policies*, Boston, Little Brown, 1984.

[190] L'auteur mobilise ainsi la notion de « fenêtres d'opportunités » pour décrire un contexte favorable à l'émergence d'un problème et à sa prise en charge par les autorités légitimes : *Ibid.*

[191] Cette nouvelle approche en matière d'organisation des transports peut être analysée comme l'émergence d'une « conscience alternative » d'un problème plus général des transports en ville, impulsée par les associations de défense du vélo. La notion de « conscience alternative » renvoie aux travaux de Joseph GUSFIELD qui analyse le problème de « l'alcool au volant » aux États-Unis. L'auteur montre l'émergence d'une « conscience alternative » portée par des groupes d'acteurs dans la définition du problème des accidents automobiles. La « conscience alternative » est définit comme une transformation de l'explication causale du problème, qui a pour conséquence un déplacement de la responsabilité politique. En d'autres termes, GUSFIELD montre que cette « conscience alternative » a permis de dessaisir certains acteurs de leur mainmise sur l'action publique de la sécurité routière pour la remettre entre les mains d'autres acteurs. Mais ce qui nous intéresse le plus est que ce processus a également transformé la formulation du problème de l'accidentologie. Voir Joseph R. GUSFIELD, *La culture des problèmes publics : l'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, traduit par Daniel CEFAÏ, Paris, Economica, 2009. p. 50-51.

[192] *Ibid.* p. 17.

urbaine dans la prise en charge des problèmes et participe, de ce fait, à une redéfinition « des responsabilités politiques »[193] en matière d'organisation des transports urbains.

Pour analyser cette mise à l'agenda, plusieurs terrains sont mobilisés, témoignant des différents foyers urbains observés dans l'émergence des associations de défense du vélo. L'unité du chapitre se caractérise davantage par la période étudiée, correspondant à l'émergence des premières associations affichant une proximité avec les mouvements écologistes, période au cours de laquelle ces associations participent à transformer l'action publique des villes européennes, notamment françaises[194]. Ces transformations seront saisies en deux temps. Dans une première partie, il s'agit d'analyser la construction du mouvement associatif du vélo. Les associations de défense du vélo urbain se développent à partir d'un cadre idéologique proche des mouvements écologistes. Cependant, dans le but de remettre en cause la place de l'automobile en ville, elles se spécialisent sur la thématique de l'aménagement urbain. Cette spécialisation participe à légitimer un statut de représentation des usagers auprès des institutions publiques, transformant le cadre des échanges entre les acteurs. Dans une deuxième partie, il s'agit de montrer comment, à partir de l'action des associations, les autorités urbaines ont mis en place les premières politiques en faveur de la bicyclette. Cette période donne lieu à de nombreuses innovations, parmi lesquelles on retrouve les premiers systèmes de VLS à Amsterdam et à La Rochelle. Ces expériences constituent des alternatives à l'organisation des transports urbains et à la conduite des politiques publiques.

1. L'émergence des associations de défense du vélo urbain. De l'écologie politique à la reconnaissance institutionnelle des usagers

En 1974, la sociologue Jeannine Verdès-Leroux affirme que « le caractère local [des mobilisations sur les transports] explique en partie l'absence d'une prise en charge

[193] Selon GUSFIELD, la responsabilité politique est définit comme « la personne ou l'instance chargée de la résolution des problèmes ». Ainsi pour l'auteur, la connaissance produite dans la définition des problèmes et les manières de voir les problèmes « corroborent ou contredisent les manières de fixer la responsabilité politique ». *Ibid.* p. 15 et 17.

[194] Les conditions de l'enquête n'ont pas permis d'élargir notre analyse aux associations d'usagers qui se développent en Allemagne à la fin des années 1970. Ces associations constituent, au même titre que les associations françaises, un foyer important des mouvements de défense du vélo en Europe.

appropriée de la part des acteurs politiques traditionnels »[195]. Cette affirmation mérite d'être questionnée et introduit ainsi notre recherche sur l'intérêt des villes pour le vélo au cours des années 1970. Pour comprendre la mise à l'agenda des politiques en faveur du vélo dans les villes européennes, il convient d'analyser les mobilisations qui ont conduit à définir un problème public de la bicyclette. Ces mobilisations s'organisent au niveau local à partir de la constitution d'associations. Si ces associations naissent au sein des mouvements de contestation de la société de croissance, proches des milieux écologistes, elles se spécialisent et rompent avec les puissantes fédérations nationales de cyclotourisme représentant les intérêts de leurs adhérents à travers des services[196]. Ce processus s'inscrit dans une dynamique plus générale de spécialisation des associations, notamment analysée par Jacques Ion[197]. L'auteur montre que « ce mouvement de spécialisation associative va de pair avec un mouvement de technicisation et donc de professionnalisation des associations »[198]. Comment la cause de la bicyclette est-elle portée par des associations émergentes en milieu urbain au cours des années 1970 ? Ces associations vont produire des savoirs et se rapprocher des autorités publiques en légitimant le problème de la bicyclette dans des préoccupations plus générales déjà inscrites sur l'agenda des élus urbains. Ces préoccupations touchent à la sécurité routière et à l'aménagement urbain. Ce processus transforme les catégories d'action des acteurs associatifs, reconnus progressivement comme des usagers par les autorités publiques, ce qui modifie leurs relations aux institutions publiques.

Il s'agit d'analyser le cadre idéologique dans lequel les associations se sont développées. Dans un premier temps, les mobilisations collectives en faveur de la bicyclette s'appuient sur les mouvements contestataires de la fin des années 1960, puis sur la crise énergétique des années 1970. Dans un deuxième temps, le problème du vélo se définit à travers un

---

[195] Jeannine VERDES-LEROUX, « Les conditions de transport : objet de mobilisation », *Sociologie du travail*, 1974, n° 74/3, pp. 225-246. (p. 245) L'auteure analyse les réactions des organisations traditionnelles (partis, syndicats) aux mobilisations pour l'amélioration des conditions de transport apparues entre 1969 et 1971.

[196] On pense ici aux grandes fédérations de cyclotourisme comme le Touring Club, particulièrement actif à Lille jusqu'à la fin des années 1970. Voir les archives privées de l'association ADAV à Lille.

[197] Ce mouvement se traduit par « la diminution des associations polyvalentes et une montée en puissance des associations spécialisées, soit par secteurs, soit par publics » : Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *in* Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET (dir.), *L'expert associatif, le savant et le politique*, Syllepse, Paris, 2003, pp. 21-26. (p. 24)

[198] *Ibid.*

processus de spécialisation des associations sur la thématique de l'aménagement urbain dans la cadre de mobilisations locales. Enfin, il s'agit de montrer comment les enjeux de sécurité routière participent à la fin des années 1970 à légitimer les associations en tant que représentant des usagers, conduisant à inscrire le vélo sur l'agenda des élus.

1.1 Un contexte international favorable à un « retour » de la bicyclette sur la scène publique ?

En employant le mot « retour », il s'agit de considérer que la bicyclette a déjà occupé le devant de la scène publique dans des contextes et pour des usages différents. Si son utilisation prend un essor à la Belle Epoque[199], son déclin s'amorce dès l'après Seconde Guerre mondiale.

La bicyclette, objet technique et phénomène social (XIXe siècle-milieu du XXe siècle)

L'histoire du vélo débute en 1818 lorsque le baron allemand Karl Drais brevète le premier vélocipède, la « draisienne ». Mais il faudra attendre les inventions successives de la pédale par Pierre Michaux (1861), de la bicyclette par Henry Lawson (1880) et du pneumatique par John Boyd Dunlop (1888) pour connaître une production industrielle de cette nouvelle machine. Au cours de la Belle Époque, le prix élevé de la bicyclette en fait un moyen de déplacement bourgeois, principalement utilisé comme objet de détente, de loisir et de tourisme[200]. Cette pratique « bourgeoise » fut notamment très bien mise en scène dans le roman de Maurice Leblanc, *Voici des ailes,* paru en 1898. « Au cours du XXème siècle, la bicyclette, produit industriel type, va devenir accessible à ceux qui la produisent. Objet utile pour prendre ses distances par rapport à l'espace du travail, objet ludique qui ouvre l'espace des rêves sportifs, des exploits des champions du Tour de France, le vélo va au peuple. Tandis que les classes supérieures investissent dans des valeurs attachées à l'automobile et l'avion, la bicyclette se popularise »[201]. La pratique du vélo continue de croître jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale où elle atteint son apogée.

Durant l'occupation, le rationnement de l'essence et les réquisitions obligent les populations à se déplacer à bicyclette, notamment en France, un des principaux pays de production des cycles. Rapidement, l'image d'une Europe à vélo se fige, image essentiellement développée dans la filmographie d'après guerre et rattachée aux représentations de souffrance, de restrictions et de résistance[202]. Après la Seconde Guerre mondiale, la bicyclette a également une forte connotation ouvrière, avec une représentation particulière des déplacements ouvriers symbolisée par les sorties d'usines[203].

---

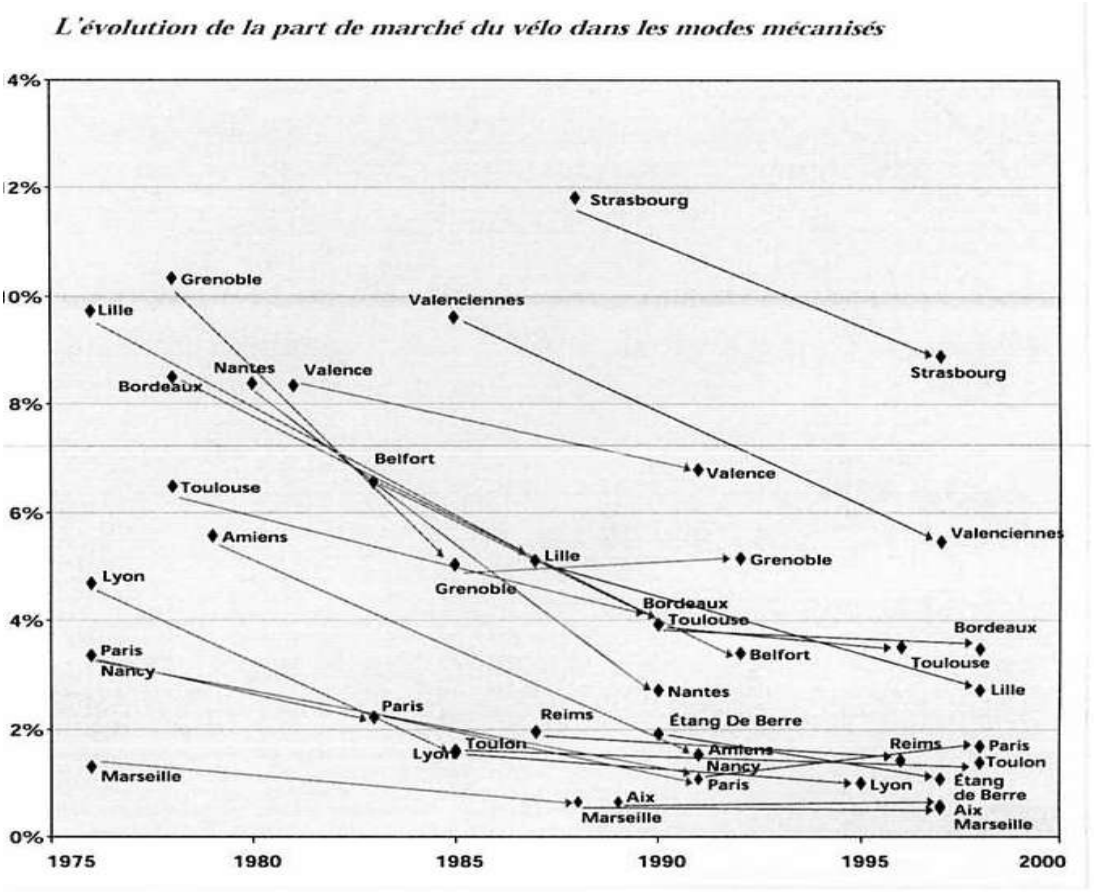
[199] Voir notamment Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.*
[200] Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *op. cit.* pp. 17-21.
[201] *Ibid.*, p. 22
[202] On peut notamment citer le film italien réalisé par Vittorio De Sica, *Le voleur de Bicyclette* (1947) et le film américain réalisé par Ken Annakin, Andrew Marton, Bernhard Wicki, Gerd Oswald et Darryl F. Zanuck, *Le jour le plus long* (1962).
[203] Cette représentation ouvrière de l'utilisation du vélo a été analysée dans la thèse de Philippe GABORIAU : Philippe GABORIAU, *La classe ouvrière et le vélo*, *op. cit.*

Du point de vue du secteur des transports, l'après-guerre est marqué par un déclin progressif de l'utilisation du vélo, notamment par rapport aux autres modes de déplacement : la part modale[204] de la bicyclette s'effondre, tandis que celle de l'automobile explose[205]. A l'aune des années 1970, le contexte sectoriel ne semble pas favorable au développement de la bicyclette en Europe. On assiste à une décroissance régulière de sa part modale.

[204] Nous ne sommes pas en mesure de fournir ici un panorama complet de la part modale des déplacements à vélo dans l'Europe urbaine de la seconde moitié du vingtième siècle. Quatre raisons expliquent la difficulté à rassembler et exploiter ce type de données : premièrement, si de nombreux chiffres calculant la part modale du vélo en ville sont disponibles depuis le début des années 1960, les méthodes de calcul diffèrent d'une enquête à l'autre, en fonction de la nature des enquêteurs, de leur région ou de leur pays ; deuxièmement, la pratique du vélo en ville est marquée par de fortes disparités entre les territoires. Si elle passe d'environ 40% à 25% de la totalité des déplacements à Amsterdam entre les années 1960 et 1980, elle est de 5% à Lyon en 1975 et tombe à 0,7% en 1995 ; troisièmement, aucune donnée n'est disponible dans certains pays comme l'Espagne et ceux de l'ex Union Soviétique ; enfin, la baisse de la pratique est à relativiser car il faut la corréler avec l'accroissement massif du nombre de déplacements par habitant au cours de la période 1950-1990.

[205] Sur ce point voir l'ouvrage de Jean ORSELLI, tiré de sa thèse : Jean ORSELLI, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts, 1860-2010*, Paris, l'Harmattan, 2011.

Illustration 1 : Evolution de la part de marché du vélo en France par ville dans les modes de déplacements mécanisés (CERTU, 1998)[206]



Si l'évolution de la pratique en ville ne semble pas favorable au développement des politiques du vélo, le contexte international apparaît plus propice. Les crises pétrolières (1973 et 1979) recomposent le contexte économique mondial[207]. Elles engendrent des réactions politiques, notamment dans le secteur des transports et de l'énergie. A côté d'une relance des transports collectifs urbains, impulsée par les administrations centrales, on assiste à une première prise en compte du vélo par les gouvernements nationaux, notamment aux Pays-Bas, en Allemagne[208] et en France[209]. Les contestations de « mai-juin

[206] Voir CERTU, enquêtes ménages déplacements », 1998.
[207] Renforcé par les chocs pétroliers de 1973 et 1979, le taux de chômage en Europe passe de 2,4% en moyenne dans la période 1950-1973 à 4,9% de 1974 à 1983 et 6,8% de 1984 à 1993. Données recueillies dans François CARON, *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*, Paris, A. Michel, 1997. p. 335.
[208] Entretien avec Jacques Dekoster (2), le 14 octobre 2009.

68 »[210] trouvent un écho particulier après le premier choc pétrolier de 1973. À cet égard, la deuxième moitié des années 1970 semble plus favorable à un retour de la bicyclette. En même temps, si le contexte international déclenche une série de mesures nationales, c'est à partir des contextes urbains que le vélo fait véritablement son apparition sur la scène publique.

Ainsi, la prise en compte des utilisateurs de bicyclette dans les politiques de déplacements des villes européennes s'est effectuée à partir des définitions et des représentations du problème du vélo en ville, spécifiques à chaque territoire. Si, dès la fin des années 1940, la ville de Copenhague inaugurait certains dispositifs de stationnement des vélos et de séparation des trafics[211], la mise à l'agenda des politiques du vélo en Europe s'accélère sous l'impulsion de nouvelles préoccupations après les mouvements sociaux de 1968. Cette accélération dans la prise en compte du vélo s'effectue d'abord à partir de mobilisations locales. Le retour de la bicyclette sur la scène publique correspond à des tentatives locales de définition d'un problème public, confirmant ainsi les travaux de Bram Duizer portant sur l'émergence des politiques cyclables aux Pays-Bas. L'auteur montre alors l'importance des associations locales à Amsterdam dans la prise en compte du vélo à partir de 1975[212].

---

[209] Circulaire n° 74-209, dite Galley, du 6 novembre 1974, notamment destinée à favoriser « la réhabilitation et la promotion des aménagements destinés à favoriser les déplacements à bicyclette et à cyclomoteur ».

[210] Voir Dominique DAMAMME, Boris GOBILLE, Frédérique MATONTI et Bernard PUDAL, *Mai-juin 68*, *op. cit.* Les auteurs analysent dans une approche historique les évènements de mai et de juin 1968 à partir des « bouleversements » de la société qui se déroulent au cours des années 1950-1960, ainsi que les « ramifications » de l'évènement jusqu'au milieu des années 1970. Les auteurs montrent que jusqu'au milieu des années 1970, l'insubordination engendrée par l'évènement « fait figure de laboratoire de la société future et de base d'une transformation radicale. » *Ibid.* p. 13.

[211] Voir Martin EMMANUEL, « A spectacular miscalculation. Changing conceptions of bicycle traffic in Stockholm and Copenhagen 1940-60 », Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Marne-la-Vallée, 2006.

[212] À partir d'une approche historique, Bram DUIZER analyse le rôle de l'association *Fietsersbond* dans la prise en compte du vélo par les autorités publiques. Pour cela, il s'est appuyé sur l'ensemble des archives de l'association depuis 1975. Il montre que l'activité de l'association se découpe en trois grandes périodes : une première, entre 1975 et 1979, marquée par des revendications au sujet du partage de l'espace public en faveur du vélo ; une seconde période, de 1979 à 1988, de recherche et de développement de connaissances afin de solliciter les autorités publiques locales. Cette période correspond également à une structuration nationale du mouvement ; enfin, de 1988 à 1999, une période marquée par la reconnaissance des institutions municipales et par une participation active aux politiques publiques locales et nationales. Voir Bram DUIZER, *In het nut van actie moet je geloven' Derting jaar actievoeren door de Fietsersbond*, *op. cit.* Voir également une synthèse de l'ouvrage de B. DUIZER dans l'*heurovélo*, revue de l'association ADAV à Lille, n° 49, septembre 2005, p. 10.

Mais le retour de la bicyclette sur la scène publique s'opère au sein des mouvements sociaux qui portent le développement d'alternatives au régime de croissance de la société des Trente Glorieuses. Ces mouvements, aux références idéologiques variées, tendent toutefois à s'organiser autour de la pensée écologique et des formations émergentes de l'écologie politique.

1.2 La bicyclette comme catalyseur de la pensée écologique ?

La proximité entre le développement de l'écologie politique et la bicyclette est attestée dans des travaux universitaires des années 1970. Dans un article engagé publié en 1974, Jeannine Verdès-Leroux relève à propos des mobilisations pour l'amélioration des conditions de transport entre 1969 et 1971 : « Il faut aussi mentionner brièvement le discours le plus récent, celui des écologistes : il ne peut guère être reçu que par des jeunes, des marginaux d'origine bourgeoise, des intellectuels … Le caractère ludique de la bicyclette par exemple, n'apparaîtra qu'à ceux qui ont le choix entre divers modes de transport et qui n'ont pas travaillé dix heures sur un chantier »[213]. La bicyclette est ainsi assimilée aux « discours » des écologistes. Selon le sociologue Philippe Gaboriau, elle atteint l'âge de « la vitesse écologique » au milieu des années 1970[214] et devient un symbole politique pour ces mouvements.

Cette proximité entre les mouvements écologistes et la bicyclette se cristallise à la fin des années 1960, suite aux évènements de « mai-juin 1968 ». À partir des entretiens réalisés avec les présidents fondateurs des associations naissantes dans les années 1970, nous avons relevé que la référence aux évènements de « mai-juin 68 » est spontanément reprise par les

[213] Si son analyse porte sur les réactions des organisations traditionnelles (partis, syndicats) aux mobilisations pour l'amélioration des conditions de transport apparues entre 1969 et 1971, l'article se centre essentiellement sur le Parti Communiste. Jeannine VERDES-LEROUX, « Les conditions de transport : objet de mobilisation », *op. cit.* p. 242.

[214] Dans ses travaux portant sur l'histoire culturelle de la bicyclette, Philippe GABORIAU théorise une « vitesse écologique » du vélo. Cette vitesse correspond au troisième « âge », succédant à la « vitesse bourgeoise » et la « vitesse populaire ». Ce troisième âge débute à partir des années 1970 et est marquée par une nouvelle utilisation de l'objet à travers un engagement politique en faveur de l'écologie. Voir Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *op. cit.*

acteurs[215]. À propos de la création de l'Association de Défense des Transports en Commun (ADTC) en 1974, Jean Sivardière, son fondateur, indique « [qu'] à l'époque, ce n'était plus comme maintenant, c'était il y a 35 ans, c'était l'époque de l'écologie naissante, la candidature de Dumont, on n'était pas très loin de mai 1968, donc il y avait une atmosphère particulière et les gens étaient très réceptifs »[216]. Si la bicyclette est utilisée comme un symbole de la contestation, notamment par la figure du provocateur pacifiste Mouna Aguigui[217], « en mai 1968, c'est bien l'automobile qui fut brûlée en effigie pendant les émeutes étudiantes »[218]. Pour comprendre cette proximité entre le vélo et les contestations de la fin des années 1960, nous pouvons donc analyser les critiques portant sur le rejet de la société de croissance, dont l'automobile semble le principal catalyseur[219]. D'ailleurs, au sujet de la création de l'association bruxelloise de défense du vélo en 1975, son fondateur parle « de révolte concernant la situation motorisée de l'époque »[220]. La bicyclette se construit effectivement en opposition à l'automobile. En partant des contestations contre le régime de croissance de la société des Trente Glorieuses, les premiers mouvements en faveur de la bicyclette s'appuient sur des penseurs de l'écologie politique pour structurer leurs revendications. Parmi ces penseurs, on trouve Ivan Illich et ses thèses sur la contre-productivité des institutions de nos sociétés industrielles modernes. Avec l'école[221] et la santé[222], les transports seraient devenus une institution inefficace, « contre-productive ». Son argumentation remet en cause le système automobile. Pour lui, plutôt que d'augmenter la vitesse de nos déplacements, le système automobile l'aurait en réalité abaissée[223]. À partir des effets pervers du système de transport, où « la rationalité

---

[215] On retrouve la référence à « Mai-Juin 68 » dans les entretiens de Jean Chaumien, Président de l'association CADR 67 depuis 1975, Strasbourg, le 24 juin 2008 ; de Jean Sivardière, Président de l'Association de Défense des Transports en Commun (ADTC) à Grenoble (1974-1983), Président de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), Grenoble, le 26 septembre 2008 ; et de Bernard Renou, Président de l'association Place au vélo (Nantes), Président de la FUBICY (1995–1999), Grenoble, le 18 avril 2008 ; c'est-à-dire l'ensemble des fondateurs d'associations interviewés en France.
[216] Entretien avec Jean Sivardière, Grenoble, le 26 septembre 2008
[217] Voir notamment le documentaire de Bernard Baissat, André Dupont, Aguigui Mouna, 1989, consulté le 28 octobre 2011 à la vidéothèque de Paris :
http://www2.forumdesimages.fr/Collections/notice/VDP4373
[218] Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.* p. 189.
[219] *Ibid.*
[220] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[221] Ivan ILLICH, *Une société sans école*, Paris, Le Seuil, 1971.
[222] Ivan ILLICH, *Némésis médicale*, Paris, Le Seuil, 1975.
[223] Ivan ILLICH, *Energie et équité*, Le Seuil., Paris, 1973.

individuelle produit de l'irrationalité collective »[224] (en référence à la congestion du trafic automobile), la bicyclette constituerait l'outil optimum du transit des personnes, réconciliant l'homme avec la technique.

Symbole de la paix avec Mouna Aguigui, optimum des déplacements s'opposant à l'automobile avec Ivan Illich, la bicyclette s'inscrit donc dans des références idéologiques variées. À Amsterdam, la bicyclette est portée, à la fin des années 1960, par un collectif libertaire – *Provos*[225] - faisant du vélo la promotion de la libre appropriation de l'espace public et des déplacements. Cette variété idéologique correspond aussi aux différentes mouvances au fondement de l'écologie politique et des partis politiques écologiques[226]. La première grande manifestation à bicyclette est organisée à Paris le 22 avril 1971 par Brice Lalonde, militant écologiste et président de l'association Les Amis de la Terre[227]. L'association joue alors un rôle important dans l'émergence de la candidature des écologistes aux élections présidentielles françaises de 1974, puis au sein de la structuration du parti *Les Verts*[228]. La candidature de René Dumont en 1974 érige la bicyclette en emblème du candidat durant la campagne électorale. Au cours de celle-ci, l'association parisienne, le Mouvement de défense de la Bicyclette (MDB), récemment créée, participe au comité de soutien du candidat et rédige la partie Vélo de son programme, intitulée « I Vélove You »[229]. L'engagement politique de l'association s'inscrit autant au niveau national, qu'au niveau local. Ainsi, la caricature politique réalisée par le MDB quelques temps plus

---

[224] *Ibid.* p. 5.

[225] L'histoire de ce collectif est retracée par Yves FREMION : Yves FREMION, « Les Provos, 1965-1967 », *op. cit.*

[226] En partant de l'analyse de la formation du parti *Les Verts* en France, Bruno VILLALBA montre notamment « les fragments d'une pensée écologiste [dont] les références intellectuelles sont empruntées à différents courants ». Voir Bruno VILLALBA, « La genèse inachevée des verts », *Vingtième siècle*, 1997, vol. 53, n° 1, pp. 85-97. (p. 85-86)

[227] Brice Lalonde est un homme politique français (écologiste puis UDF) né à Neuilly-sur-Seine le 10 février 1946. Directeur de campagne de René Dumont pendant la campagne des élections présidentielles de 1974, il se présente pour la première fois aux élections municipales de Paris en 1977, puis aux élections présidentielles de 1981. Après avoir fondé le parti Génération écologie, il devient ministre de l'environnement (1990-1992).

[228] Voir Bruno VILLALBA, « La genèse inachevée des verts », *op. cit.* p. 90.

[229] « I Vélove You », *Roue-Libre*, revue de l'association MDB, n° 3, août 1986, archives privées de l'association MDB à Paris. On peut faire le rapprochement entre le slogan de campagne de René Dumont « I Vélove You » et la dénomination du système de VLS lyonnais *Vélo'v,* qui apparaît trente ans plus tard.

tard témoigne de l'engagement politique des acteurs associatifs, cette fois au niveau de la ville de Paris (Illustration 2).

Illustration 2 : Affiche d'un collectif d'associations pendant le premier mandat de Jacques Chirac[230] à la mairie de Paris (1977-1983) (Coll. Archives privées de l'association MDB).

L'émergence de la bicyclette sur la scène publique parisienne se développe autour des contestations du régime de croissance et de la proximité avec les mouvements écologistes. Ces rapprochements constituent une première caractéristique de la mise à l'agenda du vélo. Ils s'opèrent par l'intermédiaire de l'expression publique de ces mouvements puis par des partis politiques. Mais pour définir un véritable problème public, les associations s'appuient sur la spécialisation de leur objet : le vélo inséré dans des questions d'aménagements urbains.

[230] Jacques Chirac (RPR, puis UMP) devient le premier maire de Paris en 1977. La conquête de la municipalité parisienne par J. Chirac a fait l'objet d'une recherche portant sur la mise en scène du rôle de maire de Paris pendant les deux mandats de J. Chirac (1977-1989). Voir Florence HAEGEL, *Un maire à Paris : mise en scène d'un nouveau rôle politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1994.

1.3 Une spécialisation associative sur des questions d'aménagement urbain

De manière générale, la constitution des associations de défense du vélo est marquée par un processus de spécialisation[231]. L'explicitation de ce processus corrobore les travaux de Jacques Ion, concernant l'affirmation d'un « militantisme affranchi »[232] par rapport aux grandes fédérations nationales, dominant la scène associative depuis la fin du XIXe Siècle, notamment en matière de transports : Automobile Club, Touring Club, associations de cyclotourisme[233]. Cet affranchissement se traduit par plusieurs processus. Dans le cas du MDB, l'association ne se revendique pas de la puissante Fédération française de Cyclotourisme (FFCT) et devient autonome. En se spécialisant à l'échelle urbaine, il s'agit aussi de considérer le niveau urbain comme un espace de régulation politique autonome et, de fait, comme l'autorité légitime pour intervenir sur les questions de circulation à bicyclette. Surtout, l'association se distingue par l'émergence de nouvelles formes de mobilisations collectives et par une activité de veille technique sur les projets d'aménagement urbain.

Pour mieux comprendre ce processus, il convient de retracer l'émergence de l'association parisienne, le Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB) qui devient, en 1974, la première association de défense du vélo en Europe. L'action du MDB s'appuie autant sur l'idéologie des mouvements écologistes que sur la construction d'une argumentation technique. Suite au rassemblement de plus de 10 000 cyclistes le 22 avril 1971, Les Amis de

---

[231] On retrouve là la spécialisation « par secteur ou par public » dont fait référence les travaux de Jacques ION. Si la bicyclette ne constitue pas un secteur d'action publique, les usagers de ce mode de transport représentent un public spécifique. Voir Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 24

[232] Le « militantisme affranchi » tel que définit par Jacques ION, se distingue par son organisation plus horizontale, une technicisation et une professionnalisation des associations et une personnalisation de l'implication des adhérents. Il rompt avec le « militantisme affilié » des grandes fédérations nationales, porteuses d'un projet collectif « qui fait partager avec d'autres [adhérents] – inconnus – réunis dans une même structure verticale par un attachement à des valeurs de référence ». Selon J. ION, ce passage d'un « militantisme affilié » à un « militantisme affranchi » transforme la dimension politique des associations ainsi que les savoirs produits et mobilisés par ces dernières. Précisons que la construction de ces deux modèles renvoie très peu à la dimension locale du militantisme, mais aux relations entre les associations et l'État. Voir *Ibid.* p. 22-23.

[233] Pour saisir les processus de structuration des associations de cyclotourisme à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, nous renvoyons à la thèse d'Alex POYER : Alex POYER, *Cyclistes en sociétés : naissance et développement du cyclisme associatif français (1867-1914)*, Doctorat d'Histoire contemporaine, Université Lyon 2, 2000.

la Terre ne s'approprient pas durablement la cause de la bicyclette[234]. La réussite de la manifestation ouvre toutefois un espace inédit pour faire la promotion de ce mode de déplacement. En janvier 1974, le MDB se constitue en réaction à l'interdiction des vélos dans les couloirs réservés aux autobus de la ville de Paris. À cet égard, l'association se nomme dans un premier temps le Mouvement Pour les Couloirs à Bicyclettes (MPCB). Elle adopte une charte « afin de permettre aux cyclistes de rouler en sécurité et d'encourager le plus possible de personnes à utiliser la bicyclette pour leurs déplacements »[235]. Son président, Jacques Essel[236], a laissé un témoignage décrivant l'émergence de l'association :

> « Que fallait-il faire ? Appeler à une grande manifestation dans la rue, avec force banderoles et slogans ? Il se trouve que j'avais un long passé de militant et que je préconisais, en tout état de choses, la plus large participation de chaque individu face aux problèmes le concernant. Je lançais donc une pétition. L'humour me paraissait une arme redoutable dans la main des adeptes de la non-violence, pour peu qu'il contienne quelques zestes d'imagination, je l'intitulais *« Oui aux couloirs à bicyclettes »*, ridiculisant ainsi les couloirs à bus. La pétition se répandit particulièrement chez les artisans du cycle, qui étaient alors nombreux. (...) On tira une affiche, des papillons, des tracts *« Les cyclistes ne veulent plus être des kamikazes »*. Des journaux mentionnèrent notre action, même de très loin de Paris. On passa à Europe 1. Devant ce raz-de-marée, le préfet n'insista pas. On cessa de nous verbaliser. C'était là notre première victoire. (...) Nous avions très vite lancé les *« cahiers de revendications des cyclistes »*, pour manifester notre volonté de donner la parole, de façon détaillée, aux défenseurs du vélo. Il y avait 17 revendications auxquelles chacun pouvait répondre par « oui », « non » ou « autre avis ». L'une de ces revendications disait : *« Il y aura une fête annuelle de la bicyclette sous l'égide d'une radio nationale sans publicité »*. Jusque-là, cette fête existait, organisée par Europe 1 et où toutes les marques de vélo et d'accessoires étaient représentées. Notre démarche fut aussitôt satisfaite et « la journée de la bicyclette » fut organisée par

---

[234] L'association publie toutefois un « manifeste vélorutionnaire » en 1976, archives privées de l'association MDB à Paris.

[235] Charte du Mouvement pour les couloirs à bicyclette (MPCB), le 26 janvier 1974, recopiée dans l'ouvrage de Jacques DURAN : Jacques DURAND, *Vive le Vélo*, *op. cit.* p. 131-134. Une copie de la charte a été insérée dans les annexes.

[236] Nous n'avons pu rencontrer Jacques Essel (1920-2004). Ce dernier a laissé de nombreux écrits, notamment à travers les correspondances qu'il entretenait avec la revue du MDB, *Roue Libre* et celle de la fédération des usagers de la bicyclette, *Velocité,* au cours des années 1980. Issu des mouvements libertaires, il devient Vice-président de l'Union des citoyens du monde et publie un ouvrage, qu'il édite lui-même, intitulé *« Oui, l'homme peut avoir la parole »* en 1968. Il participe activement aux mouvements du printemps de la même année, puis créé de multiples associations citoyennes. Il est surtout bien implanté dans les réseaux médiatiques parisiens, ce qui lui vaut de nombreuses interviews et tribunes dans les quotidiens nationaux. En 1974, son frère n'est autre que le PDG de la chaîne de magasins FNAC. Voir notamment l'entretien réalisé avec Jacques Essel pour les 25 ans du MBD. « Le MDB fête ses 25 ans ! », R*oue Libre,* revue du MDB, n° 52, novembre-décembre 1999, archives privées du MDB à Paris.

France-Inter. En 1974, nous avons décidé d'officialiser le mouvement, pour des raisons pratiques. »[237]

Cette mobilisation en faveur des couloirs à bicyclette renvoie à « une tentation déjà ancienne de séparation des flux de circulation »[238] en ville. Dès le début du XIXe siècle, les trottoirs servent à accueillir les piétons progressivement évincés de la chaussée par les tramways[239]. « C'est au tout début du XXe siècle que prend forme la théorie de séparation des flux qui domine jusqu'aux années 1970 »[240]. À Paris, l'ouverture du premier couloir de bus en 1964 marque l'une des premières mesures accordant la priorité aux transports en commun[241]. Le dispositif, implanté sur la base d'arguments économiques, se généralise avec le concours de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) qui réalise une étude en 1971[242]. La séparation des flux pose la question de la répartition des modes de déplacement sur l'espace public. En réalité, « derrière l'autobus se cachent d'autres modes, taxis, livreurs, puis vélos, qui profitent de cette situation pour également apparaître au grand jour et se distinguer d'un flux automobile qui semblait jusque-là homogène dans ses besoins exprimés »[243]. Les couloirs font ressortir les tensions entre les usagers des différents modes de transport et recentrent la spécialisation des revendications autour de communautés modales. Les premières revendications du MDB montrent ainsi l'importance du développement des transports collectifs (TC) dans la formulation du débat public sur la place de la bicyclette en ville. Si, à Paris, ce débat se construit en opposition aux mesures visant à faciliter le trafic des bus, « par opposition aux couloirs d'autobus qui symbolisent l'oubli ou le désintérêt dans lequel les pouvoirs publics abandonnent les cyclistes »[244], à Grenoble, les revendications des associations se constituent en complémentarité avec le développement des TC.

---

[237] *Ibid.* p. 3.
[238] Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, *op. cit.* p. 557.
[239] Maurice GARDEN, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, vol. 1, n° 116, pp. 5-17. (p. 13)
[240] Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, *op. cit.* p. 557.
[241] *Ibid.*
[242] Coutinho L., *Etude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971.
[243] Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, *op. cit.* p. 579.
[244] Charte du Mouvement pour les couloirs à bicyclette (MPCB), le 26 janvier 1974, recopiée dans Jacques DURAND, *Vive le Vélo*, *op. cit.* pp. 131-134.

D'ailleurs, l'association parisienne est la première d'une longue liste de structures se constituant dans les villes européennes à partir de 1974. Notre enquête n'a pas permis d'établir de relation entre ces différentes associations au moment de leur constitution, ce qui renforce la thèse d'un développement à partir de dynamiques locales. Ces processus touchent Grenoble en 1974, avec la naissance de l'Association pour le Développement des Transports en Commun[245] (ADTC). Dès le départ, l'ADTC se spécialise sur les questions d'aménagements urbains, notamment à travers une forte activité de production de savoirs. De 1974 et 1978, l'association publie de nombreux rapports, des « Livres blancs », porteurs d'une expertise en matière d'aménagements urbains[246]. La bicyclette est intégrée dans une conception plus large du développement des transports urbains. Cette particularité de l'ADTC s'explique à la fois par le contexte grenoblois de forte croissance urbaine dans les années 1960-1970 engendrant une grande demande en matière de transports collectifs, mais aussi par la trajectoire de son fondateur, Jean Sivardière. Avec une formation d'ingénieur en physique, J. Sivardière part travailler deux ans aux États-Unis en 1970 et 1971, avant de revenir à Grenoble. Ses lectures critiques sur le système automobile et ses voyages aux États-Unis et en Suisse lui font « acquérir une compétence »[247] en matière de transport : « J'ai lu l'ouvrage d'Alfred Sauvy, *les 4 roues de la fortune* en 1968[248], et là, tout était dit dans cet ouvrage. Et puis je me suis documenté sur ce qui se faisait dans d'autres pays »[249]. Les

---

[245] L'association grenobloise présente une originalité puisqu'elle ne se spécialise pas uniquement sur la thématique du vélo, bien que celle-ci ait été centrale dans ses revendications. Entre 1974 et 1979, elle organise de nombreuses manifestations à vélo et publie les premières productions associatives autour de plusieurs ouvrages, que nous mentionnerons au fil de cette recherche.

[246] Les « Livres Blancs » de l'ADTC :

- *La crise des transports urbains : analyse et propositions,* avril 1974 ;
- *Poma 2000 ou tramway moderne,* septembre 1974 ;
- *Le vélo véhicule d'avenir,* mai 1975 ;
- *Le piéton dans la ville,* mars 1976 ;
- *L'automobile au service des citadins,* décembre 1976 ;
- *Bilan de la rénovation des transports publics grenoblois,* mars 1977 ;
- *Marchandises : priorité au rail,* juin 1977 ;
- *Voirie rapide dans l'agglomération grenobloise : halte au gaspillage,* mai 1978 ;
- *Pour un R.E.R. grenoblois,* septembre 1987 ;
- *Le vélo véhicule d'avenir,* juin 1990 (deuxième étude) ;
- *Transports publics dans la région grenobloise : horizon 2010,* mai 1995 ;
- *Le Tram-train,* décembre 2001.

[247] Entretien avec Jean Sivardière, Président de l'Association de Défense des Transports en Commun (ADTC) à Grenoble (1974-1983), Président de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT), Grenoble, le 26 septembre 2008

[248] Alfred SAUVY, *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion., Paris, 1968.

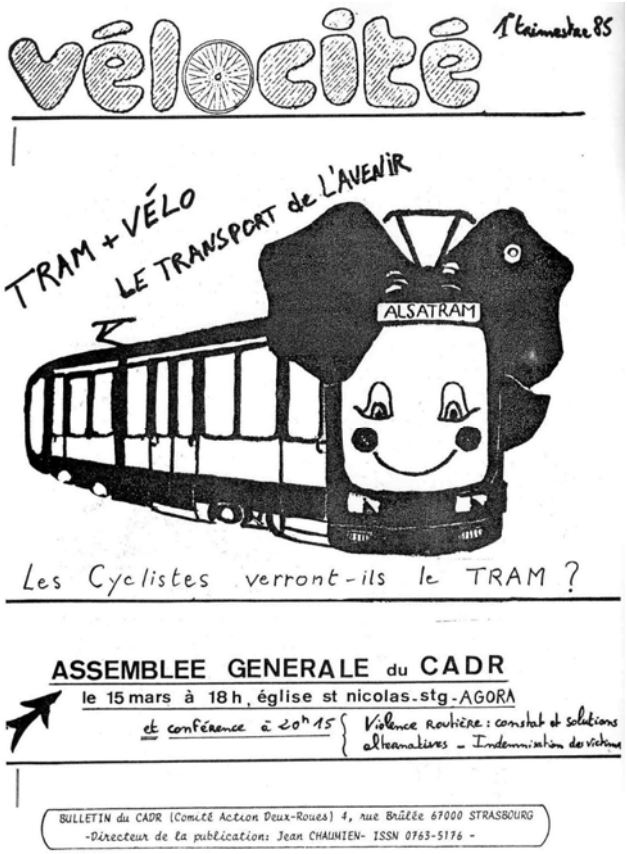
[249] Entretien avec Jean Sivardière, Grenoble, le 26 septembre 2008.

trois premières publications de l'ADTC montrent que l'association se mobilise conjointement en faveur des transports collectifs, militant notamment pour le développement du tramway, et du vélo[250]. Le « livre blanc » *Le vélo, véhicule d'avenir,* devient alors une référence, au-delà du monde associatif[251], notamment au sujet de la complémentarité entre le vélo et les TC. Le tramway est ainsi appréhendé comme un mode de déplacement permettant de transporter les bicyclettes et de réaménager en profondeur l'espace public. Ce positionnement n'est pas sans effet sur la légitimation du tramway à la fin des années 1970. De même qu'à Grenoble, on retrouve une mobilisation des associations de défense du vélo en faveur du tramway à Nantes et à Strasbourg dans les années 1980. Ces associations produisent ainsi des savoirs plus généraux sur l'aménagement des villes en s'insérant dans des débats contemporains : séparation des flux à Paris, implantation de tramways à Grenoble, Nantes et Strasbourg. Ces débats correspondent également aux préoccupations des élus et interviennent de fait au sein des processus de décision des politiques publiques urbaines. L'aménagement urbain permet ainsi aux associations de s'associer directement ou indirectement aux réflexions des institutions publiques municipales.

[250] L'ADTC publie *La crise des transports urbains : analyse et propositions* en avril 1974, *Poma 2000 ou tramway moderne* en septembre 1974 et *Le vélo, véhicule d'avenir* en mai 1975, archives privées de l'association ADTC à Grenoble.

[251] Notamment dans les documents de planification de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise : Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Plan de déplacements urbains, Grenoble, juin 1987, p. 129-135. Archives de la Communauté d'agglomération de Grenoble : http://mailhost.la-metro.org/upload/uploads/891c4f6469ffadb0b792d8f5ea98e2a7/PDU_1987.pdf, consulté le 23 janvier 2012

Illustration 3 : Page de couverture du magasine de l'association CADR 67, *Vélocité*, 1er trimestre 1985 (Coll. Archives privées de l'association CADR 67)



La spécialisation des associations acquiert une dimension européenne. Après Grenoble et Paris, la constitution d'associations s'étend à Amsterdam en 1975 avec la création de *Fietsersbond*, puis à Bruxelles avec le Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ), et à Strasbourg la même année avec le Comité d'Action Deux-Roues (CADR 67). Les associations allemandes apparaissent au cours de la période 1975-1980, tandis qu'une autre vague d'associations se forme au début des années 1980, notamment *Amics de la Bici* à Barcelone en 1981 et l'Association Droit au Vélo (ADAV) à Lille en 1982[252]. C'est à partir de la fin de l'année 1975 que nous avons retrouvé la trace des premiers échanges entre ces différentes structures, sous l'impulsion successive du GRACQ

[252] Le début des années 1980 est marqué par la naissance de dizaines d'associations en Europe. Celles citées précédemment seront mobilisées dans la suite de notre analyse. On note également la naissante de l'association pour les pistes cyclables (ASPIC) à Genève en 1980. Dans les villes d'Italie, d'Espagne et du sud de la France ces processus ont globalement été plus tardifs, au tournant des années 1990-2000.

à Bruxelles, puis du CADR 67 à Strasbourg[253]. Dans ces deux villes, les questions d'aménagement urbain et d'urbanisme sont particulièrement prégnantes avec l'implantation des institutions européennes et poussent les acteurs associatifs à se spécialiser. L'intervention des acteurs associatifs dans les débats sur l'aménagement des villes leur permet de se positionner sur la scène publique et de revendiquer une légitimité à intervenir dans le cadre de la défense de la bicyclette. Cette légitimité se trouve renforcée dans un contexte où les réflexions se cristallisent sur la question de la sécurité routière[254]. Les prises de position de certaines associations de défense du vélo dans les débats locaux et nationaux relatifs à la sécurité routière entraînent une reconnaissance des acteurs associatifs comme représentant des usagers de la voirie par les institutions publiques.

1.4 Le problème de la sécurité routière et la transformation des acteurs associatifs en usagers

En rattachant la problématique de la bicyclette à celle de la sécurité routière, les associations de défense du vélo ont permis de faire reconnaitre leur action en tant qu'usagers[255]. Si la catégorie d'usagers permet de définir les relations entre l'individu et les services collectifs, en l'occurrence celui de la route, il s'agit de montrer que son utilisation dans le cadre d'associations ou de groupes constitués renvoie à une relation spécifique entre ces associations ou groupes et les institutions publiques. Elle représente une construction politique pour réguler les relations entre les services collectifs et ses destinataires. En d'autres termes, les administrations s'approprient cette catégorie pour mettre en œuvre des dispositifs de participation et de contrôle des individus des services. Il est possible de faire le rapprochement entre « l'entrée sur l'agenda politique et social

[253] Ces échanges sont analysés dans le chapitre 2 de cette recherche.
[254] Pour une synthèse de la problématisation de la sécurité routière en France, voir l'ouvrage de l'historien Jean ORSELLI : Jean ORSELLI, *Usages et usagers de la route*, *op. cit.*
[255] La catégorie d'usagers s'est historiquement stabilisée à la fin des années 1960 et au début des années 1970 à travers la formation d'associations de défense des utilisateurs de services collectifs. Voir Éric LE BRETON, *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citadin ?*, Paris, l'Harmattan, 2002. p. 19-52. Toutefois son utilisation a précédé la formation de groupes constitués. Dans les services de transport collectif, elle est déjà employée par la Société des transports de Paris au sujet des lignes de bus dans les années 1920-1930. Voir Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, *op. cit.* p. 46 et 244.

français de la figure du consommateur »[256] dans les années 1970 et la reconnaissance de la figure de l'usager. En ce qui concerne les associations de défense du vélo, ces dernières ont légitimé la valeur d'usage de la route lorsqu'elles ont défini le problème du vélo comme relevant de la sécurité routière. Cette définition du problème a transformé les relations entre les institutions publiques et les associations. Ces dernières ont été reconnues comme des associations d'usagers de la route, à bicyclette.

Cette reconnaissance est liée à la problématique de la sécurité routière. En France, la lutte contre l'insécurité routière constitue une nouvelle priorité nationale depuis les années 1960[257]. L'année 1972 est particulièrement meurtrière. Selon l'Observatoire national de la sécurité routière (ONSER), on dénombre 390 000 blessés graves et 16 545 personnes ayant « trouvé une mort absurde, soit plus que les pertes de l'armée française en Algérie »[258]. Dans ce contexte, l'État met en place des outils et des financements à destination des villes de plus de 20 000 habitants. Depuis 1971, ces dernières disposent d'un soutien financier et technique de l'État à travers les plans de circulation[259] qui visent à résorber « les points noirs » de la circulation dans les grandes villes où se multiplient les accidents. Le premier plan de circulation est expérimenté à Grenoble en 1967 dans le cadre de la réception des Jeux Olympiques.

---

[256] La figure du consommateur s'est stabilisée dans les années 1970. Voir : Alain CHATRIOT, « Qui défend le consommateur ? Associations, institutions et politiques publiques en France (1972-2003) », *in* Alain CHATRIOT, Marie-Emmanuelle CHESSEL et Matthew HILTON (dir.), *Au nom du consommateur*, La Découverte, Paris, 2004, pp. 165-181. (p. 167)

[257] Le processus de mise à l'agenda des politiques nationales de sécurité routière en France se déroule après la seconde Guerre Mondiale. Les compagnies d'assurance qui jouent un rôle moteur dans les années 1950. La régulation étatique intervient plutôt au cours des années 1960. Pour plus de précisions sur l'expertise mobilisée pendant cette période au sein des services de l'État, voir Fabrice HAMELIN et Vincent SPENLEHAUER, « L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme », *Réseaux*, 2008, vol. 1, n° 147. Pour un panorama européen : Georges KELLENS et Claudine PEREZ-DIAZ, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Paris, L'Harmattan, 1997.

[258] Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.* p. 220.

[259] Les plans de Circulation donnent la possibilité aux communes de demander un financement à l'État, à hauteur de 50% maximum de l'ensemble des aménagements prévus dans le plan, dont les aménagements pour les deux-roues. Voir Ministère de l'Equipement, *Les Plans de circulation,* Paris, 1974 p. 7. Cette brochure, envoyée aux collectivités locales pour les inciter à mettre en œuvre un plan, résume l'état d'avancement des Plans de circulation en France en 1974.

Illustration 4 : Photographie du carrefour de la Bastille à Grenoble (1965) avant la mise en place du plan de circulation (Coll. : ministère de l'équipement, 1974)

Illustration 5 : Photographie du carrefour de la Bastille à Grenoble (1967) après la mise en place du plan de circulation (Coll. : ministère de l'équipement, 1974)

La mise à l'agenda des premières mesures en faveur de la bicyclette se réalise à travers les plans de circulation. Ces derniers constituent une opportunité pour les cyclistes qui se mobilisent fortement sur la question de la sécurité routière. À ce titre, l'analyse de la création de l'association CADR 67 à Strasbourg montre comment les cyclistes ont participé à (re)définir le problème de la sécurité routière. Le CADR 67 est créé en 1975 sous l'impulsion de Jean Chaumien, suite au décès d'une jeune femme à vélo renversée par un automobiliste. Dès le départ, la mobilisation associative se structure dans le but d'obtenir

l'aménagement « d'une piste cyclable que Pflimlin[260] nous avait proposée là où la dame avait été écrasée » [261]. L'accident de Strasbourg n'est pas un cas isolé. En France, le nombre de décès sur la route dépasse les 500 par an pour les cyclistes.

Illustration 6 : Tableau de l'accidentologie des cyclistes en France (1982-1992) (ONSER)

	ACCIDENTS	BICYCLETTES IMPLIQUEES	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TUES / 100 VICTIMES
1982	12 585	12 976	501	3 530	8 213	4,1
1983	11 717	12 037	536	3 352	7 564	4,7
1984	10 988	11 338	465	3 100	7 125	4,3
1985	10 756	11 081	426	2 925	7 102	4,1
1986	10 022	10 349	438	2 634	6 643	4,5
1987	9 298	9 572	419	2 442	6 106	4,7
1988	9 321	9 627	401	2 412	6 153	4,5
1989	9 549	9 842	407	2 377	6 385	4,4
1990	8 964	9 283	401	2 286	5 971	4,6
1991	7 973	8 236	364	1 993	5 339	4,7
1992	7 781	8 042	348	1 874	5 272	4,6
82-92	108 954	112 383	4 706	28 925	71 873	4,5

La définition d'un problème public à partir des enjeux de sécurité par les associations d'usagers cyclistes est au cœur du processus de mise à l'agenda du vélo. Le CADR 67 organise d'abord des manifestations à vélo, rassemblant plus de 200 cyclistes en 1975 et 1976[262]. Cette mobilisation, incarnée par la figure de son président, le pasteur J. Chaumien, entraîne une intervention politique de la municipalité de Strasbourg[263]. « En février 1977 (…) le CADR propose à la Communauté [urbaine] un plan de réseau de circulation pour les deux roues. Le maire invite alors le CADR à se mettre en rapport avec l'Agence d'Urbanisme qui lui présente un projet de réseau sur Strasbourg-sud en automne 1977 »[264]. La municipalité profite de l'opportunité des plans de circulation pour intégrer la problématique de la sécurité des cyclistes en faisant participé le CADR 67 à l'élaboration de solutions d'aménagement. L'association devient partie-prenante de la décision.

[260] Pierre Pflimlin (1907-2000) est un homme politique français (MRP puis centriste). Plusieurs fois ministre sous la IVe République (ministre entre 1947 et 1962), président du Conseil Général du Bas-Rhin (1951-1960), il devient maire de Strasbourg en 1959 et reste à cette fonction jusqu'en 1983, date où il quitte aussi le poste de président de la Communauté urbaine de Strasbourg qu'il occupe depuis 1967. Ensuite, il entame une carrière européenne en tant que député européen (1979-1989). Pendant cette période, il devient président du parlement européen entre 1984 et 1987.
[261] Entretien avec Jean Chaumien, Président de l'association CADR 67 depuis 1975, Strasbourg, le 24 juin 2008.
[262] *Ibid.*
[263] Le fait que Jean Chaumien soit pasteur a probablement joué dans l'intervention de la municipalité.
[264] *Vélocité*, revue du CADR, n° 1, mars 1979, p. 4, archives privée de l'association CADR 67.

L'association reformule les enjeux de sécurité routière à Strasbourg. Cette « territorialisation de l'enjeu sécurité routière »[265] s'est accompagnée d'une mobilisation des associations pour infléchir un dispositif d'action local piloté par l'État et les collectivités : le plan de circulation. À partir de la participation des associations aux débats sur la sécurité routière, par l'intermédiaire des usages de la route, les institutions publiques municipales entament un rapprochement avec les acteurs associatifs. Celui-ci passe par la reconnaissance d'une capacité des acteurs associatifs à intervenir dans le débat public, en tant qu'usagers, en organisant un cadre d'échange à travers des réunions de concertation et la prise en compte de leur revendication. Par cette déclinaison territoriale d'un problème public, les acteurs urbains sont également en mesure de reformuler les enjeux en matière de sécurité routière. À Strasbourg, cette reformulation s'est traduite par l'inscription à l'agenda de politiques pour favoriser et sécuriser les déplacements à bicyclette par l'intermédiaire d'un « plan vélo » réalisé en 1978. Ce dernier témoigne de la reconnaissance par les institutions publiques d'un problème spécifique de sécurité routière pour les déplacements à bicyclette. À Paris, les premières actions municipales en faveur du vélo font également échos au problème de la sécurité routière. Le 22 mars 1982, le président de l'association MDB, Jacques Essel, est victime d'un grave accident à Paris. Il est renversé par un automobiliste. La couverture médiatique de l'évènement est nationale[266]. En juin 1982, soit trois mois plus tard, le Conseil de Paris vote en faveur d'un « dispositif complet et nouveau pour faciliter la circulation des deux-roues »[267]. Ainsi, la prise en compte des cyclistes dans les politiques publiques en faveur de la sécurité routière a transformé les relations entre les institutions urbaines et les associations de défense du vélo. D'une part les associations sont légitimées comme représentant les intérêts des usagers. D'autre part, un rapprochement s'opère entre les institutions et les structures associatives à travers des tentatives d'organisation des échanges. La municipalité souhaite mobiliser des savoirs liés aux usages de la route par les

[265] Pour une analyse plus précise des processus de territorialisation des politiques nationales de sécurité routière, voir Hélène REIGNER, « La territorialisation de l'enjeu « sécurité routière » : vers un basculement de référentiel ? », *Espaces et sociétés*, 2004, vol. 118, n° 3, pp. 23-41. Il est notamment question des relations entre les services déconcentrés de l'État et les collectivités dans l'élaboration des politiques de sécurité routière.

[266] Comme le mentionnent les interviews réalisé dans le cadre d'un article paru dans la revue du MDB : « 1982 : Les couloirs de courtoisie, histoire d'un échec », *roues Libre,* revue du MDB, n° 52, novembre-décembre 1999, p. 7, archives privées de l'association MDB.

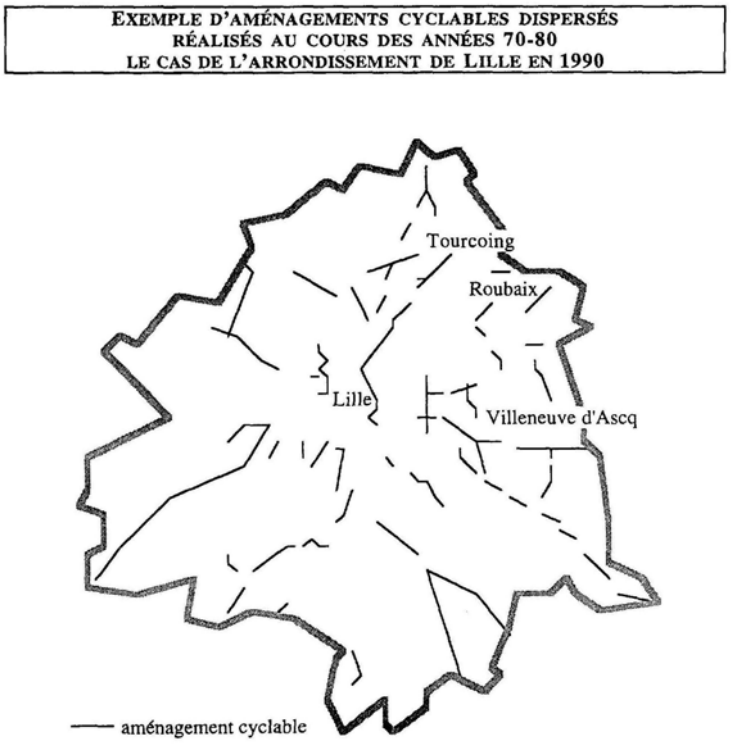
[267] *Ibid.*

cyclistes en milieu urbain. Ce rapprochement doit aussi se comprendre comme une tentative de contrôle de ces groupes, qui incarnent l'émergence de la pensée écologiste. Il permet aux élus d'infléchir les politiques nationales en faveur de la sécurité routière par rapport aux contextes urbains. Dans cette perspective, les associations deviennent une matrice importante dans la redéfinition des relations entre l'État et les collectivités.

Les premières mesures en faveur du vélo, sous le vocable « deux-roues », dans les plans de circulation à partir de la mobilisation des usages des cyclistes ne s'inscrivent pas dans une réflexion d'ensemble des problèmes liés à la circulation des cyclistes. L'évaluation de ces mesures montre même des effets contre-productifs sur la pratique du vélo en ville, notamment avec la généralisation des rues à sens unique[268]. De plus, en se concentrant sur des axes ou des carrefours spécifiques, les aménagements cyclables ont été réalisés de manière discontinue en accentuant l'insécurité à la sortie des voies réservées. Une évaluation des aménagements de l'agglomération lilloise menée par le Conseil Général du Nord a ainsi cartographié les discontinuités générées par la mise en place d'un plan de circulation[269].

[268] Frédéric HERAN, « Le reflux des rues à sens unique », *Flux*, 2002, vol. 2, n° 48-49, pp. 83-93.
[269] Conseil Général du département du Nord, *Vers un schéma directeur départemental des itinéraires cyclables*, 1991. Ce constat est également partagé par une publication de l'observatoire Communautaire de l'Environnement de la Communauté urbaine de Lille, Héran Frédéric, Philippe Tostain (coord.), *Lillàvélo,* rapport final, 1992, p. 22.

Illustration 7 : Carte des aménagements cyclables de l'agglomération lilloise en 1990 (Conseil Général du Nord)



Source : [Conseil Général du Département du Nord, 1991].

À l'échelle urbaine, les enjeux d'aménagement urbain indiquent un processus de spécialisation des associations (Paris, Grenoble) qui tranche avec la construction idéologique des mouvements contestataires et politiques à l'heure de la « vitesse écologique » de la bicyclette[270]. Par leur spécialisation, ces acteurs associatifs nous invitent plutôt à comprendre l'émergence de la bicyclette comme une manière de repenser la ville et ceux qui la conçoivent. Il y a donc un projet politique implicite derrière la mobilisation de certains savoirs liés à l'usage du vélo. L'action de ces associations montre que « dans le modèle affranchi [par rapport aux grandes fédérations nationales], une dimension proprement politique peut se manifester localement sans transiter par les réseaux verticaux reliés *in fine* à la scène politique nationale »[271]. Il s'agit pour les acteurs associatifs de défense du vélo de participer à la production de la ville en territorialisant des problèmes publics

[270] Philippe GABORIAU, « Les trois âges du vélo en France », *op. cit.* p. 245.
[271] Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 26.

nationaux ou, tout simplement, en affirmant la spécificité de l'urbain et de ses savoirs. Ces processus sont ainsi porteurs d'une remise en cause implicite du modèle de la planification étatique de l'aménagement du territoire et de ses élites issues des grands corps[272]. Ces processus participent enfin à reformuler un problème plus large des transports en ville en incorporant la bicyclette.

Ces processus de définition d'un nouveau problème public donnent lieu à l'inscription de différentes recettes d'action publique sur l'agenda des élus invalide les conclusions de Jeannine Verdès-Leroux[273]. L'analyse socio-historique tend à montrer que l'État a engagé de nombreuses mesures en faveur de l'amélioration des conditions de transport, notamment dans les modes collectifs urbains[274]. Cette analyse se confirme du côté de la bicyclette. Amsterdam débute la réalisation d'aménagements cyclables couteux en 1975, Strasbourg planifie l'aménagement d'un réseau cyclable à travers son plan vélo de 1978, Grenoble expérimente un Plan de Déplacement Urbain (PDU) volontariste en 1987. Dans ces trois cas, les réalisations s'effectuent avec le soutien financier et l'ingénierie technique des services de l'État. Ce soutien n'est pas visible pour toutes les expériences. Celle des « couloirs de courtoisie » à Paris en 1983 se contente de la seule expertise des services municipaux. Parmi les autres recettes municipales, on trouve le développement des expériences de vélos en libre service, à Amsterdam en 1965 et à La Rochelle en 1976. Comment ces expériences locales se sont-elles élaborées ? Et comment nous renseignent-elles sur la prise en compte des transformations sociales et politiques revendiquées par les associations d'usagers de la bicyclette ?

---

[272] Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET, *L'expert associatif, le savant et le politique*, Paris, Syllepse, 2003.

[273] L'auteure affirme en 1974 : « le caractère local [des mobilisations sur les transports] explique en partie l'absence d'une prise en charge appropriée de la part des acteurs politiques traditionnels » Jeannine VERDES-LEROUX, « Les conditions de transport : objet de mobilisation », *op. cit.* p. 245.

[274] Notamment au niveau des financements avec la création du versement transport en 1973. Pour plus de précision sur la mise en place de ce dispositif, voir la thèse d'Harold Mazoyer : Harold MAZOYER, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, *op. cit.*

2. Les premières expériences municipales en faveur de la bicyclette : une alternative politique pour les transports urbains ?

Dans une interview accordée au journal *Le Monde* le 22 août 1976, faisant suite à l'inauguration de l'expérience des « vélos municipaux », Michel Crépeau, maire de La Rochelle, se positionne comme le porte-parole de la cause des cyclistes urbains, affirmant : « Mes concitoyens doivent cesser d'être esclaves de leur voiture. Loin d'être désuet et province, le vélo est un véhicule plus moderne que la bagnole : il est parfaitement adapté à nos centres-villes ; il est silencieux, non polluant ; il économise l'énergie, incite à l'effort physique et améliore les relations humaines. Qui dit mieux ? »[275].

L'énumération des nombreux bienfaits de la bicyclette par le maire de La Rochelle interroge quant aux raisons de son investissement dans la politique des « vélos municipaux », le premier système de VLS géré par une municipalité. Ces arguments en faveur de la bicyclette semblent répondre à des problèmes publics bien identifiés par les lecteurs du journal *Le Monde*. En 1976, le vélo a effectivement déjà fait irruption sur la scène publique à travers une série de mobilisations collectives d'associations de défense du vélo en ville portant des revendications proches des idées des mouvements écologistes. L'énumération des bienfaits de la bicyclette par M. Crépeau n'est qu'une reprise des discours de ces associations et de la pensée écologiste. Pourquoi le maire de La Rochelle emprunte-t-il le registre argumentaire des associations de défense du vélo ? Plus généralement, quels sont les effets de la mobilisation des associations et de leurs discours sur les politiques publiques municipales ?

Pour répondre à ces interrogations, plusieurs politiques municipales en faveur de la bicyclette seront analysées à partir des liens entre l'activité des associations d'usagers et les pouvoirs publics urbains. Ces expériences municipales caractérisent la période des années 1970-1980 marquée par une transformation de la conception de l'organisation des transports en ville. Si cette transformation a déjà été analysée à partir des politiques de

[275] *Le Monde*, le 22 et 23 août 1979, archives municipales de La Rochelle (TEMP/9).

transports collectifs (TC)[276], il s'agit d'interroger le rôle des premières expériences de politiques en faveur du vélo en ville dans ces changements. À partir des politiques de transports collectifs urbains dans les années 1970, Jean-Marc Offner a montré que le renouveau des TC s'était appuyé sur une transformation de l'expertise locale et des logiques professionnelles et organisationnelles au sein des administrations en charge des transports urbains, à savoir les services du ministère de l'Équipement et les agents des collectivités[277]. Les expériences municipales en matière de vélo montrent qu'une autre transformation, plus politique, a contribué à renouveler les cadres d'action et l'approche en matière de transports urbains. Cette dernière s'appuie sur les revendications des associations d'usagers, porteuses d'une nouvelle vision de l'organisation des transports et de la société. Ces associations sont considérées par les élus comme les représentants des mouvements écologistes. En participant à façonner l'expertise locale en matière de transport et d'aménagement urbain, elles font émerger une conception alternative de la formulation des problèmes de transports urbains. Elles reformulent le problème autour de la bicyclette et du partage de l'espace public.

Dans cette perspective, nous verrons, dans un premier temps, comment les élus urbains se sont appuyés sur les idées portées par les mouvements écologistes et les associations de défense du vélo pour mettre en œuvre des dispositifs innovants en faveur de la bicyclette. À La Rochelle, le dispositif des « vélos municipaux » participe à construire une identité politique au maire de la ville, alternative et écologiste. Ensuite, nous montrerons que ces premières expériences politiques peuvent aussi transformer l'expertise et la manière de mobiliser les savoirs. On observe l'émergence d'une nouvelle approche de l'expertise locale, en partie impulsée par les acteurs associatifs en lien avec les institutions municipales. Enfin, ces expériences engagent aussi les institutions publiques dans une transformation de l'organisation des échanges avec les associations, à travers des structures pour encadrer les revendications et les contestations. Ces transformations participent à l'émergence d'une alternative dans la problématisation des transports urbains et la mise en œuvre des politiques publiques urbaines.

---

[276] Voir notamment les travaux de Jean-Marc OFFNER : Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains », *op. cit.*
[277] *Ibid.* p. 81-83.

2.1 La construction politique des expériences municipales en faveur de la bicyclette

Les premières politiques municipales en faveur de la bicyclette se caractérisent par l'action des acteurs associatifs sur la scène publique. Elles s'inscrivent également dans le cadre d'une volonté d'appropriation de leurs revendications par les élus municipaux pour mieux les contrôler puisqu'ils sont considérés comme des représentants des mouvements écologistes. Qu'il s'agisse d'Amsterdam, de Paris ou de La Rochelle, la mise en œuvre de dispositifs en faveur du vélo relève ainsi d'une opportunité politique. D'ailleurs, ces dispositifs sont votés dans l'année qui précède des élections locales, notamment municipales. Mais les associations agissent aussi en ayant conscience du calendrier politique et des opportunités qu'il représente. À Strasbourg, l'association envoie un questionnaire aux candidats pendant les élections municipales de 1977, puis distribue les bons points dans son bulletin trimestriel[278]. Les échéances électorales sont non seulement un facteur déterminant dans les processus de mise à l'agenda politique[279], et un élément structurant les temporalités des actions collectives associatives. Ce mode de fonctionnement autour des échéances politiques caractérise beaucoup plus l'action des associations urbaines spécialisées que les grandes fédérations nationales qui interviennent plus régulièrement dans les débats parlementaires au cours des mandats.

Ce souhait de peser sur les élus locaux à l'approche des élections municipales est perceptible à Amsterdam lorsque la première expérience de vélos en libre service se développe en 1965 sous l'égide des *Provos*. Le système, baptisé *White Bikes* s'inscrit en effet dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'action pour favoriser le développement de la bicyclette, rédigé par le collectif à l'approche des élections municipales de 1966.

L'expérience des *White Bikes* à Amsterdam (1965) sous l'égide des *Provos*

Le groupe *Provo*, né de la fusion des « alternatives politiques » et « artistico-écologiques », se constitue en réaction aux fiançailles de la princesse héritière Béatrix avec un allemand, soldat dans l'armée nazi pendant la Seconde Guerre mondiale[280]. L'activité du mouvement se base essentiellement sur des prises de position par rapport à l'actualité internationale, notamment contre la guerre du Vietnam. Le groupe se mobilise également

[278] *Vélocité*, revue du CADR, n° 1, mars 1979, p. 6, archives privée de l'association CADR 67.
[279] Sur le sujet, voir le numéro spécial de la revue *Pôle Sud* : Guillaume MARREL et Renaud PAYRE, « Introduction. Les temporalités du politique », *Pôle Sud*, 2006, vol. 2, n° 25, pp. 5-7.
[280] Yves FREMION, « Les Provos, 1965-1967 », *op. cit.* p. 49.

au niveau local à travers la rédaction de « plans blancs ». Ces derniers traitent de l'organisation de la société urbaine et visent à proposer des alternatives politiques à l'approche des élections municipales de juin 1966[281]. Parmi les « plans blancs », le cinquième, « vélos blancs », rédigé en 1965, prône une mise à disposition de 10 000 bicyclettes gratuites et autogérées par la population d'Amsterdam : les *White Bikes*. Présenté à la municipalité, le plan est aussitôt rejeté par les élus, ce qui entraîne la mise en place du premier système associatif de vélos en libre service gratuit et autogéré : les Provos vont réparer une centaine de vélos abandonnés, les peindre en blanc et les mettre à la libre disposition des habitants d'Amsterdam pour protester contre le refus de la municipalité.

Illustration 8 : Photographie d'une mobilisation en faveur des *White Bikes* (coll. IISG), Amsterdam, août 1965

La présentation d'une liste *Provo* aux élections municipales d'Amsterdam en 1966 marque l'entrée dans le jeu électoral d'un mouvement se revendiquant d'une idéologie « libertaire et écologiste »[282]. Ce processus marque l'institutionnalisation de ce collectif à travers la légitimation de la représentation politique et de son mode de fonctionnement dans la structuration de l'action collective associative. En outre, l'élection d'un conseiller municipal

[281] Les *Provos* présentent alors une liste à Amsterdam et réalisent un score de 2,5%, récupérant un siège au conseil municipal. *Ibid.* p. 50.
[282] Yves FREMION, « Les Provos, 1965-1967 », *op. cit.* p. 48.

Provo[283] a, par la suite, probablement contribué à intégrer certaines revendications du mouvement dans les débats du conseil municipal[284].

Des similitudes sont observables entre l'expérience des *Whites Bikes* et la politique des « vélos municipaux » de La Rochelle en 1976, notamment dans la conception du système. Le dispositif rochelais relève entièrement d'une construction politique de Michel Crépeau, le maire de la ville[285], témoignant ainsi de l'appropriation politique des expériences et des concepts issus de la sphère associative. Le dispositif est inauguré le 14 août 1976, soit six mois avant les élections municipales de 1977. Avec ses 300 bicyclettes en libre service, il vient concrétiser une entreprise de construction d'une identité politique du maire de La Rochelle, qui devient alors « The Agitator Mayor » [286] à l'international, et un « agitateur politique »[287] en France. Le quotidien *Sud-Ouest* dresse un tableau élogieux de M. Crépeau en 1977, notamment sur ces actions en faveur de l'environnement en reprenant un commentaire du *New-York Times*[288] : « L'ambitieux Michel Crépeau mit 250 vélos rutilants de jaune à la libre disposition du public. Ceci au titre de la campagne qu'il mène en permanence afin de donner à ses administrés plus d'espace pour marcher et pour respirer. Ses efforts destinés à conserver à la ville la qualité d'une place où il fait bon vivre, concernent également des rues piétonnières et un projet de chauffage de 860 appartements par l'énergie solaire »[289]. Cette identité politique[290] en faveur de la préservation de

---

[283] *Ibid.* p. 50.

[284] A Amsterdam, la mise à l'agenda prend au contraire la forme d'une mobilisation externe, d'abord par l'intermédiaire du groupe *Provo*, puis de son institutionnalisation, et enfin par la création d'un collectif d'associations pour améliorer l'organisation des transports de la ville en 1975, le *Wielrijders Bond* (ENWB). À cet égard, le *Fietsesrbond*, émanation cycliste du *Wielrijders Bond,* obtient l'implantation d'aménagements cyclables pendant la période où s'exercent de vives contestations, entre 1975-1979. La dimension nationale du collectif *Wielrijders Bond* permet également d'initier des premières mesures nationales en faveur du vélo dans l'ensemble des villes des Pays-Bas. Voir Bram DUIZER, *In het nut van actie moet je geloven' Derting jaar actievoeren door de Fietsersbond*, *op. cit.* p. 6.

[285] Michel Crépeau, homme politique français (1930-1999) appartenant au Mouvement Radical de Gauche (MRG) qu'il préside de 1978 à 1981, est maire de La Rochelle entre 1971 et 1999 et député entre 1973 et 1999. Se portant candidat aux élections présidentielles de 1981 (2,2%), il devient ministre de l'environnement de 1981 à 1983, puis ministre du commerce, de l'artisanat et du tourisme jusqu'en février 1986 et enfin Garde des Sceaux et ministre de la Justice jusqu'en mars 1986.

[286] « The Agitator Mayor », *News Week*, le 6 juin 1977, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP)

[287] *Le Monde*, le 25 mai 1981.

[288] « French Town is Battling the Auto with Bicycles », *New-York Times*, 27 décembre 1976, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP)

[289] « Une ville française fait échec à l'automobile avec des vélos », *Sud-Ouest*, 6 janvier 1977, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP)

l'environnement à travers le développement de la bicyclette, M. Crépeau en fait un usage important au cours de sa carrière, notamment en 1981 lorsqu'il devient ministre de l'environnement. Au moment des négociations pour la formation du gouvernement de Pierre Mauroy[291], le journal *Le Monde* rapporte que « MM. Maurice Faure et Crépeau ont été reçus successivement, mercredi, par le président de la République, et si l'un est proche de M. Mitterrand depuis fort longtemps, l'autre, de par l'originalité de sa gestion de maire de La Rochelle, jouit d'une image de marque favorable dans les milieux et dans l'électorat écologistes »[292]. Ainsi la construction d'une image d'écologiste à travers l'action municipale offre des ressources importantes à M. Crépeau.

Illustration 9 : Photographie de l'inauguration des « vélos municipaux », La Rochelle, le 14 août 1976 (coll. Archives municipales de La Rochelle)

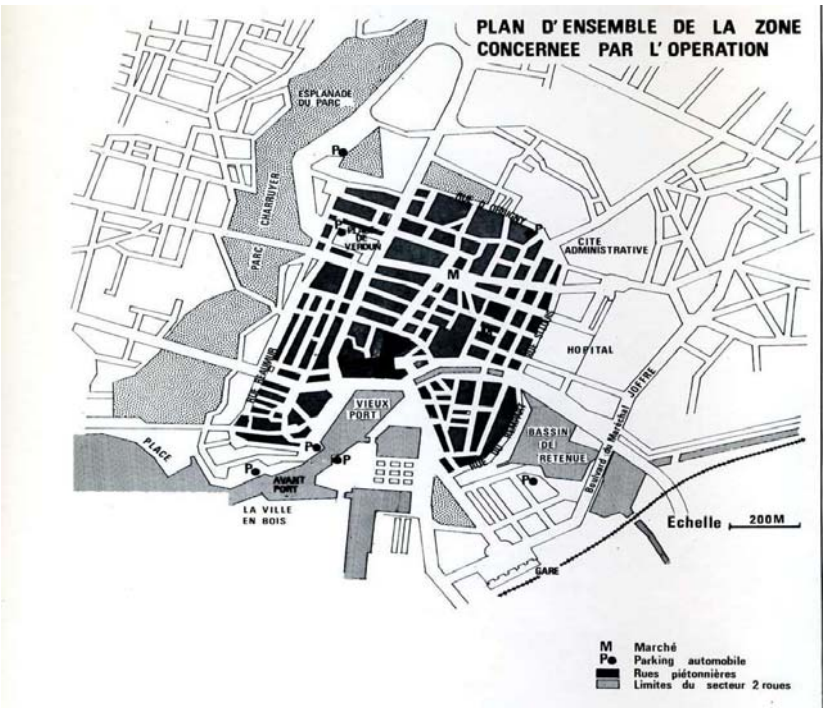
Au premier plan : Michel Crépeau (à droite) sur un vélo posant avec une Rochelaise en habit charentais traditionnel

[290] La notion d'identité politique est ici mobilisée de manière large comme « une marque symbolique par laquelle l'acteur politique se distingue de ses pairs ». Cette identité est une construction constamment redéfinie et ouverte en fonction des interactions entre les acteurs politiques et des scènes où s'élaborent cette construction. Voir Annie COLLOVALD, « Identité(s) stratégique(s) », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1988, vol. 1, n° 73, pp. 29-44. (p. 29) De fait, Michel Crépeau n'a pas uniquement construit son identité politique sur l'opération des « vélos municipaux ». D'autres actions, notamment en faveur de l'environnement ont été initiées à La Rochelle, y compris dans la suite de sa carrière : en 1997, La Rochelle est par exemple la première ville française à organiser la manifestation « journée sans voiture ».
[291] Pierre Mauroy est alors premier ministre de 1981 à 1984.
[292] *Le Monde*, le 22 mai 1981.

L'action du maire de La Rochelle se fonde en partie sur l'appropriation des concepts et des idéaux des collectifs et associations proches des mouvements écologistes. À cet égard, le fonctionnement des premiers « vélos municipaux » est proche du concept des *White Bikes* d'Amsterdam. L'expérience consiste à mettre gratuitement à la disposition des habitants et des touristes un parc de « vélos municipaux ». Dans la conception du système, la ville souhaite appliquer le principe de « la banalisation », c'est-à-dire qu'elle « autorise quiconque à s'approprier provisoirement sans aucune formalité n'importe quel vélo municipal disponible, n'importe où à l'intérieur d'un périmètre déterminé »[293]. Les bicyclettes sont laissées à la libre appropriation des habitants. À travers la « banalisation », une partie du dispositif rochelais s'inspire alors de la libre utilisation des *White Bikes*. Mais la municipalité de La Rochelle tente d'encadrer cette « banalisation » à travers la mise en place d'un périmètre d'accès et d'horaires pour l'utilisation. Les vélos doivent évoluer dans le centre-ville à l'intérieur de l'enceinte de l'ancienne forteresse (voir carte ci-dessus). Leur usage est libre de 8 heures à 20 heures. Toutefois, les moyens de contrôle sont très réduits : la matérialisation des limites du périmètre est faite au moyen d'un marquage au sol et de panneaux verticaux avec la représentation d'un vélo suivi du message « HALTE ». Concernant les horaires, aucun contrôle n'est effectué. La régulation du système est dépendante de la participation citoyenne des Rochelais, comme le mentionne l'autocollant disposé sur les vélos : « Ce vélo est placé sous la protection du public »[294].

[293] CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* ministère de l'environnement et du cadre de vie, ministère des transports, décembre 1978, p. 8.
[294] *Ibid.* p. 15.

Illustration 10 : Plan d'ensemble de la zone concernée par l'opération des vélos municipaux (Coll. CETUR 1978)



La deuxième référence empruntée par le système de La Rochelle mobilise l'expérience de la grande distribution : le libre service des grandes surfaces. Ainsi, il est relevé dans le journal *Sud-Ouest* que les « vélos municipaux » s'inspirent « des supermarchés et des aéroports qui mettent des charriots à disposition du public » – ayant communément pris le nom de la marque *Caddie*[295]. L'idée d'insérer une pièce pour louer son vélo est en effet proposée par les techniciens de la municipalité[296]. Elle n'est finalement pas retenue. Mais elle sera reprise en 1989 pour la mise en place d'un système de VLS à Copenhague. L'insertion d'une pièce de 20 couronnes permettra de libérer le vélo de la borne[297]. Le libre service symbolise aussi l'avènement de la société de consommation. L'usager de la bicyclette se confond alors avec le consommateur de service, d'autant plus que les « vélos municipaux » ciblent un nouveau

[295] *Sud-Oues*t, le 9 août 1976, archives départementales de la Charente-Maritime (Jx262 173).
[296] CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978, Op. Cit.*, décembre 1978.
[297] Pour une description fine du système *City Bike* de Copenhague, voir le rapport d'étude du CERTU, *Les politiques cyclables en Europe. Tour d'horizon des politiques nationales*, 2001.

type de consommateur, particulièrement présent à La Rochelle lors de la période estivale : le touriste[298].

Au niveau politique, l'expérience s'inscrit dans le cadre d'une réhabilitation globale du centre-ville qui fait figure d'opportunité pour le maire, puisque 60% du financement des vélos sont assurés par l'État à travers le plan « Villes Moyennes »[299], dont le but est de réhabiliter le centre-ville et d'aménager le nouveau port des minimes[300]. Les « vélos municipaux » visent à développer le commerce dans l'enceinte des vieux remparts dressés par Vauban, et à « se débarrasser des méfaits de la circulation automobile (pollution, bruit, engorgement, etc.), notamment en période estivale où la ville double de population et où le centre est surfréquenté »[301]. L'opération avait également été anticipée par la municipalité : dans le sillage de Rouen et de la rue du Gros Horloge en 1971[302], la ville de La Rochelle aménage un nouvel espace piéton en centre-ville dès 1975. La même année, Michel Crépeau crée, avec le député UDR de la Loire, Lucien Neuwirth, le Comité National des Usagers des Cycles et Cyclomoteurs (CNUCC), une association éphémère. Les « vélos municipaux » s'inscrivent donc dans une série de mesures et dans des réseaux propices à l'émergence d'une nouvelle politique urbaine de centre-ville, si bien que La Rochelle représente en 1977 « la ville ayant fait échec à l'automobile »[303], et Michel Crépeau le « French Mayor [who] fights the Crunch of Cars »[304]. L'expérience des « vélos municipaux » a ainsi participé à consolider l'identité politique de M. Crépeau, identité qu'il façonne de concert avec celle de sa ville, comme le rappelle un journaliste du quotidien national *Le Monde* au lendemain de sa nomination dans le gouvernement Mitterrand en 1981 : « M.

---

[298] L'objectif touristique est confirmé par la référence de Michel Crépeau à l'expérience de Canet-Plage qui a mis 1 000 bicyclettes à disposition des estivants pendant les mois de juillet et d'août au début des années 1970. Séance du 3 juin 1976 du conseil municipal de La Rochelle, archives municipales de La Rochelle (1 D3/96).

[299] Le plan « Villes Moyennes » est un dispositif contractuel de trois ans entre l'État et les villes dont la population se situe entre 20 000 et 100 000 habitants. Mis en œuvre entre 1973 et 1979, ces contrats visaient à financer la réhabilitation des centres-villes par une prise en charge du tiers des dépenses de l'ensemble des projets d'aménagement.

[300] Séance du 3 juin 1976 du conseil municipal de La Rochelle (1 D3/96).

[301] *Ibid.*

[302] La rue du Gros Horloge à Rouen est la première zone piétonne inaugurée en France en 1971.

[303] « Une ville française fait échec à l'automobile avec des vélos », *Sud-Ouest*, le 6 janvier 1977, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP).

[304] « French Mayor Fights The Crunch of Cars », *The Journal Lorain*, Ohio, le 11 février 1977, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP)

Crépeau a sans doute agi pour La Rochelle, mais sa ville le lui a bien rendu en lui assurant les bases de sa notoriété »[305]. On assiste à la construction d'une forme de marketing politique et territorial visant à assurer la notoriété conjointe d'un maire et de sa ville à travers des dispositifs innovants d'action publique.

Le processus de mise à l'agenda d'une politique en faveur de la bicyclette à La Rochelle prend la forme d'une mobilisation politique du maire en reprenant les propositions alternatives au développement de l'automobile en ville développées par les associations. En outre, les « vélos municipaux » de La Rochelle institutionnalisent une conception et un usage particulier de la bicyclette à partir de deux piliers devant garantir une utilisation collective de ce mode de déplacement individuel : la gratuité et la banalisation. Ces deux concepts mobilisent des références contradictoires qui trouvent leur origine tantôt dans les mouvements écologistes, tantôt dans le monde de la grande distribution et de la consommation de masse. À la fin des années 1970, l'expérience de La Rochelle acquière une dimension internationale à travers une diffusion par des journaux comme le *New-York Times*[306]. Si cette reconnaissance médiatique peut participer à faire circuler certaines politiques d'aménagements cyclables, l'élaboration d'un plan vélo à Strasbourg en 1978 montre que certaines expériences urbaines s'appuient sur des échanges entre municipalités. Un voyage organisé par les institutions publiques et les associations de Strasbourg dans plusieurs villes des Pays-Bas est à l'origine d'une circulation des savoirs pour l'action en faveur du vélo.

2.2 La circulation d'un dispositif d'action publique : le premier « schéma directeur deux-roues »

À partir des enjeux de sécurité routière, la ville de Strasbourg s'est dotée d'une première politique en faveur du vélo dès 1978. L'élaboration d'un plan vélo, ou « schéma directeur deux-roues », s'inscrit dans le cadre du plan de circulation de la ville, qui a donné lieu à une première étude cartographique des accidents impliquant les différents modes de

[305] *Le Monde*, le 25 mai 1981.
[306] « French Town is Battling the Auto with Bicycles », *New-York Times*, 27 décembre 1976, archives municipales de La Rochelle (1347/9 TEMP).

déplacement pour l'année 1974[307]. La mise en œuvre du premier « schéma directeur deux-roues » entre 1978 et 1993 a permis la création d'un réseau de 146 kms d'itinéraires cyclables sur l'agglomération en comptant les 12 kms existants en 1978. Depuis cette date, l'action de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) en faveur du vélo est considérée comme un modèle en France. Moins connu est le rôle joué par les villes hollandaises dans la rédaction du plan vélo de Strasbourg. Nous allons voir comment l'organisation d'un voyage d'études aux Pays-Bas en juin 1978 a participé à légitimer de nouveaux savoirs dans l'élaboration du premier « schéma directeur deux-roues » de Strasbourg. Ce schéma constitue un modèle d'action publique en France, ce qui se traduit par une généralisation de ce type de dispositif dans les villes françaises au cours des années 1990-2000.

Un document retrace la démarche initiée en faveur du vélo par la Communauté urbaine depuis la fin des années 1970[308], en mentionnant le voyage organisé aux Pays-Bas : « Afin de sensibiliser les élus et les techniciens de la Communauté urbaine aux avantages de la bicyclette et à la prise en compte du mode vélo dans une politique globale de transport en milieu urbain, un voyage d'études aux Pays-Bas a été entrepris en juin 1978 : la visite des aménagements cyclables remarquables de Tilburg, Delft, la Haye a eu un impact considérable sur la politique cyclable engagée par la Communauté urbaine de Strasbourg à partir des années 1980 »[309]. L'organisation du voyage est proposée par l'association CADR 67 à l'Agence d'urbanisme, en charge de l'élaboration du « schéma directeur »[310]. Hubert Peigné, président de l'Agence d'urbanisme, convainc le maire de Strasbourg et président de la CUS, Pierre Pflimlin, de participer au déplacement. La délégation comprend le maire de la ville et plusieurs techniciens municipaux, de la Communauté urbaine et de l'Agence d'urbanisme ainsi que J. Chaumien, président du CADR 67. Le voyage a pour unique objectif d'observer les aménagements cyclables[311]. H. Peigné, organisateur du voyage, a expliqué, à travers des anecdotes relevées au cours du voyage, à quel point celui-ci a joué un rôle déterminant dans l'élaboration du plan et dans la validation politique de ce dernier. En

[307] Étude mobilisée dans : Communauté urbaine de Strasbourg, *Schéma directeur deux-roues*, 1994, p. 8.
[308] Communauté urbaine de Strasbourg, *Schéma directeur deux-roues*, *op. cit.*
[309] *Ibid.* p. 8.
[310] Entretien avec Hubert Peigné (1), coordonateur interministériel en charge du vélo, Lyon, le 5 février 2008.
[311] *Ibid.* Les objectifs sont également décrits dans : Communauté urbaine de Strasbourg, *Schéma directeur deux-roues*, 1994.

effet, dès octobre 1978, la CUS adoptait son premier « schéma directeur deux-roues ». Selon H. Peigné, le maire de Strasbourg a été convaincu par « l'épreuve des faits » qui s'est déroulée pendant le voyage :

> « Pour le vélo, on a fait ce voyage et je m'en rappelle encore. Les hollandais nous ont proposé de faire une ballade en vélo et je me rappelle très bien que deux des ingénieurs de la ville [de Strasbourg], opposants au vélo, en montant sur la bicyclette au démarrage du circuit, sont tombés. Et ils sont tombés sérieusement, pas en se blessant, mais parce qu'ils ne savaient plus faire de vélo. Et cela a vraiment déconsidéré ce qu'ils pouvaient dire. Tout ce qu'ils disaient contre le vélo, cela ne comptait plus. Donc là, on a marqué un point auquel on ne s'attendait absolument pas. Et puis je me rappelle un autre épisode, c'est anecdotique, ceci dit il y en a eu d'autres. Mais finalement ce voyage a été décisif, notamment parce qu'il y a eu plusieurs anecdotes du même genre. Donc l'autre anecdote, qui n'épuise pas le sujet, nous disions à l'époque : « oui, une piste cyclable c'est telle longueur, telle largeur ». Et puis, il y a un conseiller municipal de Pflimlin qui me dit : « Vous voyez Peigné, vous me dites qu'il faut des pistes de 3,5 mètres de large. Vous voyez, là, celle-ci ne fait qu'un mètre de large ». On a arrêté le bus et quelqu'un est allé mesurer la largeur de la piste. Elle faisait 3,5 mètres. Lui voyait en un mètre, 3,5 mètres. Là, au contraire on est devenu crédible parce qu'on n'était pas très bien vu des services, etc. L'épreuve des faits. Et concrètement, un mois plus tard, le conseil de communauté de Strasbourg votait le plan cyclable de Strasbourg, le premier plan cyclable de Strasbourg qui date de 1978. Et c'est donc M. Pflimlin lui-même qui l'a décidé, entre autre suite à ce voyage en Hollande où il a été convaincu, où il a vu que les opposants ne savaient pas de quoi ils parlaient » [312].

À travers ce récit d'H. Peigné, on observe différents processus se déroulant pendant un voyage d'études. Tout d'abord, une vision de l'aménagement urbain conflictuelle semble opposer les usagers du vélo, catégorie où l'on retrouve H. Peigné, et les ingénieurs de la ville de Strasbourg. Ces derniers sont présentés comme des « opposants au vélo ». Ensuite, la partie du voyage d'études décrite dans l'entretien porte sur une ballade à vélo, c'est-à-dire que les acteurs mobilisent des savoirs sur la pratique et les usages du vélo. Les décideurs sont confrontés à ce que H. Peigné nomme « l'épreuve des faits ». L'usage de la bicyclette devient un savoir légitime pour l'action publique et la décision politique. Que les solutions techniques apportées par les agents de la ville de Strasbourg soient déconsidérées par leur incapacité à utiliser une bicyclette montre un changement important dans la hiérarchisation des savoirs et implicitement des acteurs qui les produisent. Les savoirs en matière de vélo urbain s'appuient dorénavant davantage sur les usages, à travers les usagers associatifs ou ceux, comme à Strasbourg, issus des agents administratifs pratiquant le vélo

[312] Entretien avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 05 février 2008.

quotidiennement[313]. Ainsi, la circulation des savoirs peut permettre de légitimer certains types de savoirs plutôt que d'autres. Dans le cas du voyage de Strasbourg, les savoirs liés aux usages sortent renforcés par rapport aux savoirs mobilisés par les ingénieurs de la ville.

La construction du plan vélo de Strasbourg est donc le fruit de la mobilisation de nouveaux savoirs à partir des échanges transnationaux. L'élaboration de ce dispositif s'est appuyée sur des circulations de savoirs entre la ville de Strasbourg et les villes des Pays-Bas, notamment à partir de l'observation des usages et des normes pour les aménagements cyclables. Ce premier plan vélo explique en partie la forte utilisation de la bicyclette à Strasbourg au cours des années 1980[314]. La politique de la CUS devient alors un modèle dans les réseaux de promotion de la bicyclette en ville qui se développent au début des années 1990[315]. En effet, en 1994, alors que la ville de Strasbourg fait déjà figure d'exemple au sein du ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme[316], elle entreprend la réalisation d'un deuxième « schéma directeur deux-roues ». Ces changements dans la mobilisation des savoirs en matière de transports urbains par les institutions publiques est aussi l'expression des luttes entre les acteurs revendiquant une expertise urbaine, comme l'atteste l'extrait d'entretien réalisé avec H. Peigné. Les expériences municipales en matière de vélo se développent pour faire émerger de nouveaux modèles d'action, transformant l'expertise locale et les conceptions de l'aménagement urbain.

---

[313] À propos des anecdotes d'H. Peigné, ce dernier précise au cours de l'entretien : « Mais je rappelle cela parce que je n'ai jamais oublié ça en me disant : « oui, la première chose à faire si l'on veut s'occuper du vélo, c'est d'être praticien soi-même ou de travailler avec des praticiens en leur faisant confiance dans leur pratique » ». *Ibid.*

[314] L'enquête ménage réalisée par l'Agence d'urbanisme en 1988-1989 confirme les bons résultats de la politique strasbourgeoise en faveur du vélo. Strasbourg est l'agglomération française où les déplacements en deux-roues sont les plus nombreux, atteignant « 15% par rapports aux déplacements motorisés, la part des bicyclettes étant très largement dominante, à 80% du total ». Voir Communauté urbaine de Strasbourg, *Enquête-ménage : déplacements deux-roues dans la Communauté urbaine de Strasbourg*, 1990, pp. 9-10.

[315] Notamment le Club des Villes Cyclables (Nous renvoyons au Chapitre 4) qui organise en 1992 les journées annuelles du Club des Villes Cyclables à Strasbourg, publiant à cette occasion un dossier intitulé : « La prise en compte des cyclistes dans un plan de circulation : l'exemple de Strasbourg ». Voir Club des Villes Cyclables, *Compte-rendu des journées annuelles du Club des Villes Cyclables à Strasbourg*, 1992, pp. 38-40.

[316] Notamment sur la question de la sécurité des cyclistes. Voir Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, *La sécurité des bicyclettes de 1982 à 1992*, La documentation française, 1994, pp. 43-50

2.3 Le partage de l'espace public : l'émergence d'une alternative dans la problématisation des transports urbains

L'analyse de deux dispositifs d'action en faveur du développement de la bicyclette en ville à Strasbourg et Paris montre comment une nouvelle problématisation des transports urbains s'est imposée au tournant des années 1980 : le partage de l'espace public. Cette problématisation induit de nouvelles solutions basées sur la complémentarité entre le vélo et les transports collectifs, notamment à Strasbourg, mais aussi par l'invalidation d'une autre solution, celle de la séparation des flux expérimentée à Paris. Cette problématisation traduit la mobilisation des acteurs associatifs dans la construction de l'expertise locale. Dans les politiques parisienne et strasbourgeoise en faveur de la bicyclette, les associations participent activement à construire, légitimer ou invalider des problèmes et des solutions de l'organisation des transports et de l'aménagement urbain, soit en collaborant avec les institutions publiques, soit en contestant les dispositifs. Ce rôle des associations témoigne d'une certaine dépendance des autorités urbaines vis-à-vis des acteurs associatifs dans les débats concernant l'urbanisme et la question des transports. Il montre aussi le poids des groupes d'intérêt dans les jeux politiques locaux[317] et dans la construction de l'expertise. Cette nouvelle approche de l'expertise serait moins construite à partir des luttes professionnelles et organisationnelles[318], que davantage structurée par des rapports de force politiques au sein des gouvernements urbains.

La mise en œuvre des « couloirs de courtoisie » au début des années 1980 à Paris s'inscrit dans la continuité des débats menés par les acteurs associatifs et les acteurs publics au sujet des politiques de séparation des flux[319]. Le dispositif fait suite à un accident de circulation fortement médiatisé à quelques mois des élections municipales de 1983. En effet, l'accident

---

[317] Sur la question de l'influence des groupes d'intérêt locaux sur les politiques publiques voir notamment l'article de Richard BALME : Richard BALME, « Des maires sous quelle influence ? », *Politix*, 1989, vol. 2, n° 7-8, pp. 108-114. ; Et l'article de Claire DUPUY et Charlotte HALPERN : Claire DUPUY et Charlotte HALPERN, « Les politiques publiques face à leurs protestataires », *Revue française de science politique*, 2009, vol. 4, n° 59, pp. 701-722.

[318] Comme le suggère Jean-Marc OFFNER à propos de l'expertise des transports collectifs urbains dans les années 1970. Voir Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains », *op. cit.* p. 81-83.

[319] Ces débats ont particulièrement été explicités par Arnaud PASSALACQUA dans le cadre des échanges entre la RATP et la municipalité de Paris. Voir Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, *op. cit.* p. 357.

du président de l'association MDB, J. Essel, le 27 mars 1982 a bousculé le calendrier politique des élus parisiens dans le cadre des réflexions engagées depuis la fin des années 1970 sur la problématique de la bicyclette. Une adhérente de l'association MDB en 1982 a laissé un témoignage dans la revue associative :

> « Deux ou trois jours après l'accident, Jacques [Essel] était encore à l'hôpital, on a organisé une manifestation sur les lieux de l'accrochage. Même si on n'était qu'une vingtaine, Antenne 2 s'est déplacée. On a été interviewés et filmés de façon très flatteuse. Il a fallu un accident, une manifestation et un reportage télévisé pour que la mayonnaise prenne. »[320]

À l'approche des élections municipales de 1983, la municipalité réagit par le vote d'un « dispositif complet et nouveau pour faciliter la circulation des deux-roues » et par la mise en place d'un groupe de travail avec les associations[321]. Dans un rapport de stage réalisé au sein du service urbanisme de la mairie de Paris, Marc Ambroise-Rendu note : « Le rythme de la vie électorale municipale (les prochaines échéances sont au printemps 1983) fait revenir la clientèle des deux-roues dans l'actualité. Jacques Chirac souhaite à la fois s'attirer la sympathie des écologistes et assurer un peu plus de sécurité aux conducteurs de deux-roues »[322]. Ce constat corrobore l'analyse d'une mise à l'agenda politique de la bicyclette au prisme de deux logiques : la première relevant d'une action en termes de *politics*, visant à capter un nouvel électorat ; la seconde relevant d'une action en termes de *policies*, souhaitant répondre aux problèmes plus généraux de la sécurité routière et des transports en ville. L'intégration des associations dans l'élaboration de la politique municipale en faveur de la bicyclette vise donc à satisfaire ces deux logiques.

Le dialogue entre la municipalité et les associations se traduit par des controverses. Si les différents acteurs portent une même conception des aménagements en faveur des cyclistes à travers la séparation des flux de circulation, l'application de ce concept par la municipalité a transformé le positionnement des associations. Le nouveau dispositif consiste à matérialiser d'une couleur verte sur la chaussée des couloirs réservés aux deux-roues. En

---

[320] Interview de Martine Jouneau, membre du MDB en 1982, *Roue Libre*, revue du MDB, n° 52, novembre – décembre 1999, p. 7. Archives privées de l'association MDB.
[321] « 1982 : Les couloirs de courtoisie, histoire d'un échec », *Ibid.*
[322] Ambroise-Rendu Marc, *Les politiques de la ville de Paris en faveur du vélo,* rapport de stage effectué à la direction de la voirie de la ville de Paris, 1996, p. 6.

outre, le concept est basé sur un appel à la courtoisie en faveur des usagers de la route. Au départ, le MDB est favorable à ces couloirs en rappelant que l'association avait dès son origine soutenu l'idée de réserver des couloirs pour la circulation des bicyclettes. Sa position en faveur d'une politique de séparation des flux était donc confortée. Mais l'idée de placer la bande verte à gauche des couloirs réservés aux autobus, sans prendre de place sur le stationnement automobile, provoqua une opposition de l'association. Ainsi, « l'image du cycliste pris en sandwich entre les bus et la circulation automobile fit s'esclaffer la France entière et provoqua la colère du MDB »[323]. Jugés trop dangereux, peu empruntés[324], les couloirs de courtoisie sont effacés en 1984 peu après les élections municipales, ayant conduit Jacques Chirac à être réélu. L'échec est surtout médiatique. La contestation de l'association d'usagers est fortement relayée par les médias. Pendant la campagne électorale, les itinéraires sont rebaptisés « les couloirs de la mort » par les acteurs associatifs, une expression reprise par le magasine *Le nouvel Obs*[325]. L'échec des couloirs de courtoisie illustre plus largement la remise en cause de la généralisation de la séparation des flux de circulation à l'ensemble des modes de déplacement. D'ailleurs, suite à l'idée des techniciens de la ville de Paris consistant à marquer les couloirs de courtoisie à gauche des voies empruntées par les bus, le MDB s'est repositionné pour une cohabitation des vélos et des autobus dans les couloirs réservés à ces derniers, essuyant aussitôt le refus de la RATP[326]. En même temps qu'il délégitime ce type de dispositif, cet échec est venu légitimer d'autres expériences, s'appuyant moins sur le concept de séparation des flux que sur celui du partage de l'espace public.

Cette nouvelle conception du partage de l'espace public est notamment portée par la municipalité de Grenoble dans le cadre de sa politique en faveur de la bicyclette. Issue des mobilisations de l'association d'usagers ADTC pour le développement conjoint des transports collectifs et de la bicyclette, l'idée de faire cohabiter ces deux modes de

---

[323] « 1982 : Les couloirs de courtoisie, histoire d'un échec », *roue Libre,* revue du MDB, n° 52, novembre-décembre 1999, p. 7, archives privées de l'association MDB.

[324] En septembre 1982, les comptages révèlent qu'aux heures creuses, la majorité des deux-roues légers (54%) roule ailleurs que dans les couloirs de courtoisie. Voir, Marc Ambroise-Rendu, *Les politiques de la ville de Paris en faveur du vélo*, *Op. cit*, p. 7.

[325] *Ibid.* Voir également l'article rédigé par l'association Vélo 15 et 7 : http://velo15et7.free.fr/articles/IMG/pdf/lesenslopezmoncorge.pdf consulté le 7 novembre 2011.

[326] Interview de Martine Jouneau, membre du MDB en 1982, *Roue Libre*, revue du MDB, n° 52, novembre – décembre 1999, p. 7. Archives privées de l'association MDB.

transports a été mise en œuvre dans le cadre du développement du tramway et de l'expérimentation d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) en 1987[327]. Avec ces deux projets, Grenoble poursuit donc sa vocation de ville pilote pour la mise en place de dispositifs nationaux, un statut qu'elle a déjà occupé en 1967 lorsqu'elle élabore le premier plan de circulation financé par l'État. En effet, si l'implantation d'un tramway en 1987, l'un des premiers de France, bénéficie d'un soutien financier de l'État, l'expérimentation d'un PDU suite à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982[328] se déroule encore une fois « avant la lettre »[329] au niveau national. Ainsi, dans un premier temps, l'élaboration d'un PDU n'est pas rendue obligatoire par les textes, ce qui pousse l'État à engager un soutien technique et financier auprès de certaines villes pilotes, dont Grenoble[330]. Les services de l'État, en lien avec les collectivités, interviennent dans les débats qui animent les acteurs urbains concernant la problématisation autour du partage de l'espace public. L'État participe donc à construire l'expertise locale en matière de transports urbains, notamment à travers une « production conceptuelle et méthodologique du secteur »[331]. Selon Jean-Marc Offner, cette production porte sur trois thèmes : une approche globale mettant en avant la complémentarité des questions d'urbanisme et de transport ; une approche plurimodale, prenant en compte l'ensemble des modes de déplacement ; et la promotion de l'intercommunalité[332].

Mais la mise en place du PDU et du Tramway de Grenoble se réalise avec l'engagement très marqué des associations d'usagers en leur faveur. Un des objectifs des PDU est d'ailleurs de faciliter les échanges entre les acteurs publics et associatifs, en favorisant « le développement de la concertation et de l'animation sociale sur la circulation et les

---

[327] Agence d'urbanisme de la région grenobloise, *Plan de déplacements urbains*, Grenoble, juin 1987, p. 129-135. Archives de la Communauté d'agglomération de Grenoble : http://mailhost.la-metro.org/upload/uploads/891c4f6469ffadb0b792d8f5ea98e2a7/PDU_1987.pdf, consulté le 23 janvier 2012.
[328] Voir article n°28 de la Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982.
[329] C'est Grenoble qui, parmi six autres villes, a candidaté auprès des services de l'État pour l'expérimentation d'un PDU. Voir Lassave P., CETUR, *Quelques réflexions sur les Plans de Déplacements Urbains*, 1983, p. 139.
[330] *Ibid.*
[331] Jean-Marc OFFNER, « L'expertise locale en transports urbains », *op. cit.* p. 94.
[332] *Ibid.* p. 94-95.

transports »[333]. En outre, à Grenoble, ces structures de concertation ont précédé la mise en œuvre du PDU. Le débat sur le tramway et l'engagement des associations en faveur de ce mode de transport a effectivement, dès la fin des années 1970, favorisé un rapprochement avec les institutions publiques et les élus, notamment Hubert Dubedout (PS), maire de Grenoble de 1965 à 1983. L'ADTC s'est fortement mobilisée avant les élections municipales de 1983, puis après lors du référendum (pour ou contre le tramway) proposé par Alain Carignon, le nouveau maire (RPR) de 1983 à 1995. Le président de l'association décrit celle-ci comme étant à l'initiative du projet de Tramway :

> « Avec le "oui" au référendum, l'ADTC voit triompher l'idée qu'elle avait lancée – absolument seule – en 1974 et qu'elle n'a cessé de défendre pendant des années, en dépit du scepticisme de ses interlocuteurs et du public. Pendant la campagne du référendum, l'ADTC a joué un rôle décisif par la vigueur de ses interventions. Certes le résultat est très serré : 53% pour, 47% contre (…). »[334]

Au-delà du projet, une nouvelle conception de l'aménagement urbain et des transports est défendue par les acteurs associatifs et municipaux. Dès la fin des années 1970, la promotion de la complémentarité entre les transports collectifs et le vélo a permis à la ville de se doter de couloirs de cohabitation entre autobus et bicyclette[335]. Légitimée à travers le PDU en 1987, cette complémentarité, basée sur une nouvelle conception du partage de l'espace public, s'est imposée comme une politique modèle, notamment dans la presse, comme le souligne des articles évocateurs : « à Grenoble, le vélo roule avec le tram »[336] ; « Grenoble, pionnière du tram, remonte à vélo »[337]. Comment cette nouvelle conception s'est imposée à Grenoble ? Si les services de l'État et les associations ont contribué à valoriser une nouvelle problématisation des transports urbains, cette dernière s'élabore dans le cadre d'échanges transnationaux, notamment initiés par les associations. Nous verrons dans le chapitre 2 que les échanges entre la ville de Grenoble et Bâle furent, à cet égard, impulsés par l'association ADTC. Cette nouvelle approche en matière de transports urbains se développe particulièrement aux Pays-Bas à la fin des années 1970 par

[333] CETE de Lyon, *Les Plans de Déplacements Urbains (PDU),* sans date, p. 6. Archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[334] *ADTC informations*, revue de l'ADTC, n° 21-22, octobre 1983, p. 1.
[335] Voir ADTC, le vélo : véhicule d'avenir, 1990 (deuxième édition).
[336] *Transport Public*, juillet-août 1998, p. 62, archives privées de l'association ADTC.
[337] Le Monde, 20 septembre 2000, archives privées de l'association ADTC.

l'intermédiaire d'un dispositif de cohabitation entre les différents modes. Ce dispositif appelé *Woonerf*, ou *Cours urbaines,* propose d'inverser les priorités d'usage sur la voirie (priorité aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux automobilistes). Cet ancêtre des zones 30, qui se généralisent en France à partir des années 1990, a été théorisé par le collectif d'associations *Wielrijders Bond*[338], donnant lieu à de nombreuses publications[339]. En France, l'association strasbourgeoise expose le concept dans le premier numéro de sa revue en 1979 suite au voyage d'études organisé dans les villes des Pays-Bas en juin 1978[340]. Les associations s'appuient donc sur des expériences et des connaissances étrangères pour construire une approche alternative du problème touchant à l'organisation des transports urbains. Ces connaissances étrangères visent à promouvoir le partage de l'espace public en ville. En outre, elles profitent de la relance des transports collectifs au milieu des années 1970 pour insérer la problématique de la bicyclette dans les politiques municipales en faveur des TC. Le problème de la bicyclette n'est alors plus construit en opposition aux TC, comme ce fut le cas à Paris, mais en tant qu'allié à ce mode de transport, participant à l'élaboration de nouveaux savoirs urbains.

L'explicitation de la construction de deux définitions différentes des politiques en faveur de la bicyclette montre l'élaboration d'une problématisation alternative des transports en ville par les associations d'usagers à travers la promotion du partage de l'espace public. Ce changement est conflictuel car il oppose deux visions de l'expertise urbaine. La première est dominée par la lecture étatique des plans de circulation, à savoir la séparation des flux qui se traduit à Paris par l'échec des couloirs de courtoisie. La deuxième est impulsée par les acteurs associatifs dans les années 1970, mais convainc également certains acteurs des services de l'État qui en font la promotion à partir du début des années 1980 dans le cadre des PDU et des projets de tramway. Les associations ont, semble-t-il, remporté une lutte dans la formulation des problèmes et des solutions de l'aménagement urbain et des transports en associant progressivement les municipalités dans la diffusion de cette formulation du problème, notamment auprès des services de l'État. L'expérimentation du

---

[338] Bram DUIZER, *In het nut van actie moet je geloven' Derting jaar actievoeren door de Fietsersbond*, *op. cit.* p. 14.
[339] Notamment : ANWB, *Woonerf,* Direction de la Sécurité Routière, 1980.
[340] *Vélocité*, revue de l'association CADR 67, n°1, mars 1979, p. 26-27. Archives privées de l'association CADR 67.

PDU grenoblois et le développement du tramway sont l'expression de ce processus, permettant au passage de requalifier de vastes espaces publics. En urbanisme, cette nouvelle cohabitation entre les différents modes de transports est aussi à l'origine des politiques faisant la promotion de l'intermodalité ou de la multimodalité. Au niveau de la recherche historique, la légitimation de ce nouveau concept contribue aux réflexions portant sur le passage du vocable de « transport » à celui de « mobilité » et au changement d'approche induit par ce tournant[341]. La mobilisation de nouveaux savoirs pour l'expertise des villes représente également un enjeu pour les acteurs municipaux et associatifs. Les expériences municipales en matière de bicyclette constituent des ressources. Elles permettent de légitimer les acteurs urbains par rapport aux services de l'État. Elles organisent également une différenciation implicite entre les villes, devenant des références et structurant un classement implicite des bonnes et des mauvaises pratiques pour les villes. Tandis que les « couloirs de courtoisie » ne seront repris par aucune autre ville, la complémentarité entre les transports collectifs et la bicyclette se diffuse progressivement, notamment à partir des politiques en faveur du tramway, dès le milieu des années 1980 à Strasbourg, et de celles en faveur de la bicyclette.

Le rôle des associations d'usagers sur les politiques municipales est important[342], notamment dans la production de l'expertise locale. Les associations d'usagers de la bicyclette étudiées à Paris et à Grenoble exercent une activité participant à définir les problèmes et à catégoriser des politiques publiques. L'influence des associations ne s'exerce pas uniquement sur les dépenses municipales[343]. Elle est également le résultat d'un travail conséquent des acteurs associatifs dans la production de savoirs, dans la construction de nouvelles approches de l'expertise en matière d'aménagement urbain et dans la circulation de ces approches. Ce rôle des associations vient de surcroît s'ajouter à leur capacité de mobilisation collective et d'intervention dans les débats publics. Dans cette perspective,

---

[341] Voir Mathieu FLONNEAU et Vincent GUIGUENO, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, *op. cit.*

[342] La question de l'influence des associations au niveau municipal a déjà été étudiée. Richard BALME, en parlant de groupes d'intérêt, montre que les associations influencent le fléchage des dépenses municipales à travers une enquête quantitative. Notre démarche porte moins sur la réponse budgétaire des maires aux sollicitations des associations que sur les effets en termes de construction de l'action publique urbaine. Voir Richard BALME, « Des maires sous quelle influence ? », *op. cit.* p. 113.

[343] *Ibid.*

l'action de ces associations croise de plus en plus celle des institutions publiques à travers des procédures de concertation, des projets et des échanges transnationaux. Cette participation active et multiforme aux débats sur l'aménagement de la ville légitime un nouveau rôle des acteurs associatifs et poussent les municipalités à encadrer les nouvelles interactions.

2.4 L'innovation sous contrainte : la gestion municipale des controverses

L'analyse des premières expériences de politiques municipales en faveur de la bicyclette a montré le poids des interventions associatives dans la mise à l'agenda du vélo, ainsi que dans la construction cognitive des dispositifs. Dans cette perspective, les interactions avec les acteurs publics varient entre contestation et participation. L'intervention des municipalités en faveur du vélo entraîne parfois de vives contestations portant sur les choix techniques, voire idéologiques, des dispositifs. Comment les autorités publiques urbaines font-elles face à ces contestations ? Par la mise en place de commissions extra-municipales, les municipalités vont réguler les relations avec les usagers. On assiste à une forme de gestion du pluralisme qui permet à la fois aux élus de garder la main sur l'organisation des dispositifs en faveur du vélo, et d'ouvrir la décision aux usagers. Cette gestion du pluralisme a deux conséquences. La première est que les commissions légitiment l'action des élus et les représentants des usagers dans l'action publique municipale. La deuxième conséquence est une transformation de certains dispositifs et de la manière de produire l'action publique avec la participation de différents acteurs.

Des mobilisations contestataires des usagers s'observent notamment à Paris après l'accident du président de l'association MDB, puis lors de la remise en cause des « couloirs de courtoisie ». Pour tenter d'encadrer ces mobilisations, la municipalité de Paris crée en 1982 une commission extra-municipale chargée de réfléchir, avec les acteurs impliqués, aux aménagements en faveur des deux-roues[344]. Quelques années plus tôt, l'expérience des « vélos municipaux » en 1976 avait déjà donné lieu à la création d'une commission extra-municipale. En effet, l'utilisation collective d'un mode de déplacement individuel, la

[344] Marc Ambroise-Rendu, *Les politiques de la ville de Paris en faveur du vélo, op. cit.* p. 6.

gratuité des bicyclettes et la « surveillance citoyenne » du système, ont engendré de nombreuses contestations, teintées de tensions idéologiques et de débats sur l'organisation des transports. Les critiques poussent les édiles urbains à créer une commission chargée de faire évoluer le système. Les commissions se multiplient donc à la fin des années 1970 et au début des années 1980 pour contrôler et organiser la poussée des associations d'usagers.

Le travail des commissions montre que les usagers participent aussi à façonner techniquement les dispositifs d'action. À La Rochelle, l'opération des « vélos municipaux », conceptualisée et mise en œuvre par l'administration, déclenche des réactions de groupes d'acteurs qui vont s'organiser. En 1976, l'autorégulation sociale du système des « vélos municipaux » et « la confiance » prônée par le maire de La Rochelle envers ses concitoyens, provoquent toute une série de réactions[345]. On assiste à la formation de controverses, notamment autour de la gratuité et de la « banalisation ». Quels ont été les effets de l'encadrement des contestations par la municipalité ? La commission extra-municipale a notamment permis aux acteurs impliqués[346] de participer à la formulation des problèmes et à la traduction des enjeux du dispositif. Ce processus leur confère un nouveau rôle dans l'élaboration des politiques publiques urbaines. Il légitime également l'action municipale dans la prise en charge du problème de la bicyclette. Les débats portent essentiellement sur trois points : un débat autour de l'idéologie « collectiviste » véhiculée par le dispositif ; un débat économique sur les coûts du système ; enfin, un débat technique portant sur l'évaluation de l'efficacité du système pour les déplacements dans le centre-ville de La Rochelle. Ces trois débats résument aussi les différentes approches qui traversent la gestion des transports urbains dans les années 1970, à savoir un fort courant issu de la socio-économie[347] et l'approche associatives décrites plus haut, issue des différentes théories écologistes. Les débats mobilisent les usagers. Certaines critiques sont reprises par

[345] Voir *Sud-Ouest*, du 9 août au 15 août 1976, archives départementales de la Charente-Maritime (Jx262 173).

[346] Les travaux de cette commission n'ont pas été conservés dans les archives municipales. Elle est composée d'une quinzaine de membres, probablement de représentants des habitants, des associations d'usagers et de commerçants. Voir CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* ministère de l'environnement et du cadre de vie, ministère des transports, décembre 1978, p. 15.

[347] Notamment symbolisée par le Laboratoire d'économie des Transports. Sur la genèse de ce courant, voir la thèse d'Harold MAZOYER : Harold MAZOYER, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, *op. cit.*

l'opposition politique[348]. C'est surtout l'idéologie véhiculée par le concept qui heurte certains habitants. D'un côté « le libéralisme de l'opération » est dénoncé, de l'autre, on pointe « une dérive collectiviste », « les vols » ou une appropriation à « des fins politiques », si bien qu'une commission extra-municipale, « encouragée par des mouvements d'opinion (...) s'est prononcée pour l'application de sanctions »[349]. Le coût de l'opération est en effet supérieur aux prévisions[350]. Toutefois, sur la question des vols de bicyclettes, une enquête réalisée par le CNUCC nuance les idées reçues : à la fin du mois d'octobre 1976, seulement 10 bicyclettes sur 300 ont été volées, tandis que 69 doivent être réparées[351]. Face aux critiques portant sur la mauvaise utilisation du dispositif, un comité de défense de la « banalisation », composé d'usagers, est créé. Pour ces derniers, il s'agit de « s'assigner un rôle de contrôle auprès de la population pour défendre cette expérience »[352] afin de répondre à l'appel lancé par la municipalité de « placer les bicyclettes jaunes sous la protection du public Rochelais »[353].

[348] Compte-rendu du Conseil municipal de La Rochelle, « questions diverses », le 3 juin 1976, p. 254-255, archives municipales de La Rochelle (1D3/96 (1976)).
[349] CETUR, 1978, *Op. Cit*. p. 28.
[350] 391 648 francs pour deux années de fonctionnement, contre une prévision de 160 000 qui incluait l'investissement et le fonctionnement. Voir CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* Cit. p. 45.
[351] L'enquête, financée par le ministère de l'équipement, est intitulée « La Rochelle. Expérience de banalisation de cycles ». Elle dresse un « premier bilan du système d'août à octobre 1976 ».
[352] CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* ministère de l'environnement et du cadre de vie, ministère des transports, décembre 1978, p. 40.
[353] *Ibid*. p. 19.

Illustration 11 : Photographie d'une aire de stationnement des « vélos municipaux », août 1976 (coll. Archives municipales de La Rochelle)

La prise en charge de l'opération par la municipalité s'intensifie donc en 1977 avec la création d'une commission extra-municipale pour gérer « le système d'utilisation du vélo municipal ; le choix du type de vélo ; et l'étude d'un plan de circulation pour les vélos »[354]. Sur la base des travaux de la commission, la municipalité fait évoluer le système en juin 1978. Elle introduit des moyens de contrôle plus rigoureux et des sanctions plus strictes. La flotte est désormais répartie sur une vingtaine d'aires de stationnement dans le centre avec une limitation de la gratuité à 3 heures, contrôlée par un guichet central qui vérifie les papiers d'identité et ramasse les bicyclettes le soir. Près du port des Minimes, un nouveau parc de 25 vélos est mis à la seule disposition des plaisanciers en échange de papiers d'identité et numéro de bateau. Il s'agit de fidéliser une clientèle touristique du port relativement aisée. La mise en place du dispositif Rochelais a donc été confrontée aux réactions des usagers.

Dans ce contexte, on observe l'émergence d'une nouvelle forme de gouvernement des politiques en faveur de la bicyclette. La mise en place d'une commission représente à cet égard un mode d'intervention privilégié par les élus dans la mise en œuvre et la gestion des

[354] *Ibid*. p. 15.

innovations municipales en matière de bicyclette. Elle permet à ces derniers d'imposer leur formulation du problème et les solutions appropriées, tout en contrôlant les groupes d'acteurs porteurs d'une autre formulation, notamment les associations, représentant les mouvements écologistes.

2.5 Une action extra-municipale pour modéliser les systèmes de VLS ?

Les travaux de Sébastien Gardon sur le gouvernement de la circulation automobile par les villes ont montré la dimension politique des commissions extra-municipales à travers de nouvelles pratiques de décision et de pilotage en réseau[355]. À La Rochelle, cette dimension politique s'exprime surtout par la volonté de contenir les réactions des acteurs impliqués et de proposer des réponses partagées par les différents acteurs aux premiers problèmes apparus suite au lancement de l'opération des « vélos municipaux ». Dans ce travail, les usagers participent directement à façonner le dispositif d'action publique municipale. La commission extra-municipale travaille essentiellement dans le but de trouver de nouvelles recettes financières. À la fin de l'année 1977, soit un an après sa création, la commission adopte des mesures pour améliorer le fonctionnement du système, notamment au niveau financier. Elle introduit une innovation économique majeure dans le concept des VLS, en proposant un nouveau dispositif : un second parc de location gratuite contenant 100 vélos inauguré au mois de juin 1978[356]. Ce nouveau service est entièrement financé par une banque, en échange d'une publicité sur les vélos et marque l'avènement du financement des VLS par la publicité. Ce financement publicitaire entraîne une inflexion dans le concept municipal du système, puisqu'il introduit des acteurs économiques dans son organisation. Un nouveau modèle émerge, celui des VLS financés par la publicité, et ce suite aux travaux d'une commission extra-municipale composée, en partie, d'usagers. Pour garantir le développement du système dans le cadre d'une nouvelle conception du partage de l'espace public, les réflexions de la commission aboutissent à l'introduction de mesures visant à

[355] Voir Sébastien GARDON, *Gouverner la circulation urbaine*, *op. cit.* p. 39.
[356] CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* ministère de l'environnement et du cadre de vie, ministère des transports, décembre 1978, p. 15.

contrôler les usages et le coût du service, relevant de la socio-économie des transports. Le travail de la commission aboutit finalement à une hybridation des approches.

Illustration 12 : « Vélos municipaux » avec publicité à La Rochelle, janvier 1986 (coll. Archives municipales de La Rochelle)

Suite à l'expérience de La Rochelle, la publicité s'impose progressivement dans le financement des VLS. Lorsque la ville de Copenhague expérimente en 1989 un service baptisé *City-Bike*, ce dernier est sponsorisé par la publicité, introduite sur un nouveau support : l'ensemble de la bicyclette[357]. Dix ans après le lancement de *City-Bike*, une intervenante danoise est venue à Bruxelles présenter le concept de la publicité sur les quelques 2 000 vélos en libre circulation dans la ville de Copenhague. Son intervention, dans le cadre d'un colloque international consacré aux expériences de VLS en Europe, porte sur les bénéfices engrangés par la publicité sur les bicyclettes en termes de visibilité des annonces publicitaires : « Le *City-Bike* est un support publicitaire efficace et visible, se déplaçant régulièrement dans le centre ville. Il peut toucher les zones urbaines où les modes de publicité conventionnels sont malaisés et ce, en faisant bénéficier le sponsor de l'image verte associée au vélo »[358]. L'expérience de La Rochelle a permis de formaliser un nouveau

[357] Pour une description fine du système *City Bike* de Copenhague, voir Rapport d'étude du CERTU, *Les politiques cyclables en Europe. Tour d'horizon des politiques nationales*, collection du CERTU, 2001.
[358] Extrait des actes du colloque international « Des vélos pour tous » organisé à Bruxelles par la *Ligue des familles* le 2 février 1999, p. 10.

concept d'action, au croisement de différentes approches en termes d'aménagement urbain, de transport et d'expertise[359].

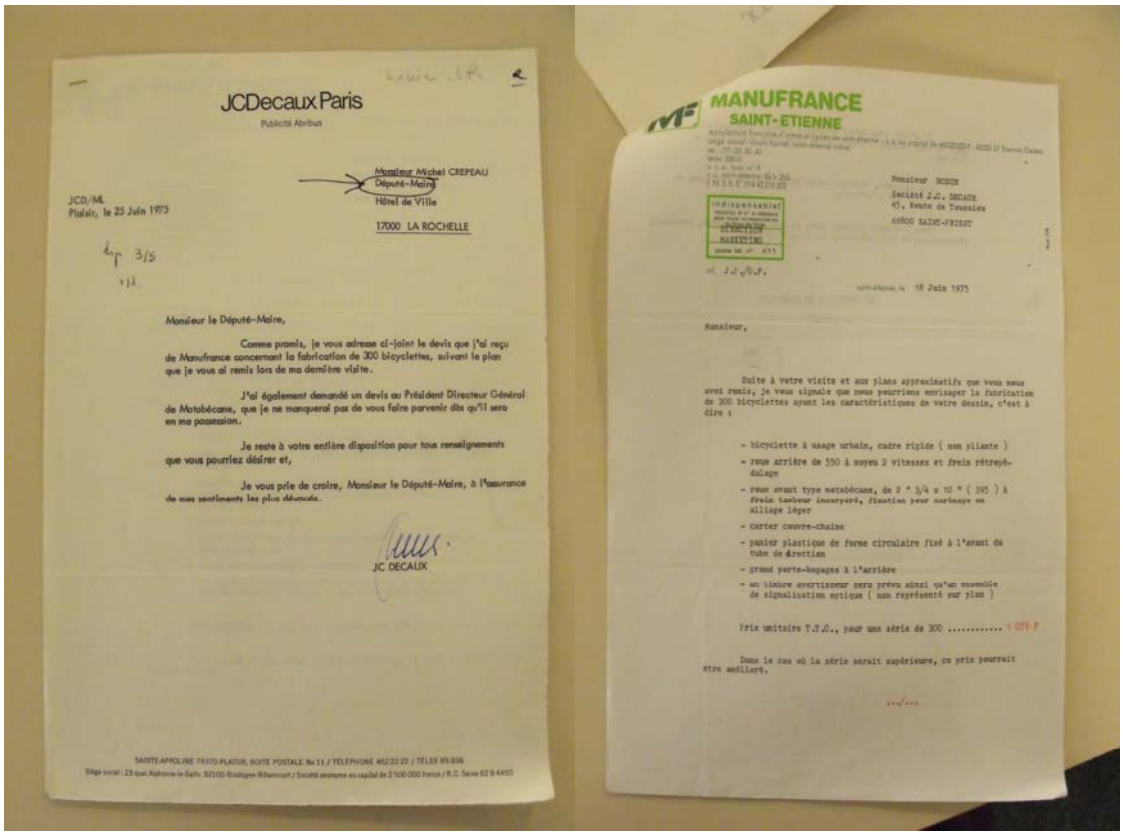
Illustration 13 : *City-Bikes* à Copenhague en 2005, publicité Coca-Cola (photographie de Frédéric Depoortere, manager vélo au sein de la Région de Bruxelles-Capitale)

L'analyse des premières politiques municipales en faveur de la bicyclette a permis de mettre en lumière les processus politiques et sociaux ayant conduit à construire une approche alternative des problèmes de transports urbains. La reconstruction de ces processus contribue à comprendre le cadre de la mobilisation de certains concepts et dispositifs par les acteurs contemporains impliqués dans les politiques en faveur de la bicyclette dans les années 2000. L'expérience des « vélos municipaux » de La Rochelle montre ainsi que l'ensemble des bases conceptuelles, institutionnelles et économiques des VLS sont inventées et mises en œuvre entre 1976 et 1978 : références idéologiques et politiques, prise en charge municipale, modèle économique. C'est effectivement sur ces bases que s'appuient les politiques de VLS contemporaines. À travers l'expérience des « vélos municipaux », nous retrouvons déjà les tensions intrinsèques au concept des vélos en libre service : atout collectif d'un transport individuel, gratuité contre financements publicitaires, « banalisation » face au contrôle et à la sécurité du système, ou encore libre appropriation

[359] Partant de ce constat, les services proposés par Clear Channel et JC Decaux sont issus de ce croisement des différentes approches. Mais, à la différence de la sponsorisation, le financement des VLS est rattaché au marché du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire.

des déplacements contre régulation contrainte de la mobilité. Si l'architecture des systèmes de VLS est déjà stabilisée à la fin des années 1970, un des acteurs majeurs des systèmes contemporains intervient également dans les discussions préalables à la mise en place des « vélos municipaux » : la société JC Decaux.

Illustration 14 : Lettre de Jean-Claude Decaux, président de JC Decaux, au maire de La Rochelle, le 25 juin 1975 (coll. Archives municipales de La Rochelle)



JCDecaux Paris
Publicité Abribus

Monsieur Michel CREPEAU
Député-Maire
Hôtel de Ville
17000 LA ROCHELLE

JCD/ML
Plaisir, le 25 Juin 1975

Monsieur le Député-Maire,

Comme promis, je vous adresse ci-joint le devis que j'ai reçu de Manufrance concernant la fabrication de 300 bicyclettes, suivant le plan que je vous ai remis lors de ma dernière visite.

J'ai également demandé un devis au Président Directeur Général de Motobécane, que je ne manquerai pas de vous faire parvenir dès qu'il sera en ma possession.

Je reste à votre entière disposition pour tous renseignements que vous pourriez désirer et,

Je vous prie de croire, Monsieur le Député-Maire, à l'assurance de mes sentiments les plus dévoués.

JC DECAUX

SAINTE-APOLLINE 78370-PLAISIR, BOITE POSTALE No 11 / TÉLÉPHONE 462 23 20 / TÉLEX 69 836

MANUFRANCE
SAINT-ETIENNE

Monsieur ROBIN
Société J.C. DECAUX
45, Route de Toussieu
69800 SAINT-PRIEST

MARKETING

18 Juin 1975

Monsieur,

Suite à votre visite et aux plans approximatifs que vous nous avez remis, je vous signale que nous pourrions envisager la fabrication de 300 bicyclettes ayant les caractéristiques de votre dessin, c'est à dire :

- bicyclette à usage urbain, cadre rigide (non pliante)
- roue arrière de 550 à moyeu 2 vitesses et frein rétropédalage
- roue avant type motobécane, de 2 * 3/4 x 10 * (395) à frein tambour incorporé, fixation pour carénage en alliage léger
- carter couvre-chaîne
- panier plastique de forme circulaire fixé à l'avant du tube de direction
- grand porte-bagages à l'arrière
- un timbre avertisseur sera prévu ainsi qu'un ensemble de signalisation optique (non représenté sur plan)

Prix unitaire T.T.C., pour une série de 300 ..... 1 076 F

Dans le cas où la série serait supérieure, ce prix pourrait être amélioré.

.../...

Cette lettre du président de JC Decaux au maire de La Rochelle propose une intervention de l'entreprise dans la fourniture des 300 bicyclettes. Ce document soulève plusieurs interrogations. Pourquoi l'entreprise JC Decaux, spécialiste du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire s'intéresse-t-elle à la mise en œuvre d'une expérience en faveur du développement de la bicyclette en 1975 ? Pourquoi le maire a vraisemblablement décliné la proposition de JC Decaux ? Cette lettre témoigne de l'attention de l'entreprise aux dispositifs et aux actions menées par les municipalités. JC Decaux propose ainsi ses services et affiche une présence dans la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo dès les

années 1970. Cette lettre témoigne enfin de l'importance des nouvelles expériences pendant cette période. Les idées, les concepts et les dispositifs initiés par les acteurs associatifs et municipaux semblent avoir eu un impact majeur dans l'action publique contemporaine des villes européennes et de leur investissement dans le développement du vélo.

L'analyse des premières politiques en faveur de la bicyclette montre plusieurs mécanismes participant à transformer les cadres de l'action publique urbaine au cours des années 1970. Le premier concerne la construction politique de ces dispositifs dans lesquels les élus espèrent capter l'électorat écologiste en s'appropriant les discours et les revendications portées par les associations d'usagers. L'élaboration de l'identité politique de M. Crépeau à La Rochelle à travers des politiques publiques municipales visant à améliorer l'environnement et à s'inspirer des revendications écologistes apporte un éclairage sur ce processus. Mais ces dispositifs se développent dans le cadre d'une redéfinition et d'un repositionnement de l'action des associations. La mobilisation de ces dernières par les institutions publiques à travers un encadrement des interactions modifie même la production de ces politiques. Des savoirs sont mobilisés dans des échanges transnationaux impulsés par les acteurs associatifs. Le deuxième élément de transformation concerne la manière de mobiliser les savoirs et de concevoir l'expertise. Tandis que se développent des échanges transnationaux impliquant les acteurs associatifs et les institutions publiques urbaines, des organes de discussion se structurent au niveau local pour encadrer les controverses et contrôler les associations. Ces nouvelles interactions se déploient parce qu'une alternative en matière d'aménagement et de transport émerge, en partie, sous l'impulsion des associations d'usagers. Cette approche alternative des transports urbains ne s'invite pas dans les débats sans créer de conflit, notamment avec les approches traditionnelles promues par l'État dans les années 1970. Elle définit une nouvelle problématisation des transports urbains à travers le partage de l'espace public, qui rapproche les secteurs de l'urbanisme et des transports et décloisonne les modes de déplacement. L'ensemble de ces mécanismes peuvent enfin se comprendre comme un véritable changement de cadres, cognitif et organisationnel, dans l'action publique urbaine des années 1970.

Conclusion

Dans les années 1970, en Europe, émergent les premières politiques municipales en faveur du développement de la bicyclette. Ces politiques s'appuient moins sur le contexte de turbulence internationale autour de l'approvisionnement énergétique que sur des préoccupations locales spécifiques à chaque territoire. Ces processus locaux se traduisent par une mise à l'agenda locale du vélo en ville qui emprunte le plus souvent la voie d'une mobilisation externe des associations d'usagers, c'est-à-dire que la cause de la bicyclette est d'abord portée par des groupes d'intérêt se constituant en dehors du champ institutionnel[360].

L'entrée par les acteurs associatifs a permis de nous focaliser sur certaines recompositions à l'œuvre au sein des sociétés urbaines contemporaines. D'abord au niveau idéologique et politique, nous avons montré le rôle important joué par les mouvements écologistes naissants. D'une part, les retombées de « mai-juin 68 » se sont directement traduites par un regain d'activité contestataire, autant sur le plan des mobilisations collectives que sur le plan intellectuel[361]. D'autre part, l'émergence des mouvements écologistes et la poussée électorale que les premiers partis écologistes réalisent aux élections municipales de 1977[362] ne sont pas neutres sur les débats concernant les transports urbains, du moins dans les représentations sociales et politiques. De manière générale, la problématique des transports urbains est d'ailleurs largement investie par les associations d'usagers. Ces dernières contribuent à territorialiser les débats et l'action publique en matière d'aménagement urbain. En mobilisant des savoirs, les associations participent à remettre en cause l'expertise classique dans ce domaine d'action, c'est-à-dire l'expertise des services de l'État mise en œuvre à travers une stratégie de planification et de séparation des flux de circulation[363]. Les associations contestent autant la dimension verticale et descendante de

---

[360] Nous renvoyons aux travaux de Philippe GARRAUD : Philippe GARRAUD, « Agenda/émergence », *op. cit.* p. 51-58.
[361] Comme le montrent les auteurs de l'ouvrage collectif « Mai-Juin 68 » : Dominique DAMAMME, Boris GOBILLE, Frédérique MATONTI et Bernard PUDAL, *Mai-juin 68*, *op. cit.* p. 13.
[362] Voir Herbert KITSCHELT, « La gauche libertaire et les écologistes français », *Revue française de science politique*, 1990, vol. 40, n° 3, pp. 339-365.
[363] Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET, *L'expert associatif, le savant et le politique*, *op. cit.*

l'expertise que sa vision de l'organisation des transports[364]. C'est notamment l'enjeu de la place de l'automobile en ville[365], mais aussi celui du partage de l'espace public, qui sont investis par les acteurs associatifs. C'est encore la manière de produire l'action publique urbaine qui est au centre de leur action. Finalement, par leurs mobilisations militante et savante, c'est une certaine autonomisation de l'échelle urbaine par rapport aux services de l'État qui est promue.

Mais ces enjeux nourrissent également des débats au sein du monde associatif. Malgré la spécialisation des associations au cours des années 1970[366] et la légitimation de leur action en tant qu'usagers, le mouvement associatif en faveur de la bicyclette reste hétérogène. Les références idéologiques mobilisées le sont autant. Loin de se confondre uniformément avec les revendications écologistes[367], la bicyclette est portée par des associations entretenant des relations contrastées avec les institutions publiques et les élus locaux de différentes appartenances politiques. À cet égard, leurs actions hésitent et oscillent entre contestations et participation. N'est-ce pas le reflet de l'hétérogénéité des sources idéologiques et militantes de l'écologie politique ? Ces contradictions sont ainsi à l'origine de la création du parti écologiste *Les Verts* en France au début des années 1980[368] à travers les différents courants idéologiques qui traversent les mouvements écologistes.

Enfin, l'action des associations en faveur de la bicyclette nous invite à réexaminer leur rôle dans la définition des responsabilités politiques et la construction de l'action publique urbaine. D'une part, en territorialisant la problématisation du vélo en ville, les associations

---

[364] Un parallèle peut être fait avec les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique, analysées par Pierre LASCOUMES. Ce dernier montre comment, dans les années 1970, des initiatives associatives locales se sont dotées d'instruments et de réseaux en mettant en cause les systèmes d'information de l'État. En outre, l'aspect stratégique de la mobilisation de ces acteurs associatifs de la lutte contre la pollution atmosphérique retient particulièrement notre attention : « Au nom de la santé des populations, ils [les contre-pouvoirs locaux associatifs] cherchent des appuis auprès des collectivités locales qui deviennent rapidement un « financeur » important » : Pierre LASCOUMES, « Les instruments d'action publique, traceurs de changement : l'exemple des transformations de la politique française de lutte contre la pollution atmosphérique (1961-2006) », *Politique et Sociétés*, 2007, vol. 26, n° 2-3, pp. 73-89. (p. 82)
[365] Voir Mathieu FLONNEAU, *Paris et l'automobile*, *op. cit.*
[366] Voir Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.*
[367] Contrairement au point de vue exprimé par Jeannine VERDES-LEROUX : Jeannine VERDES-LEROUX, « Les conditions de transport : objet de mobilisation », *op. cit.* p. 242.
[368] Voir Bruno VILLALBA, « La genèse inachevée des verts », *op. cit.*

incitent les municipalités à développer une capacité d'intervention pour mobiliser des savoirs et mettre en œuvre des expérimentations. Les municipalités s'associent alors aux associations pour inciter l'État à favoriser le développement d'une intervention urbaine. D'autre part, la poussée associative pousse les élus locaux à créer des structures de participation, permettant de contrôler ces différents groupes d'acteurs et de mobiliser des savoirs. Pour les élus, il s'agit de dégager de nouvelles ressources de légitimation. Il convient alors de s'interroger sur la production associative de savoirs. Quels sont les savoirs associatifs ? Et comment sont-ils mobilisés par les institutions publiques urbaines ? Une première piste a conduit notre analyse à s'intéresser aux échanges entre les acteurs associatifs et institutionnels urbains. Dans ces échanges, les associations défendent de nouveaux cadres cognitifs et organisationnels, notamment observés dans d'autres villes européennes. Dans cette perspective, les institutions publiques de Strasbourg sont invitées à organiser des voyages d'études à l'étranger, dans les villes des Pays-Bas. Nous avons ainsi observés une circulation des acteurs et des savoirs. Est-elle l'expression d'une nouvelle forme de mobilisation des savoirs dans l'action publique des villes européennes ? Nous allons voir que ce processus de circulation est en fait structuré par les associations d'usagers pour organiser les échanges avec les institutions publiques urbaines et promouvoir les savoirs étrangers dans le développement du vélo en ville.

Chapitre 2
La formation d'un espace transnational d'experts associatifs du vélo urbain

En novembre 1981, l'association d'usagers bruxelloise GRACQ consacre un dossier spécial aux aménagements cyclables dans sa revue bimestrielle, *Ville et vélo*. Le document expose de nombreux éléments techniques pour l'implantation d'aménagements cyclables et dispense des conseils aux cyclistes pour l'utilisation de ces aménagements. Il mobilise une véritable expertise, illustrée et mise en scène à travers des schémas précis et un avant-propos qui légitime son élaboration par l'association :

> « Le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) a comme but l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité des cyclistes. Ses membres actifs étudient, expérimentent et proposent des aménagements et des itinéraires, tant en milieu urbain que rural. Ils s'informent des expériences et réalisations belges et étrangères par des voyages d'étude, par la participation à des congrès et par leur réseau international de correspondants.
> Il ressort de ces nombreux contacts que les associations cyclistes qui étudient ces problèmes arrivent sensiblement aux mêmes conclusions et solutions.
> La présente monographie en est un exemple significatif. Elle a son origine dans une publication du Cyclists' Touring Club, la plus importante association de Grande-Bretagne et d'Irlande (fondée en 1878). Ce Club défend les intérêts de tous ceux qui roulent à vélo, que ce soit pour le plaisir ou pour les nécessités de la vie quotidienne.
> Les lignes directrices développées dans son document intitulé : « Cycle Facilities a Statement of Policy by the Cyclists' Touring Club » sont tellement proches de celles du GRACQ qu'il a suffit de les adapter à la circulation à droite et aux cas particuliers à la Belgique. »[369]

L'activité de l'association bruxelloise, décrite dans l'avant-propos de ce dossier, nous permet d'observer l'organisation de voyages d'études, la mobilisation de savoirs étrangers, l'« adaptation » de ces savoirs « aux cas particuliers de la Belgique » et la participation à des « congrès » et des « réseaux internationaux ». Pourquoi les acteurs associatifs mobilisent-ils

[369] « Aménagements cyclables », dossier spécial de la revue de l'association GRACQ, *Ville et Vélo*, novembre 1981, p. 2, non numérotée. Archives privées de l'association GRACQ.

des savoirs étrangers ? Cet investissement des associations à l'étranger se manifeste dès leur origine, à une période où ces dernières recherchent une légitimité auprès des autorités publiques municipales. En effet, le développement des associations d'usagers est marqué par la structuration progressive d'un réseau à l'échelle européenne. En 1983, la création de *l'European Cyclists Federation* (ECF) concrétise l'institutionnalisation d'un espace d'échange entre les acteurs associatifs des villes européennes pour « savoir mieux ce qui se passe à l'étranger »[370]. Quels sont les stratégies de légitimation des associations d'usagers ? Dans leur action vis-à-vis des pouvoirs publics, les associations d'usagers du vélo utilisent une forme de mobilisation particulière : le recours à l'expertise. La construction de ce mode d'action est spécifique puisque l'expertise[371] des associations du vélo se constitue dans le cadre d'une activité transnationale d'échanges entre les associations qui va structurer leur action et leurs stratégies de représentation auprès des institutions publiques. À travers cette activité transnationale, les associations élaborent des savoirs en matière de bicyclette dans les villes européennes. À cet égard, ce chapitre entend comprendre, au prisme de la construction de cette expertise associative, la structuration d'un espace transnational d'échanges de savoirs en matière de vélo en ville pour mettre en œuvre des stratégies de représentation des intérêts des cyclistes urbains.

L'expertise occupe une place centrale dans le répertoire d'action[372] des associations d'usagers. Elle peut constituer une ressource pour légitimer l'intervention des acteurs

---

[370] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Fondateur et président d'honneur du GRACQ, Bruxelles, le 14 mai 2009.

[371] Nous entendons par expertise les processus de mobilisation et de production de savoirs réalisés par les militants associatifs du vélo. La construction d'une telle expertise dépend des liens que les acteurs associatifs entretiennent avec les autres experts reconnus comme légitime par les institutions municipales. À cet égard, nous rejoignons l'analyse développée par Loïc BLONDIAUX à propos de l'expertise dite profane. Voir Loïc BLONDIAUX, « Le profane comme concept et comme fiction politique. Du vocabulaire des sciences sociales aux dispositifs participatifs contemporains : les avatars d'une notion. », *in* Thomas FROMENTIN et Stéphanie WOJCIK (dir.), *Le profane en politique. Compétences et engagements du citoyen.*, L'Harmattan., Paris, 2008, pp. 37−51. Les associations d'usagers construisent et légitiment en effet leur expertise au contact de nombreux acteurs scientifiques, professionnels, politiques. Pour légitimer une expertise, les associations peuvent coopérer, entrer en concurrence avec d'autres experts ou contester des expertises.

[372] La notion de répertoire d'action renvoie aux travaux de Charles TILLY. Le répertoire d'action se définit comme « les moyens établis que certains groupes utilisent afin de défendre leurs intérêts. De la résistance fiscale du XVIIe siècle au défilé manifestation du XXe, se dessine l'évolution d'un répertoire de l'action collective », cité dans Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt : action collective et stratégies de représentation*, Paris, Armand Colin, 2006. p. 16. ; Charles TILLY, *La France conteste de 1600 à nos jours.*, Paris, Fayard, 1986. Pour notre part, cette notion est utilisée comme

associatifs dans la problématisation du vélo urbain et la construction des politiques publiques[373]. Au-delà d'une ressource, l'expertise peut représenter un répertoire d'action du groupe pour publiciser une cause, ce qui implique de s'interroger sur les contraintes pesant sur le choix de ce type de répertoire par les acteurs, contraintes différentes suivant les groupes, les individus, les contextes locaux et nationaux. Si le recours à l'expertise dépend de variables externes aux groupes, il constitue aussi une stratégie des acteurs associatifs vis-à-vis des institutions publiques[374]. Les associations produisent ainsi des savoirs pour légitimer leur action dans le cadre de transactions entre les groupes et les individus[375]. Cette dynamique nous incite à interroger, à travers l'expertise, les relations complexes d'interconnexion et d'interdépendance entre les associations d'usagers et les institutions publiques au niveau local. Cependant ces relations ne permettent pas de penser véritablement la dimension transnationale des groupes dans la construction de l'expertise[376]. Dès lors, notre questionnement porte sur la nature de l'expertise produite par ces associations, une expertise entendue comme les processus de circulation transnationale conduisant les acteurs associatifs à produire, mobiliser[377] et légitimer des savoirs auprès des institutions publiques. Quels sont ces savoirs constitués à partir des échanges

---

l'ensemble des moyens d'action mis en œuvre par les associations d'usagers pour faire aboutir leurs revendications, en tenant compte des limites formulées par Michel OFFERLE sur l'usage de la notion de répertoire d'action. Voir Michel OFFERLE, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, 2008, vol. 81, n° 1, pp. 181-202. Ces limites portent notamment sur le fait que le répertoire d'action ne permet pas de penser les processus d'intégration des acteurs dans la décision. En outre, cette notion est utilisée par C. TILLY pour rendre compte des mobilisations interpellant davantage les gouvernements nationaux que les gouvernements locaux.

[373] Pour Michel OFFERLE, l'expertise est ainsi une des principales ressources des groupes d'intérêt. Voir Michel OFFERLE, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998. p. 106.

[374] Pour une synthèse de l'action collective des groupes d'intérêt, voir : Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt*, *op. cit.*

[375] Pour Michel OFFERLE, l'action collective d'un groupe « rappelle ou affirme l'existence du groupe représenté, il rappelle ou affirme l'existence du groupe représentant comme prétendant à l'exercice du mandat et de la représentation, il rappelle et affirme le droit des dirigeants à manipuler légitimement les ressources collectives qui leur ont été temporairement confiées » : Michel OFFERLE, *Sociologie des groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 106-107.

[376] Les groupes d'intérêt transnationaux sont le plus souvent appréhendés comme « des alliances ou des coalitions ponctuelles, rarement institutionnalisées » qui prennent la forme soit de mobilisations sur des enjeux internationaux, soit comme des groupements d'acteurs économiques internationalisés. Voir Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 177-180.

[377] La mobilisation des savoirs est entendue comme une activation de contenus de connaissance pris comme déjà constitués (par des acteurs, des institutions ou par des pratiques). Les contenus de connaissance rassemblent à la fois des matériaux (documents), des processus (apprentissage, formation), du capital social (contact, échanges) et une théorisation implicite de ces derniers.

transnationaux ? Et quels sont les usages de ces savoirs par les acteurs associatifs auprès des décideurs des différentes échelles d'intervention (locales, nationales, européennes) ?

Si l'expertise associative a déjà donné lieu à de nombreuses recherches[378], notamment en ce qui concerne les associations de défense de l'environnement[379] et de celles participant aux débats sur les réseaux techniques[380], ces travaux ont privilégié un questionnement davantage centré sur le cadre d'élaboration des savoirs que sur les stratégies de légitimation des acteurs. De fait, ces analysent portent sur les structures mises en place par les institutions publiques pour encadrer les interactions avec les acteurs associatifs (commissions, concertation publique, etc.), mais s'intéressent peu aux stratégies de ces acteurs en dehors des cadres. En outre, la participation d'acteurs associatifs à des structures d'échanges institutionnalisées suppose la construction en amont d'une légitimité à intervenir dans ces structures. En partant de cette hypothèse, il s'agit d'analyser les stratégies individuelles et collectives qui conduisent à légitimer les associations d'usagers auprès des institutions publiques. L'expertise représente une ressource pour ces acteurs. Dans la mesure où elle devient légitime auprès des institutions publiques, voire même valorisée par certaines, l'expertise renforce le répertoire d'action des associations. L'expertise des associations d'usagers du vélo se caractérise par son élaboration à partir d'une activité transnationale qui structure l'action des acteurs associatifs. À travers cette activité, les acteurs s'approprient ainsi des savoir-faire et peuvent intérioriser des représentations donnant lieu à de nouvelles pratiques institutionnalisées. Dans cette perspective, notre enquête s'intéresse autant aux dispositions sociales et aux ressources des acteurs qu'aux contenus et cadres d'élaboration de l'expertise. L'expertise des associations d'usagers du vélo s'élabore moins en confrontation avec d'autres expertises et leurs

[378] Voir notamment Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET, *L'expert associatif, le savant et le politique*, *op. cit.* ; Marie-Hélène BACQUE, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *Espaces et sociétés*, 2005, vol. 4, n° 123, pp. 70-84. ; Yves LOCHARD et Maud SIMONET, « Les experts associatifs, entre savoirs profanes, militants et professionnels », *in* Didier DEMAZIERE et Charles GADEA (dir.), *Sociologie des groupes professionnels*, La Découverte, Paris, 2009, pp. 274-284.

[379] Sur la production et la mobilisation de savoirs par les associations de défense de l'environnement, voir Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir*, *op. cit.*

[380] Voir Jacques LOLIVE, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, Paris, l'Harmattan, 1999. L'auteur analyse l'expertise produite par les associations opposées à l'implantation du TGV Méditerranée à travers la mise en œuvre de commission et d'une procédure de débat public par l'État.

représentants, qu'au travers des interactions et transactions entre les acteurs conduisant à un travail constant de reformulation des enjeux, de l'expertise elle-même et de ses cadres d'élaboration. Elle est ici paradoxalement co-organisée par les collectivités qui souhaitent s'appuyer sur les ressources de l'activité transnationale des associations[381]. Il est ainsi possible de formuler l'hypothèse selon laquelle la construction d'une expertise à partir des échanges transnationaux est à l'origine du premier réseau européen associatif dédié à la bicyclette en ville. Les associations s'unissent pour s'imposer comme des références en matière d'expertise. Par leur activité circulatoire, elles participent à la construction et à la légitimation d'un espace transnational du vélo urbain à l'échelle européenne. Cette activité contribue à harmoniser un problème public au niveau européen et, de fait, facilite la généralisation de la prise en compte du vélo dans les villes européennes.

La structuration de cet espace sera étudiée en trois temps. Dans une première partie, l'analyse des premiers voyages associatifs organisés par l'association bruxelloise GRACQ sera l'occasion d'interroger les raisons de l'engagement des associations dans une activité transnationale de circulation des savoirs. Le dynamisme du fondateur et président du GRACQ dans les échanges transnationaux apportera une clef de compréhension quant aux stratégies de construction et de légitimation de réseaux, en premier lieu fondés sur des liens interpersonnels. Dans une deuxième partie, il s'agit d'analyser la construction puis la légitimation d'une expertise associative auprès des institutions publiques à partir des interactions transnationales. Quels sont les savoirs qui circulent ? Dans une troisième partie nous analyserons, à travers la formalisation de réseaux associatifs nationaux et transnationaux, la structuration d'un espace transnational d'échange associatif. L'émergence de ces réseaux peut apporter une clef de compréhension quant à l'institutionnalisation de l'action transnationale des associations et de leurs stratégies de représentation des intérêts des usagers du vélo.

[381] Ce regard porté sur le rôle des collectivités et des associations locales dans la construction d'une expertise associative à partir des relations transnationales entend rompre avec les analyses classiques de la dimension transnationale de l'expertise associative étudiées à partir des ONG ou des associations « internationales ». Pour une revue de littérature de ces travaux, voir Érik NEVEU, *Sociologie des mouvements sociaux*, 4ème édition., Paris, la Découverte, 2005. p. 85-98.

1. Les premiers voyages associatifs transnationaux : entre quête de savoirs et mise en réseau de relations interpersonnelles

Les acteurs associatifs du vélo urbain entrent dans les échanges transnationaux par les voyages. Selon les mots de Pierre-Yves Saunier, cette forme d'échanges constitue un instrument de circulation privilégié puisqu'il véhicule à travers les acteurs qui y participent, une vision du monde, des échanges et de l'action publique qui transforme les cadres d'action des individus[382]. Ces premiers voyages sont l'œuvre d'une association bruxelloise, le GRACQ, et de son président et fondateur Jacques Dekoster. Ils se réalisent principalement entre 1975 et 1983. Comment ces premiers voyages associatifs ont-ils participé à construire une expertise ? Comment ont-ils contribué à mettre à l'agenda les politiques de la bicyclette ? Les membres du GRACQ activent progressivement un réseau d'acteurs associatifs et de personnes travaillant dans les institutions publiques locales pour rendre légitime les échanges entre les villes et les savoirs étrangers. Ce premier temps d'échanges associatifs sera identifié à partir de l'analyse des acteurs participant aux voyages et de la compréhension des contenus qui s'échangent.

En partant du contexte bruxellois, il s'agit d'abord de montrer comment l'association GRACQ a orienté son action vers la recherche de savoirs pour remettre en cause la vision traditionnelle de l'aménagement urbain à Bruxelles. Mais c'est surtout par la personnalité de son fondateur, J. Dekoster, que s'explique l'engouement de cette structure pour les voyages. Une analyse biographique[383] permet ainsi d'interroger le rôle des liens interpersonnels dans les premiers échanges transnationaux du vélo. Les analyses de la situation bruxelloise et l'engagement des acteurs à l'origine des voyages incitent à nous interroger, ensuite, sur les savoirs qui s'échangent.

---

[382] Pierre-Yves SAUNIER, « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, 2004, vol. 4, n° 57. p. 114. Dans cet article, l'auteur réalise une revue de littérature des travaux historiques analysant les voyages d'études. Dans un autre article, l'auteur se penche sur l'étude des voyages municipaux entre les États-Unis et l'Europe au début du XXe siècle, notamment au sujet des politiques sociales. Voir Pierre-Yves SAUNIER, « Les voyages municipaux américains en Europe (1900-1940). Une piste d'histoire transnationale », *op. cit.*

[383] Cette analyse biographique s'appuie sur trois entretiens réalisés avec J. Dekoster, sous forme de récit de vie, et sur la consultation de l'agenda personnel de J. Dekoster. Nous renvoyons aux annexes.

1.1 L'association GRACQ : une entreprise de circulation des savoirs contre la « bruxellisation »

> « Cette façon d'agir par-delà les frontières de l'agglomération, puis de la Région de Bruxelles, est assez normale. La Belgique est un petit pays, comme la Suisse, pays d'entre deux cultures, ouvert sur l'Europe et d'esprit fédéraliste, voire fédérateur, ce qui nous a poussés à rechercher des coopérations partout, toujours dans la mesure des possibilités des bénévoles »[384].

Comme le suggère J. Dekoster, la place centrale de Bruxelles dans les interactions en matière de vélo et de mobilité peut s'expliquer par un environnement favorable aux échanges entre villes dans un territoire historiquement propice aux transactions, un carrefour européen. Mais ce contexte ne peut expliquer à lui seul la mobilisation de l'association bruxelloise dans les échanges transnationaux. Il faut ainsi interroger le rôle des entreprises individuelles et l'intérêt des acteurs associatifs pour les savoirs étrangers. Sous l'impulsion du président du GRACQ, J. Dekoster, vingt-huit voyages d'études sont organisés autour de la question du vélo entre 1975 et 1983. Bruxelles devient un haut lieu d'échanges transnationaux en matière de bicyclette. Le GRACQ et son président se trouvent à la base d'une structuration en réseau du monde associatif. À travers ce réseau, la mobilisation des savoirs étrangers acquiert une dimension particulièrement forte dans l'action des associations qui vont produire des études et des comptes-rendus de voyage. L'activité transnationale constitue un enjeu pour la sphère associative à la fois dans l'objectif de légitimer et rendre visible une expertise spécifique, et dans le but de mettre en réseau les acteurs impliqués dans les politiques du vélo en ville en Europe. L'émergence de ce processus de circulation peut se comprendre comme la convergence d'un contexte local et d'une entreprise individuelle. Pour autant, l'organisation des voyages et le choix des destinations se trouvent contraints par le statut même des acteurs (bénévoles de l'association) et des ressources à leur disposition.

Après la Seconde Guerre mondiale, la reconstruction de la ville de Bruxelles est marquée par la naissance de l'Europe et l'implantation des institutions européennes. Pour accueillir ces nouvelles institutions, mais aussi pour répondre de manière plus globale à sa politique

[384] Agenda de Jacques Dekoster, note 1995, archives privées de J. Dekoster. Nous renvoyons aux annexes.

d'internationalisation[385], la ville de Bruxelles s'appuie sur une réorganisation territoriale, donnant naissance à la « bruxellisation », un processus spécifique d'urbanisation intensive[386]. C'est dans ce contexte que vont s'engouffrer toute une série de contestations pour limiter ce phénomène urbain. Ce processus plaide en faveur d'une définition locale du problème de la bicyclette et du mouvement de spécialisation des associations de défense du vélo sur les questions d'aménagements urbains, analysés dans le chapitre 1.

La « bruxellisation » à l'origine des contestations urbaines bruxelloises

L'implantation des institutions européennes à partir 1958, puis de l'OTAN en 1966 engendrent une transformation globale du territoire bruxellois et une concentration des pouvoirs de la nouvelle Communauté Economique Européenne (CEE)[387] à Bruxelles : le quartier européen accueille notamment la commission européenne et progressivement, le Conseil des ministres, le comité économique et social et le comité des régions. Les transformations sociales sont tout aussi importantes que la réorganisation urbanistique[388] de la ville car Bruxelles attire une nouvelle population issue des milieux d'affaires internationaux, de la diplomatie et de la fonction publique, représentant une pluralité d'institutions. A partir de l'implantation des institutions européennes, les gouvernements et les collectivités des pays de la CEE envoient régulièrement des délégations qui échangent et comparent les actions qu'ils mènent sur leur territoire. Afin d'acheminer l'ensemble des représentants de la CEE, de nombreuses infrastructures de transport se développent et facilitent les échanges : aéroport, gares, infrastructures routières.

Ainsi, la mobilité des Bruxellois se transforme profondément dans les années 1950-1960. L'implantation des institutions européennes concrétise les ambitions de certains édiles qui souhaitent voir Bruxelles devenir le « carrefour de l'Occident », un centre politique et économique mondial de premier ordre[389]. L'implantation européenne justifie l'achèvement des grands travaux routiers débutés en 1949 à travers un vaste programme de modernisation du réseau routier belge[390]. « L'achèvement des travaux offrira l'éclatante démonstration de ce que, loin de détruire l'esthétique de la cité, sa modernisation lui aura conféré une allure plus grandiose, répondant en tous points à sa dignité de capitale européenne »[391].

Le « tout-automobile bruxellois »[392] coïncide ainsi avec le développement d'une nouvelle politique d'internationalisation de la ville, engagée au début des années 1950. Cette politique est d'abord marquée par l'accueil de l'exposition universelle de 1958 devant permettre d'accélérer la reconstruction. La manifestation marque aussi le début d'une « bruxellisation » en matière de transports, caractérisée par le réaménagement des grands boulevards, le percement de nombreux tunnels et la construction de la première partie du

[385] Politique initiée à partir de l'accueil de l'exposition universelle à Bruxelles en 1958.
[386] Né d'une spécificité bruxelloise, ce terme désigne le développement anarchique de l'urbanisme et des projets d'infrastructures routières. Le terme s'est ensuite diffusé à d'autres zones urbaines du monde.
[387] Créée avec le traité de Rome en 1957.
[388] La spéculation immobilière transforme radicalement la répartition géographique et sociale des habitants.
[389] Ministère des Travaux Publics et de la reconstruction, *Bruxelles, Carrefour de l'Occident,* Bruxelles, 1956.
[390] Voir Michel HUBERT, « L'expo 58 et le « tout automobile ». Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines », *Brussels Studies*, 2008, vol. 22, pp. 1-17.
[391] Ministère des Travaux Publics et de la reconstruction, *Bruxelles, carrefour de l'Occident*, cit, p. 77, dans *Ibid.*
[392] *Ibid.*

périphérique. Comme l'ont montré Chloé Deligne, Serge Jaumain et Michel Hubert, l'exposition universelle de 1958 constitue de fait une « date-butoir » qui a accéléré l'ensemble des projets autoroutiers[393]. La « bruxellisation » se poursuit jusqu'au début des années 1970, dynamisée par l'accueil des institutions européennes, qui ouvre une deuxième phase dans l'internationalisation bruxelloise d'après guerre. À l'euphorie de la reconstruction et de l'internationalisation de la ville, succèdent d'une part la montée de l'opposition des pouvoirs communaux à ces changements urbains et, d'autre part, la structuration croissante d'associations comme le GRACQ qui s'opposent au phénomène de « bruxellisation ». C'est d'ailleurs pour dénoncer les nuisances engendrées par ces transformations urbaines que le GRACQ débute son activité en 1975. À cette date, les réflexions concernant la prise en compte du vélo dans les transports urbains sont inexistantes, tant du côté de l'administration fédérale que de l'administration communale, ce qui pousse les acteurs associatifs à prospecter à l'étranger.

En refusant l'expansion d'un urbanisme anarchique qui se poursuit dans les années 1970 et la détérioration du cadre de vie des Bruxellois, des individus se rassemblent et fondent l'association en 1975. Cette dernière se spécialise sur les questions d'urbanisme et d'aménagement en faveur des cyclistes. La proximité de Bruxelles avec d'autres centres de la contestation urbaine (Amsterdam, Paris) pousse le fondateur du GRACQ à nouer des liens avec d'autres acteurs urbains impliqués dans le développement de la ville. Ces liens se fondent sur la mobilisation de savoirs d'aménagement urbain.

Le répertoire d'action du GRACQ est d'emblée orienté vers la production de savoirs et les actions collectives de contestation, comme le laisse sous-entendre la dénomination de l'association : Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens. En associant « recherche » et « cyclistes quotidiens », l'association revendique la production de savoirs en matière de bicyclette. En outre, par cette assertion, il s'agit également pour elle de se distinguer des autres mouvements cyclistes de l'époque, en revendiquant un usage utilitaire de la bicyclette. De plus, le fondateur du GRACQ précise que l'activité de recherche domine la hiérarchie des modes d'action de l'association :

> « Les premiers « cyclistes quotidiens », pour se distinguer des nombreux clubs de « cyclo-touristes » sportifs, proclamèrent dans l'incrédulité et les sourires l'essence utilitaire de leur association. De même que pour se distinguer de groupes « activistes pour l'activisme », le « groupe » se proclama « de recherche » avant même d'être « d'action ». »[394]

[393] Voir C. DELIGNE et S. JAUMAIN, *L'expo 58, un tournant dans l'histoire de Bruxelles*, Le cri Histoire., Bruxelles, 2009.
[394] Interview de Jacques Dekoster, « Le GRACQ, bientôt 30 ans d'histoire et de combats », *Ville à vélo,* revue du GRACQ*,* Hors Série, mai 2009.

L'activité de recherche et de production de savoirs du GRACQ vise, d'une part, à contrer les tenants de la poursuite des politiques de grands travaux à Bruxelles, en proposant de mettre en œuvre des politiques de rééquilibrage des voiries en faveur des cyclistes. D'autre part, les acteurs associatifs entendent mener une réflexion de fond pour transformer la ville et ses représentations. Pour réaliser ces objectifs, le GRACQ mobilise deux types de savoirs : d'un côté des savoirs sur la ville, des documents d'urbanisme ou des enquêtes sur les méfaits de l'accroissement de la motorisation des ménages. À cet égard, certains membres fondateurs du GRACQ militent au même moment dans d'autres associations qui poursuivent la même finalité : constituer des savoirs pour produire un urbanisme alternatif. Dans un entretien réalisé avec J. Dekoster, ce dernier indique des liens entre le GRACQ et le Comité d'Action pour les Transports Urbains (CATU) :

> « Je me suis dit, plutôt que de m'occuper d'une association de quartier, le vélo c'est chouette, c'est gai, les enfants aiment ça, je vais créer une association de défense du vélo donc c'était dans les années 1970 car ma première fille est de 1967. Donc, au départ, le GRACQ était une association qui faisait partie du CATU, le Comité d'Action des Transports Urbains, en 1975. Et en 1975, c'était les années noires de l'aménagement urbain à Bruxelles (…) » [395]

Les récits de voyage relatés dans l'agenda personnel de J. Dekoster permettent également d'attester des liens avec d'autres associations comme l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (ARAU) fondé en 1969 et la fédération Inter-Environnement Bruxelles créée en 1974[396]. Outre les réflexions sur l'organisation de la ville, le GRACQ mobilise des savoirs techniques très précis sur les aménagements de voirie. Souvent, il s'agit de savoirs pratiques quant aux usages du vélo en ville (sécurité, flux, etc.) que l'association traduit en langage technique et administratif. Mais pour légitimer son expertise spécifique[397] auprès des décideurs, le GRACQ s'appuie sur des exemples étrangers. Les savoirs étrangers sont rapportés par des militants ayant une profession tournée sur l'international, par exemple au contact des institutions européennes[398]. Ce travail est essentiellement réalisé par J. Dekoster

[395] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[396] Agenda de Jacques Dekoster, notes, 1977, 1978. Archives privées de J. Dekoster. Voir les annexes.
[397] L'expertise du GRACQ sera approfondie dans la suite du développement.
[398] On peut citer ici l'exemple de Burckhard Doempke, traducteur et interprète de conférence, ce militant co-fondateur du GRACQ a d'abord vécu en Allemagne jusqu'à dix-huit ans, avant de travailler en Angleterre puis à Bruxelles. Son activité professionnelle et la pratique de plusieurs langues lui permettent de participer à plusieurs rencontres avec des associations cyclistes allemandes pendant les années 1970-1980. Voir le double entretien avec Burckhard Doempke, co-fondateur du GRACQ et traducteur

qu'on peut qualifier d'entrepreneur de circulation. Sous ce terme, nous désignons un individu qui investit des ressources propres, personnelles ou professionnelles, pour développer une stratégie d'échange à l'étranger, avec d'autres individus, associatifs, politiques et administratifs, dans le but de promouvoir l'intérêt d'une cause. L'individu peut remplir toute une série de rôles pouvant faciliter ou entraver les circulations ou les transferts de politiques publiques. Si J. Dekoster s'apparente à un entrepreneur de cause, son activité transnationale l'en distingue. J. Dekoster a constitué, au fur et à mesure de ses expériences et de sa trajectoire socio-professionnelle, de multiples attributs et ressources, qu'il peut mobiliser pour une activité transnationale, notamment pour la circulation des savoirs étrangers.

Sa trajectoire lui confère quelques prédispositions pour les déplacements à l'international. Il est né dans une colonie belge d'Afrique, avant de venir habiter en 1959 près de Bruxelles, dans une commune périphérique. L'une de ses premières activités professionnelles l'entraîne un an aux Pays-Bas en 1965. Il travaille alors, en tant qu'ingénieur électronique, au siège social de l'entreprise Phillips, à Eindhoven. Il y découvre le vélo et l'engagement citoyen dans une association de quartier. Ses déplacements professionnels réguliers expliquent l'acquisition de certaines références étrangères. De retour à Bruxelles après la naissance de sa première fille en 1967, il milite d'abord au sein de La Ligue des Familles à Bruxelles. Il participe ensuite à la fondation de l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine (ARAU) en 1969. Son militantisme dans les deux associations influence l'action du GRACQ, qu'il fonde en 1975 avec une quinzaine de personnes, notamment en ce qui concerne l'idée de rassembler des savoirs urbains autour de la bicyclette[399]. Les liens entre J. Dekoster, le GRACQ et les autres associations resteront très forts, notamment avec la Ligue des Familles qui joua un rôle non négligeable dans l'émergence des politiques de vélos en libre service à Bruxelles à la fin des années 1990[400].

Les premières activités du GRACQ s'orientent vers la recherche de savoirs autour du vélo urbain, à travers l'organisation de voyages. Le premier a lieu à Groningen et Eindhoven (on

---

interprète au sein de diverses institutions (dont l'UE) et Jacques Wilmart, ancien président de la Ligue des familles de Bruxelles, Bruxelles, le 10 mai 2010.

[399] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.

[400] Nous renvoyons ici à la troisième partie de cette recherche.

retrouve là les attaches professionnelles de J. Dekoster aux Pays-Bas) en novembre 1975, le second à Amsterdam un mois plus tard. À travers ces voyages, le « Groupement de recherche » avait d'abord pour objectif « d'interroger, dans les villes des pays similaires et industrialisés, le plus proche si possible pour pouvoir s'y rendre plus facilement, les usagers et les autorités »[401]. Dans cette perspective, l'association représente un outil de mise en réseau, au sein duquel l'activité de J. Dekoster constitue la principale entreprise de circulation. La trajectoire personnelle et professionnelle du président du GRACQ est une variable de premier plan pour comprendre les premières transactions dans le monde associatif du vélo en ville. J. Dekoster est en effet celui qui a le plus voyagé entre 1975 et 1983 dans un cadre associatif, mais aussi personnel, car le GRACQ ne pouvait prendre en charge l'ensemble des frais de déplacement. C'est donc à partir de la convergence entre un investissement personnel et la création d'une structure associative dans un contexte local favorable aux critiques portant sur l'aménagement urbain que se construit toute une série de voyages d'études associatifs en Europe.

1.2 Des voyages d'études pour légitimer une expertise associative

Comment se structurent les premiers échanges transnationaux entre les associations d'usagers du vélo ? L'analyse de l'ensemble des voyages d'études réalisés par J. Dekoster entre 1975 et 1983 montre comment l'association GRACQ a cherché à légitimer son action à travers la mobilisation des savoirs étrangers. Ces voyages permettent aussi de délimiter un premier espace transnational. Les sources qui nous sont parvenues indiquent plusieurs éléments quant à la structuration des premiers échanges. Si ces derniers restent dépendants de l'activité personnelle et professionnelle du président du GRACQ et des contraintes associatives en matière d'allocation de ressources, on observe une tentative de systématisation de la démarche d'étude autour de la recherche de savoirs étrangers. Il est ainsi possible de qualifier ces nombreux déplacements de voyages d'études car ils remplissent plusieurs objectifs qui cherchent *in fine* à légitimer une autorité spécifique en matière d'expertise urbaine.

[401] Agenda de Jacques Dekoster, note, sans date. Archives privées de J. Dekoster.

Ce détour par l'analyse des premiers voyages permet donc d'appréhender les fondations de l'espace transnational du vélo. Au milieu des années 1970, les premiers voyages d'études associatifs représentent une activité de circulations des savoirs peu homogène et faiblement institutionnalisée qui s'établit essentiellement sur la base de liens interpersonnels entre les présidents d'association. Dans certaines villes, des institutions publiques ont été contactées par J. Dekoster et des agents administratifs peuvent participer à l'accueil des visiteurs associatifs. Cette démarche d'échange avec les institutions publiques urbaines est ensuite systématisée.

Sous l'impulsion de son président, le GRACQ est, de loin, l'association qui a organisé le plus de voyages d'études en Europe entre 1975 et 1983. Parfois, l'initiative est personnelle et ne concerne pas l'ensemble de l'association. Les voyages se confondent alors avec ceux, personnels, de J. Dekoster. Ce dernier se déplace quelques fois avec d'autres associations, bénéficiant de soutiens financiers et organisationnels, notamment au cours des voyages qu'il réalise avec l'Atelier de Recherche et d'Action Urbaine. Le président du GRACQ dispose donc, pour l'organisation de ses visites, de multiples ressources, personnelles, professionnelles et associatives (GRACQ, ARAU). Le plus souvent J. Dekoster ne se déplace pas seul. Il s'appuie sur d'autres militants, qui constituent un réseau d'individus tournés vers des animations transnationales, parfois en se reposant sur leurs activités professionnelles internationales. Certains effectuent les traductions linguistiques, comme son ami Burckhard Doempke qui l'accompagne pour des voyages en Allemagne. Au sein du GRACQ, J. Dekoster est celui qui voyage le plus. Il a élaboré un relevé précis de son agenda personnel, retraçant les enseignements de chaque voyage, les lieux et les dates. Entre 1975 et 1983, le président du GRACQ a participé à vingt-huit voyages d'études. Un tableau récapitulatif rassemblant l'ensemble des informations de l'agenda personnel de J. Dekoster est présenté ci-dessous[402].

[402] Une copie de plusieurs carnets, retraçant l'agenda des activités de Jacques Dekoster et du GRACQ depuis 1975, nous a été transmise par lui-même. Si certaines de ces données sont brutes, d'autres ont été reconstituées *a posteriori* par J. Dekoster. Ces notes ont également été agrémentées de commentaires par certains co-fondateurs du GRACQ à la demande de J. Dekoster pour préciser certaines activités et combler les égarements de sa mémoire. Certains ont signé leurs commentaires, notamment Pierre Senechales, ingénieur du ministère des travaux publics en 1975 et Jean-François Vaes, fonctionnaire de l'agglomération bruxelloise en 1975. Une troisième personne a seulement noté ses initiales DM. Elles correspondent à Damien Morel, co-fondateur du GRACQ. D'autres commentaires ont été ajoutés sans

Tableau 1 : Les voyages d'études de Jacques Dekoster, président de l'association GRACQ, dans les villes européennes entre 1975 et 1983.

Date du voyage	**Lieu du voyage (ville)**	**Pays**	**Organisateur**	**Objet du voyage ou principale observation**
Nov. 1975	Groningen et Eindhoven	Pays-Bas	GRACQ	
Déc. 1975	Amsterdam	Pays-Bas	GRACQ	Rencontre avec les techniciens municipaux
Mars 1976	Grenoble	France	GRACQ	Rencontre avec le président de l'association ADTC
Mars 1976	Anderlecht	Belgique	GRACQ	Rencontre avec le directeur de l'urbanisme
Avril 1976	Eindhoven	Pays-Bas	Personnel	Photographie des aménagements
Mai 1976	La Baule	France	GRACQ	Journée d'études « Transports publics et bicyclette »
Août 1976	Delft et Tilburg	Pays-Bas	GRACQ	
Juil. 1977	Waterloo	Belgique	GRACQ	Rencontre avec les échevins et la police
Sept. 1977	Bologne	Italie	1er voyage avec l'ARAU	Centre-ville sans voitures
Oct. 1977	Tilburg	Pays-Bas	GRACQ	Conférence
Juin 1978	Lille	France	GRACQ	Photographie des aménagements
Juil. 1978	Londres	Angleterre	ARAU	Contact avec l'association *Friends of the earth*
Août 1978	Nord-Pas-de	France	GRACQ	Contact avec le CETE de Lille

signature. Ils sont l'œuvre de Ulrich Schollaert, co-fondateur du GRACQ, René Schoonbrodt, militant de l'association Inter-Environnement dans les années 1970, Etienne Languillier, ingénieur des transports publics de la ville de Bruxelles depuis 1977, Patrick Frenay, fondateur de l'association Pro Vélo et Pierre-Jean Bertrand, agent de la région de Bruxelles-Capitale depuis 1989. Hormis Pierre-Jean Bertrand avec qui nous avons réalisé un entretien, les rares informations à notre disposition sur ces individus proviennent de J. Dekoster.

	Calais, dont Lille			
Août 1978	Delft	Pays-Bas	GRACQ	Voyage avec l'administration municipale bruxelloise
Juin 1979	Paris et villes nouvelles	France	GRACQ	Rencontre avec le MDB (Jacques Essel)
Août 1979	Montréal, New-York, Denver[403]	États-Unis Canada	Personnel	Plusieurs notes sur le vélo
Sept. 1979	Eindhoven	Pays-Bas	Personnel	Photographie des aménagements
Oct. 1979	Tilburg	Pays-Bas	GRACQ	Voyage avec l'administration municipale bruxelloise (autoroute vélo)
1979	Utrecht	Pays-Bas	GRACQ	Contre exemple d'aménagement
Déc. 1979	Genève	Suisse	GRACQ	Passerelle vélo
Avril 1980	Brème	Allemagne	GRACQ	Premier congrès Velo-city
Juil. 1980	Aix-en-Provence, Avignon et Lille	France	Personnel	Apport de nombreux documents (CETUR, CETE, Communauté urbaine de Lille)
Sept. 1980	Cologne	Allemagne (RFA)	GRACQ	Salon du cycle européen
Janv. 1981	Amersfoort	Pays-Bas	GRACQ	Préparation du Velo-city 1982
Mai 1981	Eindhoven	Pays-Bas	GRACQ	Aménagements cyclables
Août 1981	Amsterdam, Leyden, La Haye	Pays-Bas	Personnel (itinérant)	Cartographie et aménagements cyclables
Juil. 1983	Nottingham, Peterborough, Bedford, Londres	Angleterre	Personnel (itinérant)	Aménagements cyclables
Sept. 1983	Copenhague	Danemark	GRACQ	Création de l'*European Cyclists Federation* (ECF)

[403] Ce voyage constitue le seul en dehors du continent européen.

L'activité transnationale de J. Dekoster se développe de manière intense jusqu'en 1980, date à partir de laquelle on observe un espacement des voyages. Cette activité s'élargit progressivement dans la sphère privée du président du GRACQ : la connaissance des situations étrangères amène J. Dekoster à organiser des voyages, autant dans la sphère militante (GRACQ et ARAU), que dans la sphère professionnelle[404] et dans la sphère personnelle, englobant les vacances familiales où Mme Dekoster l'accompagne pendant certains voyages l'été.

Les déplacements se déroulent principalement dans les villes proches de Bruxelles, dans des pays frontaliers de la Belgique, en Allemagne, aux Pays-Bas et en France, mais aussi en Angleterre. Les villes du sud de l'Europe ne sont pas visitées, hormis Bologne, en Italie. Certes, cette inégalité géographique peut s'expliquer par la distance et le coût des déplacements, mais on suppose qu'il s'agit également d'un indice témoignant de la faible implication des villes d'Europe du sud pour le vélo. En effet, tout porte à croire que les villes visitées par J. Dekoster manifestaient un intérêt pour les expériences de politiques cyclables ou pour la présence d'associations d'usagers. Les pays méridionaux ne semblent pas témoigner de cette effervescence, à part quelques opérations sporadiques dans les villes italiennes et espagnoles[405]. À l'inverse, l'attrait pour les villes hollandaises est particulièrement marqué. Représentant quasiment 40% des destinations de J. Dekoster, ces dernières semblent constituer des modèles pour le tissu associatif bruxellois. Pourtant proches, les autres villes belges sont peu visitées. On note un premier déplacement à Anderlecht (périphérie de Bruxelles) en 1976 et un second à Waterloo en 1977.

Si les modes d'organisation des voyages sont hétérogènes, tous contribuent à mener des recherches et à réaliser des études. J. Dekoster le décrit lui-même dans ses carnets retraçant son agenda personnel. Les objectifs des voyages, tels qu'ils ont été reconstitués par J.

---

[404] On en déduit que les voyages organisés à Eindhoven se sont réalisés dans le cadre de l'activité professionnelle de J. Dekoster. Nous nous appuyons sur deux indices : Les voyages se déroulent sur une plus courte période que les autres déplacements et J. Dekoster voyage seul, contrairement à de nombreux déplacements.

[405] Voir CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001, 71 p. On note l'apparition de quelques mouvements associatifs en Espagne, notamment à Barcelone en 1983 (archives privés association BACC, Barcelone) et en Italie.

Dekoster et par les notes de certains acteurs[406], montrent qu'il s'agit de réaliser des études dans chacun des déplacements mentionnés plus haut. Ainsi, le premier objectif de ces voyages est de « nouer des contacts au niveau local, voire à un niveau plus élevé, avec les cyclistes et les autorités, et les interviewer pour voir les besoins, les envies et la façon dont les autorités y répondaient » ; le deuxième objectif est « de tester les différents types d'aménagements ou d'activités de promotion » ; enfin, le troisième objectif est « de collecter de la documentation (brochures, dépliants) ». Il faut sans doute ajouter que certains voyages étaient itinérants, à bicyclette, entre plusieurs villes, ce qui ajoutait des connaissances pratiques et de la convivialité[407]. Ces différents objectifs indiquent qu'un même voyage pouvait avoir plusieurs agendas, l'un consacré aux contacts avec les acteurs associatifs, l'autre aux rencontres avec des acteurs des institutions publiques. Nonobstant la prise en compte des objectifs personnels parfois très prégnants, ce double agenda des voyages de J. Dekoster montre que ces derniers ne sont pas organisés autour d'un seul objectif restreint.[408]. L'agenda révèle les trois finalités de ces voyages : la prise de contacts et les discussions entre acteurs, la collecte de documentation à partir de différents supports, et des visites d'aménagements et de dispositifs cyclables, parfois à bicyclette. Ces objectifs sont essentiellement orientés autour du développement d'un réseau d'acteurs du vélo pour produire des savoirs.

« Dans la plupart des pays européens, les populations cyclistes s'effondrèrent dans l'indifférence totale, encore plus qu'aux Pays-Bas ou au Danemark, qui réagirent plus vite à ce défi et qui, dès lors, parurent des oasis de références ». Cette note est rédigée par J. Dekoster à la suite du voyage organisé à Amsterdam en décembre 1975 qu'il a intitulé dans ses carnets : « visite à Amsterdam, la Mecque du vélo ». Cet extrait montre l'existence d'un modèle urbain d'action en faveur de la bicyclette dès le milieu des années 1970. Le voyage à Amsterdam est particulier dans la chronologie de ses déplacements. Son déroulement

[406] Jean-François Vaes et Damien Morel. Voir note 38.
[407] Agenda de Jacques Dekoster, note, sans date. Archives privées de J. Dekoster.
[408] De la même manière, les travaux de Pierre-Yves SAUNIER ont mis en lumière la construction par les acteurs de plusieurs agendas dans les voyages Ainsi, dans un autre contexte, l'auteur a montré le triple agenda d'un professeur de science politique de l'université de Chicago au cours d'un voyage de science sociale à Paris en 1929. Il s'agit donc d'une pratique courante chez les individus qui entreprennent des circulations transnationales : Pierre-Yves SAUNIER, « Paris in the Springtime : un voyage de sciences sociales en 1929 », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 2004, vol. 2, n° 11, pp. 127-156.

permet d'organiser la première rencontre officielle de l'association avec des autorités publiques étrangères. Outre la présentation du double sens cyclable (dispositif amené à se développer dans les années 1990 en Belgique sous l'appellation « Sens Unique Limité »)[409], le voyage est marqué par la présentation du « Verkeercirculatie Plan » (Plan de circulation) d'Amsterdam par un ingénieur de la ville.

> JD : « Dans ces années-là, on a fait le tour de l'environnement. On a évidemment été à Amsterdam, et là on est tombé devant une situation assez bizarre, qu'on remarque aussi au Danemark, c'est que tout est fait pour les cyclistes. Il y avait avec nous un ingénieur des travaux publics d'Amsterdam (…).
>
> **MH** ***: à Amsterdam, vous rencontriez les autorités publiques ou les associations ?***
>
> JD : Mais à l'époque, il n'y avait pas d'associations. Nous n'avions aucune adresse. En fait lorsqu'on a vu les premiers du *Fietsersbond* [association à Amsterdam], c'était au premier « Velo-city à Brême en 1980. En Angleterre, à l'époque, on a rencontré un groupe de cyclistes qui militaient pour développer le vélo. En France, il n'y avait pas du tout d'associations. On a été à Lille. Là, on a rencontré des agents de la DDE. Il y avait en 1976 une publication française, qui était une copie d'une publication hollandaise, et ils essayaient d'appliquer le modèle hollandais de pistes cyclables »[410].

Comme pour Amsterdam, les voyages organisés à Londres et à Lille au cours de l'été 1978[411] permettent d'établir les premiers contacts avec des autorités publiques, souvent municipales. C'est également au cours de ces deux voyages que J. Dekoster rencontre plusieurs associations de défense du vélo. Il noue des liens avec l'association londonienne *Friends of the Earth* et avec le MDB à Paris où il rencontre Jacques Essel. Un peu plus tôt, en 1976, un voyage à Grenoble avait permis d'échanger avec le président de l'ADTC. Au final, la première vague d'échanges entre les acteurs associatifs s'est traduite par une mise en réseau des associations de défense du vélo, sous la forme de liens interpersonnels.

Les voyages conduisent l'association à systématiser sa démarche afin de légitimer son action dans un espace de réflexion sur le vélo en ville en train de se constituer. Dans cette perspective, l'objet des voyages peut être rassemblé autour de trois axes. Le premier est la

---

[409] Le dispositif est alors expérimenté à Bruxelles au début des années 1980. Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[410] *Ibid.*
[411] Le voyage du GRACQ à Lille, organisé en août 1978, permet d'établir un contact avec Guy Renard, ingénieur du CETE de Lille. Voir Agenda de Jacques Dekoster, note, sans date. Archives privées de J. Dekoster.

réalisation d'un état des lieux des politiques en faveur de la bicyclette dans les villes européennes à partir d'une mobilisation des pratiques, de la documentation, des acteurs institutionnels et associatifs et de leurs différentes conceptions de l'urbanisme. La proximité géographique des grandes capitales européennes avec Bruxelles a favorisé ce travail d'échange de connaissance. Le deuxième concerne le positionnement local de l'association. Le GRACQ mobilise des savoirs étrangers pour les importer à Bruxelles et légitimer une expertise inconnue des services municipaux. L'association, souvent accueillie par les techniciens des collectivités locales, constitue plus particulièrement un carnet d'adresses recueillies lors des voyages. Grâce à ces derniers, le GRACQ a rendu possible de premiers échanges de savoirs entre les associations et les acteurs techniques des villes. Enfin, la troisième intention est la construction d'un réseau associatif international. L'activité transnationale vise à tisser des liens inter-associatifs pour échanger sur les pratiques militantes, puis pour soutenir la construction d'un réseau international d'associations. D'ailleurs, à la même époque, se créent des fédérations nationales d'associations d'usagers du vélo en ville, notamment en France et en Allemagne.

L'analyse de l'activité transnationale du GRACQ a permis de préciser le cadre d'action des acteurs associatifs. Leur expertise s'est d'abord constituée à partir de l'engagement d'un entrepreneur de circulation, J. Dekoster, s'investissant dans des échanges avec différentes villes européennes sur la problématique de la bicyclette. Pour développer cette activité, les acteurs associatifs disposent de ressources limitées, mais pouvant s'appuyer sur plusieurs structures associatives et sur les engagements personnels des militants. Le président du GRACQ n'hésite pas à mobiliser des ressources personnelles, professionnelles et militantes qui parfois se superposent. Le cadre d'action du GRACQ est également contraint par le nombre restreint d'acteurs et de savoirs disponibles, si bien que les relations se tissent sur la base de liens interpersonnels, le plus souvent entre les présidents d'association. Ce premier réseau associatif constitue un espace d'élaboration d'une expertise du vélo par les acteurs associatifs. Si les objectifs des voyages sont d'étudier les cas étrangers, quels sont leurs effets en matière de production de savoirs et de légitimation d'une expertise pour les associations ? Quels types de savoirs circulent ? Quelles sont les productions associatives et la participation des autorités publiques dans l'élaboration et la réception de ces savoirs ?

2. Une expertise associative pour stabiliser les relations avec les autorités publiques municipales

Les associations d'usagers construisent une expertise à partir de leur activité transnationale pour stabiliser leurs relations avec les autorités publiques municipales. Si, sous l'impulsion du GRACQ, un réseau informel d'associations s'est développé, les échanges associatifs stabilisent progressivement les interactions entre associations et autorités publiques dans plusieurs villes européennes. Pour légitimer une quelconque production experte, les associations doivent dialoguer avec les acteurs porteurs d'une légitimité à intervenir dans l'action publique. Elles doivent trouver une reconnaissance et susciter l'expression d'un besoin d'expertise. Ce rapprochement avec les autorités publiques tranche avec les contestations urbaines qui ont animé l'activité de ces associations au début des années 1970. Pour Martine Barthélemy, l'action des associations est constamment « travaillée par une dialectique entre intégration et contestation, mimétisme institutionnel et affirmation de l'autonomie du groupe volontaire »[412]. Est-ce le cas des associations d'usagers du vélo ? Les échanges transnationaux constituent-ils un vecteur d'intégration des associations dans l'action publique urbaine ?

Pour comprendre les transformations occasionnées par l'activité transnationale des associations, nous souhaitons, dans un premier temps, de catégoriser l'expertise des associations d'usagers du vélo en élaborant une typologie précise des savoirs mobilisés par le GRACQ. Dans un deuxième temps, nous allons montrer que l'expertise associative s'adapte aux territoires. Elle dépend essentiellement de variables historique et géographique, mais aussi de la représentation que se font les élus locaux des échanges transnationaux. Malgré cette pluralité, nous verrons, dans un troisième temps, comment l'activité transnationale des acteurs associatifs a constitué un moyen de légitimer des savoirs et, plus généralement, l'action des associations.

[412] Voir Martine BARTHELEMY, *Associations : un nouvel âge de la participation ?*, Paris, Presses de sciences po, 2000. p. 99. Cet ouvrage est une socio-histoire des mouvements associatifs en France. Son analyse apporte des éléments de comparaison entre la France, certains pays européens et les États-Unis.

2.1 Les savoirs issus de l'activité transnationale des associations : essai de typologie

Les travaux portant sur des formes d'expertise associative renvoient à une conception plurielle de l'expertise[413] et des experts qui produisent des savoirs d'action publique[414]. Reconnaître la pluralité de l'expertise et de ses modes de légitimation revient à briser les frontières entre, d'un côté, des experts relevant d'une sphère sociale sacralisée et, de l'autre, des acteurs relégués, forcés de se déterminer en fonction des catégories dominantes. L'existence d'une expertise associative s'inscrit dans des processus d'affirmation historique de nouveaux acteurs et savoirs, et dans l'émergence de domaines d'action qui permettent de repenser les frontières de l'expertise, transformant ses modes de légitimation et ses représentations. Dans le cas des associations d'usagers du vélo en ville, l'expertise produite découle de l'investissement des acteurs associatifs dans une activité transnationale de circulation des savoirs. Cette activité leur permet de produire de nouveaux savoirs au niveau local et une légitimité auprès des institutions publiques municipales. Cette expertise dépend aussi des acteurs locaux qui s'investissent dans les échanges transnationaux.

À partir des voyages d'études, le GRACQ entame un travail de production de savoirs. Il rédige des publications qui mobilisent à la fois des savoirs étrangers et des savoirs locaux sur l'aménagement urbain de Bruxelles. Dans cette perspective, « l'expertise associative ne se limite pas à la production d'un savoir propre. Elle consiste également à mobiliser les savoirs établis »[415] par certaines administrations, mais aussi par les autres associations à l'étranger. Dans la revue trimestrielle du GRACQ, il est ainsi indiqué sur la première page présentant l'association : « Le GRACQ s'informe continuellement des expériences et réalisations à l'étranger. Sa vaste documentation est d'ailleurs unique en Belgique »[416].

---

[413] C'est-à-dire d'une définition souple de ce qui relève de l'expertise. Voir les travaux de Corinne DELMAS : Corinne DELMAS, *Sociologie politique de l'expertise*, Paris, La Découverte, 2011. p. 6 et p. 18.

[414] À ce titre, nous nous sommes appuyés sur l'ouvrage d'Yves LOCHARD et de Maud SIMONET-CUSSET. Ce dernier s'est notamment penché sur les interactions entre les acteurs associatifs et politiques dans la construction de l'expertise associative : Yves LOCHARD et Maud SIMONET, « Les experts associatifs, entre savoirs profanes, militants et professionnels », *op. cit.* p. 8.

[415] *Ibid.* p. 24.

[416] *Ville à vélo*, revue du GRACQ, n°10, juin 1979, p. 4. Archives privées de l'association GRACQ.

À l'aide des nombreux documents élaborés par l'association à Bruxelles pendant cette période, nous proposons de rassembler les savoirs mobilisés par le GRACQ entre les années 1970 et le début des années 1980 en catégories, pour mettre en évidence l'existence d'une véritable expertise fondée sur l'activité circulatoire des associations. Ces catégories idéales-typiques[417] visent à offrir une grille de compréhension des savoirs élaborés et légitimés par les associations à partir des échanges transnationaux. Ces savoirs ont été regroupés en quatre catégories, suivant leur nature (récits, services aux usagers, documentation technique, capital social).

Le premier type de savoir produit par le GRACQ regroupe des récits de voyage et un catalogue des pratiques étrangères au sein d'une revue trimestrielle destinée à ses adhérents. Le premier numéro de la revue, intitulée, *ville à vélo,* paraît en 1977[418]. Dans les premiers numéros, le contenu de la revue est essentiellement centré sur la description d'aménagements et l'annonce des manifestations. En juin 1979, elle diffuse par exemple une pétition visant à interpeller les bourgmestres sur des aménagements précis[419]. Toutefois, quelques voyages sont mentionnés. Un deuxième numéro de *ville à vélo* paraît en mai 1977 avec, en couverture, les aménagements cyclables de la ville d'Amsterdam[420]. Le numéro 4, de septembre 1978, retrace le voyage d'un adhérent de l'association à La Rochelle et fait état de l'expérience des « vélos jaunes »[421]. Ces récits de voyages sont en revanche plus présents au sein de la revue du GRACQ à partir de 1981[422]. Ils se généralisent ensuite au début des années 1990, dans une nouvelle formule de la revue qui consacre deux pages de chaque numéro aux « nouvelles du monde ».

---

[417] Nos catégories de savoirs idéales-typiques sont une interprétation d'un ensemble significatif de régularités dans les caractéristiques communes de ces savoirs. Voir Max WEBER, *Économie et société*, Paris, Plon, 1971. p. 48-52.

[418] *Ville à vélo*, revue de l'association GRACQ, n°1, mars 1977. Archives privées de l'association GRACQ.

[419] *Ibid*. Nous souhaitons préciser que nous n'avons pas retrouvé la trace de l'ensemble des premiers numéros de la revue *ville à vélo*. Nous avons pu consulter les numéros 1, de mars 1977, 10, de juin 1979, 11, d'octobre 1979 et celui de novembre 1981, sans numéro. À partir de 1988, les archives de l'association GRACQ sont plus complètes, notamment en ce qui concerne sa revue.

[420] *Ville à vélo*, revue du GRACQ, n°1, mai 1977. Archives privées de l'association GRACQ.

[421] C'est-à-dire de l'expérience des « vélos municipaux » réalisée à partir de 1976. *Ville à vélo*, revue du GRACQ, n°4, septembre 1978. Archives privées de l'association GRACQ.

[422] Notamment à partir d'un dossier spécial consacré aux aménagements cyclables où il est question des expériences réalisées en Grande Bretagne : « Aménagements cyclables », dossier spécial de la revue de l'association GRACQ *Ville et vélo*, novembre 1981, p. 2. Archives privées de l'association GRACQ.

Illustration 15 : Couverture de la revue du GRACQ, *Ville à vélo*, n°1, mai 1977 (archives privées de l'association GRACQ)

Les récits de voyages occupent aussi une place centrale dans le contenu de la revue de l'association strasbourgeoise du CADR 67, *Vélocité*[423]. Ces revues sont d'abord diffusées de manière restreinte dans la sphère militante. Cette spécificité peut expliquer quelques réticences des présidents d'associations à introduire les récits de leurs voyages pour ne pas susciter de suspicions quand aux dépenses des fonds de l'association, essentiellement constitués des cotisations des adhérents. Cette réserve constitue probablement une explication de la faible retranscription des voyages personnels des présidents d'association dans ces revues et, à l'inverse, un suivi régulier des voyages officiels, dans le cadre des

[423] Dans son premier numéro, la revue *Vélocité* consacre un dossier spécial « En Hollande : les cours urbaines ? », un dispositif nommé « Woonerf » aux Pays-Bas, une zone visant à accorder la priorité de circulation aux piétons et aux cyclistes. Voir *Vélo Cité*, revue de l'association CADR 67, n°1, mars 1979, p. 26-28. Archives privées de l'association CADR 67.

rassemblements Velo-city et de l'*European Cyclists Federation*[424]. De fait, par leur activité de représentation des associations dans ces réseaux officiels, les présidents d'association fondent, à travers leur investissement à l'étranger, une partie de leur légitimité militante.

Le deuxième type de savoir produit par l'association GRACQ est l'adaptation d'idées ou de savoirs étrangers au niveau local. En mai 1979, après avoir observé un document cartographique à Amsterdam[425], le GRACQ publie une carte des itinéraires des voies « acceptables » pour les vélos, couvrant le territoire de Bruxelles et sa première couronne[426]. Ce type de publication, qui recense par ailleurs les aménagements cyclables, n'existe pas au sein des institutions publiques. La publication concerne à la fois la mobilisation d'un savoir urbanistique des aménagements cyclables et celle d'un savoir pratique avec le recensement des voies considérés comme « acceptables » et des carrefours « poisons » sur la base de la pratique quotidienne des cyclistes. Cette carte contribue à fournir des services aux adhérents et plus généralement, aux usagers de la bicyclette, ce qui participe à légitimer l'association du côté des militants, mais aussi du côté des acteurs institutionnels. La carte bruxelloise contribue également à promouvoir les activités socio-économiques en lien avec la bicyclette : au verso, elle recense les magasins de cycles de la ville, prescrit des conseils de bonne conduite à respecter dans le trafic et mentionne les associations participant à la promotion du vélo. Pour la fabrication de ce type de document, les acteurs associatifs réalisent un travail de traduction[427]. Les savoirs et les modèles étrangers d'action publique ne font pas l'objet d'une simple transposition au niveau des politiques locales. Ils sont mis en débat, réappropriés et adaptés à l'environnement urbain qui les réceptionne. À cet égard, si l'idée et le modèle d'une carte des aménagements cyclables proviennent de la ville d'Amsterdam, le contenu de la carte, sa réalisation et son développement sont adaptés à la

[424] Voir notamment le compte-rendu de la première rencontre internationale des acteurs du vélo, Velo-city, à Brème en 1980 dans *Vélocité*, revue du CADR 67, n'4, 1980, pp. 9-10 et *Vélocité*, revue de la FUBICY, n°1, janvier 1982, p. 5. Archives privées de l'association CADR 67. Voir également *Ville à vélo, revue du GRACQ n° 7-8, juillet-août 1993. Archives privées de l'association GRACQ.*
[425] Entretien avec Jacques Dekoster (2), Bruxelles, le 14 octobre 2009.
[426] GRACQ*, itinéraires dans Bruxelles*, GRACQ, mai 1979, archives privées de l'association GRACQ.
[427] L'analyse des processus de traduction dans la circulation des savoirs du vélo urbain sera traitée dans le chapitre 6. Notons d'ores et déjà que dans les années 1970 ce sont les associations d'usagers qui opèrent ce processus pour élaborer des savoirs d'action publique.

situation sociale de son élaboration à Bruxelles. De la même manière, un document d'aménagements cyclables anglais est « adapté » en 1981 à la situation bruxelloise[428].

Illustration 16 : Couverture de la carte des itinéraires cyclables dans Bruxelles réalisée par l'association GRACQ, mai 1979 (archives privées de l'association GRACQ)

Les deux premiers types de savoirs sont entièrement financés et réalisés par le GRACQ. En revanche, une autre catégorie de savoirs associatifs est l'œuvre d'une coproduction entre les associations et les institutions publiques.

Le troisième type de savoir concerne l'élaboration de documents techniques pour la mise en place d'aménagements cyclables. Ces documents s'inspirent largement des savoirs étrangers rapportés des voyages associatifs. À Bruxelles, une importante publication de 123

[428] Dans sa version, le GRACQ note : « Les lignes directrices développées dans son document intitulé « Cycle Facilities a Statement of Policy by the Cyclists'Touring Club » sont tellement proches de celles du GRACQ qu'il a suffit de les adapter à la circulation à droite et aux cas particuliers à la Belgique ». Voir : « Aménagements cyclables », dossier spécial de la revue de l'association GRACQ *Ville et vélo*, novembre 1981, p. 2. Archives privées de l'association GRACQ.

pages est éditée en 1984 par la fondation Roi Baudouin[429] : *Les cyclistes dans la circulation*. Le document est rédigé par les membres du GRACQ, en collaboration avec le fonds d'études pour la sécurité routière du ministère des Travaux publics, mais il est entièrement financé par la fondation Roi Baudoin[430].

Les cyclistes dans la circulation (1984) :
Une co-production de l'administration et de l'association GRACQ

La publication traite de nombreux thème : la sécurité des cyclistes, l'éducation, les aménagements, le stationnement, la communication, la réglementation, la complémentarité avec les transports en commun, le rôle des pouvoirs publics (différenciant les niveaux national, régional et communal), et les situations à l'étranger. Dans ce dernier volet, quatre pays sont analysés : la Grande Bretagne, la République Fédérale d'Allemagne (RFA), la France et les Pays-Bas. En France, il est mentionné une « prise en main par les services centraux de l'État »[431]. Toutefois « quelques villes pilotes pour les cyclistes émergent de l'ensemble : Grenoble, Angers, Annecy, Terville, Evry (ville nouvelle), Amiens, Avignon, Montpellier. (…) On retiendra surtout le fait qu'il y a en France des cellules et des techniciens spécialisés en la matière, au moins jusqu'au niveau départemental, et que leurs publications sont nombreuses, intéressantes et fort documentées »[432]. En Allemagne, « comme villes modèles, on cite volontiers Erlangen ou Brême »[433]. Concernant la Grande Bretagne, l'ouvrage cite les villes de Nottingham, Peterborough et Londres, tandis qu'aux Pays-Bas, aucune ville n'est citée, mais l'ouvrage fait référence à la situation globale du pays. Au final, l'action de l'État n'est signalée qu'en France et au détour d'une phrase en Allemagne[434].
Autre constat, les villes françaises sont les plus nombreuses à être mobilisée. À la lecture du document on arrive ainsi à comprendre le centre de gravité des échanges du point de vue du GRACQ. D'autres indices nous permettent de retrouver la trace de circulations : les illustrations insérées dans le corps du texte. Sur 176 photographies, on relève 30 illustrations étrangères, la plupart des photographies ne mentionnant pas l'origine. On distingue notamment des cas français, anglais et états-uniens.
La publication de 1984 montre ainsi que les voyages d'études de J. Dekoster réalisés entre 1975 et 1983 ont véritablement permis de faire circuler des savoirs. Les iconographies en provenance des différents pays montrent ainsi la circulation à l'œuvre dans le cadre de voyages personnels (cf. Tableau 1).

Ce troisième type de savoir se traduit à Bruxelles par la mise en place de nouveaux dispositifs. Ainsi, consécutivement aux observations faites à l'étranger, le GRACQ va

[429] La fondation Roi Baudouin est un établissement d'utilité publique fondé en 1976 pour le 25ème anniversaire de l'accession au trône du Roi Baudoin. À cette occasion, le Roi ne souhaitant recevoir de cadeau personnel a décidé de créer cette fondation pour développer des commissions de réflexion. L'aménagement du territoire et l'environnement figure depuis 1981 parmi les commissions thématiques. Pour plus de détails, voir l'historique de la fondation Roi Baudouin sur le site internet de la fondation : http://www.kbs-frb.be/index.aspx?LangType=2060 consulté le 24 novembre 2011. La fondation a soutenu le GRACQ à plusieurs reprises entre 1984 et 1991 soit pour des actions, soit pour des publications. Voir *Ville à vélo*, revue du GRACQ n° 7-8, juillet-août 1993, p. 14-15. Archives privées de l'association GRACQ.
[430] *Les cyclistes dans la circulation*, Fondation Roi Baudoin, 1984, 123 p, archives privées de l'association GRACQ.
[431] *Ibid.* p. 113.
[432] *Ibid.* p. 114.
[433] *Ibid.*
[434] Sur la situation allemande, le document indique : « Le Gouvernement a lancé en 1979 une campagne-concours pour les villes les mieux aménagées en faveur des cyclistes ». *Ibid.*

proposer de s'associer aux processus de décision des administrations de Bruxelles concernant l'aménagement de la ville. C'est, en effet, au cours d'un voyage aux Pays-Bas que le fondateur du GRACQ « constate qu'il y avait toute une procédure de concertation entre les administrations publiques et les habitants »[435]. L'association se réfère à cet exemple étranger pour impulser une dynamique de concertation avec les administrations publiques de Bruxelles. Elle se structure alors en petits groupes répartis sur toutes les communes (19) de l'agglomération afin de négocier directement avec les autorités communales. Selon les propos de J. Dekoster, un dialogue régulier est établi autour d'une commission régionale entre 1977 et 1987, contrôlée par l'administration fédérale qui souhaite éteindre la contestation qui s'élève depuis 1977 sur la question des Sens Unique Limités (SUL) :

> « À l'époque, il y avait un ministre de la télécommunication et des travaux publics qui était vraiment hostile. Il a par exemple supprimé les SUL et en même temps, le ministre wallon des travaux publics envoyait une circulaire à toutes les directions des travaux publics nationales en disant : « vous pouvez supprimer toutes les pistes cyclables », en 1977[436].

À travers la formation de procédures de concertation, on assiste à une systématisation des échanges entre les autorités publiques et les acteurs associatifs au niveau urbain. L'ouverture de la décision par les autorités publiques est le résultat d'un processus de légitimation du travail associatif exercé dans le cadre de voyages d'études visant à mobiliser des savoirs. Dans cette collaboration institutionnelle, les associations agissent comme des passeurs[437], en proposant des savoirs ou des dispositifs étrangers aux autorités publiques qui peuvent utiliser, traduire, adapter et se réapproprier ces importations. Dans cette collaboration, les acteurs publics peuvent, de surcroît, s'appuyer sur l'expérience des acteurs associatifs et les connaissances pratiques qu'ils ont accumulées à l'étranger.

---

[435] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[436] *Ibid.*
[437] C'est-à-dire « des exportateurs ou des importateurs de diagnostics, de principes et/ou de recettes d'action ». Voir Frédéric PIERRU, *Hippocrate malade de ses réformes*, *op. cit.* p. 79. L'auteur nomme ainsi les acteurs qui participent à faire circuler un sens commun réformateur au niveau transnational des systèmes de santé nationaux. En reprenant la notion de passeur, Thierry DELPEUCH complète la définition de F. PIERRU : « Certains [passeurs] effectuent essentiellement un travail d'information et de persuasion des décideurs politico-administratifs tandis que d'autres ont, de surcroît, la capacité d'employer à leur égard des moyens d'incitation ou de contrainte. Certains agissent en faveur de l'imitation de solutions existantes ou se contentent de mettre en contact innovateurs et adoptants potentiels, alors que d'autres se basent sur différentes sources d'inspiration pour concevoir des solutions hybrides, génériques et innovantes », dans Thierry DELPEUCH, « Des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art », *op. cit.* p. 41.

Le quatrième type de savoir permet de saisir ces compétences associatives moins visibles. Les interactions lors des voyages du GRACQ ne produisent pas uniquement des savoirs écrits et des dispositifs. Il faut ainsi prendre la notion de savoirs dans une acception plus large. À travers la circulation transnationale, c'est aussi un « capital social collectif à dimension internationale » qui est transmis entre les acteurs[438]. Ce capital social a vocation à légitimer les acteurs eux-mêmes lorsqu'ils sont de retour à Bruxelles : ils ont acquis un capital social international à partir de processus d'apprentissages des langues et d'un vocabulaire spécifique au vélo, de la constitution d'un carnet d'adresses, d'un accès privilégié dans les réseaux et les organisations publiques et, plus généralement une compréhension du monde du vélo urbain en Europe. En mobilisant ces capitaux, le GRACQ développe un mode de légitimation spécifique de son action, fondé sur la détention de connaissances, d'une expérience et de pratiques des échanges transnationaux. Ce processus de légitimation a des conséquences sur la façon dont les décideurs urbains mobiliseront eux-mêmes ces connaissances. Les acteurs associatifs endossent progressivement un rôle d'expert en matière d'échange transnational du vélo.

Tableau 2 : Typologie des savoirs produits et légitimés par l'association GRACQ à partir des échanges transnationaux

Types de savoirs	**Supports**	**Producteurs**	**Financements**	**Processus engagés et/ou rôle des acteurs associatifs**	**Formes de légitimation**
Récits de voyages et de pratiques	Revues associatives	Collectifs, associatifs	Associatifs	Description de pratiques et de dispositifs	Militante
Services aux	Documents	Collectifs,	Associatifs	Traducteurs	Militante et

[438] François DENORD a montré que les acteurs participant à la circulation internationale des idées néolibérales s'étaient appuyés sur un « capital social collectif à dimension international » regroupant des normes d'action implicite nécessaire à toute activité internationale. Voir François DENORD, « Le prophète, le pèlerin et le missionnaire. La circulation internationale du néo-libéralisme et ses acteurs », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2002, vol. 5, n° 145, pp. 9-20. (p. 13)

usagers	ou dispositifs	associatifs			institutionnelle
Savoirs techniques – aménagement urbain	Documents ou dispositifs	Coproduction associative et des administrations publiques	Institutionnels	Passeurs	Institutionnelle
Capital social	Individus	Individuel, associatif	/	Apprentissage	Militante et institutionnelle

Les voyages du GRACQ confèrent aux acteurs associatifs de nombreuses ressources. Leur mobilisation par les autorités publiques s'inscrit dans la formation d'un système d'échanges institutionnalisés. À cet égard, les associations se sont imposées dans les processus de décision publique par une forme de légitimation spécifique, l'expertise liée à leur activité transnationale. Cette forme de légitimation est le produit, sans cesse renouvelé, de l'accumulation et de la circulation des savoirs étrangers, formant. La légitimation des acteurs associatifs se fonde donc sur la manière dont ces acteurs ont construit cette expertise. Ils ont voyagé. Et, en établissant des contacts, ils ont dessiné les premiers traits d'un espace transnational sur la thématique du vélo.

Le cas du GRACQ montre l'importance des savoirs d'action publique mobilisés par les associations pour mettre en place des stratégies de légitimation de leur action et de promotion de leurs intérêts. Ainsi, pour reprendre notre chronologie, nous avons mis en évidence une quête de savoirs sur des questions d'aménagement urbain dans les villes européennes. Pour mobiliser ces savoirs, des voyages d'études ont été organisés à partir de Bruxelles grâce à la convergence entre un contexte urbain propice aux contestations, le développement d'un tissu associatif dense et l'investissement d'un individu dans de multiples échanges. Réalisés dans un cadre associatif, ces voyages ont donné lieu à la constitution d'une expertise spécifique formant un mode de légitimation des associations auprès des autorités publiques. Il convient ici de questionner ce processus de légitimation au regard des autres réseaux actifs dans l'espace transnational. Certes, l'activité circulatoire est moins importante dans d'autres villes qu'à Bruxelles, mais l'analyse des premières interconnexions montre une systématisation des échanges entre associations et institutions

publiques autour de la construction d'une expertise relevant de l'activité de plusieurs acteurs, en premier lieu associatifs, mais aussi des collectivités locales.

2.2 Une expertise associative plurielle

Au cours de la période des années 1970 et du début des années 1980, on observe la constitution d'une pluralité de formes d'expertise du vélo en Europe. Cette pluralité s'explique par les configurations locales, pouvant accorder du crédit ou discréditer cette forme de mobilisation et de légitimation des associations à partir de l'expertise. Comment se forment ces configurations locales mobilisant les savoirs étrangers ? On observe le développement d'une série de relations de coopération entre les associations et les autorités publiques municipales lors des processus de circulation des savoirs étrangers. L'expertise associative est ici dépendante de sa capacité à rendre visible et légitime des savoirs introduits auprès des autorités publiques. Ainsi, pour montrer leur activité, les associations vont entrainer et accompagner les agents administratifs et les élus municipaux dans des échanges transnationaux. Ce processus de légitimation s'appuie également sur la capacité des acteurs associatifs à traduire ces savoirs, au sens littéral, c'est-à-dire une traduction linguistique, mais aussi au sens sociologique du terme. Au sein des villes européennes, on observe de fortes variations au niveau du rôle des acteurs associatifs dans les circulations, tantôt organisateurs des échanges pour les autorités locales, tantôt traducteurs, tantôt agissant comme des « passeurs »[439]. À Bruxelles, les acteurs associatifs qui effectuent un travail de transmission des savoirs étrangers à destination des autorités publiques. Ils traduisent au sens littéral du terme les nomenclatures étrangères[440] et les introduisent dans les administrations publiques urbaines.

La pluralité des formes d'expertise en matière de vélo s'explique par des facteurs historique et géographique. Ces variables peuvent à la fois éclairer la différence d'investissements des acteurs associatifs dans les échanges transnationaux, et expliquer le crédit accordé ou pas

[439] En référence à la définition de Frédéric PIERRU, *Hippocrate malade de ses réformes*, *op. cit.* p. 79.
[440] C'est dans cette perspective que s'est positionnée l'activité de B. Doempke, co-fondateur du GRACQ, traducteur et interprète au sein de diverses institutions (dont l'UE). Sa profession est utilisée pour assurer les traductions dans les voyages associatifs et dans les échanges de savoirs. Entretien avec Burckhard Doempke, Bruxelles, le 10 mai 2010.

par certaines institutions urbaines à ces échanges et aux savoirs associatifs. D'un point de vue historique, les circulations de savoirs autour du vélo s'inscrivent dans des traditions d'échanges entre acteurs urbains. L'exemple de Bruxelles a montré l'importance des contextes politique, institutionnel et géographique ayant permis à un entrepreneur de circulation de s'engager dans l'organisation de voyages. Un retour historique sur les phénomènes circulatoires permet de reconstituer les imbrications politiques et institutionnelles dans lesquelles évoluent les acteurs[441]. Ces imbrications orientent les stratégies des acteurs associatifs. En France, l'État organise des échanges transnationaux consacrés au vélo dès les années 1970 et participe à structurer les circulations de savoirs au niveau urbain, notamment à travers le ministère de l'Équipement. Cet investissement de l'État, certes relatif, va créer un effet d'incitation pour les acteurs publics et associatifs à s'engager dans des observations à l'étranger. En outre, si les associations d'usagers se structurent d'abord au niveau local, elles constituent dès 1980 une fédération nationale pour représenter leurs intérêts et organiser des échanges transnationaux. Si l'État oriente les stratégies des acteurs associatifs ou institutionnels au niveau local, son investissement incite aussi les acteurs à entièrement se reposer sur ses initiatives, notamment les villes qui nouent des liens privilégiés avec les Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE), au nombre de sept, répartis sur le territoire. Plus généralement, la constitution d'une expertise d'État et son investissement dans les circulations de savoirs créent des attentes vis-à-vis de l'administration centrale.

Des agents du ministère de l'Équipement effectuent un voyage d'études à Amsterdam sur des questions plus larges de politiques urbaines en 1975. Ils en rapportent un document technique d'aménagement des pistes cyclables qui est aussitôt traduit en langue française et

[441] Nous pouvons émettre l'hypothèse que les acteurs qui s'investissent dans les réseaux associatifs transnationaux du vélo sont issus de villes qui détiennent une longue tradition d'échanges avec des municipalités étrangères. Ces traditions jouent un rôle majeur dans la mise en réseau, la formalisation des échanges et l'acceptation de la pratique circulatoire par les acteurs. Pour certaines villes, ces traditions peuvent s'expliquer par leur position géographique et leur activité transfrontalière, comme Strasbourg. Les traditions de jumelage entre les villes, notamment mise en évidence par les recherches d'Antoine VION, peuvent aussi concourir à faciliter le développement des échanges transnationaux. Voir notamment Antoine VION, « L'invention de la tradition des jumelages (1951-1956) : mobilisations pour un droit », *Revue française de science politique*, 2003, vol. 53, n° 4, pp. 559-582.

édité par le ministère en 1976[442]. La copie française est d'abord envoyée en interne dans les services, les administrations déconcentrées et les CETE, puis diffusée aux municipalités dans le cadre de la mise en œuvre des plans de circulation entre 1976 et la fin des années 1980. Les agents des services centraux se souviennent très bien du document, notamment parce qu'il a suscité de nombreux problèmes de réception, et en premier lieu, celui des normes techniques[443]. Les pistes cyclables hollandaises, considérées comme des aménagements lourds et de grande largeur, se révélent alors inadaptées pour les centres-villes des agglomérations françaises. En réalité, la réglementation française et les normes d'urbanisme ne permettaient pas d'implanter la plupart des aménagements décrits dans le document. Nonobstant ces difficultés, le modèle hollandais a circulé dans de nombreuses villes françaises par l'intermédiaire des CETE[444].

La circulation des programmes « zone 30 » en Europe

En Allemagne, la référence hollandaise est également empruntée en 1980, non sans difficultés, avec la mise à l'essai des « Verkehrsberuhigte Bereiche » - « Woonerf » en hollandais, « cours urbaines » ou « secteurs apaisés » en français, une zone de circulation accordant la priorité aux piétons et aux cyclistes. Le dispositif est également décrit dans la revue associative strasbourgeoise[445]. L'inadaptation des « Verkehrsberuhigte Bereiche » au contexte allemand aboutit, dès 1985, à une hybridation entre le modèle importé et les exigences sociales et les normes juridiques des villes allemandes en matière d'urbanisme. Elle donne naissance à la première zone 30, zone où l'automobiliste retrouve une place prépondérante dans l'espace public au regard des premières « Verkehrsberuhigte Bereiche »[446]. Les zones 30 seront ensuite déclinées dans de nombreuses villes européennes au cours des années 1990 et 2000. Ces exemples de circulations des savoirs, initiées par les administrations centrales et fédérales, illustrent les difficultés rencontrées vis-à-vis de l'importation des modèles hollandais. Ils témoignent aussi de la diversité des acteurs qui participent aux échanges transnationaux et apportent des nuances quant à l'hypothèse d'interconnexions exclusivement composées d'acteurs associatifs pendant les années 1970.

La diversité des formes d'échange s'exprime également au niveau urbain. Si l'organisation des voyages d'études au milieu des années 1970 reste fondamentalement l'apanage des

[442] Voir SETRA, *Aménagements en faveur des cyclistes, cyclomotoristes,* Paris, Ministère de l'équipement et ministère de l'intérieur, 1976. Archives privées de Gérard Wolf.
[443] Entretiens avec Gérard Wolf, chargé de mission « deux-roues » du CETUR et du CERTU (1974-1999), Paris, le 6 mai 2008 et avec Edith Metzger, chargée d'étude et référent « deux-roues » au CETE de Lyon (1974-2003), Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.
[444] *Ibid.*
[445] « En Hollande : Les cours urbaines ? », *Vélo Cité*, revue de l'association CADR 67, n°1, mars 1979, p. 26-28. Archives privées de l'association CADR 67.
[446] La mise en place de ces dispositifs est relatée dans un rapport d'étude du CERTU consacré à la description des politiques cyclables en Europe et leur implantation historique. Dans ce rapport, sept pays sont analysés : les Pays-Bas, le Danemark, l'Allemagne, la Suisse, le Royaume-Uni, l'Italie et la Belgique. Voir CERTU, *les politiques cyclables en Europe*, rapport d'étude, p. 31.

associations d'usagers, ces dernières entreprennent des initiatives en partenariat avec les institutions municipales. L'activité transnationale favorise une systématisation des échanges entre associations et autorités publiques urbaines. Ce processus est notamment repéré à Bruxelles. Parmi les nombreux déplacements qu'il organise, le GRACQ réalise des voyages d'études communs avec la municipalité bruxelloise à Delft en 1978 et à Tilburg en 1979. On retrouve ce même type de prospection transnationale commune entre associations et institutions municipales dans d'autres villes. Des délégations composées d'agents techniques des collectivités, d'élus et d'associations en provenance de Strasbourg et de Grenoble sont également observées dans des voyages organisés aux Pays-Bas.

La reconstitution d'un voyage d'études organisé par la municipalité strasbourgeoise dans les villes des Pays-Bas en 1978, en partenariat avec l'association CADR 67[447], semble démontrer que l'investissement des acteurs publics strasbourgeois s'inscrit dans une longue tradition d'échanges transnationaux :

> « Ne serait-ce qu'une chose que Strasbourg avait nettement en plus que les autres, c'est l'attention de ce qui se passait au-delà des frontières. Depuis des années, cela a été une constante de l'attitude strasbourgeoise, c'est de regarder, non pas qu'à Bâle, mais ils ont regardé en Suède, ils ont regardé en Hollande, donc loin aussi. En Allemagne évidement. Et cela veut dire que Strasbourg avait vraiment de l'avance, y compris sur des choses qui n'existaient pas encore. »[448]

Le discours reconstruit trente ans plus tard par H. Peigné concernant l'activité d'échange de la ville de Strasbourg entend montrer l'« avance » de cette dernière sur les autres villes en matière de connexion avec l'étranger. Le caractère positif des échanges doit ici être interrogé. Quels étaient les usages et les discours des acteurs en 1978 concernant les échanges entre les villes ? Dans les années 1970, la rhétorique municipale ne semble pas accorder une grande importance à ces échanges, notamment sur les questions de politiques en faveur du vélo[449]. Les réponses apportées au problème du vélo urbain visent plus à légitimer l'action municipale et son interventionnisme que l'emprunt de pratiques étrangères. Ces échanges ne sont pas forcément rendu publics. L'affirmation d'une « avance » par rapport aux autres villes reste aussi à prouver. Pendant cette période, aucun

[447] Pour plus de précision sur ce voyage, nous renvoyons au chapitre 1.
[448] Entretien avec Hubert Peigné (2), le 25 février 2008.
[449] Ainsi, le premier document mentionnant ce voyage, dont nous avons eu connaissance, date de 1994.

voyage d'études sur la thématique de la bicyclette n'est organisé sans la participation des associations d'usagers. Les initiatives municipales sont donc conditionnées par l'investissement de ces dernières.

La situation est similaire à Grenoble où un premier voyage d'études municipal est organisé à l'initiative de l'association ADTC, en 1980 à Zürich, en Suisse[450]. Il réunit de nombreuses associations et des institutions publiques, telles que la municipalité grenobloise, l'autorité organisatrice des transports de Grenoble et l'agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG). Le principal objectif du voyage consistait à observer le réseau de tramway de Zürich, notamment dans le cadre de la mobilisation conjointe de la municipalité et de l'association en faveur du tramway à la fin des années 1970. Au cours du voyage, les acteurs associatifs profitèrent de l'opportunité pour rapporter des données sur les aménagements cyclables de la ville suisse afin de les introduire dans leur réflexion sur le cas grenoblois[451]. Ce voyage montre que les interactions entre les associations et les autorités publiques de Grenoble ne s'organisent pas forcément sur la problématique du vélo, mais sur des thématiques plus générales de développement urbain, conformément à la volonté des associations de se spécialiser sur cette thématique.

Pour rendre visible leur activité transnationale, les associations d'usagers du vélo impliquent les agents des services administratifs et les élus municipaux dans les échanges avec des villes étrangères. La légitimation d'une expertise associative découle ainsi de l'investissement de configurations locales rassemblant les acteurs publics et associatifs des villes dans les échanges transnationaux.

2.3 Vers la formation de configurations d'acteurs, publics et associatifs, dans les villes européennes

Rassemblant une pluralité d'acteurs – techniciens, élus, associatifs -, les voyages sont l'occasion de tisser des liens entre les groupes d'acteurs d'une même ville, bien qu'ils n'aient pas tous les mêmes intérêts ni les mêmes objectifs. Le déroulement du voyage participe

[450] Entretien avec Jean Sivardière, Grenoble, le 26 septembre 2008.
[451] *Ibid.*

alors à la stabilisation des relations, à la dépolitisation des enjeux et au partage des mêmes savoirs. À cet égard, les déplacements concourent à la construction de consensus au moment de la mise à l'agenda politique du vélo. Elargi à d'autres groupes d'acteurs, le voyage peut aussi participer à la formation d'une coalition d'acteurs autour d'un projet[452]. En même temps qu'ils légitiment des recettes d'action, ces échanges transnationaux communs permettent aussi de faire reconnaître les acteurs – associatifs – qui les portent. Ces processus de partage d'expériences, de savoirs, d'intérêts et la formation de consensus entre les acteurs participent à légitimer les associations. Ces processus stabilisent des configurations locales dans lesquelles les acteurs interagissent en faveur de la circulation des savoirs.

Ces voyages représentent également une manière d'identifier des processus communs d'importation et de traduction, dans lesquels le rôle de « passeur », ne se résume plus à l'activité d'un seul individu. Il s'agit d'un travail collectif. Le voyage forme de ce fait un moment de partage, d'apprentissage, pouvant déboucher sur la stabilisation d'une base cognitive commune entre les différents acteurs. Cette base cognitive peut être la stabilisation d'une solution d'action publique ou la valorisation de savoirs étrangers. Les voyages peuvent donc faciliter la recherche de consensus entre les acteurs. Dès lors, ils favorisent l'accès à la décision pour les groupes d'acteurs associatifs, pendant une période – fin des années 1970, début des années 1980 – où les procédures locales de participation associative ne sont pas encore véritablement stabilisées[453]. Ainsi, à travers les connexions initiées par les configurations locales de Bruxelles, Strasbourg et Grenoble, on observe une systématisation des échanges entre les associations et les autorités publiques urbaines sur la question du vélo à partir de la fin des années 1970.

---

[452] Comme ce fut le cas à Grenoble pour l'implantation du tramway entre les élus de gauche et les associations, notamment l'ADTC, avant les élections municipales de 1983. Voir *ADTC informations,* revue de l'association ADTC, n° 21-22, octobre 1983, archives privées de l'association ADTC.

[453] Les travaux de Martine BARTHÉLÉMY ont montré comment les associations locales avaient participé à promouvoir les structures de participation au sein des villes. Si ce mouvement se développe progressivement à partir de la fin des années 1960, il reste faiblement institutionnalisé au début des années 1980. Voir : Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* Pour une histoire de l'émergence et de l'affirmation des structures de démocratie participative, voir Jean-Pierre GAUDIN, *La démocratie participative*, Armand Colin, Paris, 2007.

Si des facteurs historiques pèsent sur l'action transnationale des acteurs, notamment en termes de contraintes et d'opportunités, les changements de majorité politique ou les réformes institutionnelles peuvent être mises à profit par les acteurs pour construire de nouvelles configurations. On peut ainsi mentionner le rôle important des institutions urbaines émergentes, comme celui des Communautés urbaines et des agences d'urbanisme en France[454]. Ces nouvelles institutions semblent plus réceptives aux revendications des groupes d'usagers que les institutions traditionnelles, représentées par les communes et les administrations centrales d'État. Comme le suggère H. Peigné, les voyages illustrent parfois les concurrences entre ces différentes administrations : concurrences techniques ou concurrences politiques[455]. Ainsi à Bruxelles, une tendance à l'ouverture au monde associatif est clairement observée au moment de la création de la région de Bruxelles-Capitale en 1989 à travers des procédures de concertation et le recrutement d'agents administratifs, anciens militants du GRACQ[456]. À Barcelone, l'émergence du gouvernement de la région Catalogne introduit les acteurs associatifs dans des dispositifs d'échanges avec l'administration[457]. Dès lors, les institutions en recherche de légitimation semblent plus disposées à intégrer des groupes d'acteurs, eux-mêmes en quête de reconnaissance. L'émergence de nouvelles institutions publiques implique la mise en place de nouveaux dispositifs d'action, facilitant les initiatives en termes de démocratie locale au tournant des années 1980[458].

Le rôle des nouvelles institutions urbaines dans les circulations de savoirs n'est pas uniquement à observer du côté du dialogue avec les acteurs associatifs. Les récents travaux

---

[454] En France, les Communautés urbaines sont créées en 1966 par la loi 66-1069 relative à la création des Communautés urbaines. Parfois les Agences d'urbanisme ont précédé la création des Communautés urbaines, puisque les premières apparaissent dès 1963 à Rouen et à Le Havre. Elles se développent ensuite dans la foulée de la Loi d'Orientation Foncière (LOF) en 1967. VoirSébastien GARDON, Olivier CHATELAN, Fabien DESAGE, Rachel LINOSSIER, Marie-Clotilde MEILLERAND, Eric VERDEIL, Maryvonne PREVOT et Gilles BENTAYOU, « Les agences d'urbanisme en France », *Métropoles*, 17 septembre 2008, n° 3. consulté le 12 novembre 2011.

[455] Pour illustrer le conflit opposant les agents municipaux et Hubert Peigné, alors directeur de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg, nous nous appuyons sur un extrait d'entretien cité dans le chapitre 1 : Entretien avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 5 février 2008.

[456] Ce processus correspond à une forme de professionnalisation des associations d'usagers qui fera l'objet d'une analyse précise dans le chapitre 3 de cette recherche.

[457] Entretien avec Harritz Ferrando, coordinateur de l'association *Bicileta Club de Catalunya* (BACC), Barcelone, le 21 novembre 2008.

[458] Processus notamment décrit dans : Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 106-107.

portant sur les agences d'urbanisme en France[459] montrent l'importance des échanges dans la diffusion, l'importation et l'exportation des productions de savoirs entre les agences d'urbanisme, qui peuvent créer leurs propres réseaux. L'activité d'échanges interurbains des agences a légitimé leur intervention dans une série de politiques liées à l'aménagement du territoire et au développement urbain. Trois facteurs conjoints auraient permis aux agences de développer ce type d'activité. D'abord, l'analyse des trajectoires et des carrières du personnel des agences a mis en évidence l'importance des circulations de personnels entre agences. Ensuite, les échanges avec d'autres lieux de production de savoirs urbains, comme les Communautés urbaines, ont pu être observés. Enfin, certains travaux ont insisté sur « l'utilisation des agences d'urbanisme par les grandes villes comme un outil de rayonnement international »[460]. Certaines associations bénéficient ainsi d'une accumulation d'acteurs et d'institutions porteurs de traditions d'échanges sur des espaces transnationaux plus formalisés. En 1967, Strasbourg se dote à la fois d'une Communauté urbaine et d'une agence d'urbanisme, à partir de laquelle H. Peigné, son directeur de 1976 à 1980, anime les recherches pour le développement de la bicyclette, en lien avec l'association CADR 67. Les associations peuvent se saisir d'institutions et d'acteurs en quête de légitimation pour mieux faire reconnaître leur expertise et la qualité de leur pratique d'échange.

Au terme de cette analyse des premiers échanges transnationaux, il ne faut pas voir dans les interconnexions associatives de la période 1975-1983 l'avènement d'une organisation transnationale autonome et structurée de production et de diffusion de savoirs. Les interactions sont plurielles et découlent de configurations locales propres à chaque ville. L'accès des associations au processus de décision est conditionné par la formation de consensus entre les acteurs ou de coalitions avec les autorités publiques. Ces interactions locales tendent à affirmer une stabilisation des échanges entre acteurs associatifs et acteurs publics. Elles montrent la variété des formes d'expertise associative construite à partir des échanges transnationaux.

---

[459] Voir Sébastien GARDON, Olivier CHATELAN, Fabien DESAGE, Rachel LINOSSIER, Marie-Clotilde MEILLERAND, Eric VERDEIL, Maryvonne PREVOT et Gilles BENTAYOU, « Les agences d'urbanisme en France », *op. cit.*
[460] *Ibid.*

Le rôle des associations est déterminant dans les processus de mise à l'agenda des politiques du vélo en ville. Les associations représentent une manière d'accéder à de nouvelles ressources pour les décideurs, notamment par l'intermédiaire de la mobilisation de savoirs à l'étranger. Leur spécificité est qu'elles mobilisent, traduisent, produisent des savoirs orientés pour l'action, incitant les acteurs publics à agir. Si les échanges transnationaux impulsés par les associations représentent un moyen de construire et de légitimer une expertise, ils font, en soi, partie de cette expertise. Les circulations constituent de nouvelles pratiques, autonomisent des savoirs et développent ou stabilisent des cadres d'échanges avec les institutions publiques urbaines. Finalement, par les circulations de savoirs, les associations font valoir leur propre autorité, au sens étymologique d'un gain de confiance (*autoritas*). Dès lors, l'intervention des acteurs associatifs dans l'action publique s'inscrit dans ce type de rapports avec les élus locaux, conduisant à une convergence en ce qui concerne la recherche de savoirs étrangers.

L'intégration des associations au sein des processus de décision permet de mutualiser les connaissances, de créer des synergies avec les institutions et de rechercher des consensus. L'analyse des échanges transnationaux montre le développement d'une dialectique des associations vis-à-vis des institutions publiques urbaines, entre intégration et contestation[461]. Pour légitimer leur activité d'expertise, les associations d'usagers du vélo jouent à la fois sur le partenariat institutionnel et sur l'autonomie de leur action. La recherche d'une autonomie d'action se manifeste par la structuration progressive des intérêts des cyclistes et des échanges associatifs à travers la création de plusieurs fédérations et réseaux. Le recours à l'expertise permet ainsi aux associations de développer des stratégies de représentation des intérêts en réseau.

[461] Confirmant ainsi l'analyse de M. BARTHELEMY : Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 99.

3. La structuration d'un espace transnational comme stratégie de légitimation des associations

Le début des années 1980 est marqué par la formalisation d'un espace transnational rassemblant de multiples structures locales, nationales et internationales. En effet, les associations engagent une rationalisation de leur activité d'échanges autour de fédérations nationales, de congrès (Velo-city), et d'une fédération européenne, l'ECF. Si l'objectif du tissu associatif est de s'unir pour mieux organiser la représentation de ses intérêts, les formes et les modalités de rassemblement diffèrent d'un territoire à l'autre, ce qui engendre une multiplication des cadres d'action associatifs. Cette structuration suscite des controverses entre les acteurs associatifs car elle constitue un enjeu pour légitimer leur action auprès des institutions publiques. L'histoire politique et institutionnelle des territoires locaux et celle du tissu associatif pèsent dans la formation de ces différentes organisations. Cependant, pour comprendre la structuration de l'espace transnational du vélo, il convient de rendre compte des enjeux et des débats occasionnés au sein des associations par la création de fédérations et de rassemblements nationaux ou internationaux. Certains conflits montrent que l'activité transnationale et les tentatives d'encadrement des échanges deviennent un enjeu de pouvoir au sein des associations d'usagers. La multiplication des niveaux (local, national, européen) de militantisme témoigne ainsi des confrontations entre différents points de vue quant à la forme des revendications et des échanges recherchés. En outre, Ceratines tentatives d'organisation des échanges engendrent une série de contradictions. Pourquoi les associations locales se structurent-elles autour d'un modèle fédéral, basé sur une déterritorialisation du problème du vélo en ville ? Ce processus montre la volonté des associations de mobiliser de nouvelles ressources pour le développement de leurs actions en faveur de la bicyclette en ville.

Avec la création de fédérations, les rencontres deviennent plus régulières. Elles permettent de confronter des savoirs et de multiplier les échanges. Nonobstant les débats associatifs concernant la structuration de leurs actions, on assiste progressivement à la formation « de communautés d'interconnaissance (visites, correspondance, sociabilité) et d'intertextualité (lecture, citation, traduction) qui érigent ces communautés en ressources pour l'action de

chacun de leurs membres »[462]. Ces communautés, même balbutiantes, organisent un premier espace transnational dans lequel s'harmonisent des conceptions du problème du vélo en ville et une idée même de l'action circulatoire des acteurs, notamment au niveau européen. La recherche d'une action européenne permet une plus grande souplesse pour maintenir une action territorialisée des associations.

Dans un premier temps, l'analyse met en lumière les contradictions entre la légitimité locale des associations et leur volonté d'intervenir sur un espace national, notamment à partir des débats qui ont structuré la création d'une fédération nationale d'associations d'usagers en France à partir de 1980. Dans un deuxième temps, l'étude de la première rencontre internationale des acteurs du vélo urbain à Brème en 1980 montre comment cette manifestation a constitué une opportunité pour la structuration des associations d'usagers, à la fois vers un réseau d'expertise et vers la fondation d'une fédération européenne. Dans un troisième temps, l'émergence de cette fédération européenne est analysée comme une nouvelle stratégie de légitimation des associations et de représentation de leurs intérêts auprès des institutions européennes, pour mieux toucher, par ce biais, les institutions publiques locales.

3.1 Une structuration entre le local et le national ? Les associations d'usagers sous tension, le cas de la fédération des usagers de la bicyclette en France (1980)

L'analyse des débats associatifs au moment de la création de la Fédération nationale des usagers de la bicyclette en France (FUBICY) montre que la structuration des associations à l'échelle nationale s'est inscrite dans une série de contradictions, rendant impossible l'organisation d'une action efficace à cette échelle. Cette tentative d'organisation au niveau national n'est pas spécifique au cas français. On observe le développement de fédérations nationales dans plusieurs pays européens, d'abord au Danemark en 1976, aux Pays-Bas en 1977, en Allemagne en 1978, puis au Royaume-Unis en 1980[463]. Si cette dynamique peut paraître cohérente au regard des cultures, des langues et de la légitimité des institutions nationales, ce processus inscrit néanmoins les associations dans une série de contradictions.

[462] Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 16.
[463] Voir CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001, p. 15.

La première concerne l'organisation du mouvement associatif. L'émergence des associations au niveau local s'est engagée à partir d'un processus d'affranchissement par rapport au modèle fédératif en vigueur depuis le début du XXe siècle dans les pays européens[464]. Si les premiers mouvements en faveur de la bicyclette en France sont structurés par un modèle fédératif autour du *Cyclists' Touring Club* créé en 1878, les associations d'usagers des années 1970 se développent en dehors de ce modèle, notamment en dehors de la Fédération Française de Cyclisme (FFC) et de la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT). La deuxième contradiction concerne le mode de légitimation des associations. Tandis que ces dernières mènent des actions auprès des collectives locales et élaborent une expertise à destination des municipalités, les fédérations nationales ont vocation à interpeller les gouvernements nationaux. Enfin, une troisième contradiction est d'ordre historique, puisque ces fédérations se construisent à une période où les gouvernements nationaux entament de nombreuses réformes institutionnelles, notamment en France et en Allemagne. Ces réformes, analysées dans le chapitre 3, aboutissent à un renforcement des pouvoirs locaux en matière de gestion de l'aménagement urbain.

Ces contradictions sont à pondérer suivant l'organisation des structures politiques nationales et les lois qui encadrent les associations. En France, la loi de 1901 a longtemps privilégié une structuration de type fédérative et associationniste[465] car « elle a d'abord été élaborée en vue de préserver le monopole de la représentation politique au sein des assemblées nationales »[466]. Organisées sur la base de ce modèle, la FFCT et la FFC découlent de l'associationnisme, c'est-à-dire qu'elles sont « liées à une inscription collective dans un espace de sociabilité, hérité et/ou partagé (appartenance sociale, tradition religieuse et familiale, communauté de voisinage, etc.) »[467]. En effet, les deux fédérations ont hérité de structures nationales proposant des services (assurances, équipements, etc.) à une communauté sportive ou touristique. Elles ont progressivement constitué des Clubs,

[464] Analyse développée dans le chapitre 1 pour les associations de transports.
[465] D'après Jacques ION, L'associationnisme correspond à une conception verticale de la structuration des associations à partir d'un centre, négociant directement avec les représentants nationaux, qui impulse des initiatives locales pour créer des relais sur les territoires, porteurs de valeurs et de revendications conforment à la politique du centre. Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* P. 22-23.
[466] *Ibid.* p. 22
[467] *Ibid.*

émanations locales de leur fédération nationale, au sein d'une organisation verticale. Les associations locales sont donc affiliées et dépendent des ressources de la fédération nationale[468]. Si leur objet diffère en 1980, les conceptions sportive et de cyclotourisme ont longtemps cohabité jusqu'au début du XXe siècle[469]. L'autonomisation du cyclotourisme s'est progressivement réalisée à la fin des années 1890, notamment avec l'émergence du Touring Club de France[470]. La création de la Fédération française des sociétés de cyclotourismes (FFSC), future FFCT, en 1923 marque surtout une rupture institutionnelle, car la conception de l'organisation de la fédération et du dialogue direct avec l'État[471] restent la même pour les deux fédérations. Ainsi, la FFCT devient un interlocuteur officiel des ministères du sport et du tourisme à partir de la fin des années 1970[472].

Contrairement aux deux grandes fédérations, sportive et de cyclotourisme, la FUBICY entend rassembler des associations locales qui ont leurs logiques et financements propres. Elles revendiquent une spécificité de leur objet par rapport à la FFC et à la FFCT. Bien que la promotion du vélo soit partagée par l'ensemble de ces structures, les problèmes définis par les acteurs sont différents. Ce degré d'affranchissement se double d'un militantisme qui interpelle en premier lieu les institutions locales et les élus municipaux. Cet ancrage local entraîne une structuration originale de la FUBICY. Elle lui confère un caractère hybride entre le modèle fédéral, mais non associationniste et vertical, et le modèle de l'association affranchie et spécialisée[473]. Ainsi, la verticalité n'est pas recherchée par les associations, qui misent plus sur l'horizontalité des échanges à travers un véritable objectif donné aux

---

[468] Cependant Alex POYER a montré que les premières fédérations nationales cyclistes se sont construites à partir d'associations locales à la fin du XIXe siècle. Il analyse notamment le cas de l'Union Vélocipédique Française (UVF). Voir Alex POYER, *Cyclistes en sociétés*, *op. cit.*

[469] « Ainsi, bien qu'en 1914, le clivage culturel entre cyclisme de compétition et cyclotourisme, ne conduise que rarement à des associations séparées et ne soit pas formalisé au plan fédéral, les contours de la situation actuelle, basée sur un net partage institutionnel des deux activités, commencent clairement à se dessiner. La Fédération française de cyclisme existe déjà dans son ancêtre l'Union Vélocipédique française, la Fédération française de cyclotourisme est, elle, en germe » *Ibid.* p. 265.

[470] Sur le Touring Club de France et la bicyclette, voir Catherine BERTHO-LAVENIR, *La roue et le stylo*, *op. cit.* p. 9.

[471] Michel MESSU, « Du face-à-face à la trilogie participative », *in* Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET (dir.), Paris, Syllepse, 2003, pp. 137-146.

[472] La FFCT gère la pratique du loisir et du tourisme à vélo ou à VTT. Elle propose un large éventail d'activités alliant tourisme, sport-santé et culture à l'exception de la compétition. Forte de plus de 123 000 adhérents et de 3 200 clubs, elle est reconnue d'utilité publique. Voir Fiche d'identité de la FFCT, disponible sur son site internet : http://www.ffct.org/index.php?id=1 consulté le 28 novembre 2011.

[473] Tel que définit par Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 24. Nous renvoyons au chapitre 1.

échanges de savoirs entre les associations françaises. L'affranchissement s'est aussi réalisé à partir d'une conception utilitaire de la bicyclette, alors que la FFCT considère la bicyclette comme un objet de loisir et la FFC comme un objet sportif. Dans cette perspective, le cas français de la création d'une fédération illustre les contradictions entre la légitimation locale des associations d'usagers et leur volonté de structurer leurs actions au niveau national. Les contradictions portent autant sur l'échelle pertinente d'intervention, sur la difficulté d'uniformiser un problème spécifique de la bicyclette en ville à l'échelle nationale, que sur le clivage entre dynamique verticale ou horizontale des échanges entre les acteurs.

La création de la FUBICY intervient en janvier 1980. Ses débuts sont marqués par l'adhésion d'associations aux profils hétérogènes. À la fin de l'année 1981, la fédération ne dénombre que cinq associations membres dont la FFCT[474]. Au moment de la création de la FUBICY, la FFCT est une puissante fédération revendiquant plus de 85 000 adhérents[475]. Dans un premier temps, la FUBICY est vécue comme une structure dissidente par la FFCT, qui adhère pour ne pas se couper des nouveaux mouvements en faveur de la bicyclette. L'association *Lyon Vélo* est par exemple adhérente des deux fédérations. Avec l'adhésion de la FFCT, l'image et les revendications de la FUBICY s'élargissent aux problèmes du cyclotourisme, une problématique qui relève peu des préoccupations urbaines. En outre, les quatre autres adhérents, probablement les seules associations de défense du vélo sur le territoire français en 1980, partagent l'idée de promouvoir le vélo en ville, mais pour répondre à des problèmes et dans des termes variés. Outre l'association *Lyon Vélo,* tournée vers une activité de cyclotourisme, l'ADTC à Grenoble milite de manière générale pour le développement des transports collectifs et du vélo, tandis que le MDB et le CADR 67, se concentrent uniquement sur les usages de la bicyclette en milieu urbain avec, comme nous l'avons analysé dans le chapitre 1, des problèmes et des conceptions différentes de l'usage de ce mode de transport.

Le manque d'uniformisation des revendications entraîne des difficultés quant à la structuration de la fédération. Il empêche la fédération de consolider son réseau et de mettre en œuvre des outils d'échange efficace. La FUBICY est d'abord confrontée à

[474] Voir *Vélocité*, revue de la FUBICY, n°1, janvier 1982, p. 8. Archives de l'association CADR 67.
[475] *Ibid.*

l'échelle du traitement des problèmes. Elle a beau marteler que « la priorité dans une politique nationale des transports devrait être donnée à l'humain et non pas au moteur ou au chiffre d'affaire »[476], les autorités compétentes pour la réalisation des politiques cyclables en milieu urbain ne sont pas nationales, mais municipales. Nous verrons dans le chapitre 3 que cette distinction est même renforcée au début des années 1980 par la décentralisation. Ensuite, des difficultés d'ordre matériel s'accumulent car la fédération ne dispose d'aucune ressource propre, si ce n'est la cotisation de ses adhérents. Il faut compter sur cet élément pour comprendre l'accord de la FUBICY pour l'adhésion de la FFCT dès 1980. Enfin, l'implantation du siège à Strasbourg et le cumul de présidence de Jean Chaumien, au CADR 67 et à la FUBICY, brouillent la visibilité publique et institutionnelle de la fédération. Témoignant de cette confusion, la revue *Vélocité* est successivement la revue officielle du CADR 67 de 1977 à 1981, puis celle de la FUBICY en 1982 et 1983, puis de nouveau celle du CADR 67 de 1983 à 1986, avant de devenir définitivement celle de la FUBICY en 1986[477].

La naissance de la FUBICY engendre dès le départ des relations conflictuelles entre les deux plus grosses structures locales du moment, l'association strasbourgeoise CADR 67 et le MDB à Paris. Les débats portent sur le lieu du siège de la fédération. Entre les deux villes, c'est finalement Strasbourg qui est choisie. Hypothèse est faite que le CADR 67 a pu user de ressources transnationales, notamment de sa proximité avec l'Allemagne, pour obtenir l'implantation du siège à Strasbourg. En effet, la structuration nationale française s'est inspirée de l'exemple des associations allemandes qui avaient créé dès 1978 la fédération *Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club* (ADFC). La proximité de Strasbourg avec les villes allemandes a facilité la prise de contacts avec les associations d'outre-Rhin depuis le milieu des années 1970, notamment entre Jean Chaumien et Jan Teb, le fondateur de la fédération allemande ADFC[478].

---

[476] *Ibid.* p. 4.
[477] De plus, de manière symbolique, toutes ces revues étaient archivées dans les locaux de l'association CADR 67 lorsque nous les avons consultées en 2008.
[478] Jean Chaumien décrit précisément le lien entre la FUBICY et la fédération allemande. Voir entretien avec Jean Chaumien, le 24 juin 2008.

Les deux associations parisienne et strasbourgeoise s'accordent sur la fondation d'une fédération, mais se confrontent sur la question du leadership. À cet égard, le niveau national devient l'objet de l'instrumentalisation des associations locales. La domiciliation d'une instance nationale à Strasbourg confère à l'association CADR 67 un poids plus important pour faire entendre ses revendications, donnant parfois le sentiment d'une instrumentalisation locale de la fédération nationale. Le double positionnement de J. Chaumien, en tant que président de la FUBICY et président du CADR 67, lui permet d'accumuler des financements et surtout des réseaux. Il participe à la création de la fédération européenne en 1983 et noue des contacts à la fois avec les autorités locales et avec les institutions européennes. Il côtoie notamment un groupe de parlementaires européens cyclistes[479]. Son double positionnement lui confère de nouvelles ressources pour s'investir dans l'espace transnational en construction. Il est ainsi le seul président d'association français invité par ses homologues allemands au premier congrès Velo-city organisé à Brême en 1980 et le seul représentant français lors de la création de l'ECF en 1983. À travers son positionnement, on observe un processus de concentration des responsabilités ou des activités militantes aux mains d'une minorité d'acteurs[480]. La position de J. Chaumien laisse peu de place aux autres acteurs, notamment ceux du MDB, globalement peu présents dans les échanges et, de fait, dans la structuration européenne des associations. Cette situation engendre des divisions et poussent le MDB à quitter la fédération au milieu des années 1980, concurrençant publiquement la FUBICY à l'aide de l'utilisation des médias nationaux, concentrés dans la capitale[481].

L'investissement de J. Chaumien dans les réseaux européens peut aussi s'expliquer par les difficultés rencontrées au niveau de la structuration nationale de la fédération. Si une dizaine d'associations apparaissent entre 1980 et 1983, notamment à Bordeaux, Angers, Lille et Nantes, le mouvement associatif s'essouffle par la suite. À la fin de l'année 1988, seules dix-huit associations sont adhérentes à la FUBICY, dont huit représentant des clubs

[479] *Ibid.*
[480] Des observations similaires ont été formulées dans les travaux de M. BARTHÉLÉMY. À travers ces observations, l'auteure pose la question de la représentativité des associations. Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 196-199.
[481] À cette occasion, le rôle des savoirs est prépondérant. La compétition entre les associations entraîne une production de revues concurrentes durant la quasi-totalité des années 1980.

de cyclotourisme et deux, des associations de défense de l'environnement[482]. En 1988, non seulement toutes les associations d'usagers françaises n'adhèrent pas à la FUBICY, mais l'objet des associations adhérentes semblent toujours plus diverger en s'élargissant aux associations de défense de l'environnement.

Les contradictions observées entraînent des tensions entre la construction d'une légitimité locale des associations et leurs ambitions nationales. Ces tensions apparaissent à travers des processus d'instrumentalisation de la fédération par les associations locales, désireuses d'accroître leurs ressources pour peser sur les politiques urbaines. D'ailleurs, les ressources recherchées à travers la présidence de la FUBICY sont d'ordre transnational, par l'intermédiaire d'entrées dans les réseaux et au sein de la fédération européenne. La question de l'efficacité d'une telle organisation se pose donc pour l'ensemble des associations d'usagers, une question que l'association parisienne MDB n'hésite pas à poser par son retrait temporaire de la fédération[483]. L'interrogation est d'autant plus pertinente que la FUBICY n'arrive pas à peser sur le gouvernement pendant les années 1980, notamment au sujet de sa principale revendication : la mise en œuvre d'une politique nationale de la bicyclette. Pis, la période 1982-1994 est marquée par un désengagement financier de l'État pour le développement des aménagements cyclables après les lois de décentralisation[484]. Dans ces conditions, on assiste au cours des années 1980 à un désinvestissement progressif des associations au niveau national dans la structuration de leur activité. La remise en cause du modèle fédératif national, qui semble donc plus adapté aux fédérations sportives et de cyclotourisme, s'accompagne d'une légitimation de nouvelles échelles d'action, notamment européenne. Ce processus complète ainsi les conclusions de Martine Barthélemy qui voit, à travers la décentralisation en France, une accentuation de l'autonomie locale, de la transversalité et d'une structuration européenne des associations[485]. Toutefois l'auteure explique ce processus de glissement des associations

[482] *Vélocité*, revue de la FUBICY, n°8, 1988, p. 18. Archives privées de l'association CADR 67.
[483] Le MDB n'adhère plus à la FUBICY en 1984 et 1985. Pendant ces années, la revue de la FUBICY ne mentionne plus le MDB parmi les adhérents de la FUBICY. Le conflit nous a également été relaté dans les entretiens réalisés avec Laurent Lopez, président de l'association MDB (1996-2003), Paris le 26 mars 2008 et avec Isabelle Lesens, présidente de l'association *Vélo 7-15*, Paris, le 26 février 2008.
[484] L'efficacité des fédérations nationales peut aussi être éclairée à partir du rôle des différents gouvernements dans le développement du vélo. Une telle analyse est proposée dans le chapitre 3.
[485] Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 105-106.

vers une représentation européenne essentiellement par la recherche de ressources financières. L'Europe serait ainsi considérée comme un nouveau guichet pour les acteurs associatifs[486]. Or, les associations d'usagers du vélo se structurent sur la scène européenne à partir de la question des savoirs. La légitimation de leur expertise, fondée sur les échanges de savoirs, pousse les acteurs à organiser un espace transnational et à autonomiser leur action au niveau européen.

3.2 Des associations à la recherche d'une action européenne

La stratégie européenne des associations consiste en la volonté d'organiser et de rationaliser la recherche de savoirs étrangers nécessaires à la construction et à la légitimation d'une expertise associative. L'analyse de la première rencontre internationale des acteurs du vélo urbain en 1980 permet de comprendre cette structuration. L'évènement constitue une opportunité pour définir le cadre d'un espace transnational, et aboutit à la création d'une fédération européenne en 1983.

En avril 1980, une rencontre, intitulée Velo-city, est organisée à l'université de Brème pour engager un dialogue entre les acteurs du vélo urbain au niveau international. Ce congrès rassemble alors environ trois cents personnes issues de onze nationalités différentes[487], notamment « des associations d'usagers et des urbanistes [qui] ont échangé des informations fort intéressantes »[488]. Ce rassemblement est co-organisé par la fédération allemande ADFC et par l'université de Brème, avec une présence remarquée de nombreux étudiants dans les ateliers[489]. Cette co-organisation souligne l'intérêt de la sphère universitaire pour la problématique du vélo en ville. À ce titre, le rôle des universitaires dans l'émergence des associations d'usagers du vélo et dans la construction d'une expertise associative est énigmatique. Si aucune publication scientifique n'est recensée sur le sujet dans les années 1970, l'implication de l'université de Brème illustre un intérêt manifeste de certains universitaires pour inscrire le vélo à l'agenda de la recherche. Cet intérêt peut aussi

[486] *Ibid.* p. 107.
[487] Voir *Vélocité*, revue du CADR 67, n'4, 1980, p. 9-10 et *Vélocité*, revue de la FUBICY, n°1, janvier 1982, p. 5. Archives privées de l'association CADR 67.
[488] *Ibid.*
[489] Entretien avec Jacques Dekoster (2), Bruxelles, le 14 octobre 2009.

être l'œuvre d'un personnel universitaire particulièrement impliqué dans le militantisme en faveur du vélo ou dans le cadre de mouvements citoyens[490].

L'invitation au congrès est envoyée à l'ensemble des municipalités des grandes villes européennes, relayée par les rares présidents d'associations en contact avec la fédération allemande ADFC[491]. Ce processus montre à la fois la valeur officielle que les organisateurs ont voulu donner à la manifestation et le caractère prospectif du rassemblement. Très peu d'informations ont pu être récoltées sur le déroulement du congrès[492]. Nous nous sommes donc appuyés sur les notes de J. Chaumien dans la revue de la FUBICY et les récits des acteurs bruxellois J. Dekoster et Pierre Sennechales[493] récoltés au cours des entretiens[494]. D'après ces sources, une importante délégation bruxelloise s'est déplacée à Brème. Outre les deux personnes citées ci-dessus, il faut noter la présence d'un deuxième technicien du ministère des Travaux Publics de Belgique, M. Noltinck, et de trois autres militants du GRACQ non identifiés, portant à six le nombre de personnes de la délégation bruxelloise. Ce fait a marqué les participants :

> « Fait remarquable, en avril 1980, le Ministre des Travaux Publics a expressément demandé que je participe avec un collègue cycliste quotidien [M. Noltinck] au congrès Velo-city.

---

[490] Cette présence d'universitaires qui arborent une « double casquette », universitaire et militante, dans les mouvements citoyens, les associations de consommateur et les associations d'usagers n'est pas nouvelle. Dans les années 1960 et 1970, des sociologues participent à « l'invention du « cadre de vie » » à Paris à travers l'association pour le Développement du 13ème arrondissement (ADA 13), voir : Odile JOIN-LAMBERT et Yves LOCHARD, « L'invention du « cadre de vie » dans la France des années 1960 et 1970 », *op. cit.* Certains universitaires participent également à la modernisation des services publics en France, comme Michel CROZIER, notamment au sein de l'Association française des utilisateurs de téléphone (AFUT) fondée en 1969, voir : Jean-Marc WELLER, « La modernisation des services publics par l'usager : une revue de la littérature (1986-1996) », *Sociologie du travail*, 1998, n° 3, pp. 365-392. ; Voir également LABORIE Léonard, communication lors de la journée d'étude « Les associations d'usagers des services en réseaux. Le cas des transports et des télécommunications », ANR Resendem, Maison des Sciences de la Communication et de l'Interdisciplinarité, Paris, le 12 janvier 2012, http://www.msha.fr/resendem/IMG/pdf/Programme_12_janvier_2012.pdf consulté le 21 janvier 2012.

[491] Entretien avec Jacques Dekoster (2), Bruxelles, le 14 octobre 2009.

[492] Nos recherches pour retrouver le compte-rendu de la manifestation se sont révélées infructueuses, tant du côté des associations locales que du côté de l'ECF. Nous n'avons ni la liste des participants ni le déroulement de la manifestation.

[493] Pierre Sennechales fut ingénieur à la direction des routes du ministère des Travaux Publics de l'administration régionale, en charge des routes nationales dans Bruxelles, puis en charge de l'administration des routes pour l'urbanisme et l'aménagement du territoire, entre 1971 et 1980. M. Sennechales a bien voulu répondre à un questionnaire envoyé par l'intermédiaire de J. Dekoster.

[494] Ces sources n'ont pas d'autres ambitions que de reconstituer des éléments qui ont marqué les participants à travers des récits subjectifs et partiels de l'évènement, notamment relevés dans les notes de Jean Chaumien dans la revue de la FUBICY, voir *Vélocité*, n°1, janvier 1982, p.5.

> Nous y représentions officiellement le Ministère des Travaux Publics, mais nous ne sommes pas intervenus dans les débats »[495]

> « Brème était le premier Velo-city. L'ECF n'était même pas créé. L'ECF a été créé trois ans plus tard. L'évènement était organisé par Jan Teb, qui a créé l'ADFC, qui est mort depuis, mais ça a été le Velo-city le plus considérable. Il y avait plus de 450 conférences, depuis les vêtements de pluie à vélo jusqu'à la cartographie à vélo, enfin tout. Il y avait des gens du MIT et c'était à l'université. Il y avait des ressources et les conférences étaient en allemand, même s'il y avait un peu d'anglais. Des contacts ont été pris, entre autres, avec des anglais, avec Jean Chaumien et il y a eu ensuite des réunions aux Pays-Bas parce que c'était le plus facile pour tout le monde. C'était le balbutiement, on essayait de savoir qui faisait quoi, qui était intéressé par quoi, etc. »[496]

L'extrait tiré de l'entretien réalisé avec J. Dekoster montre l'importance de la rencontre Velo-city en 1980 dans la construction d'un espace transnational du vélo, notamment pour la sphère associative. À partir de 1980, les congrès Velo-city vont progressivement s'institutionnaliser et structurer la mise en réseau des acteurs. À Brème, les associations se saisissent de l'évènement pour constituer un carnet d'adresses et créer une base de données des acteurs présents. J. Dekoster rencontre pour la première fois l'association *Fietsersbond* d'Amsterdam et le président de l'association strasbourgeoise CADR 67, J. Chaumien. Dès lors, l'organisation des congrès se pérennise autour d'un noyau d'associations urbaines et de fédérations. La tenue régulière de congrès Velo-city institutionnalise un véritable moment d'échanges pour l'ensemble des acteurs du vélo urbain. Ainsi, un deuxième congrès se déroule en 1984 à Londres. L'analyse du congrès de Brème permet de revenir sur la création de la fédération européenne des associations d'usagers car Velo-city a fortement encouragé les participants à reprendre contact. En témoigne, les propos de J. Dekoster :

> « Velo-city, c'est venu d'Allemagne, avec Jan Teb, qui a composé un carnet d'adresses pendant plusieurs mois. Le premier Velo-city était monstrueux. Et alors on a fait connaissance d'un tas de gens. L'association néerlandaise avait dû se créer avant car il y avait beaucoup d'Hollandais. Puis il y a eu des réunions avec des associations d'Angleterre, du Danemark, et puis les Danois nous ont invités. Donc on a été en 1983 au Danemark [pour créer l'ECF] ».[497]

Suite au congrès, certains acteurs décident de se revoir. Plusieurs réunions sont alors organisées aux Pays-Bas en 1981 pour consolider les contacts inter-associatifs et discuter

[495] Réponses de Pierre Sennechales à une interrogation du questionnaire portant sur le congrès Velo-city en 1980. Voir agenda de J. Dekoster.
[496] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.
[497] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.

des suites à donner au congrès de Brème. Les associations hollandaises souhaitent qu'un deuxième congrès se tienne à Amsterdam en 1982. Pour y parvenir, elles sollicitent, dans un premier temps, l'ensemble des contacts qu'elles ont rassemblés à Brème, soit une dizaine de personnes. Mais cette initiative se heurte d'une part à la question du financement, d'autre part aux différents points de vue des acteurs associatifs sur la manière de structurer la fédération et ses objectifs. Les associations expriment ainsi de profondes divergences culturelles quant aux modes d'organisation qui sont aussi des divergences idéologiques liées à la trajectoire des acteurs. Selon le président du GRACQ, « la grande majorité [était] des militants cyclistes, des cyclo-anarchistes, des précurseurs des Verts »[498]. Ces militants semblaient donc différents des experts du GRACQ. Cette diversité se traduit également dans les débats concernant les réponses à apporter en termes d'aménagement urbain, notamment d'un point de vue technique. Selon J. Dekoster, « il y avait les associations bétonneuses comme les Hollandais qui voulaient mettre du béton partout et il y avait ceux qui étaient contre les pistes cyclables, principalement les Allemands »[499]. Sur la question du financement de la manifestation, les contacts pris avec des possibles financeurs se sont avérés peu fructueux, au point que le projet fut abandonné, « l'industrie hollandaise du cycle ayant voulu mettre la main dessus »[500]. On repère ainsi une certaine réticence à accepter des fonds privés pour financer l'activité associative. Le congrès d'Amsterdam en 1982 ne verra finalement pas le jour. Pour autant, cet échec ne décourage pas les associations. En réponse, elles décident de mieux se structurer pour prendre en charge l'organisation des congrès Velo-city. Pour cela, elles créent l'*European Cyclists Federation.*

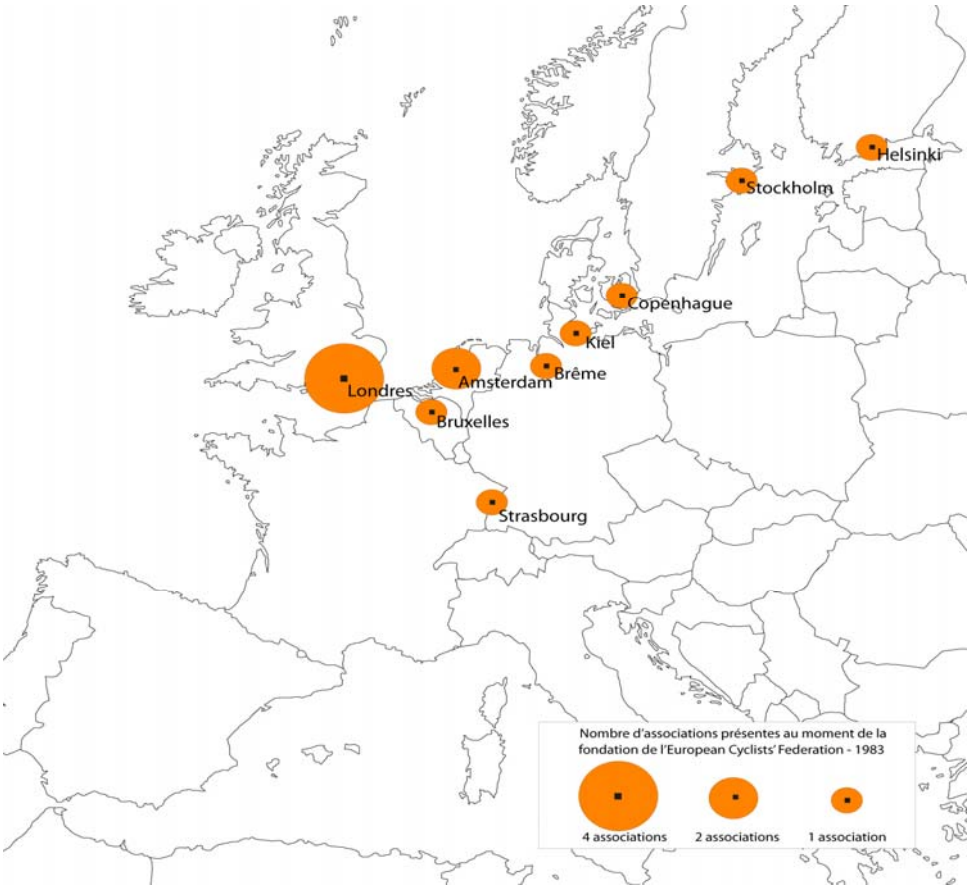
La fondation de l'ECF est actée le 11 septembre 1983 lors d'une rencontre à Copenhague. Les douze associations représentées, plus deux autres ayant laissé leur mandat, indiquent une surreprésentation des groupes d'Europe du Nord[501]. Tous s'accordent aussitôt pour

---

[498] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.
[499] *Ibid.*
[500] *Ibid.*
[501] On retrouve le GRACQ, représenté par J. Dekoster pour la Belgique ; la FUBICY pour la France, représentée par J. Chaumien ; la fédération ADFC et une association de la ville de Kiel pour l'Allemagne ; quatre associations de Grande Bretagne, *UK Cycle Campaign Network, Cyclists' Touring Club, Friends of the earth et London Cycling Campaign* ; une fédération nationale et l'association *Fietsersbond* d'Amsterdam pour les Pays-Bas ; ainsi que les fédérations danoise, finlandaise et suédoise. Voir *ECF founding documents*, 1983, Denmark, Copenhagen : http://www.ecf.com/legal-statement/, consulté le 23 janvier 2012.

prendre en charge l'organisation du prochain Velo-city à Londres en 1984. D'autres congrès suivront, notamment aux Pays-Bas en 1987 (Groningen) et au Danemark en 1989 (Copenhague). L'espace transnational du vélo est alors géographiquement situé dans le nord de l'Europe. La communauté d'interconnaissance constituée autour de l'ECF est ainsi dominée par les pays où la pratique du vélo apparaît importante, à savoir les Pays-Bas, la Suède, le Danemark et dans une moindre mesure l'Allemagne et la Finlande.

Illustration 17 : Carte des foyers associatifs à l'origine de la fondation de l'ECF en 1983 (Carte : auteur et Saïdi S.)[502]



[502] Il est à noter que certaines villes ne sont pas toutes dans les États-membres de la CEE en 1983. En outre, les limites géographiques des États sur le fond de carte correspondent à celles de l'Union Européenne depuis 2002. La carte ne prend pas en compte les découpages liés à la présence de l'URSS à l'est de l'Europe dans les années 1980. Nous avons fait ce choix afin d'insister sur le positionnement des villes dans le réseau européen du vélo et pour appréhender à partir d'une même carte, dans les prochains chapitre, les évolutions de ces foyers d'acteurs impliqués dans les réseaux du vélo au cours des années 1990-2000.

À travers la prise en charge de l'organisation régulière des congrès Velo-city, les circulations de savoirs et l'élaboration d'une expertise sont au cœur des finalités de l'ECF. Cette hypothèse est confirmée par l'origine de l'ECF, telle que proposée par J. Dekoster, fondateur et administrateur de la fédération entre 1983 et 1989 : « Comment savoir mieux ce qui se passait à l'étranger ? C'était de créer une association avec les autres, l'ECF »[503]. Cette analyse a ainsi permis de montrer comment la recherche de savoirs avait finalement structuré l'opportunité d'organiser une action collective à l'échelle européenne[504]. Cette opportunité a été saisie par les associations d'usagers suite aux interactions qui se sont déroulées dans le cadre d'une première rencontre internationale des acteurs du vélo urbain en 1980. Cette structuration européenne conduisant à la naissance de l'ECF représente surtout une opportunité pour inscrire le vélo à l'agenda des institutions européennes. La stratégie de représentation des associations au niveau européen contribue à ouvrir une « fenêtre d'opportunité politique »[505] pour cette mise à l'agenda. En effet, à travers l'activité d'une fédération européenne, les associations d'usagers ont joué un rôle non négligeable dans la mise à l'agenda des politiques en faveur du vélo en ville au niveau européen. Ce processus conduit à considérer l'Europe comme une échelle légitime d'intervention en matière de bicyclette.

3.3 Les stratégies de représentation de l'*European Cyclists Federation* : vers une mise à l'agenda européenne ?

L'analyse des stratégies de représentation de l'ECF montre le rôle spécifique de la fédération dans la structuration des échanges et des enjeux du vélo à l'échelle européenne. À cet égard, l'action de l'ECF participe à légitimer les associations d'usagers en représentant leurs intérêts auprès des institutions européennes et en contribuant à harmoniser la

[503] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[504] Nous nous sommes écartés de la notion de « structure des opportunités politiques » qui nous a semblé prendre en compte des facteurs essentiellement structurels : MCADAM, DOUG, MC CARTHY, JOHN, ZALD et MAYER N., *Comparative perspectives on social movement: political opportunities, mobilizing structures and cultural framings*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996. Nous avons privilégié l'analyse des mécanismes et des processus qui expliquent comment une multitude de facteurs structurels et individuels interagissent pour produire de l'action collective à un moment donné.
[505] Au sens de John W. KINGDON (policy window), c'est-à-dire un ensemble de processus politiques, institutionnels et une conjoncture favorable à l'émergence d'un problème et à sa prise en charge par les autorités. Voir John W KINGDON, *Agendas, alternatives, and public policies*, *op. cit.*

définition d'un problème public partagé par l'ensemble des acteurs européens du vélo en ville. Mais, dans un premier temps, cette fédération constitue avant tout un moyen d'accéder à de nouvelles ressources pour les associations.

Au début de l'année 1983, lorsque le réseau se nomme encore *European Cyclists' Network*, les objectifs de la fédération portent sur le travail d'échanges de savoirs entre les différents groupes d'usagers. Ainsi, les premiers statuts mentionnent les objectifs suivants : « Our objects are to exchange information between members ; to act on problems for cyclists at the European level ; and to provide publicity for European Cyclists' problems »[506]. Il s'agit de faire reconnaître les problèmes des cyclistes au niveau européen et de représenter leurs intérêts auprès des instances politiques européennes. Dès 1983 débute un travail de représentation des intérêts des cyclistes à travers la rédaction par les membres de l'ECF naissante de plusieurs amendements pour une résolution européenne concernant la sécurité des cyclistes[507]. L'ECF organise son action en groupes de travail. Outre celui sur la sécurité des cyclistes, deux autres groupes semblent dominer l'action du réseau entre 1983 et 1988 : l'éducation au cyclisme pour les enfants et l'embarquement des vélos dans les trains. Les groupes de travail sont chargés de rédiger des rapports afin de les présenter lors des assemblées annuelles, rencontres durant lesquelles des représentants de l'UE participent. La stratégie de représentation de l'ECF passe aussi par une présentation de son action devant les différentes instances, comme en avril 1987 lorsque le secrétaire du réseau, Andy Clarke, s'adresse aux ministres des transports réunis à la Conférence des ministres des transports[508]. Cette « mise en forme de la représentativité »[509] qui, pour l'ECF, se traduit par la présentation de rapports, l'organisation d'assemblées générales et des congrès Velo-city, se construit d'abord de manière sectorielle, sur la problématique des transports[510]. Ensuite, la

[506] Rédaction des premiers statuts de l'European Cyclists' Network, Copenhague, le 27 mai 1983. Archives de l'ECF à Bruxelles (juni 1983 – januari 1988).
[507] ECF, « Amendments to the CENT resolution on safety of cyclists », document interne, juillet 1983. Archives de l'ECF à Bruxelles (juni 1983 – januari 1988).
[508] ECF, « Notes from a meeting with the European Conference of ministers of transport », document interne, 6 avril 1987. Archives de l'ECF à Bruxelles (juni 1983 – januari 1988).
[509] Michel OFFERLE, *Sociologie des groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 70.
[510] Michel OFFERLE distingue deux sortes de représentativité des groupes d'intérêt : généraliste et sectoriel, qui peuvent « se conjuguer et se recouper sans se confondre ». Cette distinction se fonde sur l'accès à l'État français. Dans le cas européen, les cyclistes ont élaboré une représentativité sectorielle, mais qui ne se cantonne pas à un seul secteur. L'action des associations d'usagers du vélo s'est

multiplication des groupes de travail implique rapidement un décloisonnement des transports, notamment en direction de la question de l'environnement[511].

La création d'une fédération européenne représente pour les associations un moyen de capter des financements européens pour leur action, notamment auprès de la Commission européenne. Ainsi, dès 1987, le fonctionnement de la structure est subventionné par la commission européenne à hauteur de 6237 *Livres Sterling* pour un budget annuel de 7628[512]. L'organisation des congrès Velo-city peut aussi être accompagnée financièrement par la Commission[513]. L'Europe constitue une ressource de financement pour les associations[514]. Mais les financements de fonctionnement ne perdurent pas au-delà du début des années 1990. Ils portent ensuite uniquement sur des appels à projets pour faciliter les échanges de savoirs[515]. Ils répondent donc à l'une des principales revendications de la fédération.

L'ECF institutionnalise progressivement les échanges associatifs au niveau européen participant à légitimer les associations d'usagers au niveau urbain. Les assemblées générales annuelles de la fédération se déroulent lors des congrès Velo-city ou dans une grande ville européenne les années sans congrès. Ces rencontres sont l'occasion d'inviter les élus locaux à ouvrir l'Assemblée Générale[516]. Les congrès sont aussi l'occasion de stabiliser des relations avec les décideurs urbains puisque l'organisation de l'évènement mobilise à la fois

---

progressivement élargie du secteur des transports à celui de l'environnement, si bien que l'on pourrait parler de représentativité multisectorielle. *Ibid.*

[511] Ce décloisonnement s'explique notamment le changement qui s'opère dans la problématisation de la lutte contre la pollution atmosphérique à la fin des années 1980 et au début des années 1990, où ce problème de pollution devient corrélé aux effets des moyens de transport, principalement routier. Voir Pierre LASCOUMES, « Les instruments d'action publique, traceurs de changement : l'exemple des transformations de la politique française de lutte contre la pollution atmosphérique (1961-2006) », *op. cit.* p. 73

[512] « Lettre aux groupes, document interne de l'ECF, budget prévisionnel de 1987 », le 8 décembre 1986. Archives de l'ECF à Bruxelles (juni 1983 – januari 1988).

[513] Financement attribué à partir de 1987 pour l'organisation du congrès de Groningen aux Pays-Bas. Voir Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987), archives privées de l'association Pignon Sur Rue à Lyon.

[514] C'est l'explication principale donné par M. BARTHELEMY de l'investissement des associations au niveau européen. Voir Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 107.

[515] Cette information nous a été transmise à l'oral par plusieurs salariés de la fédération lors de notre déplacement à Bruxelles pour consulter les archives de l'ECF en avril 2012.

[516] Voir *Roue-Libre*, revue de l'association MDB, n°3, août 1986, p. 7. Archives privées de l'association MDB à Paris.

les associations locales et les institutions urbaines. J. Dekoster a laissé un témoignage de cette co-organisation concernant le congrès Velo-city de Londres en 1984 :

> **MH** ***: « Et qui a concrètement organisé le Velo-city à Londres ?***
>
> JD : C'était le London Cycling Campaign, avec l'aide des autorités locales. D'ailleurs, à tous les Velo-city, il y avait des festivités. Là, le maire officiel[517] avait fait une grande réception, avec des cyclistes, cela fait partie du folklore »[518].

Avec l'organisation des congrès Velo-city, les associations entraînent progressivement les acteurs publics dans une dynamique de circulation des savoirs. Le rôle des congrès est justement déterminant puisqu'il consolide le socle d'un espace commun d'échanges réunissant les acteurs associatifs des villes et les délégations municipales à la recherche de savoirs étrangers. Les congrès permettent aux acteurs de percevoir des différences territoriales, techniques, juridiques, politiques, mais aussi d'entrevoir des convergences. Ces éléments de comparaison concourent à harmoniser la définition d'un problème public entre les acteurs impliqués dans le développement lu vélo en ville.

Cette harmonisation de la définition d'un problème public doit aussi être mise en corrélation avec les préoccupations politiques européennes. Depuis l'émergence de l'ECF et l'organisation des congrès, ces problèmes se (re)définissent en interaction avec le niveau européen. Dans cette perspective, nous pouvons identifier plusieurs phases où l'action de l'Europe contribue à harmoniser la définition du problème du vélo. Au moment de la création de l'ECF, les différentes institutions européennes ne sont pas insensibles aux préoccupations des cyclistes. Depuis la crise énergétique du milieu des années 1970, cette attention s'est traduite par une série de préconisations distillées dans les conclusions de la conférence de l'OCDE à Paris en avril 1975. Intitulée « Qualité de la vie urbaine et limitation de la circulation », la conférence évoque la pratique du deux-roues comme une alternative crédible à l'automobile en ville[519]. La question du vélo devient, dans les années 1980, essentiellement liée aux enjeux de sécurité routière. Cette relation entre sécurité routière et vélo se cristallise en 1986, durant l'année européenne de la sécurité routière.

---

[517] Il s'agissait en réalité du président du Great London Council, Ken Livingstone (1981-1986).
[518] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.
[519] Voir réponses de Pierre Sennechales à une interrogation du questionnaire portant sur le congrès Velo-city en 1980. Voir agenda de J. Dekoster.

Cette même année, le commissaire européen aux transports, Stanley Clinton Davis, intervient devant les membres de l'assemblée générale de l'ECF réunis à Strasbourg pour évoquer l'intérêt de développer des aménagements cyclables pour la sécurité des cyclistes[520]. Chaque assemblée générale de la fédération est une occasion d'inviter des commissaires et des parlementaires européens, si bien que la multiplication des rencontres entre l'ECF et les acteurs européens amènent la Commission à « mettre sur pied une politique communautaire de la bicyclette » dès 1989[521]. Ces politiques communautaires, en faveur de la sécurité des cyclistes, puis en faveur de l'environnement dans les années 1990, représentent un moyen de définir et d'inscrire le vélo à l'agenda des institutions européennes, sans pour autant engager les acteurs européens à mettre en œuvre des dispositifs. Il s'agit d'élaborer des connaissances pouvant être utilisées ensuite par les décideurs[522].

L'ECF accentue sa stratégie de représentation auprès des institutions européennes au début des années 1990 en participant à des commissions thématiques[523]. Cependant, cette stratégie fut longtemps mise en débat au cours des années 1980 et suscita des tensions entre les associations au sein de la fédération. Ces tensions se repèrent à travers les enjeux liés à la domiciliation de la fédération. Après une première domiciliation à Copenhague entre 1983 et 1985, le siège de la fédération s'installe successivement à Londres jusqu'en 1988, à Strasbourg en 1989, à Bruxelles jusqu'en 1990 puis en Allemagne, avant de revenir à Bruxelles, son siège actuel depuis le début des années 2000[524]. Ce dernier se situe d'ailleurs à moins de cent mètres de la Commission européenne, ce qui facilite le travail de lobbying

---

[520] Voir *Roue-Libre*, revue de l'association MDB, n°3, août 1986, p. 7. Archives privées de l'association MDB à Paris.
[521] Décision prise lors du congrès Velo-city de Copenhague (21-24 août 1989). Voir *Vélocité*, revue de la FUBICY, n° 12, octobre 1989. Archives privées de l'association CADR 67.
[522] Il faut ainsi attendre 2007 et la publication du livre vert de la Commission européenne « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine » pour voir la mise en place d'instruments financiers incitatifs en direction des villes. Voir le livre vert de la Commission européenne « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », 25 septembre 2007 : http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_fr.pdf consulté le 21 avril 2012.
[523] Ce mode de participation figure parmi les stratégies de représentation les plus courantes au sein de la Commission européenne. Voir le chapitre 6 « La représentation des intérêts dans l'Union Européenne » dans l'ouvrage de Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER : Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 183-218. Au sujet des stratégies de représentation de nos associations d'usagers, voir l'entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.
[524] *Ibid.*

des quatre *policy officers* du réseau[525]. La domiciliation du siège dans les villes qui accueillent les administrations politiques de l'Europe, à savoir Bruxelles et Strasbourg, ne fait donc pas l'unanimité pour l'ensemble des administrateurs de l'ECF. Cette question déclenche régulièrement des conflits, des controverses et des concurrences entre les membres de la structure, chacun reprochant aux autres de vouloir tirer un bénéfice local de l'organisation européenne[526]. Ces tensions s'expliquent aussi par la territorialisation de l'action des associations au niveau urbain. Le poids des puissantes fédérations nordiques et leur réserve vis-à-vis de la construction européenne, ont probablement pesé sur le processus de décentralisation des structures de l'ECF durant ses premières années d'activités[527]. Mais J. Dekoster privilégie l'explication du financement nécessaire à l'exercice des activités de la fédération. Pour lui, si la domiciliation a suscité de nombreux conflits c'est parce que les associations hébergeant la fédération devaient être les plus riches, dotées de ressources financières suffisantes pour pouvoir rémunérer une activité salariée capable de prendre en charge la fédération :

> « Le problème avec l'ECF, c'était pour s'en occuper car il n'y avait pas de secrétariat, et ceux qui avaient le temps de s'en occuper étaient ceux qui étaient payés pour s'occuper du vélo. Donc au Danemark, il y avait le secrétaire, après il y avait Jean Chaumien car il avait aussi des paiements de ce côté-là. Et puis les Allemands après, c'était la fédération la plus forte de l'Europe. Ceux qui n'avaient pas le temps de s'en occuper, ils sentaient bien qu'il y avait des professionnels. »[528]

L'argumentation plaide encore une fois pour les structures associatives dominantes et contribue à légitimer les processus d'accumulation de ressources sur quelques acteurs et associations.

En analysant la genèse de l'action des associations d'usagers du vélo en ville au niveau de l'Europe, l'institutionnalisation d'une fédération européenne de cyclistes (ECF) paraît procéder de la rencontre entre des opportunités, des enjeux associatifs touchant à la construction d'un espace transnational et des préoccupations politiques émergentes au

[525] En 2011, l'ECF représente une structure de 15 salariés, dont 4 policy officer engagés cette même année grâce à des financements de la Commission européenne.
[526] Entretien avec Jacques Dekoster (1), Bruxelles, le 14 mai 2009.
[527] Si le Danemark fait partie de la communauté européenne depuis 1973, la Suède et la Finlande n'adhèrent qu'en 1995.
[528] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.

niveau européen[529]. Les opportunités sont d'abord l'organisation du premier congrès Velocity, puis la proximité géographique entre les institutions européennes et les acteurs associatifs de Bruxelles et de Strasbourg. Ensuite, l'émergence de nouvelles préoccupations politiques européennes relatives à la crise de l'énergie (années 1970), à la sécurité routière (années 1980) et aux enjeux de pollution et d'environnement (année 1990) participe à structurer le cadre des échanges entre les institutions européennes et les associations. Un troisième processus plaide pour une structuration européenne : une plus grande souplesse pour territorialiser l'action des associations à travers des rencontres internationales. Les associations ne forment pas seulement un regroupement éphémère autour d'une cause, mais participent à institutionnaliser un espace d'échange pour organiser durablement leur représentation au niveau des territoires urbains et des institutions européennes. Cette stratégie européenne des acteurs associatifs a permis de légitimer leur activité de circulation des savoirs auprès des institutions européennes et auprès des décideurs urbains. Elle a aussi participé à harmoniser la définition des problèmes du vélo en ville entre l'ensemble des acteurs préoccupés par cette problématique. Au final, ce mouvement de légitimation des associations d'usagers du vélo, à travers la construction d'une expertise, se déploie au sein de plusieurs niveaux d'intervention publique : urbain, national et européen.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons montré comment, à partir des échanges transnationaux, les associations ont construit puis légitimé auprès des institutions publiques une expertise spécifique, fondée sur la circulation de savoirs étrangers en matière de bicyclette. La structuration du monde du vélo urbain sous l'impulsion des associations d'usagers apporte un éclairage sur les processus de participation des associations à la production de l'action publique dans les années 1970. Le recours à l'expertise comme mode d'action des associations remet en cause le monopole de l'expertise publique classique en contestant,

[529] À propos de l'engagement communautaire *d'Amnesty International*, Eric POINSOT a montré les mêmes facteurs de genèse de l'activité de lobby de l'association, à savoir une convergence entre opportunité, enjeux politiques et dans le cas d'*Amnesty*, mise en place d'un système supranational. Voir Eric POINSOT, « L'engagement communautaire d'Amnesty international. La défense paradoxale des droits humains », *in* Hélène MICHEL (dir.), *Lobbyistes et lobbying de l'Union Européenne. Trajectoires, formations et pratiques des représentants d'intérêts*, Presses Universitaires de Strasbourg, Strasbourg, 2005, pp. 197-223.

d'un certain côté, l'hégémonie de la démocratie représentative. Mieux, cette expertise découle d'un investissement commun des acteurs associatifs et des autorités publiques municipales dans une activité transnationale. La remise en cause du monopole de l'expertise publique est ainsi paradoxalement co-organisée par les collectivités qui souhaitent s'appuyer sur les ressources de l'activité transnationale des associations. L'analyse de ces processus montre aussi l'importance des dynamiques d'action *bottom up* dans la mise à l'agenda local et européen des politiques publiques à un moment où les procédures et les pratiques descendantes, *top down*, représentent encore les principales dynamiques d'action menées par les gouvernants. À ce titre, l'analyse de l'émergence d'une fédération européenne montre comment des réseaux transnationaux d'associations d'usagers ont institutionnalisé une partie de leur action à travers une stratégie de représentation au niveau européen. En matière de politique du vélo urbain, une activité transnationale entre les villes a donc précédé l'action européenne, puis permis son développement, ce qui permet d'apporter un autre regard sur la portée de l'activité transnationale des associations en Europe[530]. Ainsi, cette participation associative à l'action publique reposant sur une expertise construite à partir d'échanges transnationaux a conduit les associations à devenir des interlocuteurs légitimes des institutions publiques urbaines.

La constitution d'une expertise par les acteurs associatifs se traduit par leur intégration progressive dans les processus de décision. Elle est la conséquence à la fois d'opportunités de contexte et d'une stratégie de légitimation des acteurs associatifs. Ainsi, il a été souligné combien l'intégration dans la décision publique des acteurs associatifs s'opérait au sein de processus plus globaux de reconfiguration des espaces politiques, des échelles institutionnelles et des catégories sociales. À ce titre, la construction européenne induit de profondes transformations et constitue un nouvel enjeu politique. Les débats portant sur l'élargissement de la CEE à la Grèce et l'Espagne, sur l'accroissement de ses domaines d'action et sur l'établissement d'une coopération monétaire, caractérisent la politisation de ce nouvel espace. Les associations profitent de ces nouveaux enjeux pour intégrer les

[530] Notre regard diffère de l'analyse des associations représentées comme des groupes d'intérêt transnationaux, car les associations d'usagers du vélo ne relèvent pas simplement « d'alliances ou de coalitions ponctuelles, rarement institutionnalisées ». Voir Emiliano GROSSMAN et Sabine SAURUGGER, *Les groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 177-180. Les associations d'usagers du vélo ont participé à institutionnaliser un espace transnational de circulation des savoirs pour construire et légitimer une expertise auprès des institutions publiques locales.

processus de décision, comme elles profitent des reconfigurations institutionnelles des villes - création de nouvelles institutions intercommunales - pour s'impliquer dans les décisions locales. Ces nouveaux espaces de représentation des intérêts investis par les associations orientent leur action. Leur investissement à l'échelle européenne se réalise à travers la mobilisation d'un mode d'action, le recours à l'expertise, ce qui renforce ce répertoire d'action préalablement investit par les acteurs associatifs. Cet investissement accroît la dépendance des associations à un répertoire d'action, dont le changement sera de plus en plus coûteux à opérer pour elles. Dans ce contexte, les associations d'usagers représentent un nouveau public et des ressources que les décideurs de ces nouvelles institutions peuvent contrôler. De plus, construire une représentation légitime d'une cause produit ou affirme, par effet de vase communicant, une légitimation des représentants. Les associations renforcent ainsi la légitimité de nouveaux acteurs publics, européens et urbains à intervenir sur la question du vélo.

L'analyse du contenu des échanges entre les différents acteurs a permis de mieux comprendre la diversité des savoirs et des pratiques circulatoires. Si les acteurs échangent des connaissances, des dispositifs ou des carnets d'adresses, il convient également de considérer la pratique des échanges transnationaux comme un savoir, représentant une part non négligeable de l'expertise associative. La compétence des échanges à l'étranger et avec l'étranger nécessite une socialisation particulière, des apprentissages et des ressources propres à l'organisation des échanges. Il a ainsi été esquissé des formes d'interactions nécessitant l'acquisition et la mobilisation de connaissances : échanges de documents ou de carnets d'adresses, processus de traduction des savoirs, pratique du vélo à l'étranger, observation des acteurs, etc. L'investissement des associations dans une activité transnationale a aussi des effets sur l'action publique : on assiste simultanément à une mise à l'agenda politique des processus de circulation transnationale et des politiques de la bicyclette en ville, à différents niveaux de gouvernement, urbain, national et européen.

L'espace transnational du vélo est ainsi historiquement situé et socialement construit autour de ces processus. À cet égard, nous avons mis en évidence la structuration de cet espace à partir de la stabilisation des relations entre les associations et les institutions publiques municipales. Ces relations se traduisent par des processus de coproduction de savoirs et de

co-organisation de voyages ou d'évènements internationaux comme les congrès Velo-city. Elles concourent à la formation d'une communauté d'acteurs spécifique autour d'interactions durables et d'un langage commun. Au sein de cette communauté, les acteurs discutent et se disputent sur des procédés, des dispositifs, des notions et des visions du monde. En cela, nous avons explicité la formation d'une première configuration circulatoire du vélo urbain en Europe, au sens de Pierre-Yves Saunier, c'est-à-dire une « structure qui encadre les possibilités des acteurs, les contenus, les directions et les effets des rencontres et des échanges »[531]. Cette configuration circulatoire correspond également à un moment où les échanges sont clairement dominés par les acteurs associatifs (1965-1983). Néanmoins, entre le début des années 1970 et le début des années 1980, on observe un glissement, d'un espace en construction essentiellement constitué de transactions associatives, à un espace institutionnalisé, de plus en plus orienté vers des interactions entre acteurs publics et associatifs.

[531] Pierre-Yves SAUNIER, « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *op. cit.* p. 16.

Conclusion de la partie 1 : Des échanges transnationaux associatifs pour transformer l'action publique urbaine ?

L'action publique urbaine des années 1970-1980, analysée au prisme de la mise à l'agenda des politiques du vélo en ville, est fortement marquée par la structuration d'un mouvement associatif urbain s'investissant dans des échanges transnationaux en interaction avec les autorités publiques municipales. Dans un contexte de déclin de l'usage de la bicyclette dans les villes européennes, la construction d'un espace transnational de circulation des savoirs en matière de bicyclette a permis de consolider la définition d'un nouveau problème public et d'organiser sa prise en charge par les autorités municipales. Cet espace transnational se caractérise par la formation d'une configuration circulatoire, impulsée par les acteurs associatifs, et incitant les décideurs urbains à s'investir dans des échanges avec les villes étrangères. Les élus profitent de ces échanges pour légitimer leur action auprès des associations. À cet égard, l'espace transnational leur apporte des ressources visant à légitimer les élus dans la conquête des mandats (la dimension « politics ») et à élaborer et mettre en œuvre des politiques publiques (la dimension « policies »).

La mise en œuvre de politiques en faveur du vélo dans les villes européennes est d'abord le fruit d'un investissement croissant des acteurs urbains, associatifs, politiques et administratifs, en faveur de ce mode de transport au cours des années 1970. Pendant cette période, la « problématisation » du vélo s'est en effet stabilisée, dans des contextes urbains différenciés. Elle s'est ensuite diffusée et harmonisée grâce à des échanges transnationaux et des circulations de savoirs entre les acteurs. Dans ce processus, on observe l'importance des stratégies de légitimation des associations d'usagers auprès des autorités publiques municipales. Inscrites dans « une dialectique entre contestation et intégration dans la décision »[532], les associations participent à définir un problème et à structurer les conditions de sa prise en charge par les municipalités. Ainsi, leur activité a autant légitimé l'échelle urbaine que renouvelé l'expertise et les approches en matière d'aménagements urbains. À

[532] Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 99.

cet égard, le dynamisme des acteurs associatifs représente un moyen de mobiliser des ressources multiples pour les élus urbains. En premier lieu, les associations peuvent offrir des ressources politiques puisque le contrôle de ces groupes permet aux élus de s'approprier les références de l'écologie politique naissante, et ainsi répondre à un nouvel électorat urbain. En second lieu, la mise en œuvre de dispositifs en faveur de la bicyclette permet de capter des financements. En France, la municipalité de Strasbourg bénéficie des plans de circulation financés par l'État pour développer son plan Vélo en 1978. À La Rochelle, l'expérience des « vélos municipaux » est financée grâce au plan « Villes moyennes » de l'État. Les politiques municipales en faveur du vélo jouent un rôle dans la régulation des relations avec l'État. Elles participent à faire reconnaître une capacité des villes à répondre à des problèmes publics urbains spécifiques. En troisième lieu, les associations peuvent fournir des ressources d'expertise à travers la mobilisation de savoirs étrangers. Ces savoirs, ainsi que la légitimation des connaissances liées à l'usage de la bicyclette, renouvèlent la manière d'appréhender l'aménagement urbain et redistribuent les cartes des experts légitimes à intervenir dans les politiques publiques. Enfin, la mobilisation des savoirs étrangers constituent une autre ressource pour les décideurs urbains, leur permettant de prendre part aux circulations transnationales. La mise en scène, par les municipalités, d'une action publique transnationale pour développer le vélo est la conséquence de la légitimation de l'expertise des associations d'usagers.

L'analyse des échanges transnationaux du vélo urbain a permis d'observer les acteurs, les scènes et l'espace géographique des premiers réseaux associatifs. La structuration de ces réseaux est marquée par l'investissement de quelques entrepreneurs de circulation, invitant certaines villes et leurs représentants à participer plus que d'autres aux échanges. Les moyens et les ressources destinés à cette activité restent souvent limités et dépendent de contextes historiques propres à chaque territoire urbain. La création d'une fédération européenne d'associations d'usagers du vélo permet cependant de stabiliser un espace capable de mobiliser des financements, apportés par les associations et la Commission européenne.

La circulation des savoirs se trouve au cœur des mécanismes de construction et d'harmonisation d'un problème public dans les villes européennes. Elle devient un moyen

de légitimer la prise en charge du problème à la fois par les acteurs associatifs et par les municipalités, notamment par rapport à d'autres échelles d'intervention ou d'autres acteurs. Les voyages d'études forment à cet égard une manière de renouveler les pratiques des acteurs et leur vision de l'action publique[533]. Le recours aux savoirs étrangers devient une nouvelle forme d'expertise co-organisée par les collectivités et les associations. Cette expertise s'insère ou entre en concurrence avec les modes de régulation traditionnels de l'action publique locale, s'appuyant notamment sur les relations entre l'État et les collectivités[534]. En outre, ces changements s'accompagnent d'une remise en cause de la représentation politique. En effet, les institutions municipales font appel à l'intervention des usagers dans la décision à travers l'institutionnalisation de structures de participation.

L'analyse des échanges transnationaux offre une manière de comprendre les transformations de l'action publique urbaine des années 1970-1980. Ces échanges donnent à voir l'affirmation d'acteurs associatifs dans la structuration des institutions urbaines et l'organisation d'interactions transnationale, formant à cet égard une configuration circulatoire spécifique. Cette dernière participe à légitimer une capacité des villes à intervenir dans les politiques publiques du vélo et, plus généralement, dans celles dédiées à l'aménagement urbain. Elle stabilise des relations à différentes échelles en ouvrant le jeu à de nouvelles institutions en quête de légitimité, au niveau supranational avec l'Union Européenne, et au niveau des territoires urbains avec, par exemple, les intercommunalités en France. Dans ce contexte, l'État semble ne pas participer à ces changements et pourrait faire figure de grand perdant. Il n'en constitue pas moins un acteur légitime pour organiser la prise en charge des politiques du vélo et structurer les échanges entre les acteurs, notamment au début des années 1980 en France. Dans cette perspective, l'espace transnational du vélo ne peut se comprendre sans revenir sur les relations entre les villes et

---

[533] Selon Pierre-Yves Saunier, « le voyage n'est pas simplement un moment, clairement délimité, mais une expérience ou une épreuve dont les conséquences peuvent s'incorporer dans celui ou celle qui la tente ou la subit. Une visite d'exposition, une participation à un congrès, un voyage de recherche, un séjour d'études, une étape professionnelle hors des frontières nationales transforment celles et ceux qui les accomplissent ». Voir Pierre-Yves SAUNIER, « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *op. cit.* P. 114.

[534] On pense ici au modèle centre-périphérie qui caractérise les relations entre l'État et les collectivités. Pour une synthèse des travaux analysant les transformations historiques de ce type de relations, voir Patrice DURAN et Jean-Claude THOENIG, « L'État et la gestion publique territoriale », *Revue française de science politique*, 1996, vol. 46, n° 4, pp. 580-623.

l'État dans le cadre du développement des politiques en faveur du vélo. La prochaine partie vise à interroger ces relations dans un contexte de recompositions institutionnelles et de concurrences politiques pour construire et légitimer une compétence en matière de vélo urbain.

Partie 2 : L'affirmation des pouvoirs urbains au sein de l'espace transnational du vélo (1984-1997)

La deuxième partie de cette recherche s'intéresse à la montée en puissance des villes dans la gestion des politiques en faveur du vélo au cours des années 1980-1990, notamment par rapport aux institutions nationales. Comment s'organise la prise en considération de la question du vélo par les municipalités européennes ? Au tournant des années 1980, les villes sont confrontées à un contexte de raréfaction des ressources financières et d'expertise pour le développement du vélo, tandis qu'elles doivent faire face à l'émergence de réseaux associatifs revendicatifs et structurés. En outre, les transformations du rôle de l'État et l'émergence de nouvelles institutions régionales et européennes posent clairement la question de l'échelle pertinente pour la prise en charge des politiques du vélo. Dans cette situation, on assiste à un investissement croissant des municipalités dans les échanges transnationaux. Leur action s'exprime d'abord au sein des réseaux associatifs qui se sont structurés à la fin des années 1970, puis par l'autonomisation de nouvelles scènes d'échanges réservées aux acteurs politiques et institutionnels urbains.

Interroger la capacité des villes à prendre en charge les politiques du vélo revient à questionner les contraintes et les opportunités des municipalités pour développer une compétence en matière de vélo. Les réorganisations institutionnelles liées à la décentralisation offrent des opportunités et créent de nouvelles contraintes. De fait, l'acquisition d'une nouvelle compétence se réalise à travers une transformation des relations avec les associations au niveau local, puis au sein de l'espace transnational. Quel est le rôle des échanges transnationaux dans la construction d'une nouvelle compétence urbaine du vélo, dans des contextes nationaux et urbains spécifiques ?

Pour construire une compétence en matière de vélo, les municipalités mobilisent deux types de ressources : locales et à partir des échanges transnationaux. Ces processus sont complémentaires et s'entrecroisent. L'expertise des associations d'usagers constitue la

première série de ressources mobilisées au niveau local. Au cours des années 1990, on observe des processus d'institutionnalisation et de professionnalisation des associations d'usagers en Europe. Ces processus engendrent une transformation dans l'action publique des villes puisque ces structures associatives vont porter la cause du vélo dans les institutions. En outre, les associations poussent les municipalités à s'investir dans l'espace transnational. La seconde série de ressources mobilisées par les municipalités s'appuie sur un accroissement du rôle des villes dans l'espace transnational. Pour cela, les municipalités développent des réseaux de collectivités pour administrer les politiques du vélo en ville. Les échanges transnationaux du vélo deviennent ainsi un espace dans lequel se construisent des normes et des cadres d'action afin de stabiliser une compétence urbaine, et au sein duquel s'affirment les élus urbains dans la compétition politique avec les autres échelles d'action (locale, nationale, européenne).

Certains travaux se sont déjà intéressés aux ressources que les villes pouvaient dégager d'un investissement dans des réseaux transnationaux. Sarah Russeil a notamment montré comment les villes de Lyon et de Québec s'étaient saisies de l'action élaborée par des organisations internationales pour se positionner dans la gestion du patrimoine mondial en liens avec l'UNESCO[535]. De manière plus systématique, Renaud Payre a souligné combien l'investissement des municipalités au sein de réseaux de villes européens pouvait transformer les cadres d'action et la manière de gouverner les territoires urbains[536]. Dans notre recherche, l'espace transnational du vélo constitue une échelle d'action pour les élus urbains. Grâce à leur investissement dans les échanges transnationaux, les municipalités acquièrent une nouvelle compétence politique et institutionnelle du vélo au cours des années 1980-1990. Pour les élus urbains, il s'agit autant d'affirmer un pouvoir que de répondre aux revendications associatives. Loin de disparaître, les acteurs associatifs participent de plus en plus à la décision en faisant leur entrée dans les rouages des

[535] Une partie du territoire de la province du Québec est classée au patrimoine mondial de l'UNESCO en 1986. Le centre historique de Lyon est classé en 1999. Pour la gestion de ce patrimoine, les acteurs urbains se sont investis au sein de l'Organisation des villes du patrimoine mondial (Ovpm). Voir la thèse de Sarah Russeil : Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, *op. cit.*

[536] Voir Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *International Journal on Urban and Regional Research*, 2010, vol. 33, n° 2, pp. 260-280.

administrations locales et en s'affirmant comme des alliés pour les municipalités. Ils participent donc à construire une échelle d'action pour les municipalités qui souhaitent développer le vélo en ville.

On observe l'institutionnalisation d'une configuration circulatoire dominée par les municipalités. En effet, à travers les réseaux, on assiste à une reformulation des enjeux et des objectifs des politiques en faveur du vélo, à l'investissement de nouvelles villes et de nouveaux acteurs et à l'apparition de modèles et dispositifs d'action. L'ensemble de ces processus laisse entrevoir l'émergence d'un nouveau cadre d'action pour les acteurs des villes européennes. Ce cadre se structure aussi en direction des institutions européennes, incitées à élaborer des politiques et à favoriser les échanges entre les villes.

Le troisième chapitre questionne plus particulièrement la capacité des villes à développer des politiques du vélo dans un contexte de décentralisation. Dans cette perspective, nous allons d'abord analyser les effets de la décentralisation en France dans la prise en charge du vélo par les municipalités. Le positionnement des acteurs du ministère de l'Equipement permet d'appréhender l'évolution du rôle de l'État dans les relations qu'il entretient avec les collectivités. Ensuite, nous étudierons la montée en puissance des villes dans le cadre des recompositions du milieu associatif urbain. Ce dernier intègre progressivement, et dans des formes variées, les processus de décision des politiques municipales du vélo. Ces transformations permettent aux villes de capter des ressources et de s'organiser pour développer une nouvelle compétence en fonction des contraintes et des opportunités que leur confèrent les processus de décentralisation et d'intégration des associations. Il s'agit de comprendre comment les villes ont organisé la captation d'une expertise associative élaborée à partir des circulations de savoirs étrangers pour répondre aux recompositions de l'État.

Le quatrième chapitre souhaite comprendre la montée en puissance des villes à travers les réseaux de collectivités. En créant de nouveaux réseaux et en investissant ceux constitués par les associations à la fin des années 1970, les municipalités s'imposent dans les échanges transnationaux du vélo. Pourquoi les élus urbains s'investissent dans les échanges avec d'autres villes ? Les réseaux permettent d'harmoniser des normes d'action, de légitimer une

nouvelle compétence urbaine du vélo et d'organiser une stratégie de représentation auprès des institutions européennes. Ainsi, ils permettent aux décideurs politiques urbains de mieux gouverner les territoires. Ces processus s'observent dans un contexte où le niveau européen devient une échelle d'action légitime pour les acteurs associatifs et les autorités municipales impliqués. On observe plus largement la stabilisation d'une nouvelle configuration circulatoire dominée par les élus et les acteurs administratifs municipaux, mais aussi composée d'acteurs associatifs. Cette configuration consolide l'espace transnational du vélo à l'échelle européenne.

Chapitre 3

De la décentralisation d'une compétence à l'affirmation d'une expertise urbaine du vélo

> « On est tombé à zéro [au niveau des financements]. L'État n'a plus rien fait. Tous les morceaux de pistes cyclables qu'on a pu voir, ils datent souvent des années 1975 jusqu'à 1980, donc à une époque où l'État recommençait à s'occuper de vélo. Et puis, il a interrompu en 1981/1982 et il n'y a rien eu après. Alors, ce qui a continué, c'est un peu de documentation technique, ou plutôt une veille technique, une réponse technique, avec des types comme Gérard Wolf par exemple, pour les quelques rares villes qui faisaient appel à eux. Donc l'État a vraiment disparu du domaine du vélo. »[537]

Ces propos sont extraits d'un entretien avec Hubert Peigné, un haut-fonctionnaire d'État français dont la carrière au sein du ministère de l'Équipement s'est constamment déroulée en prise avec les problématiques d'aménagement urbain et de bicyclette. Ils nous invitent à questionner le processus de décentralisation et ses effets sur les politiques en faveur de la bicyclette en France. Face aux recompositions de l'État, comment s'organisent les villes pour mettre en œuvre des dispositifs pour développer l'usage de la bicyclette ? Et quelles ressources les acteurs urbains peuvent-ils mobiliser ? Pour faire face aux transformations du rôle de l'État, les villes se tournent progressivement vers les associations d'usagers du vélo pour développer des politiques en faveur de la bicyclette. Mieux, les municipalités vont incorporer les associations et leurs savoirs au sein des institutions pour construire de nouvelles ressources d'action. Cependant, ce changement ne s'effectue pas avant le milieu des années 1990 car les villes espèrent encore s'appuyer sur l'État au cours des années 1980. En outre, la forte mobilisation des agents du ministère de l'Équipement pour conserver une expertise nationale en matière de vélo et un rôle technique auprès des villes les y incite. Loin d'observer un retrait de l'État, l'action des agents du ministère permet même d'accompagner et d'organiser la prise en charge du vélo par les collectivités. Pour le dire autrement, les agents du ministère engagent une résistance interne en mettant leur expertise au service des collectivités territoriales pour développer le vélo. Il convient ici

[537] Entretien avec Hubert Peigné (2), Paris, le 25 février 2008.

d'analyser les usages de la décentralisation au sein du ministère de l'Équipement et ses effets sur l'action publique urbaine.

Dans les années 1980, l'intervention des municipalités en faveur du vélo s'inscrit dans un contexte de pénurie de ressources, se traduisant, selon certains acteurs, par un « renoncement des municipalités à toute initiative en faveur des deux-roues au cours des années 1980 »[538]. En France, cette pénurie peut s'expliquer par les transformations de l'État à travers les lois de décentralisation. Tandis que les financements directs de l'État disparaissent à partir de 1981, la compétence vélo du ministère de l'Équipement est démantelée. Les agents sont dépossédés de cette dernière, certes peu importante au sein du ministère, mais en cours de constitution et de structuration. Depuis le milieu des années 1970, ces agents ont accumulé et formalisé des savoirs techniques, indispensables pour les villes qui expérimentent leurs premières politiques en faveur de la bicyclette, notamment à travers la mise en œuvre des plans de circulation. À partir de ces transformations, il s'agit d'analyser comment les villes font face aux recompositions de l'État pour constituer une compétence urbaine en matière de bicyclette. Sur quelle(s) ressource(s) vont s'appuyer les villes pour gouverner la politique décentralisée du vélo ?

Dans ce chapitre, nous interrogerons plus largement la capacité d'action des institutions urbaines dans la gestion des politiques du vélo. Ainsi, pour comprendre comment les municipalités se sont imposées dans la prise en charge de ces politiques, il convient d'interroger l'action d'institutions ou d'acteurs dont les propres dynamiques ont pu transformer la capacité des villes à mobiliser et produire des ressources. Si les municipalités se tournent progressivement vers les associations d'usagers, c'est à la fois parce que l'appareil d'État est en proie à de multiples restructurations institutionnelles, mais aussi parce que les associations d'usagers redéfinissent leurs actions collectives au tournant des années 1990. De plus, l'intégration des associations dans la décision publique répond à des enjeux de gouvernement pour les décideurs urbains, ces derniers souhaitant à la fois légitimer un nouveau domaine d'action et contrôler des mouvements associatifs et un électorat écologiste en pleine croissance.

[538] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.* p. 35.

Cette enquête conduit plus généralement à poser la question des relations entre les collectivités locales, l'État et les associations d'usagers dans les processus de production d'une action publique en matière de bicyclette. Ces relations ont largement été modifiées suite aux « réformes des institutions locales [qui] prennent des formes spécifiques dans chaque pays et [qui] sont dépendantes de la configuration politique des rapports de force et des formes particulières d'articulation entre autorités centrales et locales »[539]. En choisissant de concentrer cette analyse sur le cas français, notre regard porte essentiellement sur l'évolution des relations entre les collectivités territoriales et le ministère de l'Équipement à partir de sa création en 1966. Depuis les travaux de Jean-Claude Thoenig sur l'action du corps des Ponts-et-Chaussées au sein du ministère de l'Équipement[540], les analyses portant sur les relations entre ce ministère et les pouvoirs urbains se sont affranchies d'une vision stato-centrée de l'État et notamment du modèle de « la régulation croisée » expliquant les relations entre les élus locaux et l'administration[541]. Les récentes monographies insistent dorénavant plus sur la complexité de l'action de l'État, la pluralité de ses administrations et l'enchevêtrement de ses relations avec les pouvoirs urbains[542]. Les relations entre le ministère de l'Équipement et les collectivités territoriales s'organiseraient plus volontiers autour de processus d'interdépendance plus ou moins accentués entre les différents acteurs du ministère et les élus locaux. Nous souhaitons interroger l'action des acteurs impliqués dans la construction d'une compétence du vélo urbain dans le cadre de la décentralisation.

---

[539] Patrick LE LIDEC, « La réforme des institutions locales », *op. cit.* p. 256.

[540] Voir Jean-Claude THŒNIG, *L'ère des technocrates*, *op. cit.*

[541] La « régulation croisée » est un système qui repose sur des mécanismes d'arrangements entre dirigeants, élus des collectivités territoriales et les services de l'État. Cette régulation permet d'analyser le croisement des intérêts de ces deux groupes d'acteurs. Voir la définition de Michel CROZIER et Jean-Claude THOENIG dans : Michel CROZIER et Jean-Claude THOENIG, « La régulation des systèmes organisés complexes », *op. cit.*; voir également la contribution de Pierre GREMION : Pierre GREMION, *Le pouvoir périphérique*, *op. cit.*

[542] Voir notamment les travaux d'Hélène REIGNER sur l'action des DDE auprès des collectivités territoriales : Hélène REIGNER, *Le ministère de l'Equipement*, *op. cit.* ; voir également les recherches de Sébastien GARDON portant sur les relations entre les ingénieurs du ministère et les techniciens des collectivités dans la construction d'infrastructures routières dans l'agglomération lyonnaise au cours du XXe siècle : Sébastien GARDON, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *op. cit.* ; voir aussi les recherches concernant l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains (PDU) à Lyon : Bernard JOUVE et Anaïk PURENNE, « Une politique des déplacements urbains en quête d'expertise : les expériences lyonnaises », *in* Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, L'harmattan, Paris, 2003, pp. 81-110.

Notre analyse porte sur la mobilisation de savoirs par les acteurs du ministère, mais aussi par les acteurs des collectivités territoriales et des associations d'usagers.

Ces savoirs représentent des ressources d'action publique pour les villes, mais aussi des ressources de légitimation, politique ou institutionnelle, pour les différents acteurs. Il s'agit d'une part d'interroger les différentes formes d'intervention développées par le ministère de l'Équipement[543]. Dans quelle mesure l'action en faveur du vélo est-elle mobilisée par les agents du ministère pour légitimer l'intervention de l'État ? D'autre part, il s'agit de penser l'action des collectivités, à partir de la mobilisation des associations au sein des pouvoirs urbains, dans les politiques de déplacements et dans l'organisation générale des relations entre l'État et les collectivités. Les villes ne disposent pas seulement des ressources de l'État pour mettre en place des dispositifs, mais aussi de celles légitimées par les associations d'usagers, notamment à partir des échanges transnationaux des années 1970. Il convient ainsi de reconstituer les contraintes et les opportunités amenant les autorités locales à mobiliser les associations d'usagers pour légitimer leur action. Enfin, il ne faut pas négliger l'existence de liens directs entre l'État et le milieu associatif dans la structure des acteurs de la compétence urbaine décentralisée du vélo.

L'analyse des ressources mobilisées par les municipalités pour le développement du vélo sera menée de manière chronologique à partir des relations entre les municipalités et deux groupes d'acteurs, le ministère de l'Équipement et les associations. Il s'agit de croiser l'action de ces deux groupes celle des pouvoirs locaux pour mieux comprendre les processus historiques qui ont conduit les villes à se tourner vers les associations d'usagers au milieu des années 1990. L'hypothèse retenue est que ces groupes d'acteurs et les interactions qu'ils entretiennent avec les pouvoirs locaux constituent des contraintes et des

[543] Au même titre que les travaux de Pierre LASCOUMES sur la production experte au sein du ministère de l'Environnement. S'interrogeant sur l'expertise produite et mobilisée par les agents du ministère de l'Environnement, l'auteur conclut que « la force de la technocratie est moins la capacité d'un corps préexistant d'experts et de décideurs à reproduire sa domination historique sur un secteur que le résultat d'un travail permanent de construction de savoir-faire et de légitimité ». Pierre LASCOUMES, « La technocratie comme extension, cumul et différenciation continus des pouvoirs », *in* Vincent DUBOIS et Delphine DULONG (dir.), *La question technocratique : de l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999. p. 187. Ce travail de construction de savoir-faire et de légitimité nous semble une entrée pertinente pour saisir les transformations de l'expertise en matière de vélo.

opportunités pour les municipalités. Dans une première partie, nous verrons comment les villes ont fait face aux transformations du ministère de l'Équipement[544], puis du ministère de l'écologie[545], notamment en matière d'expertise du vélo, depuis la création du ministère en 1966 jusqu'à la période contemporaine, en 2010. Il s'agit d'analyser les transformations de l'État et la réaction des municipalités. L'intervention de l'État peut se découper en trois grandes phases : la première correspond à la construction d'un réseau d'expert « deux-roues » qui s'appuie sur une large politique de contractualisation avec les villes (1966-1982) ; la deuxième phase est marquée par la décentralisation qui conduit à l'émergence de mobilisations internes et externes au ministère afin de légitimer une nouvelle expertise d'État en faveur du vélo (1982-1994) ; enfin, la dernière phase ouvre notre questionnement sur le rôle de l'État aujourd'hui dans le développement de la bicyclette en ville (1994-2010). Dans une deuxième partie, nous analyserons l'intégration des associations d'usagers dans le gouvernement des villes. En légitimant leur intervention à partir d'une expertise fondée sur les échanges transnationaux, puis en se professionnalisant, les acteurs associatifs ont à la fois multiplié les interactions avec les institutions publiques et construit des passerelles entre les structures associatives et les administrations locales. Ces transformations ont d'ailleurs participé à amoindrir la visibilité de certaines associations sur la scène publique, notamment en modifiant leurs modes d'action et de légitimation. Les associations revendiquent davantage une expertise, au détriment des mobilisations collectives. Ces changements au sein du milieu associatif constituent des opportunités pour les autorités locales, à la fois pour mobiliser des ressources d'expertise, et pour contrôler ces

[544] Pour faciliter la lecture, nous avons parfois désigné simplement par « ministère de l'Équipement », les ministères principalement en charge de ce domaine. Ces derniers changent souvent de noms : ministère de l'Équipement (1966-1967), ministère de l'Équipement et du Logement (1967-1968), ministère de l'Équipement, du Logement et de l'Aménagement du Territoire (1968-1972), ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme (1972-1974), ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports (1974), ministère de l'Équipement (1974-1977), ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire (1977-1981), ministère de l'Équipement et des Transports (1981-1986), ministère de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports (1986-1988), ministère de l'Équipement et du Logement (1988-1989), ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer (1989-1991), ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace (1991-1992), ministère de l'Equipement, du Logement et des Transports (1992-1993), ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme (1993-1995), ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports (1995-1997), ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (1997-2002), ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (2002-2005), ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer (2005-2007).

[545] L'Équipement est rattaché au ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire depuis 2007 (2007-2009).

associations proches des milieux écologistes. Nous verrons que l'intégration des associations dans la décision engage progressivement les acteurs associatifs dans un rôle de coproducteur de l'action publique des villes en matière de vélo.

1. L'organisation d'une compétence urbaine par les services de l'État

L'analyse des recompositions de l'État à partir du ministère de l'Équipement, prises entre 1966 et 2010, vise à reconstruire le cadre des contraintes et des opportunités nationales pour l'action des municipalités, en quête de ressources[546]. Pour les acteurs urbains, la décentralisation se traduit par un arrêt des financements en faveur de la bicyclette et une disparition de la compétence « deux-roues » au sein du ministère de l'Équipement, compétence qui se dilue au sein des politiques de sécurité routière. Confrontés à ces changements, certains élus locaux continuent de solliciter l'expertise des services de l'État et s'allient progressivement avec les agents du ministère dépossédés de leur compétence pour se mobiliser en faveur d'une nouvelle politique nationale de la bicyclette au cours des années 1980. On observe une résistance de quelques agents au sein du ministère qui vont se mettre au service des collectivités locales pour organiser la prise en charge des politiques du vélo dans les villes françaises. Cette mobilisation interne des agents du ministère doit se comprendre comme une réaction face « aux arènes relativement fermées [où] s'élaborent les réformes des institutions locales »[547]. Elle montre que l'État, et plus particulièrement un ministère, n'est pas une entité homogène, mais un lieu de transactions continues entre différents acteurs de l'État et les acteurs locaux. C'est également un lieu où s'élaborent des cadres d'action et où s'ajustent les réformes des institutions locales. La mobilisation interne des agents du ministère conduit même à organiser la décentralisation de la compétence du vélo, en participant notamment à la création d'un réseau de collectivités pour développer l'usage du vélo en ville : le Club des Villes Cyclables en 1988. Dès lors, il ne s'agit pas d'analyser la décentralisation à travers les négociations des réformes institutionnelles entre

[546] Le choix d'analyser le cas français s'explique par la forte intégration historique de l'action de l'État dans l'ensemble des politiques de transports urbains et par une présence tout aussi importante dans les politiques du vélo, notamment dans les années 1970, au regard des autres États européens. Sur ce point, voir : Christian LEFEVRE et Jean-Marc OFFNER, *Les transports urbains en question*, *op. cit.*
[547] Patrick LE LIDEC, « La réforme des institutions locales », *op. cit.* p. 257.

les élus locaux et les haut-fonctionnaire de l'État[548]. Nous souhaitons ici nous intéresser à la construction de la décentralisation par les agents du ministère de l'Équipement à partir de leurs expertises. Ces agents ont amendé à plus d'un titre la structuration des pouvoirs entre l'État et les collectivités locales mise en place par les lois de décentralisation.

Les recompositions de l'État seront ici saisies à partir d'une analyse des trajectoires des acteurs impliqués au sein du ministère, de l'évolution de leur métier, de leurs missions et de leurs compétences. Pour pouvoir mener à bien cette démarche, il nous fallait reconstruire des parcours personnels et professionnels d'agents du ministère[549]. Edith Metzger et Gérard Wolf font partie des premiers agents recrutés sur des postes spécifiquement dédiés aux aménagements deux-roues, successivement en 1974 et en 1975, la première au sein du CETE de Lyon (1971-2001), le second au sein du Service d'Etudes sur les Transports (SETRA), puis du CETUR[550] et du CERTU[551] (1975-1999). Enfin, la trajectoire d'Hubert Peigné, Polytechniciens et ingénieur des Ponts et Chaussées, représente la vision d'un haut-fonctionnaire du ministère de l'Équipement, proche des milieux associatifs, dont la carrière reflète les phases successives d'investissement de l'État sur la question du vélo. L'analyse de ces parcours singuliers montre également la multipositionnalité des acteurs, les différentes « casquettes »[552] qu'ils peuvent porter, en ayant parfois un pied au sein du ministère, et l'autre au sein des associations d'usagers. L'analyse des acteurs du ministère, l'évolution de leur trajectoire, de leur travail et de leur compétence permet de rendre compte d'une

[548] *Ibid.*
[549] Pour cette entreprise, nous nous sommes appuyés sur des entretiens, parfois sous forme de récit de vie, avec les agents ainsi que sur la consultation d'archives privées, récoltées par les acteurs au cours de leur carrière professionnelle et d'archives du ministère. Si plusieurs agents interviennent de manière ponctuelle ou discontinue dans l'expertise du vélo, les trajectoires de trois acteurs ont été considérées comme centrales dans notre analyse, par la continuité de leur action à la fois au sein du ministère, mais aussi au regard de leur investissement global dans les problématiques touchant aux deux-roues puis à la bicyclette. Nous verrons d'ailleurs que l'autonomisation de la problématique de la bicyclette par rapport à celle des deux-roues est une revendication portée au sein du ministère par ces agents.
[550] Centre d'Etudes des Transports Urbains, créé en 1976.
[551] Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme. Le CERTU a été créé suite au décret n°94-134 du 9 février 1994. Il est issu de la fusion de deux services du ministère, le CETUR et le Service Technique de l'Urbanisme (STU).
[552] Expression employée par Hubert Peigné au cours des entretiens réalisés. Entretien avec Hubert Peigné (1), coordonnateur interministériel en charge du développement de la bicyclette, Lyon, le 5 février 2008.

transformation des rôles des acteurs de « l'État au concret »[553] dans la décentralisation d'une politique publique.

De manière chronologique, nous distinguerons trois phases de l'action de l'État dans la production d'une expertise pour le développement des politiques urbaines du vélo. Dans un premier temps, nous allons montrer comment l'État a participé à la mise en œuvre des premières expériences urbaines en faveur de la bicyclette, notamment à travers une large politique de contractualisation avec les villes (1966-1982). Cette phase se caractérise aussi par la constitution d'une expertise et d'un organigramme spécifique, formant un premier réseau d'experts « deux-roues » au sein du ministère. La période se referme par les lois de décentralisation qui réorganisent à la fois la répartition des compétences entre les territoires et les services du ministère, mais aussi le contenu des missions de l'État. Ensuite, avec la disparition de certains financements et des missions dédiées aux deux-roues, s'ouvre une phase de mobilisation des agents du ministère pour un retour de l'État dans la prise en charge des politiques « deux-roues » (1982-1994). Au début des années 1990, la mobilisation conjointe des acteurs du vélo porte ses fruits : un investissement officiel de l'État se met en place à partir de 1994 grâce à l'action commune menée par le ministère de l'Équipement et le ministère de l'Environnement, qui entament un rapprochement. Dans cette dernière phase, on assiste à un processus de relance de certains dispositifs et à l'institutionnalisation de la compétence vélo, et non plus « deux-roues », au sein du ministère (1994-2010). Il convient alors de s'arrêter sur les débats contemporains qui caractérisent l'intervention de l'État et ses relations avec les collectivités locales. Peut-on parler d'un État régulateur[554] en ce qui concerne son rôle dans les politiques cyclables urbaines ?

---

[553] Expression empruntée à Jean-Gustave PADIOLEAU invitant à étudier l'État « dans sa banalité de tous les jours » dont l'enjeu « consiste, autant que faire se peut, à reconstruire le système global d'action dans lequel s'affrontent les acteurs et se déploie la politique publique [nationale] » Jean-Gustave PADIOLEAU, *L'État au concret*, Paris, Presses universitaires de France, 1982. p. 9 et 18-19.

[554] À savoir un État qui gouverne à travers des systèmes d'incitation et de contrôle auprès des collectivités. Voir Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES, *Gouverner par les instruments*, Paris, les Presses Science Po, 2004. p. 368.

1.1 La création d'un réseau d'expert « deux-roues » au ministère de l'Équipement (1966 -1982)

La création du ministère de l'Équipement en 1966 marque la consécration d'un mode d'intervention technocratique de l'État qui, à travers ses grands corps[555], tente de « reprendre la main » sur l'action des territoires, en dotant l'appareil d'État d'un ministère très puissant. Ce dernier est doté d'un ancrage territorial très fort avec la création des Directions Départementales de l'Équipement (DDE) et de ressources juridiques importantes avec la Loi d'Orientation Foncière de 1967 (LOF)[556]. La création du ministère apparaît alors comme l'un des symboles sous lequel le président de la République, Charles De Gaulle, souhaite placer le second septennat qu'il engage : la modernisation du pays à travers l'équipement de son territoire. Les outils mis en place par l'État en direction des villes se caractérisent par une politique de contractualisation et « d'urbanisme de plan »[557] à travers les plans de circulation et les plans « villes moyennes ». Les plans de circulation visent à résorber les points noirs de la circulation en ville, notamment pour améliorer la sécurité routière[558]. Le deuxième dispositif, les plans « villes moyennes », entend se saisir de la problématique de l'aménagement urbain dans son ensemble en incitant la réhabilitation des centres des villes moyennes (entre 20 000 et 100 000 habitants) et souhaite ainsi rompre avec la politique des grands ensembles mise en œuvre dans l'après Guerre[559]. C'est au sein de ces deux dispositifs que s'insère, à partir de 1974, la problématique des deux-roues[560].

---

[555] Notamment le corps des Ponts-et-Chaussées étudié par Jean-Claude THŒNIG, *L'ère des technocrates*, *op. cit.*, voir également la thèse de Julie GERVAIS : JULIE GERVAIS, *La réforme des cadres de l'action publique ou la fabrique d'un « nouveau » corps des Ponts et Chaussées*, *op. cit.*

[556] Voir BARDET Fabrice, JOUVE Bernard (dir.), document de préparation du cours « Les ingénieurs des Travaux Publics de l'État et l'action publique : un « corps d'État » en mutation », ENTPE, 2010-2011, p. 13.

[557] Voir Jean-Pierre GAUDIN, « La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique », *Revue française de science politique*, 1989, vol. 39, n° 3, pp. 155-168. (p. 155)

[558] Expérimentés à Grenoble en 1968, puis généralisés aux villes de plus de 20 000 habitants en 1971, les plans de circulation offrent la possibilité aux communes de demander un financement à l'État, à hauteur de 50% maximum de l'ensemble des aménagements prévus dans le plan. Voir Ministère de l'Équipement, *Les Plans de circulation,* Paris, 1974 p. 7.

[559] Tandis que les plans « villes moyennes » se développent dans une période relativement restreinte, entre 1973 et 1979, les plans de circulation se multiplient jusqu'au début des années 1990. Certaines villes adoptent même plusieurs plans de circulation.

[560] On observe alors le développement de multiples expérimentations en faveur de la bicyclette, analysées dans le premier chapitre de cette recherche.

La prise en compte de la bicyclette par l'État est impulsée par la circulaire du 6 novembre 1974 visant, entre autres, à développer « la réhabilitation et la promotion des aménagements destinés à favoriser les déplacements à bicyclette et à cyclomoteur »[561]. Plus généralement, la circulaire apporte toute une série d'instructions aux services du ministère pour élaborer des dispositifs visant à économiser l'énergie suite au premier choc pétrolier de 1973. Afin de mettre en œuvre la circulaire Galley, l'État entreprend le développement d'une nouvelle compétence au sein du ministère. Cette compétence est attribuée aux DDE et aux CETE, qui disposent, depuis 1974, de la gestion du réseau cyclable existant et de la plupart des compétences en matière de deux-roues. La tutelle est confiée en 1976 au CETUR, au sein de l'administration centrale à Paris.

Les services d'études sur les transports du ministère de l'Équipement

Le Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR) est créé le 27 février 1976. Il reprend entre autres la division urbaine du SETRA et s'installe à Bagneux. La cellule recherche urbaine de la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme (DAFU) qui était rattachée au SAEI depuis 1972, est de fait rattachée au CETUR[562]. Dès sa création, le CETUR travaille à l'élaboration d'une « politique favorable au développement des transports en commun »[563]. Le CETUR se positionne comme « conseiller technique des collectivités locales »[564], notamment pour l'élaboration de méthodes d'évaluation. En 1985, l'Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) est placé sous la double tutelle des ministères chargés de la recherche et des transports (décret interministériel du 18 septembre 1985). Le CERTU est un service du ministère de l'Équipement créé suite au décret n°94-134 du 9 février 1994. Il est issu de la fusion de deux services du ministère, le Centre d'Etudes sur les Transports Urbains (CETUR) et le Service Technique de l'Urbanisme (STU).

L'élaboration de documents techniques pour les aménagements cyclables débute avec la nomination d'un agent au SETRA, Geneviève Dubois-Taine, puis avec le recrutement de Gérard Wolf, alors ingénieur électricien, qui la remplace en 1975. Enfin, le CETUR, prenant en charge le poste de Gérard Wolf en 1976, peut s'appuyer sur sept correspondants nommés dans les CETE. G. Wolf devient le référent technique « deux-roues » du ministère. Il consacre une grosse partie de son temps aux missions sur les deux-

[561] Circulaire n° 74-209, dite Galley, du 6 novembre 1974.
[562] Sur ce point, voir : Sébastien GARDON, *Gouverner la circulation urbaine*, *op. cit.*, Annexes, p. 50.
[563] Pour une analyse socio-historique des politiques en faveur des Transports Collectifs urbains, voir : Harold MAZOYER, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, *op. cit.* p. 514.
[564] CETUR, *Présentation du Centre*, janvier 1978. Archives du Grand Lyon (2085W085).

roues et peut s'appuyer sur l'expertise de la division urbaine du SETRA en matière de transports urbains[565].

> « On m'a pris pour m'occuper du vélo en 1975. Il y avait une personne qui s'en occupait avant moi depuis un an, une Polytechnicienne, Geneviève Dubois-Taine, mais elle n'était pas du tout passionnée par le sujet. À l'époque je n'ai aucune compétence sur le vélo ».[566]

Les premiers postes consacrés aux deux-roues au sein du ministère sont marqués par un désintérêt général en interne. La fonction passe ainsi d'un ingénieur polytechnicien à une personne recrutée en dehors des corps techniques et en dehors même du ministère. Cette évolution indique une certaine dévaluation de la compétence « deux-roues »[567]. Si G. Wolf ne revendique aucune compétence spécifique en matière de vélo, les correspondants « deux-roues » au sein des CETE sont eux nommés en interne pour leur compétence en matière de transports urbains et sur la base d'un appel aux volontaires. Edith Metzger, géographe de formation, recrutée en 1971 au CETE de Lyon, un service « qui cherchait un peu à prendre des gens en dehors des corps de l'État pour avoir des sociologues, des géographes et des urbanistes »[568], fut d'abord en charge d'élaborer les Etudes Préliminaires d'Infrastructure des Transports. C'est elle qui se propose de devenir la correspondante « deux-roues » du CETE suite à la diffusion d'une circulaire dans les services. Mais cette nouvelle fonction s'ajoute aux anciennes missions de son poste, si bien qu'elle ne peut s'investir que partiellement dans les études pour les deux-roues en ville. Elle commence par rédiger un premier schéma directeur « deux-roues » pour la commune de Chambéry afin de l'intégrer dans le plan de circulation en 1974[569]. Elle répond ainsi aux rares demandes des communes. Son travail consiste avant tout à répertorier les aménagements existants, repérer les points noirs en termes de sécurité des deux-roues avec les statistiques de l'accidentologie des services de police, puis de proposer des solutions techniques d'aménagement pouvant bénéficier d'une aide financière de l'État :

---

[565] Entretien avec Gérard Wolf, Chargé de mission deux-roues au CETUR, puis au CERTU (1975-1999), Paris, le 6 mai 2008.
[566] *Ibid.*
[567] C'est l'interprétation qu'en fait G. Wolf. *Ibid.*
[568] Entretien avec Edith Metzger, chargée de mission deux-roues, puis vélo au CETE de Lyon (1974-2001), Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.
[569] *Ibid.*

> « Des villes faisaient déjà des pistes cyclables avant les années 1970. Nous, ce qu'on a fait à l'époque, avec l'équipe du CETUR, c'était d'essayer d'en faire l'analyse, de voir ce qui se passait, de faire des évaluations, des comptages, pour essayer de donner des normes. À ce moment là, on s'est beaucoup basé sur ce qui se faisait aux Pays-Bas où il fallait des pistes de deux mètres de large, mais nos villes n'envisageaient pas de réduire la chaussée pour mettre des aménagements pour les cyclistes. »[570]

Les propos d'E. Metzger montrent que les services du ministère s'appuient sur les réalisations étrangères pour constituer une première expertise d'État, même s'il existait déjà des aménagements cyclables dans les villes françaises. Ces aménagements furent répertoriés en 1974 par l'Union Nationale des Deux-Roues (UNDR)[571] au sein du seul document porté à la connaissance des agents du ministère avant la publication des premiers guides techniques. Au moment de sa publication, le document de l'UNDR mentionne un « guide des aménagements cyclistes et cyclomotoristes » du SETRA en cours de réalisation, le premier document technique sur les deux-roues rédigé par le ministère de l'Équipement. La référence aux Pays-Bas des agents du ministère provient essentiellement de ce document. Ce dernier est publié en 1976 après avoir circulé dans les services en 1975[572]. Il constitue, d'après G. Wolf, « le document technique qui fera autorité en France pendant plus de 15 ans »[573]. De manière générale, les documents techniques d'aménagements cyclables constituent la base de l'expertise de l'État à la fin des années 1970. Ils sont complétés par l'élaboration de schémas directeurs « deux-roues » à la demande des villes et par des évaluations locales des aménagements cyclables[574].

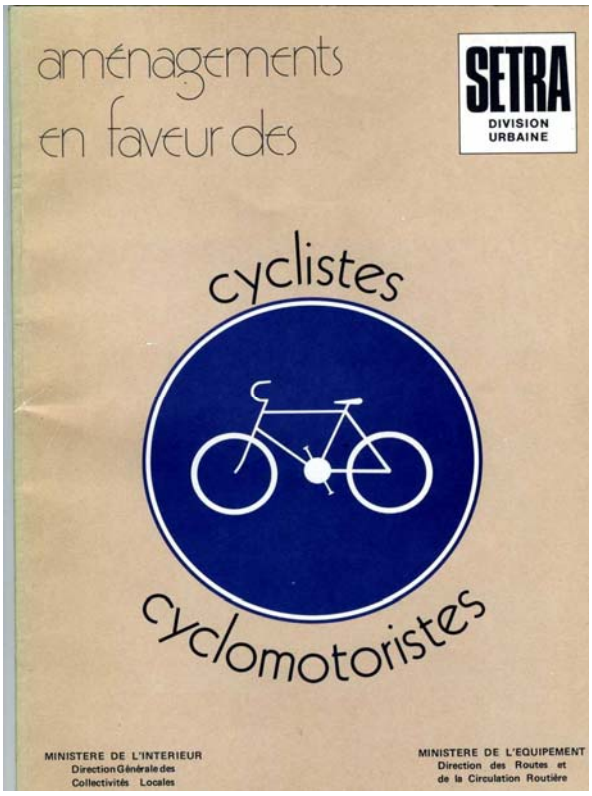
L'Union Nationale des Deux-Roues

L'UNDR a été fondé le 12 janvier 1958, d'abord sous le nom de « Front des Deux-Roues », puis UNDR en 1961. L'association est essentiellement composée des chambres syndicales des Cycles et des Motocycles, ainsi que des syndicats et des fédérations de fabricants et constructeurs. En outre, en 1974, trois associations sont membres du Conseil d'Administration : le Touring Club de France, la FFC et la FFCT. L'UNDR vise à rassembler les acteurs du cycle et cyclomoteur, mettre en œuvre « toute propagande de nature à favoriser le développement du cyclotourisme, de l'industrie et du commerce des Deux-Roues » et « lutter contre les campagnes de dénigrement dont ces véhicules font l'objet et, à cet effet, de rechercher, en relation avec les pouvoirs publics, toutes solutions de nature à en faciliter l'utilisation, notamment pistes cyclables et

[570] *Ibid.*
[571] Voir UNDR, *Les pistes et bandes cyclables cyclomotorables en France*, Imprimerie de Chartres T. et C, 1974.
[572] SETRA, *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes,* 1976, 37 p. Archives privées de Gérard Wolf.
[573] Entretien avec Gérard Wolf, Paris, le 6 mai 2008.
[574] Voir notamment CETE Nord-Picardie, *Le dossier des deux-roues*, 1976, 71 p.

cyclomotorables, bas-côtés protégés, détaxation, etc. ». En 1974, l'UNDR est présidé par Lucien Neuwirth, député de la Loire à Saint-Etienne[575].

Illustration 18 : Couverture du premier document technique des services de l'État : SETRA *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes,* 1976 (Archives privées de G. Wolf)



Toutefois, la portée de l'action du ministère dans les années 1970 semble limitée, que ce soit à partir des dispositifs contractuels ou à partir de l'apport en expertise dans la mise en œuvre de politiques publiques urbaines. Dans une première évaluation commandée par le ministère, datant de 1977, Bruno Faivre-d'Arcier adresse une charge critique à l'encontre des plans de circulation : « Le Plan de Circulation signifie en fait que l'on continue « à mettre le paquet » sur la voiture individuelle : les problèmes de Transports Collectifs ne sont abordés que si le Plan de Circulation gêne l'exploitation telle qu'elle est actuellement, les deux-roues et les piétons ne sont vus que dans la mesure où le Plan de Circulation

[575] UNDR, *Les pistes et bandes cyclables cyclomotorables en France*, Imprimerie de Chartres T. et C, 1974, p. 3.

pourrait leur créer de nouveaux dommages »[576]. La pratique de la bicyclette en ville peut en effet se trouver affectée par la généralisation des voies à sens unique dans les centres-villes, une des principales mesures des plans. Pour Frédéric Héran, les voies à sens unique sont même l'une des premières causes expliquant la forte diminution de la pratique du vélo dans les années 1970-1980[577].

Frédéric Héran, un acteur multipositionné

Frédéric Héran, Maitre de conférences en économie à Lille[578], participe activement à l'animation associative et scientifique de la problématique du vélo depuis le début des années 1990[579]. Il publie ses travaux à la fois dans les revues associatives[580] et dans le champ scientifique[581]. Son engagement militant débute à Strasbourg où il réalise ses études de doctorat jusqu'en 1989. Il milite alors au CADR 67, avant de partir à Lille où il est recruté à l'université Lille 1 en 1990. Dès son arrivée à Lille, il se rapproche de l'association ADAV et collabore à de nombreuses études avec l'association[582]. Enfin, son engagement militant se traduit par une intégration au sein du conseil d'administration de l'association lilloise entre 2005 et 2008[583].
À l'interface entre le milieu universitaire et le milieu associatif, Frédéric Héran a usé de ce multipositionnement pour légitimer son expertise auprès des autorités publiques, État et collectivités. Il a récemment dirigé un programme de recherche PREDIT du ministère sur le vélo et la politique globale de déplacements durables[584].

---

[576] Faivre-d'Arcier Bruno, *Conception des plans de circulation et fonctions urbaines collectives,* Institut de Recherche des transports, Arcueil, 1977, p. 46.
[577] Voir Frédéric HERAN, « Le reflux des rues à sens unique », *op. cit.*
[578] Au sein du laboratoire Clersé, UMR 8019, université Lille 1, Maison européenne des SHS, CNRS : http://clerse.univ-lille1.fr/spip.php?article161, consulté le 24 janvier 2012.
[579] En octobre 1992, Frédéric Héran participe notamment à la rédaction d'un rapport de 228 pages sur le vélo à Lille, en collaboration avec l'association ADAV et la Communauté urbaine de Lille. Dans cette étude, un autre militant participe à la rédaction : Philippe Tostain, ingénieur-urbaniste à la DDE du Nord. Voir Observatoire Communautaire de l'Environnement de la Communauté urbaine de Lille, Héran Frédéric, Philippe Tostain (coord.), *Lillàvélo,* rapport final, 1992, 228 p.
[580] Héran Frédéric, « Automobiles en ville : des nuisances encore sous-estimées, *Velocité,* revue de la FUBICY, n° 107, 2010, p. 3 ; Héran Frédéric, « Vélo urbain : dossier spécial coûts », *Vélocité,* revue de la FUBICY, n° 88, 2006, p. 4 ; Héran Frédéric, « Qui peut encore circuler à vélo en périphérie ? », *Vélocité,* revue de la FUBICY, n° 80, 2005. Archives privées de la FUBICY à Strasbourg.
[581] Notamment des articles sur le développement de la bicyclette, l'aménagement urbain et les coûts externes de l'automobile en milieu urbain, voir notamment :Frédéric HERAN, « À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009, n° 3, p. 210. ; Frédéric HERAN, « Le reflux des rues à sens unique », *op. cit.* ; Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.*
[582] Cette collaboration se poursuit jusque dans les années 2000. Voir notamment : Héran Frédéric (coord.), *Le vol des bicyclettes. Analyse du phénomène et méthodes de prévention,* rapport final PREDIT 2, Ministère de l'Équipement, 2003, 225 p. http://bicycode.org/html/telechd/rapportvol2003.pdf , consulté le 2 février 2012.
[583] Au sujet de la participation de Frédéric Héran au CA de l'ADAV, voir le compte-rendu de l'Assemblée Générale de l'ADAV, le 20 janvier 2007. Archives privées de l'association ADAV. Voir également l'heurOvélO, la revue de l'association ADAV, n° 57, mai 2008, p. 4. http://www.droitauvelo.org/HEUROVELO/heurovelo57.pdf, consulté le 2 février 2012.
[584] Voir Héran Frédéric, *Vélo et politique globale de déplacements durables*, rapport final du PREDIT, 2012, 114 p.

Dans les entretiens, les acteurs du ministère dressent eux-mêmes un bilan très critique de leur action dans les années 1970. À ce titre, le regard d'H. Peigné sur l'action du ministère pendant la période où il est en poste à la DDE du Bas-Rhin (1975-1976) nous offre une vision synthétique, partagée par E. Metzger et G. Wolf :

> « Le réseau national a été suivi par quelques personnes. Il s'est fait des choses là où localement, la DDE locale s'y intéressait. Il y eut un peu de sous, mais c'était du bricolage à l'époque, c'était complètement discontinu. Et il n'a pas fallu attendre longtemps pour que ce ne soit pas entretenu, pour que ce soit sale, pour que ce soit dangereux, donc rapidement non crédible avec des peintures effacées, des travaux qui viennent bloquer l'accès, etc. Et puis, le relais à l'époque n'était pas pris par le département car il n'avait pas de service, puisque les services des départements, c'étaient justement les DDE, et ce jusqu'à la décentralisation. Donc en réalité, l'appareil d'État, qui était responsable de tout sauf des villes stricto-sensu, a été très léger. »[585]

Le regard rétrospectif d'H. Peigné sur l'action du ministère doit être replacé dans son contexte. Ce dernier est encore en poste lorsque nous réalisons cinq entretiens avec lui, sous forme de récit de vie[586], pour retracer sa trajectoire au sein du ministère. Entre 2007 et 2010, il est même au sommet de sa carrière puisqu'il est le coordonnateur interministériel en charge du vélo. Sa vision est spécifique parce qu'il est également le seul personnage issu du corps des Ponts et Chaussées à avoir évolué au sein du ministère sur la problématique du vélo depuis sa prise de poste en 1975 à la DDE du Bas-Rhin, jusqu'à sa dernière fonction attribuée en 2007. Comme de nombreux agents, son appartenance au corps des Ponts et Chaussées lui a assuré une carrière de haut-fonctionnaire dans des postes de direction, ainsi qu'un réseau important de collaborateurs dans des postes clés du ministère[587]. En 1976, il devient directeur de l'agence d'urbanisme de Strasbourg, une ville où il découvre la pratique du vélo en ville, qui devient son principal moyen de déplacement[588]. Il participe activement à l'élaboration du « Plan vélo » de la CUS en 1978[589]. Il quitte Strasbourg en 1980 pour occuper un poste de direction à la DDE du Loiret. Pour

---

[585] Entretien avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 5 février 2008.
[586] Voir entretiens avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 5 février 2008, 82 minutes ; (2), Paris, le 25 février 2008, 71 minutes ; (3), Paris, le 25 mars 2008, 85 minutes, (4) le 6 mai 2008, 85 minutes ; (5), Paris, le 12 septembre 2008, 116 minutes.
[587] Sur ce point, nous renvoyons à Jean-Claude THŒNIG, *L'ère des technocrates*, *op. cit.*
[588] Entretien avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 5 février 2008.
[589] Nous renvoyons au premier chapitre de cette recherche.

H. Peigné, comme pour les agents des CETE et du CETUR, la décentralisation marque une rupture dans leur carrière et dans le travail d'expertise « deux-roues » du ministère :

> « Avec la décentralisation de Gaston Defferre et Mitterrand en 1982-1983, c'est terminé. Puisque les départements ont commencé à exister par eux-mêmes, décentralisation égale : on réduit le plus possible les financements croisés, donc les croisements de compétence. Concrètement, cela veut dire : l'aménagement cyclable c'est la ville, donc ce n'est pas l'État, donc l'État n'y met plus d'argent, c'est clair. L'État n'y met plus de moyens intellectuels. On garde bien, ici ou là, des personnes comme Gérard Wolf ou quelques autres. Mais c'est parce que eux, cela les intéressait, alors ils ont continué. Ils n'avaient plus ni commandes, ni de légitimation, plus rien. Donc du point de vue de l'État, cela a été disparition complète en peu de temps, sauf ce que quelques personnes voulaient bien faire et pouvaient éventuellement faire. »[590]

Selon H. Peigné, la décentralisation se manifeste par une perte de légitimité des agents du ministère en charge des politiques « deux-roues ». Ces derniers se retrouvent sans commande et voient leur mission disparaître au profit des collectivités locales, devant assurer seules la prise en charge de ces politiques. Mais, certains agents du réseau d'experts « deux-roues » du ministère continuent à s'investir dans l'expertise technique du vélo, soit par conviction, soit pour ne pas perdre une expertise, construite et légitimée depuis plusieurs années, au sein du ministère et auprès des villes. Comment s'organise la poursuite du travail de ce réseau d'experts dans le cadre d'une réorganisation des compétences liée à la décentralisation ? La compétence « deux-roues » devient diluée dans les politiques de sécurité routière, qui s'impose comme une priorité nationale dans les années 1980.

Dans les autres pays de la CEE, les réformes institutionnelles de régionalisation ne favorisent pas non plus le développement d'une prise en compte nationale de la problématique du vélo. En Espagne, en Allemagne, en Italie et en Belgique, ce sont aux collectivités territoriales de prendre en charge ces politiques. Pour autant, le rôle de l'État reste important dans d'autres pays. Aux Pays-Bas, le budget de l'État affecté aux aménagements cyclables en milieu urbain passe de 25 millions de Florins en 1976 à 53 millions en 1982[591]. En 1990, le gouvernement vote un plan ambitieux en termes de financement et de fiscalité, le Bicycle Master Plan (BMP)[592]. La politique danoise est la plus

[590] Entretien avec Hubert Peigné (1), Lyon, le 5 février 2008.
[591] En 2012, un florin était équivalent à environ 0,5 euros.
[592] CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001, p. 15.

volontariste. « En 1977, le ministre danois des travaux publics a créé un « comité de suivi de la politique du vélo » chargé d'examiner, avec l'appui de la fédération cycliste danoise, la situation des deux-roues et de faire des propositions (techniques, stratégiques). Depuis 1981, toutes les politiques publiques de transport comportent un volet budgétaire pour l'amélioration des conditions de déplacement des cyclistes. En 1984, le ministère des transports a accordé exceptionnellement 10 millions de couronnes danoises[593] à quatre villes, Elsinore, Herning, Odense et Aarhus, pour réaliser des pistes cyclables en zone à forte densité urbaine (…) »[594]. En France, la décentralisation entraîne moins un retrait de l'État sur la problématique des deux-roues, qu'une réorganisation des compétences et des missions au sein du ministère. Tandis que les missions d'accompagnement technique auprès des villes disparaissent, on assiste à de nouvelles préoccupations concernant la problématique de la sécurité routière. De plus, les agents formés à la compétence « deux-roues » dans les années 1970 entament un travail de veille et de mobilisation interne pour répondre aux demandes des villes.

1.2 La formation d'une coalition entre les villes et les agents du ministère pour une politique nationale du vélo (1982 – 1994)

Suite aux lois de décentralisation, la résorption des financements du ministère de l'Équipement dans le cadre des contrats avec les collectivités contribue à restreindre les initiatives des villes en matière d'aménagements cyclables. Mais, loin de se désengager, les villes continuent de frapper à la porte des services de l'État pour obtenir leur expertise. L'impossibilité des agents à répondre aux demandes des villes pousse les acteurs à se mobiliser. Les agents du ministère vont se structurer autour d'un groupe de travail interne pour organiser la formation d'une expertise vélo par les villes. Ainsi, l'idée de constituer un Club des Villes Cyclables est le fruit de cette mobilisation dès 1984. L'objectif des agents est d'anticiper et de légitimer le problème[595] du déficit d'expertise pour les villes. Il s'agit

[593] En 2012, une couronne danoise était équivalente à environ 0,1 euro.
[594] *Ibid*. p. 25.
[595] Le terme de mobilisation interne est employé pour désigner l'investissement de groupes d'acteurs internes à une organisation dans la mise à l'agenda d'un problème dans le but d'en obtenir des bénéfices internes ou externes. Cette définition n'est pas très éloignée de celle du modèle de l'anticipation, définit par Philippe GARRAUD, insistant sur le rôle initiateur et moteur joué par les autorités publiques dans le

d'intervenir directement dans l'élaboration des solutions à apporter au problème, c'est-à-dire, d'organiser plus généralement les relations entre l'État et les collectivités pour construire une nouvelle expertise urbaine du vélo. Cette mobilisation s'inscrit dans le cadre d'une coalition entre les acteurs urbains, en recherche d'expertise, et des agents du ministère en quête de légitimation interne pour faire reconnaître une expertise « deux-roues » de l'État acquise dans les années 1970. En outre, ces agents, dépossédés de leurs compétences et missions au début des années 1980, participent activement à la définition des objectifs à atteindre. Ces derniers se mobilisent aux côtés des villes pour mettre en œuvre une nouvelle politique nationale du vélo. Cette mobilisation interne des agents et externe des villes rassemblent des acteurs à la recherche d'une nouvelle impulsion de l'État. Elle se traduit par un rapprochement entre les agents du ministère, certains élus locaux et les mouvements associatifs, c'est-à-dire l'ensemble des acteurs œuvrant à promouvoir l'utilisation de la bicyclette en France.

Cette mobilisation s'inscrit en réaction aux transformations engendrées par la décentralisation. Le processus de décentralisation se caractérise par une réorganisation du ministère dans toute une série de domaine d'intervention de l'État : financier, expertise technique, planification, etc[596]. Ces transformations touchent les politiques des deux-roues. Les financements accordés pour les aménagements en faveur des deux-roues, au titre des plans de circulation, s'amenuisent dès 1981. La gestion des plans est transférée aux départements[597]. Dans le même esprit, le personnel technique est confronté à une réorganisation globale des compétences. Les agents délégués aux « deux-roues » des CETE et du CETUR depuis 1974 et 1975 sont dépossédés de la compétence « deux-roues ». Certains sont mêmes déplacés vers de nouveaux services, parfois « très éloignés de leur pratique et savoir-faire »[598]. Symbole de ces transformations, H. Peigné « ne fait quasiment rien pour le vélo pendant 14 ans »[599]. Après un passage à la DDE du Loiret de 1980 à 1984,

---

processus de mise à l'agenda d'un problème public. Voir Philippe GARRAUD, « Agenda/émergence », *op. cit.* p. 52.

[596] Plus largement, sur la décentralisation, voir Patrick LE LIDEC, « La réforme des institutions locales », *op. cit.*

[597] Dans le cadre des transferts de compétence État/collectivités locales. Voir Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

[598] Entretien avec Edith Metzger, Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.

[599] Entretien avec Hubert Peigné (3), Paris, le 25 mars 2008

il devient successivement directeur adjoint de la DDE du Pas-de-Calais de 1984 à 1989 puis directeur de la DDE de Seine-et-Marne à partir de 1990. Son investissement en faveur du vélo se poursuit néanmoins au contact des acteurs associatifs, notamment auprès de son compagnon de route strasbourgeois, Jean Chaumien, président de la FUBICY[600]. Ces changements signent-ils la fin d'une expertise urbaine d'État en matière de vélo ?

De manière générale, des transferts de compétence s'opèrent vers les Conseils Généraux qui héritent des politiques « deux-roues » hors agglomération, auparavant gérées par les DDE, et qui financent dorénavant une partie des aménagements des plans de circulation (jusqu'à 40%). Les municipalités conservent l'entière initiative en milieu urbain. Le travail du chargé de mission « deux-roues » du CETUR, G. Wolf, est ainsi réorienté vers des missions d'aménagements urbains. Il s'occupe encore ponctuellement de deux-roues dans le cadre des politiques de sécurité routière, à l'instar d'E. Metzger au niveau du CETE de Lyon[601]. Si l'échelle urbaine est légitimé par l'État, les acteurs urbains ne sont pas préparés à prendre en charge, seuls, cette nouvelle compétence. En effet, la majorité des municipalités dépendaient jusqu'à présent de l'expertise des services centraux. Elles se retrouvent confrontées à une carence d'informations, de financements et d'échanges d'expériences. Ce manque d'expertise explique le désinvestissement progressif d'une partie des municipalités dans la mise en œuvre de politiques publiques du vélo au cours des années 1980. Pour certains, cette période marque effectivement « l'abandon pur et simple des politiques d'aménagements cyclables dans la plupart des villes françaises »[602]. Selon Frédéric Héran, cet abandon peut être expliqué par trois facteurs : une pratique de la bicyclette en ville devenue marginale ; un fort risque d'accident pour les deux-roues ; et des premiers aménagements cyclables inadaptés aux villes françaises[603]. En outre, ces premiers aménagements se sont avérés très coûteux. « Entre 1975 et 1980, ce sont environ 90 millions de Francs[604] qui ont été consacrés à de tels aménagements. L'intérêt d'aménagements légers et moins coûteux était déjà connu et débattu à l'époque, mais ces

[600] *Ibid.*
[601] Entretien avec Gérard Wolf, Paris, le 6 mai 2008.
[602] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.* p. 36.
[603] *Ibid.* p. 37.
[604] En 2012, un franc était équivalent à environ 0,15 euro.

financements étatiques ont fait pencher la balance vers la solution des pistes cyclables »[605]. Un débat semble avoir eu lieu au cours des années 1970 entre, d'une part, une expertise d'État normalisée et diffusée par les agents du ministère à travers un « guide des aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes », importé des Pays-Bas et, d'autre part, une expertise associative plurielle acquise au cours des processus de circulation des savoirs, grâce à la structuration de réseaux transnationaux associatifs[606]. Finalement, les villes françaises se seraient, dans les années 1970, plus appuyées sur une expertise d'État, accompagnée de financements, que sur une expertise associative en construction, faiblement dotée en ressources financières et peu institutionnalisée. En partant de ce constat, « l'abandon des politiques d'aménagements cyclables »[607] dans les villes françaises au cours des années 1980 peut être discuté, notamment au regard des transformations du rôle du ministère de l'Équipement après la décentralisation. Notre hypothèse est que l'État a continué à soutenir le développement du vélo en ville après la décentralisation, mais en se recentrant sur la problématique de la sécurité routière, tout en atténuant son accompagnement en matière d'expertise. Ces recompositions ont laissé peu de place à un soutien de l'État pour l'innovation et l'expérimentation de politiques publiques urbaines du vélo. Face à cet amenuisement de ressources financières et d'expertise, certaines municipalités se sont désinvesties, mais d'autres se sont mobilisées aux côtés des experts du ministère.

La continuité de l'action de l'État s'observe dans la poursuite des plans de circulation. Ce financement est, depuis 1982, entièrement assuré par les collectivités, via des dotations de l'État. De nombreux élus de municipalités, n'ayant pas bénéficié de ces contrats dans les années 1970, inscrivent ce dispositif dans leur agenda. La ville de Strasbourg entame dès le milieu des années 1980 des réflexions pour la mise en place d'un second plan de circulation pour adapter le premier plan au nouveau contexte national et poursuivre les aménagements[608]. L'élaboration des plans de circulation se fait encore en lien avec les CETE, mais du côté des services de la sécurité routière. Le recentrage des missions du

[605] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.*
[606] Voir chapitre 2.
[607] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.* p. 36.
[608] Le deuxième plan est voté par la Communauté urbaine de Strasbourg en 1992 et s'accompagne d'un second Schéma directeur vélo en 1994 : Communauté urbaine de Strasbourg, Schéma directeur deux-roues, 1994, 41p.

ministère dans la planification urbaine autour des problématiques de la sécurité routière se concrétise par un déplacement de la compétence « deux-roues » du CETUR vers la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR), même si G. Wolf continue d'être ponctuellement mobilisé[609]. Entre 1982 et 1994, les publications en matière de deux-roues portent essentiellement sur des documents techniques relatifs à la sécurité routière. On relève quatre principaux documents, diffusés dans les CETE et rédigés avec le concours de G. Wolf et de la DSCR : le premier est une traduction d'un document publié en République Fédérale d'Allemagne (RFA) en 1982. À cet égard, la technique d'importation est la même que celle mise en œuvre pour le premier document technique du SETRA en 1976, à savoir la traduction littérale d'un document étranger en langue française. Il s'agit de la référence suivante, CETUR, *Unfalle im radverkher. Accidents des deux-roues légers dans la circulation. Traduction*, 1984, 39 p.[610]. En outre, quelques réflexions sont engagées par les CETE, mais elles ne donnent lieu à publications[611], hormis une étude sur la sécurité des deux-roues à Bourg-en-Bresse[612].

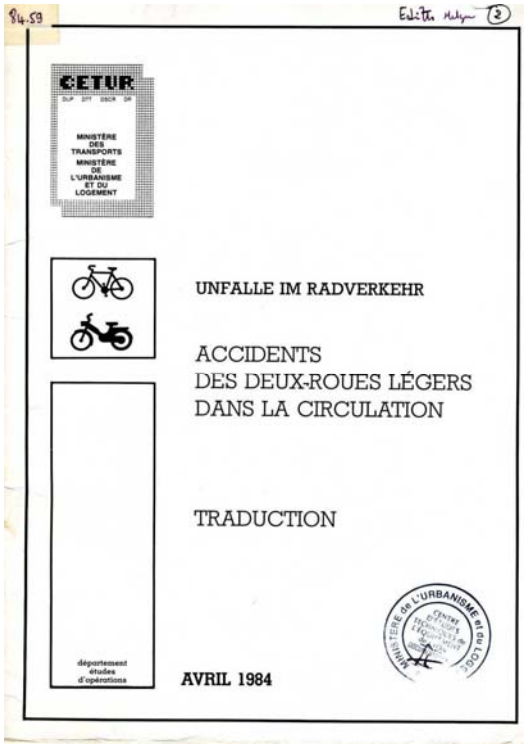
[609] Il rédige notamment les comptes-rendus des réunions concernant la sécurité des deux-roues entre 1983 et 1987 et contribue à la rédaction de plusieurs documents techniques, dont : CETUR, *Pistes cyclables : conception des structures,* 1986, 50 p. Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[610] Les autres documents sont : CETUR, *Les deux-roues légers : aménagements simples et sécurité en milieu urbain,* Fiche technique n°7, 1985, 10 p. ; CETUR, *Pistes cyclables : conception des structures,* 1986, 50 p. ; ONSER, *La sécurité des bicyclettes de 1982 à 1992,* 1994, 71 p. Archives privés de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[611] Voir Compte-rendu de la réunion du groupe de travail sécurité deux-roues (20 novembre 1984), CETUR, le 24 janvier 1985. Archives privées de *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[612] CETE de Lyon, *la sécurité des deux-roues à Bourg-en-Bresse*, 1985, 69 p. Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* (fonds Edith Metzger).

Illustration 19 : Couverture du document CETUR, *Unfalle im radverkher. Accidents des deux-roues légers dans la circulation. Traduction*, 1984, 39 p (Archives Privées de l'association *Pignon sur Rue*)



Le rôle des Plans de Déplacement Urbains (PDU)

En dehors des problématiques de sécurité routière, un nouveau dispositif permet aux autorités compétentes des agglomérations d'expérimenter des politiques publiques : les Plans de Déplacements Urbains (PDU)[613]. Ces derniers offrent une plus grande autonomie aux villes par rapport aux plans de circulation pour négocier des contrats avec d'autres collectivités ou avec l'État et procurent ainsi une souplesse sur la définition des objectifs, le caractère obligatoire des mesures et le périmètre concerné par le PDU[614]. Cependant, les premiers PDU consistent d'abord à poser la question « des relations entre acteurs participant à la production et à la gestion non seulement des transports collectifs urbains mais également des autres modes de transports et de l'urbanisation »[615]. Autrement dit, en problématisant la gestion de l'organisation des transports urbains, les premiers PDU ont plus mis l'accent sur la dimension organisationnelle que sur l'élaboration de dispositifs concrets d'action publique. Néanmoins, des politiques innovantes sont soutenues par des financements de l'État, expérimentées par les villes d'Annecy, de Bourges, de Grenoble, de Lorient, de Montpellier et de Nantes à la fin des années 1980. Parmi les principales innovations soutenues, on retrouve le développement de réseaux de Tramway[616]. À travers ces PDU, deux agglomérations inscrivent particulièrement leur action

[613] Voir la loi n° 82-1153 du 30 décembre1982, d'orientation des transports intérieurs (LOTI), et l'article 28 relatif aux Plans de Déplacements Urbains.
[614] Lassave Pierre, CETUR, *L'expérience des Plans de Déplacements Urbains (1983-1986),* Bagneux, 1987, 134 p.
[615] Bernard JOUVE et Anaïk PURENNE, « Une politique des déplacements urbains en quête d'expertise : les expériences lyonnaises », *op. cit.* p. 88-89.
[616] *Ibid.*

dans le développement des deux-roues : Lorient et Grenoble. L'agglomération de Lorient lance son premier PDU en 1985 et implante 30 kms d'aménagements cyclables entre 1985 et 1992. La ville devient une référence pour l'État en expérimentant l'implantation d'une zone 30 et l'ouverture des couloirs de bus aux cyclistes[617]. Le PDU de Grenoble, datant de 1987, se démarque notamment par l'élaboration d'un schéma d'agglomération pour les deux-roues. Il prévoit un objectif chiffré de 185 kms d'aménagement cyclable à réaliser avec une enveloppe de 180 millions de francs, « soit une dépense moyenne de 500 francs par habitant »[618].

Si un soutien financier est apporté par l'État pour quelques dispositifs innovants, les villes ne trouvent plus d'accompagnement technique. Les acteurs urbains continuent pourtant de solliciter l'expertise des agents du ministère, notamment dans les CETE. Dans ce contexte, on assiste à la formation progressive d'une coalition entre les élus locaux de certaines villes et les agents du ministère dépossédés de la compétence deux-roues pour inciter l'État à s'investir dans une politique nationale, du moins dans un soutien explicite aux politiques publiques du vélo en ville. E. Metzger est revenu sur cette situation lors d'un entretien :

> « Le gros choc est venu en 1981 avec la décentralisation, l'État a dit : « c'est aux collectivités de prendre en compte le vélo, donc nous plus un sous. Nous n'avons plus eu de groupe de travail ». A ce moment là, j'étais dans le creux de la vague avec des villes qui nous disaient : « nous, on aimerait bien faire du vélo mais on ne sait plus faire ». Donc on a dit : « écoutez, dans notre ministère, nous sommes *personae non gratae*, on ne peut rien faire. Nous vous proposons de monter un groupe de pression pour travailler avec vous » »[619].

La situation indiquée par E. Metzger semble se résumer à quelques échanges officieux entre les villes et les agents du ministère. Pourtant, la formation d'une coalition entre ces acteurs découle d'un processus de mobilisation qui s'est structuré tout au long des années 1980 et qui s'est effectivement concrétisé par la création « d'un groupe de pression » en 1988, à travers la naissance du Club des Villes Cyclables. Ce réseau est l'aboutissement à la fois de la mobilisation interne des agents et de la mobilisation externe d'élus locaux et d'acteurs associatifs. La mobilisation se déroule, dans un premier temps, au sein du ministère à travers l'organisation d'une « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en

[617] ONSER, *La sécurité des bicyclettes de 1982 à 1992,* 1994, p. 46-47.
[618] La réalisation de ce schéma s'est appuyée sur les résultats de l'« enquête ménage » du CERTU et du CETE de Lyon de 1985 et une série d'études du Conseil Général de l'Isère dans les 24 communes du périmètre du PDU. Voir Agence d'urbanisme de la Région grenobloise, Plan de déplacements urbains, Grenoble, juin 1987, p. 129-135.Archives de la Communauté d'agglomération de Grenoble : http://mailhost.la-metro.org/upload/uploads/891c4f6469ffadb0b792d8f5ea98e2a7/PDU_1987.pdf, consulté le 23 janvier 2012.
[619] Entretien avec Edith Metzger, Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.

compte des deux-roues légers en milieu urbain »[620]. Organisée par le CETUR, elle se déroule en 1984, à la demande de la DSCR. Cette rencontre rassemble plusieurs personnes de la DSCR, du CERTU, dont G. Wolf, un agent de la Direction des Routes (DR) et les représentants de sept villes[621]. L'objectif de la rencontre est « d'avoir une connaissance plus précise de la manière dont la problématique des deux-roues est posée au niveau des collectivités locales. [La DSCR] a dans ce but demandé au CETUR d'organiser une journée de réflexion sur ce thème, rassemblant autour de décideurs et de techniciens des collectivités locales (élus, ingénieurs des villes de France) quelques responsables du Ministère des Transports, et notamment de la DSCR »[622]. En proposant cette rencontre, les agents du ministère souhaitent, d'une part, répondre aux sollicitations des villes qui continuent de faire appel à l'expertise du ministère en matière de deux-roues, d'autre part, démontrer à leur hiérarchie que les municipalités ont des attentes spécifiques de l'État sur cette question. Il s'agit de construire un argumentaire justifiant le maintien de leur fonction, du moins leur rattachement aux programmes de réflexion menés sur les deux-roues et la sécurité routière au sein de la DSCR. La participation de plusieurs villes à cette journée débouche sur la formation d'une coalition entre les agents du ministère et un nombre restreint d'acteurs politiques et techniques des villes. Ils fixent ensemble deux modes de mobilisation : le premier à travers la constitution d'un groupe de travail interne au ministère ; le deuxième à travers la création du « Club des villes accueillantes aux deux-roues »[623].

Le groupe de travail « sécurité des deux-roues » se met en place pour la première fois en septembre 1983 pour organiser la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain ». Ensuite, il se réunit à intervalles

[620] Compte-rendu de la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain » rédigé par B. Durand, directeur du CETUR, le 14 juin 1984. Archives privées de Gérard Wolf.
[621] On retrouve les services techniques de Strasbourg, Rennes, Lille, Dunkerque et Belfort et deux élus, M. Claude Sagnard, adjoint au maire de Grenoble, délégué aux politiques de déplacements, conseiller général ; et Mme Hélène Desplats, conseillère municipale de Bordeaux. *Ibid.*
[622] Lettre d'invitation de B. Durand aux élus et ingénieurs des collectivités locales, Bagneux, le 20 mars 1984. Archives privées de Gérard Wolf.
[623] Compte-rendu de la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain » rédigé par B. Durand, directeur du CETUR, le 14 juin 1984. Archives privées de Gérard Wolf.

réguliers à partir de 1985[624]. Co-organisé par le CETUR et la DSCR, il permet aux agents des CETE de poursuivre un travail de veille en matière de deux-roues au sein du ministère[625]. Une note introductive du 24 janvier 1985 témoigne des questionnements des agents à propos des recompositions du ministère, de leur rôle et de l'avenir de la compétence « deux-roues » :

> « Le débat s'est engagé à partir des interrogations sur le rôle actuel du réseau [deux-roues] CETUR/CETE : utilité, efficacité, démotivation, découragement, etc. ? Il en est ressorti qu'en l'absence d'orientation ou de commande des services centraux il fallait travailler davantage avec et pour les collectivités locales ; plusieurs propositions ont été faites dans ce sens, le point le plus important se rapportant à la question : comment sensibiliser les décideurs locaux ? »[626]

Le compte-rendu du groupe de travail montre la stratégie des agents du ministère pour « reprendre la main » sur l'expertise « deux-roues » : se mettre au service des collectivités locales afin de sensibiliser les décideurs urbains. Plusieurs propositions sont alors élaborées. Parmi celles retenues lors de la journée de 1984, l'idée de créer un « Club des villes accueillantes aux deux-roues » est la seule qui se concrétisera. Pour les agents du ministère, « la mise en route du Club devrait être une action prioritaire en 85, avec un démarrage effectif au printemps »[627]. Finalement, le Club des Villes Cyclables est créé à Bordeaux en octobre 1988. Nous verrons que les villes participent activement à sa création dans le chapitre 4. Mais l'idée de constituer ce réseau est bien le fruit d'une mobilisation interne des agents de l'administration centrale dans le but d'anticiper et de légitimer un problème d'expertise. Pour les agents, la légitimation recherchée est d'ordre professionnel car « le groupe de pression » des villes leur permet de poursuivre un rôle d'expert « deux-roues » au niveau national. Cette initiative doit aussi apporter une réponse aux besoins des villes, alors confrontées à une carence d'expertise. À travers la création du CVC, on assiste à la naissance d'un lobbying en faveur d'une prise en charge nationale du vélo urbain. En outre,

---

[624] Voir le compte-rendu de la première réunion « groupe de travail sécurité deux-roues », CETUR, le 5 septembre 1983. Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[625] Le groupe de travail organise trois ou quatre rencontres par an. Il rassemble un ou plusieurs agents des CETE, du CETUR, de la DSCR et de l'ONSER.
[626] Voir F. Greze, Compte-rendu de la réunion du groupe de travail sécurité deux-roues (20 novembre 1984), CETUR, le 24 janvier 1985. Archives privées de *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[627] *Ibid.*

les acteurs associatifs, notamment la FUBICY, profitent du lancement du CVC pour rejoindre la coalition composée d'agents du ministère et d'élus locaux.

Les premières actions du CVC préfigurent l'affirmation de ce lobbying national du vélo urbain. Les multiples sollicitations des villes à l'égard de l'État entraînent une légitimation interne des agents techniques du CETUR et des CETE au niveau du ministère. Cette légitimation leur permet même d'accroître leur spécialisation, vers un abandon progressif de la thématique « deux-roues » au bénéfice de celle, exclusive, de la « bicyclette ». Ainsi, les effets du lobbying du CVC sur le travail des agents du ministère se font sentir dès le début des années 1990 :

> « Suite à la création du Club, nous on s'est dit qu'il fallait qu'on redémarre quelque chose au niveau de l'État et, à ce moment là, on a pu officiellement reprendre le groupe de travail et on nous faisait pas mal intervenir dans les congrès et les journées techniques. Alors, à ce moment là, l'État a recommencé quand même à nous demander des études expérimentales. »[628]

Selon E. Metzger, les effets de la création du CVC ont été immédiats au sein de l'État, avec une reprise des « études expérimentales » et une nouvelle légitimité accordée aux experts du ministère. Les agents des CETE et du CETUR se voient de nouveau confier la réalisation d'études portant sur la bicyclette en dehors du champ de la sécurité routière. En 1991, un « argumentaire en faveur du vélo en ville » est édité par les services de l'État, en collaboration avec le Club[629]. Le CVC entreprend une large diffusion du document à destination des collectivités pour promouvoir le réseau, se faire connaître et justifier son apport auprès des villes adhérentes. En outre, la participation des agents du ministère aux travaux du CVC conforte leur stratégie visant à mettre leur expertise au service des collectivités.

La thèse évoquée par F. Héran, pointant l'arrêt de tout investissement des villes dans les politiques d'aménagements cyclables au cours des années 1980[630], peut être discutée. Si

---

[628] Entretien avec Edith Metzger, Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.
[629] Bouvier Irène, *argumentaire en faveur du vélo en ville*. Compte rendu de la journée de travail du 31 mai 1991, Lyon Vélo, Lyon, 1991, 58 p. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[630] Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.* p. 36.

certaines villes subissent les réorganisations de l'État en stoppant leur investissement en matière de deux-roues, d'autres se mobilisent pour constituer une nouvelle compétence en lien avec les agents du ministère. L'investissement de ces derniers en interne montre que l'action du ministère s'est poursuivit, malgré les contraintes qui ont pesé sur les acteurs. En inscrivant la nouvelle problématique de la bicyclette à l'agenda des décideurs locaux et nationaux, les agents ont su transformer leur résistance interne en un véritable amendement aux réformes institutionnelles. La décentralisation doit dans ce sens être comprise comme un processus impliquant les différents agents du ministère dans une négociation permanente de leur intervention auprès des collectivités locales. En outre, l'analyse de la mobilisation de ces agents apporte un regard moins vertical de l'organisation de l'appareil ministériel puisque des groupes de travail, plus horizontaux, se sont créés à l'initiative des agents. Les acteurs du vélo s'organisent plus autour d'une thématique d'action publique qu'autour d'un corps constitué[631]. Ce réseau s'est appuyé sur un travail d'expertise et sur une revendication pour légitimer une compétence.

Le travail sur les acteurs du ministère de l'Équipement montre comment certains agents peuvent entrer en résistance face aux grandes réformes structurelles et mener des actions presque politiques, fortement influencées par leur conviction pour le développement du vélo. Ces agents n'appartiennent aux réseaux des grands corps d'État. Ne trouvant pas de réponses internes à leur mobilisation, les agents se tournent vers des acteurs extérieurs au ministère en constituant une coalition avec les élus des collectivités locales. Et si ce type de coalition constituait une des grandes transformations institutionnelles de la décentralisation française ? L'analyse des acteurs en action du ministère permet de comprendre l'affirmation d'une nouvelle expertise d'État, une expertise au service des collectivités, moins dirigiste que celle apportée au sein des plans de circulation dans les années 1970, mais accompagnant et organisant l'autonomisation des collectivités dans la prise en charge de la bicyclette. Les villes sont ainsi incitées à produire une compétence autonome que les agents du ministère contribueront à formaliser et à diffuser.

[631] La thèse corporatiste, d'organisation interne autour des grands corps, n'empêche pas la constitution de réseaux thématiques au sein de l'administration du ministère de l'Équipement. Voir notamment :Jean-Claude THŒNIG, *L'ère des technocrates*, *op. cit.* ; Bardet Fabrice, Jouve Bernard (dir.), document de préparation du cours « Les ingénieurs des Travaux Publics de l'État et l'action publique : un « corps d'État » en mutation », ENTPE, 2010-2011, p. 57-65.

La mobilisation interne des agents du ministère a-t-elle aussi poussée l'État à relancer une politique nationale du vélo ? Le 5 juillet 1994, les ministres de l'Équipement et de l'Environnement annoncent la mise en œuvre d'une politique nationale en faveur du vélo[632]. Cette annonce vient aussi consacrer l'activité de lobbying du CVC, des associations d'usagers et des agents du ministère. Après dix ans de mobilisations interne et externe, ces acteurs sont parvenus à transformer le positionnement et l'organisation de l'État. L'intervention de l'État dans le domaine du vélo permet d'interroger plus largement son rôle dans les politiques urbaines contemporaines. Comment les politiques du vélo nous renseignent-elles sur les formes d'intervention de l'État dans les politiques urbaines contemporaines ?

1.3 Vers un nouveau rôle de l'État (1994 – 2010) ?

L'intervention de l'État en 1994 pose question, tant au niveau des ressources que des instruments mobilisés pour cette politique. S'appuie-t-elle sur une politique de contractualisation avec les villes, sur le modèle des plans de circulation déployés dans les années 1970-1980 en mettant son expertise au service des collectivités ? Pour répondre aux différents publics, les ministres s'appuient sur plusieurs instruments, dispositifs et ressources qui induisent différentes formes d'intervention. Le rapprochement entre deux ministères est, à ce titre, évocateur des différentes stratégies. D'une part, on observe l'établissement d'un État porteur de cause, qui mobilise des acteurs engagés en faveur de la bicyclette, notamment des acteurs associatifs. D'autre part, l'action de l'État s'accompagne de modifications réglementaires à travers la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996[633], instituant un certain degré de contrainte pour les collectivités. Enfin l'État s'appuie sur un travail de production et de diffusion de savoirs par les agents du ministère à destination des collectivités. Ces différentes formes d'intervention renvoient aux débats contemporains portant sur le rôle de l'État et son intervention dans les politiques publiques urbaines. Tandis que l'intervention politique des ministres laisse

[632] Conférence de presse de M. Bernard Bosson, Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et de M. Michel Barnier, Ministre de l'environnement, « Une politique en faveur du vélo », le 5 juillet 1994. Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[633] Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 relative à l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

ouverte les formes d'intervention de l'État, les acteurs du ministère, les associations et les collectivités vont s'affronter pour organiser les modalités d'intervention et imposer finalement un nouveau rôle de l'État dans le développement des politiques du vélo. Pour comprendre plus largement les effets de la décentralisation sur les formes d'intervention de l'État, il convient d'analyser la politique nationale du vélo annoncée en 1994 et ses effets sur l'organisation interne du ministère de l'Équipement. Cette politique nationale est marquée par le retour des agents présents sur la thématique des deux-roues depuis les années 1970. Elle est aussi marquée par l'intégration de nouveaux acteurs, notamment issus du ministère de l'Environnement et du milieu associatif. La cohabitation entre ces différents acteurs apporte plus de transversalité aux politiques du vélo, mais développe aussi des oppositions sur les formes d'intervention de l'État.

Annonces de la conférence de presse commune au ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme et au ministère de l'Environnement, Paris, le 5 juillet 1994[634]

La conférence de presse du 5 juillet 1994 annonce les grandes lignes d'une action de l'État visant à « lancer un ensemble de mesures en faveur du développement de l'usage du vélo et créer une dynamique globale ». Cette politique nationale concerne essentiellement 4 volets :

- des « moyens d'études accrus pour la réalisation d'aménagements destinés à l'usage des cyclistes » ;
- une « politique de sensibilisation à destination des collectivités » avec l'élaboration de fiches thématiques sur les aménagements cyclables et la publication d'un guide de signalisation du vélo ;
- un prix vélo lancé dès 1995 décerné aux collectivités et aux entreprises ;
- une réorganisation interne et des moyens humains pour « impliquer directement les collectivités territoriales, en particulier les communes et les départements, ainsi que les entreprises de transport.

La relance du vélo par l'État en 1994 découle essentiellement d'une réponse aux pressions conjointement menées par les élus locaux, les agents du ministère et les associations d'usagers. Elle constitue une première en Europe puisqu'aucune autre politique nationale n'est programmée dans les pays de l'UE[635]. En outre, cette relance intervient en France avant les grèves de 1995 qui, touchant les transports, ont permis de présenter la bicyclette comme une solution crédible sur la scène publique[636]. La relance d'une politique nationale

[634] Voir conférence de presse de M. Bernard Bosson, Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et de M. Michel Barnier, Ministre de l'environnement, « Une politique en faveur du vélo », Paris, le 5 juillet 1994. (Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[635] Avant une tentative avortée de « plan global piéton et cycliste » en Belgique entre 1995 et 1997 et la politique « National Cycling Strategy » en Angleterre en 1996. Voir CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001, p. 41 et 56.
[636] Entretien avec Hubert Peigné (3), Paris, le 25 mars 2008.

du vélo est bien le fruit d'une mobilisation interne[637] puisqu'elle intervient avant que la bicyclette ne fasse irruption sur la scène publique au niveau national.

Le plus gros volet de la relance concerne l'organisation interne de l'État et les moyens humains mis en œuvre pour impliquer l'ensemble des acteurs. Premièrement, la politique nationale s'appuie sur les anciens agents compétents en matière de deux-roues qui effectuent un retour marqué dans la production de savoirs : un correspondant vélo est nommé dans chaque CETE. E. Metzger retrouve son poste, cette fois-ci entièrement dédié au vélo ; la nomination d'un coordonnateur au CERTU, en l'occurrence G. Wolf ; et l'envoi d'instructions aux DDE pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements routiers. Deuxièmement, on assiste à la nomination de nouveaux agents. D'une part, un chargé de mission est recruté « conjointement par le ministère de l'environnement et le ministère de l'Équipement »[638] pour assurer le suivi technique auprès des deux ministères. C'est Jean Chaumien, alors président du CADR 67 et de la FUBICY, qui est choisi pour ce poste. D'autre part, pour assurer la coordination avec les nouveaux partenaires qui se sont engagées auprès des ministres[639], H. Peigné est désigné par J. Chaumien en 1995 pour piloter un « comité de suivi du vélo » au niveau national[640]. La SNCF semble avoir été choisie comme interlocuteur au sein du ministère pour répondre à la forte mobilisation des associations d'usagers depuis la fin des années 1970 au sujet du transport de la bicyclette dans les trains[641]. En revanche, peu d'informations ont été rassemblées concernant le choix des autres interlocuteurs. Les institutions parisiennes, municipalité et RATP, sont particulièrement représentées. La ville de Paris est citée par les

---

[637] Voir Philippe GARRAUD, « Agenda/émergence », *op. cit.* p. 52.

[638] Lettre de M. Pappalardo du ministère de l'Environnement et E. Duret du ministère de l'Équipement à Jean Chaumien, Paris, le 13 décembre 1994. Archives de l'association *Pignon sur Rue* (fonds Edith Metzger)

[639] La SNCF, l'Association des Maires de France (AMF), la ville de Paris et la RATP.

[640] Pour cette fonction, J. Chaumien devait proposer une personne aux cabinets des ministres. Nous formulons ici l'hypothèse qu'il a approché H. Peigné pour s'appuyer sur un haut-fonctionnaire du ministère de l'Équipement afin de bénéficier de son expérience et ses réseaux. Les relations qu'ils ont pu nouer à Strasbourg au cours des années 1970 montrent l'importance de la période dans la constitution de réseaux pour le développement de la bicyclette. Voir entretien avec Hubert Peigné (3), Paris, le 25 mars 2008.

[641] Voir notamment les mobilisations Paris-Chartres organisées par l'association MDB à Paris. Après avoir effectués le trajet Paris-Chartres à vélo, les manifestants investissaient le train régional Chartres-Paris pour le retour de l'excursion. Ces mobilisations annuelles ont été particulièrement médiatisées. Voir notamment *Roue-Libre*, revue de l'association MDB, n°3, août 1986, p. 7. Archives privées de l'association MDB à Paris.

ministres, ce qui indique une proximité soit politique entre les ministres et le maire de Paris, tous du même parti politique (RPR), soit institutionnelle entre l'État et la ville de Paris[642]. Pour les autres villes, la représentation s'effectue par l'intermédiaire des réseaux de collectivités, le CVC et l'AMF. La relance de l'État se traduit donc par une forme de promotion des acteurs porteurs de la cause du vélo. L'avènement de cet État « porteur de cause » se réalise à partir de deux dynamiques internes : premièrement, le retour des agents fortement mobilisés en interne pour le développement d'une expertise d'État en matière de deux-roues ; deuxièmement, l'intégration d'acteurs associatifs et des agents du ministère de l'environnement.

L'intégration d'acteurs associatifs dans l'élaboration de la politique nationale marque une transformation dans l'action de l'État. D'une part, le ministère de l'Équipement s'appuie sur une expertise extérieure provenant des associations d'usagers. D'autre part, le militantisme des acteurs associatifs au sein du ministère participe à légitimer les porteurs de cause. L'État intègre des acteurs associatifs pour mieux diffuser leurs revendications dans les services, mais aussi auprès des différents partenaires. L'État ne fabrique plus seulement une expertise en interne, mais il s'appuie sur une expertise extérieure, il fait faire. Ce processus avait toutefois précédé l'annonce des deux ministres, puisqu'en 1994, Isabelle Lesens, présidente de l'association parisienne Vélo 15 et 7, est recrutée au sein du cabinet du ministre de l'Environnement pour préparer la politique nationale. L'initiative d'intégrer des acteurs associatifs vient du ministère de l'Environnement. Le changement passe par le ministère de l'Environnement pour porter la cause du vélo au sein d'un autre ministère. Le recrutement de J. Chaumien en 1994 marque un rapprochement décisif entre l'État et les associations d'usagers. Le multipositionnement de J. Chaumien interroge sur la nature des échanges qui se réalisent pendant cette période entre les associations et l'État. Dans quelle mesure J. Chaumien introduit-il des pratiques et savoirs associatifs au sein des ministères ? Pour réaliser ses missions, quels acteurs associatifs et quelles villes sont particulièrement mobilisés ? Les sources du ministère renseignent peu sur ces processus. Nous connaissons

[642] Voir conférence de presse de M. Bernard Bosson, Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et de M. Michel Barnier, Ministre de l'environnement, « Une politique en faveur du vélo », Paris, le 5 juillet 1994, p. 3. Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger). Il faut également noter que ce statut particulier accordé à la ville de Paris par les ministres est probablement lié au fait que Paris n'est pas encore adhérente du CVC en 1994.

néanmoins la composition du « comité de suivi du vélo ». Il montre une surreprésentation des agents des différents services du ministère[643]. Seules la FUBICY et la FFCT, dans le cadre de la mise en place des véloroutes et des voies vertes[644], sont représentées du côté des associations. Le CVC est associé en 1996 et dresse en 1997 une liste de correspondants techniques au sein des villes[645]. Les acteurs impliqués dans le vélo urbain sont donc faiblement représentés.

Le partenariat entre les deux ministères représente une transformation plus visible dans l'action de l'État. La question des acteurs associatifs au sein de l'État va cristalliser une opposition entre le ministère de l'Environnement et celui de l'Équipement. Si la nomination d'acteurs associatifs au sein du ministère de l'Environnement est courante, elle l'est moins au sein de l'Équipement, traditionnellement marqué par une culture d'ingénieur[646]. Cette différence est expliquée par H. Peigné, qui exprime une méfiance vis-à-vis de l'intégration des associations par l'État :

> « Il me semble qu'il n'y a pas eu de blocage [entre les deux ministères] mais parce que, on peut le dire, le ministère de l'Équipement en tant que tel, ces différents ministres et ces différents cabinets, ne se sont pas vraiment intéressés au vélo pendant des années. (…) Quant au ministère de l'Environnement, cela a toujours aussi été la bagarre pour lui faire prendre en compte le vélo car pour les uns, on n'est déjà pas sérieux au ministère de l'environnement et si en plus on rajoute le vélo, alors là on va être la risée de tout le monde. Pour d'autres, c'étaient « les cyclistes, ils nous embêtent ces gens-là, ils vont aller dans les espaces réservés, protégés, donc surtout pas ». Enfin, pour d'autres, le vélo devait se confondre avec militantisme et politisation. Dans certains cas, on a vu des gens du milieu du ministère de l'Environnement donner une dimension politicienne à des choses qui n'en avaient pas. Donc cela a plutôt été la bagarre non pas pour trouver des choses entre

[643] Voir les comptes-rendus de réunion du « Comité de suivi du vélo » de 1995, 1996, 1997 rédigés par Hubert Peigné. Archives de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[644] Les voies vertes sont des aménagements en site propre couramment implantés dans les zones rurales. Les Véloroutes sont des routes existantes balisées pour les cyclistes et peu fréquentées par les automobilistes.
[645] Voici la liste des villes mentionnées : Colombes, Quimper, Rochefort, Taverny, Toulouse, Rennes, Bordeaux, La Roche-sur-Yon, Annecy, Lorient, Val Maubuée, Grenoble, Lyon, Paris : Lettre d'Edith Metzger au CERTU, thèmes et groupes de travail du Comité Technique du Club des Villes Cyclables, dossier réalisé par Edith Metzger, Lyon, le 1er octobre 1997. Archives de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[646] Voir notamment le rapport n° 2004-0105-01 du Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, *Etude historique sur les valeurs propres au Ministère de l'Equipement,* Paris, 2004, 117 p. : http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics//054000173/0000.pdf , consulté le 03 janvier 2012.

ministères, mais plutôt pour sortir l'un de son marasme, l'autre de considérations malvenues. »[647]

Selon H. Peigné, l'engagement des deux ministères traduit deux cultures d'intervention différentes en matière de bicyclette. Si le ministère de l'Équipement dispose de plusieurs agents engagés, leur compétence est faiblement institutionnalisée et reconnue en interne. En ce qui concerne le ministère de l'Environnement, ce dernier est marqué par une culture proche des milieux associatifs, et ce dès sa création[648]. Les deux ministères mobilisent aussi des instruments différents pour développer l'usage de la bicyclette, des instruments qui représentent des modes d'intervention étatique divers.

Les agents du ministère de l'Équipement poursuivent leur rôle d'expert et de producteur de savoirs. Ainsi, la relance de l'État entraîne une nouvelle dynamique dans la production d'études sur le vélo. Ces études, pilotées par l'Équipement, traduisent une forme de domination par rapport au ministère de l'Environnement. L'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE), formant un corps particulièrement présent au sein de l'Équipement, est incitée à proposer des stages et des rapports d'études sur le développement de la bicyclette, rapports dont les sujets sont problématisés en amont par les CETE[649]. En 1995, le financement d'études à hauteur de 50 000 francs pour chaque CETE et 350 000 francs pour le CERTU est débloqué[650]. Des fiches techniques sont élaborés par les CETE, mais de plus en plus en collaboration avec les associations d'usagers, notamment avec l'Association française des Véloroutes et Voies Vertes (Af3V) et la FFCT. De même, les CETE participent de manière croissante à la rédaction de

[647] Entretien avec Hubert Peigné (3), Paris, le 25 mars 2008.
[648] Sur ce point, voir les travaux de Pierre LASCOUMES sur la construction du ministère de l'Environnement : Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir*, *op. cit.*
[649] Lettre du Président du Comité de Suivi de la politique du vélo au directeur de l'ENTPE à propos des sujets de recherche TFE concernant le vélo et les cyclistes, Melun, le 7 octobre 1997. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[650] Lettre du délégué interministériel à la Sécurité Routière à Messieurs les Directeurs des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement sur la politique en faveur du vélo et la désignation d'un correspondant vélo dans les CETE, le 21 novembre 1994. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

documents associatifs[651], ce qui indique un changement dans la façon de produire l'expertise. L'État mobilise des partenaires et des ressources extérieures.

L'action du ministère de l'Environnement est pour sa part déterminante au niveau réglementaire. Dès 1995, le ministre, Corinne Lepage, « promet un projet de loi sur l'air », qui pourrait prendre en compte le développement du vélo[652]. De fait, l'annonce a pour effet d'inscrire les réflexions relatives au projet de loi au sein du « comité de suivi du vélo ». En outre, ces réflexions occupent une place importante des missions de J. Chaumien[653]. La LAURE est finalement votée le 30 décembre 1996 (décret d'application 1er janvier 1998)[654]. Elle rend obligatoire la mise en place d'aménagements cyclables pour chaque réaménagement de voirie en ville. Nous verrons dans la prochaine sous-partie que son application a suscité quelques réticences de la part des villes, réticences rapidement contraintes par l'action des associations et de l'État. Sur l'aspect réglementaire, on observe ainsi la formation d'un partenariat implicite entre l'État et les associations. Dans ce cadre, le rôle de l'État vise à réguler les relations avec les collectivités par la voie de dispositifs réglementaires contraignants. Pour cela, il s'appuie sur l'enrôlement des associations dans une activité de surveillance et de contrôle de la mise en place des réglementations.

Ces deux formes d'intervention de l'État, mobilisateur et régulateur, impliquent un premier clivage entre les ministères de l'Équipement et de l'Environnement. Cette séparation, touchant la production d'études - technique et réglementaire, témoigne des différentes compétences mobilisées, mais aussi des différents objectifs poursuivis par les acteurs. Tandis que le ministère de l'Équipement souhaite accélérer l'implantation de voies vertes sur le territoire, notamment pour développer la dimension Tourisme rattachée à l'Équipement entre 1993 et 1995, le ministère de l'Environnement, soucieux de ne pas entrer en conflit avec d'autres acteurs au sujet de l'implantation d'aménagements dans des

[651] Voir notamment la participation d'Edith Metzger dans le document suivant : FUBICY, IFRESI-CNRS, Argumentaire pour le vélo en ville, dossier n°1, 1998, 50 p. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[652] *Le Monde*, « Le ministre de l'environnement promet un projet de loi sur l'air pour l'automne », le 23/24 juillet 1995.
[653] Entretien avec Jean Chaumien, Président du CADR 67 (1975-2008), Président de la FUBICY (1980-1995), Chargé de mission vélo au sein du ministère de l'environnement (1995-1997), Strasbourg, le 24 juin 2008.
[654] Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 relative à l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

sites protégés, oriente plutôt son action en direction des villes. Sur ce point, le ministre de l'Environnement avait anticipé la relance de l'État dès le mois d'avril 1994 en inaugurant un nouveau dispositif « vélo pour la ville », des contrats destinés à soutenir dix projets pilotes avec une enveloppe d'un million de francs[655].

Finalement, l'action de l'État se clarifie en 1997. La production de savoirs et les financements mis en œuvre pour le développement du vélo en ville deviennent de plus en plus rares. La priorité est portée à l'aménagement des voies vertes hors agglomération, en lien avec les départements et les associations de cyclotourismes[656]. Le ministère de l'Environnement s'efface par rapport à l'Équipement qui impose sa domination financière, son expertise, et son mode d'intervention. En 1997, le contrat de J. Chaumien n'est pas reconduit, et le poste est attribué à un nouvel agent, cette fois issu du ministère de l'Équipement :

> « Bon j'ai par exemple réussi à mettre le vélo dans la loi sur l'air, c'est déjà pas mal. Ce n'était pas prévu, personne n'y pensait. Bon, à l'époque j'ai amené les deux ministres pour l'inauguration du mondial du deux-roues, Corinne Lepage et Anne-Marie Idrac, sur un vélo pour aller inaugurer le mondial du deux-roues alors que le préfet de police ne voulait pas. Moi je voulais faire une manifestation, une grosse ballade à vélo avec les ministres. Quand j'ai vu que le préfet de police ne voulait pas je leur ai dit : « mais vous les ministres, vous pouvez quand même vous déplacer comme vous voulez ». Je dois dire que moi je n'hésitais pas. Quand il y avait un truc qui ne me plaisait pas, je montais au cabinet. J'étais plus au ministère de l'environnement parce que j'avais un ami qui s'occupait du vélo. Pour moi, le ministère des transports c'était trop loin, je préférais mon siège au ministère de l'environnement. C'est aussi pour cela que j'ai arrêté parce que je n'avais pas assez d'écho et de répondant et puis je me fatiguais. (…) Cela pourrait aller dix fois plus vite mais on tombe sur un haut fonctionnaire qui bloque tout, ou qui ne comprend rien, des conflits entre ministères. Alors à ma suite ils ont nommé un gars qui était en même temps maire de sa commune, bref il ne s'est occupé que des véloroutes/voies vertes. »[657]

---

[655] Ont ainsi été retenus, les projets des villes d'Avignon, Chambéry, Chamonix, Cherbourg, Dunkerque, Lorient, Nantes, Pessac, Strasbourg et le département du Bas-Rhin. Voir la Conférence de presse de M. Bernard Bosson, Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et de M. Michel Barnier, Ministre de l'environnement, « Une politique en faveur du vélo », le 5 juillet 1994 (Archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[656] A partir de la fin de l'année 1996, le « comité de suivi du vélo » se scinde en deux comités : le premier, nommé reste le « comité de suivi du vélo » et devient en 2001 le « comité de promotion du vélo ». Le deuxième représente un « comité de suivi des véloroutes et voies vertes », l'axe fort développé par l'État.

[657] Entretien avec Jean Chaumien, Strasbourg, le 24 juin 2008.

On peut analyser cette reprise en main du ministère de l'Équipement comme la domination logique d'un grand ministère doté de ressources supérieures à celles de l'Environnement. Pourtant, l'analyse des propos de J. Chaumien conduisent à entrevoir cette reprise en main comme le fruit d'une opposition entre les différentes cultures d'intervention, militantes et ingénieurs, des acteurs des deux ministères. La position de J. Chaumien, proche de l'Environnement, ne lui donne pas « assez d'écho » selon les propos de l'acteur. Son action s'appuie sur les pratiques associatives qu'il a intériorisées, notamment lorsqu'il organise une « manifestation » avec les deux ministres. Le remplacement de J. Chaumien traduit aussi une reprise en main culturelle et corporatiste des ingénieurs, dont le mode d'intervention demeure ici plutôt organisé autour d'instruments incitatifs et non contraignants pour les collectivités. Mais cette reprise en main ne remet pas en cause les instruments réglementaires développés par le ministère de l'Environnement. Si ce dernier s'efface après une irruption de plus de trois ans dans la politique nationale du vélo, c'est maintenant au ministère de l'Équipement d'assurer un contrôle, certes de manière incitative, de l'implication des collectivités, notamment dans le respect de la LAURE. Enfin, L'effacement du ministère de l'Environnement par rapport à l'Équipement s'exprime de manière plus ferme en 2007 au moment de leur fusion[658], notamment avec la création d'un coordonnateur interministériel en charge du vélo, attribué à H. Peigné, issu de l'Équipement. Revenant sur sa carrière professionnelle, l'intéressé n'insiste pas forcément sur sa culture d'ingénieur pour expliquer les raisons de sa nomination, mais sur la densité de ses réseaux internes au ministère de l'Équipement :

> « Sur la carrière elle-même, je crois effectivement qu'une des choses dont je me suis aperçu, c'est que le fait d'avoir d'autres cordes, cela me donnait des références, et j'ose le dire, une crédibilité que je n'aurais pas eu si j'avais été simplement M. vélo. Je crois que comme je connaissais beaucoup de gens des ministères et ailleurs (…) cela a été un élément dont j'ai développé l'ampleur. »[659]

Le regard de J. Chaumien sur les compétences d'H. Peigné est intéressant. Il montre des divergences d'analyses. Ces différences représentent probablement le point de vue des fonctions qu'ils ont occupé au sein du ministère. Ainsi, J. Chaumien insiste sur la qualité

[658] Au sein du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.
[659]Entretien avec Jean Chaumien, Strasbourg, le 24 juin 2008

d'ingénieur, plus importante que toute autre pour agir au sein du ministère de l'Équipement :

> « C'est important effectivement qu'il y ait un coordonnateur interministériel. Lui [Hubert Peigné], en tant qu'ancien directeur régional DDE, il connaît la boutique et il est au sommet de la hiérarchie. Il connaît les gens, en tant qu'ingénieur, il peut dire des choses plus facilement que moi. Maintenant il lui manque peut-être un peu la fibre militante aussi. On devrait peut-être davantage travailler avec lui. »[660]

À la question de savoir si l'État a porté la cause du vélo à partir de 1994, la réponse est que son intervention découle d'une dynamique ambigüe. Dans un premier temps (1994-1997), l'action de l'État s'est traduite par une hybridation entre deux formes d'intervention, celle d'un État mobilisateur des acteurs et ressources en matière de bicyclette, impulsé par le ministère de l'Équipement, et celle d'un État régulateur, avec la mise en œuvre d'instruments réglementaires et de contrôle, impulsé par le ministère de l'Environnement. Dans un deuxième temps (1997-2010), l'action de l'État s'est recentrée sur le ministère de l'Équipement autour d'instruments incitatifs et mobilisateurs, mais en confiant un rôle de contrôle sur la réglementation initiée par le ministère de l'Environnement. Ce dernier s'est ainsi heurté à la domination financière, institutionnelle et culturelle de l'Équipement. Dès lors, on observe que les instruments de l'intervention étatique dépendent des rapports de force internes à l'État, entre les ministères, mais aussi entre les groupes d'acteurs aux statuts et légitimités différentes. Cette dynamique interne confirme aussi notre démarche proposée en introduction consistant à accorder une importance aux interactions et transactions entre individus ou groupes d'acteurs. Ces interactions doivent cependant être replacées dans un cadre professionnel au sein d'une institution publique où, très souvent, les agents projettent une évolution à long terme de leur carrière. Ce cadre n'est pas le même que celui des acteurs associatifs. Ces derniers peuvent entreprendre des carrières dans un cadre strictement associatif, dans un cadre professionnel et, parfois, jouer sur la superposition de plusieurs activités, militante et professionnelle. L'intégration des associations d'usagers du vélo au sein de l'État est ainsi marquée par ce multipositionnement. À cet égard, la fonction de J. Chaumien au ministère ne l'empêche pas de reprendre une activité strictement militante et associative en 1997 en exerçant la présidence de l'association CADR 67 et celle de la FUBICY.

---

[660] *Ibid.*

À travers l'analyse des transformations internes du ministère de l'Équipement, nous avons mis en lumière comment les différentes formes d'intervention de l'État constituaient des opportunités ou des contraintes pour les villes dans le développement des politiques en faveur de la bicyclette. L'expertise mise à la disposition des collectivités par les services du ministère constituent un enjeu pour les acteurs. La première période de 1971 à 1982, organisée autour des politiques de contractualisation, représente un cadre favorable pour l'inscription de dispositifs expérimentaux à l'agenda des élus urbains. Les lois de décentralisation représentent au contraire un frein, contraignant les villes à réorienter leur action vers la recherche d'une mobilisation aux côtés des services de l'État pour construire une politique nationale du vélo (années 1982-1994). Enfin, la relance de 1994 offre de nouvelles opportunités, mais aussi de nouvelles contraintes, d'abord réglementaires avec la LAURE en 1996, puis organisationnelles, avec une reprise en main par le ministère de l'Équipement. Ce dernier réoriente son activité d'expertise vers le développement de la bicyclette hors agglomérations. En privilégiant les aménagements en faveur du tourisme autour des voies vertes, l'État concède aux villes la seule responsabilité de mettre en œuvre les modifications réglementaires ambitieuses de 1996, puis celles récentes du décret du 30 juillet 2008 instaurant les double-sens cyclables dans les zones 30 des agglomérations[661]. L'instrument réglementaire témoigne du tournant régulateur qui s'impose dans les années 2000. Cependant, cette politique réglementaire est couplée avec quelques instruments incitatifs, mis en place à partir d'appels à projets nationaux[662]. Ces appels à projets font référence à une manière de gouverner à distance[663] les politiques urbaines de la bicyclette, c'est-à-dire une forme de « gouvernabilité qui ne s'appuie plus sur l'autorité et sur une normalisation par les règles imposées aux acteurs locaux »[664]. Ainsi, comme l'indique Renaud Epstein, cette forme d'intervention s'appuie « au contraire, [sur] les nouvelles

[661] Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 introduit dans le code de la route la généralisation des double sens cyclables en Zone 30 ou dans les zones de rencontre. Dans une ville comme Lyon qui détient la Zone 30 la plus vaste d'Europe (500 hectares), cela représente l'obligation d'aménager 87 kms de voirie par les pouvoirs municipaux.

[662] Dans le cadre des appels à projet d'écoquartier, l'intégration du vélo est devenue un critère de sélection. Voir le site du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement : http://www.developpement-durable.gouv.fr/2-Quelles-sont-les-principales.html consulté le 5 janvier 2012.

[663] Renaud EPSTEIN, « Gouverner à distance. Quand l'Etat se retire des territoires », *Esprit*, 2005, n° 10, pp. 96-122.

[664] *Ibid.* p. 119.

technologies mises en place [qui] permettent au pouvoir central de s'exonérer de la contrainte pour guider l'action des acteurs de la périphérie. (…) Plus sûrement, elle résulte d'un processus de mise en concurrence nationale des projets locaux. »[665]. Il est ainsi possible d'esquisser un État à la croisée des chemins, entre d'un côté une intervention réglementaire lui conférant un rôle de « régulateur » et, de l'autre, une intervention incitative, lui conférant un rôle de « mobilisateur » des acteurs locaux et de leurs ressources. La combinaison de ces deux formes d'intervention contribue plutôt à renforcer une certaine idée de l'action de l'État, centralisée, qui s'appuie sur des instruments d'action publique pour gouverner, en faisant faire, plutôt qu'en intervenant directement comme dans les politiques contractuelles des années 1970. Au final, la décentralisation ne serait-elle pas, comme l'affirme Jacques Caillosse, une « ruse de l'État »[666] pour réaffirmer un pouvoir central sur les collectivités ?

Pour comprendre l'investissement progressif des villes dans l'espace transnational au cours des années 1980-1990, l'analyse de l'intervention de l'État n'est pas sans intérêt. L'État n'est pas en retrait, mais son rôle s'est transformé sous l'impulsion de ces agents répartis dans différents services. Non seulement, ces acteurs se sont organisés en interne, mais ils ont aussi participé à la structuration d'un réseau de villes, le CVC. Face à cette situation mouvante, les municipalités ont réorienté leur action, d'abord au cours des années 1980 vers une activité de lobbying aux côtés des acteurs associatifs et de certains agents du ministère. Ensuite, les municipalités vont construire leur propre compétence en matière de vélo. Mais de quelles ressources disposent-elles pour développer cette compétence ?

2. « Des usagers aux manettes de l'action publique ». La compétence urbaine du vélo coproduite par les acteurs associatifs et les collectivités

Comment les institutions publiques locales, les administrations urbaines, s'emparent-elles des politiques du vélo ? Face au besoin d'expertise et aux recompositions de l'État au cours des années 1980, les villes se tournent progressivement vers les associations d'usagers au

[665] *Ibid.*
[666] Jacques CAILLOSSE, « La décentralisation, une ruse de l'Etat central ? », *Pouvoirs locaux*, 2004, vol. 63.

tournant des années 1990. Ces dernières ont en effet accumulé et développé des ressources d'expertise, notamment grâce à leur activité transnationale déployée entre 1975 et 1983, analysée dans la première partie de cette recherche. Le renforcement de l'expertise dans l'activité des associations entraîne un processus de professionnalisation du mouvement associatif du vélo dans son ensemble au cours des années 1990. Une autre transformation s'opère au sein des structures associatives : l'intégration de représentants des usagers dans la vie politique locale qui s'accaparent des fonctions électives. Cette entrée en politique est aussi liée à deux phénomènes : l'émergence de la question environnementale et la poussée des mouvements écologistes en Europe[667]. Ainsi, l'inaction quasi généralisée des décideurs dans les années 1980 poussent les usagers à porter eux-mêmes la cause de la bicyclette dans les institutions, au point d'en devenir des représentants techniques ou politiques. Cependant, ce processus est aussi le résultat d'une ouverture de l'administration à une forme d'expertise associative et à une incorporation des associations dans les processus de décision. Il s'agit autant d'une poussée associative que d'une ouverture politique. Ces processus participent à inscrire les acteurs associatifs et administratifs dans une coproduction de l'expertise d'une nouvelle compétence urbaine, et par-là même à affirmer de nouveaux pouvoirs urbains à travers la prise en charge des politiques de la bicyclette. Comment s'organise l'incorporation des associations d'usagers dans l'action publique par les municipalités ?

On assiste à une systématisation des relations entre associations et municipalités. Ce processus constitue une forme d'institutionnalisation des associations d'usagers dans l'action publique urbaine[668]. En effet, des dynamiques de concertation et d'ouverture de la décision aux acteurs associatifs sont progressivement légitimées au sein des administrations urbaines. On observe même une entrée en politique des représentants des usagers qui vont porter la cause du vélo à l'intérieur des institutions. Ces processus ont déjà été étudiés dans

[667] Sur la poussée électorale des partis écologistes, voir Jérôme VIALATTE, *Les partis verts en Europe occidentale*, Paris, Economica, 1996.

[668] C'est-à-dire des processus de stabilisation des relations et de production de règles communes et de modèle de pratiques et de savoir-faire d'échanges entre les acteurs. Voir Jacques LAGROYE, Bastien FRANÇOIS et Frédéric SAWICKI, *Sociologie politique*, Paris, Dalloz, Presses de Sciences Po, 2006. p. 535-540.

les travaux de science politique, notamment à partir des transformations du militantisme[669], lorsque celui-ci devient institutionnalisé[670]. Ces travaux soulignent notamment la dépolitisation qui touche ces mouvements associatifs en proie à des relations stabilisées avec les institutions publiques[671]. Quels sont les effets de ce processus sur l'affirmation d'une compétence urbaine en matière de vélo ? L'intégration des associations dans les processus de décision prend des formes variées suivant les villes. Elle permet d'offrir aux décideurs urbains de nombreuses ressources pour le développement des politiques du vélo. Ces ressources confèrent alors aux municipalités un pouvoir croissant dans la gestion de ces politiques publiques. Par ailleurs, l'intégration des associations dans la décision permet également aux décideurs de contrôler un nouveau public, proche des mouvements écologistes.

Pour développer notre argumentation, nous avons choisi de prendre le cas de deux associations : la première est l'association GRACQ à Bruxelles, afin de questionner les transformations d'une structure qui renforce et légitime son expertise au cours des années 1980-1990 ; la deuxième est l'association ADAV à Lille, afin d'interroger une structure qui se développe de manière importante à partir du début des années 1990 grâce à l'évolution de son action par rapport aux collectivités. Son activité, d'abord orientée vers la contestation médiatisée, se réoriente vers le recours à l'expertise. La différence entre ces deux associations se situe dans la nature des savoirs qu'elles mobilisent. Si l'ADAV est peu investie dans l'espace transnational du vélo, contrairement au GRACQ, elle participe, dès le milieu des années 1990, à de nombreux échanges entre les acteurs associatifs au niveau national. Le choix de L'ADAV correspond au souhait d'analyser une association détenant

---

[669] En outre, des travaux de sociologie et d'histoire se sont intéressés aux transformations des cadres d'action associatifs au regard de ceux propres aux entreprises, notamment dans la gestion du personnel et l'organisation du travail. Voir notamment Jean-Louis LAVILLE et Renaud SAINSAULIEU, *Sociologie de l'association: des organisations à l'épreuve du changement social*, Paris, Desclée de Brouwer, 1997. ; Voir également le numéro spécial de la revue *Entreprises et histoire*, dirigé par Marie-Emmanuelle CHESSEL et Sandrine NICOURD, « la gestion des associations à but non lucratif », n° 56, vol. 3, 2009, notamment l'éditorial : Marie-Emmanuelle CHESSEL et Sandrine NICOURD, « Les ressorts des modes de gestion des associations », *Entreprises et histoire*, 2009, vol. 56, nº 3, pp. 6-10.

[670] Voir notamment le numéro spécial de la revue *Politix* : « Militantismes institutionnels », *Politix*, n° 70, vol. 2, 2005.

[671] C'est une des conclusions de l'ouvrage de Martine BARTHELEMY qui synthétise les recherches en sciences sociales sur les associations. Voir Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* P. 247. Voir également Marie-Hélène BACQUE, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *op. cit.*

une visibilité particulière en France[672], et de comparer son évolution avec celle du GRACQ à Bruxelles. Il s'agit de rendre compte des convergences et des divergences dans les processus de stabilisation des relations entre les associations d'usagers et les autorités publiques municipales. Ce choix vise à questionner deux associations mobilisant des modes d'action et de légitimation similaires, mais dans des temporalités et des contextes différents. Il part du principe que les associations ne disposent pas des mêmes ressources, ou des mêmes capacités à produire des ressources, notamment en matière d'expertise. Ainsi, toutes les associations ne peuvent pas s'investir dans l'espace transnational, ou de manière restreinte, par manque de ressources. Les analyses développées dans les précédents chapitres ont objectivé des phénomènes d'accumulation de positions par certaines associations, qui limitent, de fait, l'accès aux réseaux ou aux fédérations pour d'autres acteurs[673]. Malgré la proximité géographique entre les villes de Lille et Bruxelles, peu de relations sont observées entre les deux associations[674].

Ces processus d'institutionnalisation s'inscrivent dans une dynamique plus globale de constitution d'une nouvelle compétence d'action publique – le vélo urbain - dans les municipalités européennes, accompagnée de la professionnalisation de ce domaine d'action. Dans un premier temps, nous allons analyser la professionnalisation des associations d'usagers du vélo. Cette dernière se réalise dans le cadre d'une spécialisation des modes d'action associatifs et de la contractualisation des échanges qu'elles entretiennent avec les collectivités. Dans un deuxième temps, il s'agit de montrer comment les associations ont réussi à intégrer, voire à maîtriser progressivement les processus de décision publique en matière de bicyclette, à la fois aux niveaux technique, administratif et politique. Enfin, nous verrons comment ces processus d'institutionnalisation, à partir de l'expertise associative et

[672] Cette visibilité fut exprimée au cours des entretiens réalisés avec les acteurs associatifs et administratifs en France. Dans de nombreuses revues associatives et dans celle du Club des Villes Cyclables, le cas lillois est souvent mobilisé, notamment pour sa politique d'aménagements cyclables. En 2011, La Communauté urbaine de Lille a inauguré un système de VLS géré par Transpole, l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération lilloise.

[673] En France, cette accumulation de ressources a été observée autour de l'association CADR 67 à Strasbourg, notamment à travers la trajectoire de son président Jean Chaumien, également président de la FUBICY (1981-1995) et administrateur de l'ECF. En plus de ce multipositionnement associatif, Jean Chaumien exerce des fonctions au sein du ministère de l'Environnement et de l'Équipement de 1995 à 1997.

[674]Une rencontre en 1982, une autre en 1990 : en 1982, le GRACQ se déplace à Lille pour des festivités organisées par l'ADAV lors de la braderie de Lille. En 1990, il n'est pas précisé l'objet de la rencontre. Voir agenda de Jacques Dekoster, note 1982, 1990. Archives privées de Jacques Dekoster.

de l'entrée en politique des militants, ont conduit à des phénomènes d'appropriation et de recyclage des savoirs associatifs par les acteurs municipaux.

2.1 La professionnalisation des associations d'usagers

La prise en charge des politiques publiques de la bicyclette par les autorités urbaines peut se comprendre à partir de la stabilisation des relations entre les associations et les administrations publiques locales. Cette stabilisation des relations se caractérise par une professionnalisation des associations d'usagers qui leur permet d'assurer des transactions régulières avec les administrations. La professionnalisation se définit comme un processus où l'activité bénévole se déploie progressivement en un système de rétribution des militants[675], notamment salariale, avec une spécialisation des activités[676] qui réorganise la division du travail, notamment entre salariés et bénévoles[677]. Ces dynamiques de professionnalisation se sont construites à partir de la légitimation d'une expertise associative et de la mobilisation des savoirs associatifs par les municipalités. Elles s'inscrivent dans le cadre du développement de nouvelles institutions urbaines en quête de légitimation. La stabilisation des relations entre les acteurs donne lieu à de multiples partenariats entre les structures qui assurent le développement financier des associations et, de fait, leur professionnalisation salariale.

L'association GRACQ est celle qui a stabilisé le plus tôt ses relations avec les administrations locales, notamment dans le cadre d'échanges de savoirs étrangers. Nous avons ainsi montré dans le chapitre 2 que son action avait permis de systématiser des relations entre les acteurs associatifs et les autorités publiques de Bruxelles, à travers la création des premières structures de concertation entre 1977 et 1987. Les activités de ces structures représentent une première phase d'échanges particulièrement prononcée entre le

[675] Les travaux de Daniel GAXIE sur la rétribution des militants ont ouvert un chantier de recherche sur l'intérêt dans l'engagement militant au sein des partis politiques. A certains égards, ces travaux peuvent trouver un écho dans le militantisme associatif. Voir Daniel GAXIE, « Rétributions du militantisme et paradoxes de l'action collective », *Swiss Political Science Review*, 2005, vol. 11, n° 1, pp. 157-188.
[676] Voir Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 25.
[677] Jean-Louis LAVILLE et Renaud SAINSAULIEU, *Sociologie de l'association*, *op. cit.* p. 277-281.

GRACQ et les décideurs bruxellois. À vocation régionale[678], ces structurent rassemblent le GRACQ, le ministre de l'agglomération bruxelloise et les techniciens de l'administration fédérale et des communes. Elles visent notamment à « sensibiliser les vingt-et-un gestionnaires de voirie de l'époque »[679]. Mais les échanges entre les acteurs associatifs et les administrations publiques bruxelloises prennent un nouvel essor en 1989 avec la mise en place d'une seconde commission régionale, impulsée par la création de la région de Bruxelles-Capitale. La région rassemble alors dix-neuf communes détenant chacune une compétence en matière de gestion des voiries et de déplacement[680]. La région est également en charge des déplacements, sur des missions plus stratégiques que d'aménagement des voiries. Pour légitimer son action par rapport aux dix-neuf communes, la nouvelle entité régionale entreprend l'élaboration d'un « plan régional des déplacements » (IRIS) qu'elle doit lancer en 1995 (1995-2005)[681]. Ce plan, dont la préparation remonte à 1990, intègre un volet vélo.

L'élaboration du plan IRIS va accélérer la stabilisation des relations entre association et administration. Les associations contribuent de diverses manières à la réalisation de ce plan : d'abord au sein d'une commission régionale qui institutionnalise les réunions de concertation ; ensuite elles demandent la création d'un poste de chargé de mission vélo au sein de la région pour préparer le plan. Ce poste est créé en 1990 à la demande des associations. Le chargé de mission recruté, Pierre-Jean Bertrand, a, selon ses propos,

---

[678] L'échelle régionale de la première structure de concertation nous est rapportée par Jacques Dekoster. Voir entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010. Toutefois, la région de Bruxelles-Capitale n'existe pas avant 1989. Nous supposons alors que J. Dekoster voulait parler de l'ancienne province de Barbant qui disposait d'une compétence en matière de transport sur le périmètre actuel de la région. En 1989, les régions ont remplacé les anciennes provinces belges. Pour plus de précisions, voir le site du gouvernement fédéral sur les pouvoirs publics : http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/provinces/, consulté le 15 septembre 2011.

[679] Réponses de Pierre Sennechales à une interrogation du questionnaire portant sur le congrès Velo-City en 1980. Voir Agenda de Jacques Dekoster, note Velo-City 1980.

[680] Sur la répartition des compétences bruxelloises, voir Michel HUBERT et Delphine MISONNE, « Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence », *in* Els WITTE, André ALEN, Hugues DUMONT, Pierre VANDERNOOT et Roel DE GROOF (dir.), *Les dix-neuf communes bruxelloises et le modèle bruxellois*, Bruxelles, De Boeck et Larcier, 2003, pp. 231-253.

[681] Le plan (1995-2005) est nommé IRIS. Un second plan, IRIS II, préparant la période 2015-2018 est ensuite élaboré à partir de 2007. Pour une genèse de ces plan, voir : Frédérik DOBRUSZKES, « Retour à Bruxelles : le projet de plan Iris 2 », *Transports Urbains*, 2009, n° 116, pp. 15-18. Voir également le site internet des plans régionaux des déplacements de Bruxelles : http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/en-quelques-mots, consulté le 2 septembre 2011.

« naturellement travaillé avec les associations pour l'établissement du réseau cyclable. Énormément de dossiers ont été soumis aux associations, comme par exemple la politique du stationnement, l'ouverture des couloirs de bus »[682]. C'est à son initiative que le GRACQ est sollicité en 1992 pour réaliser l'étude des itinéraires cyclables qui figureront dans le plan[683]. À partir de 1992, le GRACQ participe directement à l'élaboration du plan en réalisant des études en matière d'aménagement urbain. La réalisation de ce travail conduit l'association à se professionnaliser. Soucieux de conserver son indépendance et dans le but de faciliter la contractualisation de « missions » avec la région, le GRACQ s'est préalablement scindé en deux associations : la première, préservant son activité militante, qui conserve le même nom, GRACQ ; la seconde pour assurer des prestations de services – juridiquement un bureau d'études – *Pro Vélo*. On observe donc une séparation des activités en deux structures, l'une militante, l'autre professionnelle.

Dès 1992, *Pro Vélo* devient un prestataire de service pour le compte de l'administration régionale. L'activité contemporaine de *Pro vélo* s'étend à plusieurs types de services (études, publications, vélo-école, formation, cyclotourisme, location, vente) et l'association contractualise avec de nombreuses institutions. En 2009, *Pro Vélo* employait plus de cinquante salariés en Belgique[684]. L'administration régionale peut donc déléguer une partie de l'expertise du vélo à une association. Mais ce processus a d'abord pu émerger grâce à l'acquisition de compétences techniques et à une maîtrise des procédures publiques, probablement facilitées par les liens entre le chargé de mission de la région et le GRACQ. Le processus d'externalisation de missions d'expertise publique vers les associations offre à l'administration régionale les moyens d'exercer une pression financière sur l'association. En retour, ces échanges permettent à l'association d'incorporer son expertise dans le processus de décision, et donc de transformer les politiques publiques. Mieux, *Pro Vélo* se spécialise progressivement dans la formation d'experts du vélo en ville, dont les carrières s'exercent principalement au sein des mêmes administrations[685]. La professionnalisation du GRACQ

---

[682] Entretien avec Pierre-Jean Bertrand, chargé de mission stratégie « mobilité douce », service de la mobilité, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 10 mai 2010.
[683] *Ibid.*
[684] Voir http://www.provelo.org/article.php3?id_article=1130 consulté le 2 novembre 2009.
[685] Entretien avec Frédéric Depoortere, « manager vélo » au sein du service stratégie et mobilité de la région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 10 mai 2010. Voir également le site internet de Pro Vélo : http://www.provelo.org/accueil_site_fr.php3 consulté le 2 septembre 2011.

se traduit par la constitution d'un bureau d'étude détachée de l'association « mère », une structure quasiment parapublique[686].

Dans le même temps, on assiste à un autre processus de professionnalisation, cette fois-ci des bénévoles de l'association « mère ». À l'aide de subventions publiques, l'association GRACQ passe progressivement d'une structure uniquement constituée de bénévoles à une structure de salariés. Le système permet notamment d'assurer un suivi régulier des réunions de concertation, jusque-là dépendant du temps mis à disposition par les bénévoles pour ce suivi. Ainsi, en séparant l'association en deux, le GRACQ dispose de la possibilité de répondre à toutes les formes de contractualisation possibles avec les administrations publiques[687] : d'un côté, elle peut obtenir des subventions, de l'autre elle peut contracter des prestations de services avec *Pro Vélo*, en évitant les problèmes juridiques d'atteinte à la concurrence de façon déloyale. Elle participe donc directement à l'élaboration des politiques cyclables de l'agglomération, dans leur conception avec *Pro Vélo* et dans la décision, avec les structures de concertation composées du GRACQ et des acteurs administratifs.

Dans le cas de Bruxelles, la stabilisation des relations entre association et administration découle d'un double processus de professionnalisation des acteurs associatifs : le premier en développant une expertise reconnue et légitimée par l'administration grâce à des prestations ; le second en recrutant des salariés à l'aide de subventions publiques. À cet égard, on observe une forme de contractualisation des échanges[688]. Par cette contractualisation des échanges, l'association GRACQ a renforcé son activité de mobilisation d'une expertise en professionnalisant cette dernière. Les relations entre

---

[686] Le statut parapublic de certaines associations renvoie aux travaux de Pierre LASCOUMES à propos des associations de défense de l'environnement. L'auteur note alors que les associations peuvent agir « comme des acteurs parapublics, contrôlant, stimulant et, parfois même, se substituant aux autorités locales pour assurer la mise en œuvre concrète des décisions » : Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir*, *op. cit.* p. 205.

[687] Bien que séparé en deux associations, le GRACQ administre les deux structures. Voir entretien avec Jacques Dekoster (2), Bruxelles, le 14 octobre 2009.

[688] Nous nous appuyons sur les travaux de Jean-Pierre GAUDIN montrant l'expansion des contrats dans la conduite de l'action publique, notamment entre les administrations et le secteur associatif : Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.*

association et administration deviennent ainsi plus codifiées et prennent la forme de transactions régulières, dans lesquelles les attentes des uns envers les autres se stabilisent.

L'Association Droit Au Vélo (ADAV) à Lille s'inscrit moins dans le renforcement d'une activité d'expertise que dans la transformation de son action. L'association est créée en 1982, mais elle ne prend son véritable essor qu'à partir du début des années 1990. Si le GRACQ a d'abord légitimé son action auprès des autorités publiques en rassemblant des savoirs étrangers[689], l'association lilloise, malgré sa proximité avec la capitale belge, n'a pas participé aux échanges transnationaux du début des années 1980. Elle est fondée en 1982 afin de peser dans les débats des élections municipales de 1983, et devient inactive dès les élections passées et ce jusqu'en 1990, date à laquelle on observe sa refondation[690]. Dans cette perspective, quels sont les modes de légitimation de l'association lilloise pour faire valoir l'intérêt des cyclistes au début dans les années 1990 ? L'association entreprend de nombreuses mobilisations collectives contestataires jusqu'au milieu des années 1990, avant de professionnaliser son action par un recours de plus en plus affirmé à l'expertise. Comment expliquer ce passage d'une forte contestation associative à l'intégration des acteurs au sein des mécanismes de décision publique ?

L'action de l'ADAV est effectivement marquée par des activités qui évoluent au cours des années 1990. L'association s'appuie d'abord sur des mobilisations collectives très contestataires en organisant dès 1990 de nombreuses « Manifest'actions » médiatisées[691]. Mais l'ADAV élargit progressivement son action vers la mobilisation de savoirs et l'expertise. Les savoirs se trouvent au cœur du processus de légitimation de l'ADAV, y compris lorsqu'il s'agit de constituer des savoirs pour contester. Nous pouvons rassembler ces savoirs en deux catégories : la première regroupe des savoirs techniques, notamment pour réaliser des aménagements cyclables sauvages visant à médiatiser leur action. Ces savoirs ont pu être constitués grâce à la trajectoire de certains des adhérents de

[689] Nous renvoyons au chapitre 2 de cette recherche.
[690] Entretien avec Michel Anceau, directeur de l'ADAV, Lille, le 29 février 2008.
[691] Une pétition « Appel pour le droit au vélo en ville » de plus de 3 000 signataires, est envoyée à Pierre Mauroy, maire de Lille ; un prix de la plus mauvaise municipalité de l'agglomération en matière de politiques cyclables, le « Clou Rouillé » est attribué à Lille en 1993 ; des Manifest'actions, opérations d'aménagement « sauvage » de pistes cyclables et de contresens cyclables sont organisées à partir de 1997. Voir *L'HeurOvélO*, revue de l'association ADAV. Archives privées, association ADAV à Lille.

l'association, à la fois militants et positionnés dans une profession en lien avec les transports[692]. La deuxième catégorie rassemble des savoirs juridiques, notamment dans le cadre de recours devant le tribunal administratif formulés par l'ADAV suite à l'entrée en application de la LAURE en 1998[693]. À cet égard, depuis l'entrée en vigueur du décret d'application qui oblige les collectivités locales à insérer des aménagements cyclables dans chaque réaménagement de voirie, l'association réalise un véritable travail de veille sur l'action menée par les autorités publiques[694] en matière d'aménagement.

Le vélo dans la loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie et les actions de l'ADAV

En s'appuyant sur cette loi, l'association lilloise entreprend des actions en justice dès janvier 1998. Elle épluche les premières délibérations de la Communauté urbaine de Lille et dépose huit recours devant le tribunal administratif pour non prise en compte des cyclistes dans les réaménagements de voirie. On assiste à la constitution d'une expertise juridique par l'association, conduisant les associations à élargir leur activité à travers le recours au droit. Au terme de cinq années de procédures, le tribunal administratif de Lille donne raison à l'ADAV pour cinq recours, qui font aujourd'hui jurisprudence[695].

Les mobilisations de l'ADAV conduisent à légitimer leurs actions auprès des autorités politiques, qui proposent alors d'organiser des échanges avec l'association. On observe une stabilisation des relations entre l'ADAV et les autorités publiques à partir de la construction de partenariats. Ces derniers assurent des moyens financiers à l'association, mais accroissent la dépendance et le contrôle des autorités sur ses activités. On assiste à une réorientation des actions de l'association, moins revendicatives et contestataires, et de plus en plus tournées vers l'expertise. En outre, l'augmentation des moyens financiers lui permet

[692] Plusieurs adhérents, élus au CA de l'ADAV, disposent de compétences et d'une reconnaissance professionnelle dans les politiques de transport en ville, bien avant leur engagement dans l'association. À ce titre, nous pouvons citer Philippe Tostain, diplômé des Ponts et Chaussées et Frédéric Héran, Maître de conférences en économie.

[693] Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Décret d'application 1er janvier 1998.

[694] Sur le travail de veille des associations, nous renvoyons aux travaux de Pierre LASCOUMES à propos des associations de défense de l'environnement : « Les associations de défense sont avant tout des veilleurs, au sens où elles sont des « surveillants extérieurs », directement impliqués dans les politiques réglementaires, de leur conception à leur mise en œuvre territoriale. (…) Mais, à force de veiller sur tous les fronts, ces guetteurs ne sont-ils pas aspirés vers des rôles qui ne sont pas les leurs ? » : Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir*, *op. cit.* p. 30. Voir également la troisième partie pp 205-264. La notion de « surveillants extérieurs » est ici mobilisée à partir des travaux de Jean-Gustave PADIOLEAU : Jean-Gustave PADIOLEAU, *L'État au concret*, *op. cit.* p. 106.

[695] Voir l'extrait de l'Arrêt de la Cour Administrative de Douai, décembre 2003 : http://www.FUBICY.org/spip.php?article18, consulté le 21 octobre 2010. Voir également l'entretien avec Michel Anceau, Lille, le 29 février 2008.

de professionnaliser ses activités en salariant des militants. À partir de 1997-1998, L'ADAV développe plusieurs postes de salariés sur la base des multiples partenariats avec la Communauté urbaine de Lille (CUL), le Conseil général du Nord et le Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. Ces partenariats deviennent de multiples guichets de subventions et illustrent la pluralité des institutions souhaitant prendre en charge la question du vélo urbain dans l'agglomération lilloise. Ces différents partenariats témoignent aussi de la fragmentation de la compétence vélo entre les collectivités de l'agglomération lilloise. En effet, chaque commune (au nombre de 86) détient une compétence pour les aménagements de voirie et dispose d'un pouvoir d'initiative ou de blocage très fort. Les réunions de concertation avec l'ADAV sont donc organisées dans chaque commune, en plus des rencontres avec la CUL qui travaille surtout à la réalisation du Plan de Déplacements Urbains (PDU, 1999) sur l'ensemble de l'agglomération. À cela s'ajoutent des réunions de travail avec les autres collectivités, régionales et départementales. D'après Michel Anceau, directeur de l'ADAV, l'association participe à plus de cent réunions de travail ou de concertation par an avec les administrations locales[696]. Autre spécificité institutionnelle de l'agglomération lilloise, la compétence vélo au sein de la Communauté urbaine est répartie sur plusieurs services, ce qui complexifie les relations entre l'ADAV et l'échelon communautaire, comme le concède Jacques Ramaen, directeur du service de la voirie et des déplacements de la Communauté urbaine[697] et surtout M. Anceau :

> « En fait, nous on aimerait qu'il y ait une meilleure synergie entre les différents services, parce qu'en fait c'est un peu nous qui faisons le lien entre tous les services et qui rappelons, par exemple, lorsqu'on voit le service de la voirie, s'il intervient sur une rue qui traverse un cheminement, on leur dit : « attention, eux [un autre service] ont peut-être prévu un autre raccordement avec la voie ». Çà c'est le souci de Lille Métropole. »[698]

Au sein de la Communauté urbaine de Lille, certaines compétences ont été fragmentées entre différents niveaux de gestion ou entre différents services[699]. La fragmentation de la

[696] Entretien avec Michel Anceau, Lille, le 29 février 2008.
[697] Voir l'entretien avec Jacques Ramaen, directeur du service de la voirie et des déplacements de la Communauté urbaine de Lille, Lille, le 14 avril 2008. Ce dernier revient sur l'histoire de cette fragmentation entre services au sein de la CUL.
[698] Entretien avec Michel Anceau, Lille, le 29 février 2008.
[699] La fragmentation de la compétence vélo entre les différentes collectivités et en interne de la Communauté urbaine renvoie aux travaux de Fabien DESAGE sur la construction institutionnelle de la Communauté urbaine de Lille (1964-2003). Ce dernier explique cette fragmentation par la question du leadership politique de l'agglomération lilloise, particulièrement difficile à stabiliser, malgré la montée en

compétence vélo dans l'agglomération lilloise offre à l'ADAV un autre moyen d'accéder à la décision publique par l'intermédiaire d'un rôle de mise en coordination. En effet, les acteurs associatifs s'imposent comme des entremetteurs, faisant circuler l'information en exploitant les dissensions et les concurrences entre institutions, sources de blocages. Les acteurs associatifs agissent sur l'amélioration de la coordination au sein même de la prise de décision. Les agents administratifs ont-ils besoin d'acteurs associatifs, ne représentant ni une institution publique, ni une appartenance politique, pour trouver une synergie entre les différentes échelles institutionnelles de l'agglomération ? La recherche de coordination au sein des administrations explique souvent le recours aux politiques contractuelles entre l'État et les collectivités[700]. À cet égard, l'analyse des relations entre associations et les collectivités permet d'attester la recherche de coordination entre les différents acteurs locaux. Les politiques de contractualisation seraient-elles impulsées par les collectivités pour résoudre un problème de coordination qui se pose dans les années 1980-1990 avec la montée en puissance des intercommunalités et les transformations du rôle de l'État ?

La stabilisation des relations entre l'ADAV et les administrations s'est effectuée par l'intermédiaire d'un changement en profondeur de l'activité des associations. Ces dernières ont développé une expertise très dépendante du contexte local. Deux catégories de savoirs ont été mobilisés - savoirs techniques et juridiques – par les associations pour légitimer leur action auprès des institutions publiques. La professionnalisation de l'association lilloise s'est développé grâce à la coordination des acteurs institutionnels du vélo. Nous avons finalement mis en lumière la dialectique classique de l'action des associations qui se partage entre intégration institutionnelle et contestation[701]. Leur activité se trouvent à la fois en dehors et à l'intérieur de la décision publique. Mais cette dialectique semble s'essouffler au profit d'une plus grande intégration et d'un affaiblissement de la contestation. En effet, les transactions entre association et administration se stabilisent autour d'une attente forte de l'administration pour animer la coordination des acteurs en échange des financements

---

puissance de la Communauté urbaine. On observe ainsi de nombreux conflits entre l'institution communautaire et les autres pouvoirs urbains, notamment les communes. Voir Fabien DESAGE, *Le consensus communautaire contre l'intégration intercommunale : séquences et dynamiques d'institutionnalisation de la Communauté Urbaine de Lille (1964-2003)*, Lille, Doctorat de science politique, Université du droit et de la santé de Lille, 2005.

[700] Voir le chapitre 7 de l'ouvrage : Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.* p. 193-212.

[701] Dynamique notamment mis en lumière dans : Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 99

alloués. Le contrôle des institutions publiques s'effectue à travers une participation croissante des salariés de l'association à la régulation des intérêts institutionnels et politiques de l'agglomération lilloise.

Les structures d'échanges entre associations et administrations publiques prennent parfois la forme de simples structures d'information, mais deviennent aussi des lieux de controverses. Ces structures participent à la redéfinition des enjeux liés au vélo en s'appuyant notamment sur des savoirs scientifiques. Ces savoirs sont mobilisés par les associations d'usagers pour contrecarrer l'argumentaire des autorités publiques. Que ce soit l'ADAV à Lille, s'appuyant sur les publications de F. Héran qui remettent en cause les bienfaits des sens uniques de circulation[702], ou à Bruxelles, lorsque le GRACQ publie les résultats d'une enquête montrant que la pollution automobile est trois à cinq fois plus absorbée par les automobilistes dans l'habitacle du véhicule que par les cyclistes[703], on observe que le monde universitaire est régulièrement invoqué par les associations. Cette mobilisation des savoirs scientifiques est particulièrement présente au sein de l'ADAV à Lille. Elle se manifeste par des publications associatives rédigées par des acteurs multipositionnés[704]. À ce titre, les savoirs mobilisés par l'ADAV s'inscrivent de fait dans une forme hybride de production scientifique et militante de l'action associative. Il est possible de formuler l'hypothèse selon laquelle cette hybridation a contribué à légitimer l'ADAV auprès des institutions publiques car l'activité militante et scientifique constitue une ressource pour comprendre les évolutions sociales et économiques du vélo en ville. La mobilisation de savoirs scientifiques est ici un élément structurant dans la professionnalisation du mouvement associatif du vélo.

À travers l'analyse de la professionnalisation des associations d'usagers du vélo, nous avons montré que les associations, telles des « communautés épistémiques qui accèdent aux

---

[702] Frédéric HERAN, « Le reflux des rues à sens unique », *op. cit.*

[703] Jans HENK, Marc VAN BRUGGEN, Joop VAN WIJNEN et Arnoud VERHOEFF, « The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutant », *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 1995, vol. 67, pp. 187-193. cité dans *Ville et vélo,* revue de l'association GRACQ, n° 38, septembre 1996, p. 11-12.

[704] Le cas de F. Héran illustre l'investissement d'un chercheur en économie dans le militantisme associatif. Voir l'encadré « Frédéric Héran, un acteur multipositionné » dans la première partie de ce chapitre.

processus décisionnels, parviennent progressivement à contrôler la définition du problème et acquièrent ainsi un pouvoir significatif sur la politique choisie en réponse au problème posé »[705]. La professionnalisation des associations se caractérise par leur position hybride, c'est-à-dire une capacité des acteurs à se trouver en dehors et à l'intérieur des institutions publiques, dans la contestation et dans les processus de décision. Les associations peuvent s'appuyer sur de nouvelles ressources financières permettant de salarier des militants, pour organiser, de manière efficace, cette dialectique institutionnelle et contestataire. Elles peuvent aussi compter sur la mobilisation de professionnels issus de la recherche scientifique ou de l'expertise publique en matière de transports urbains pour enrichir leur argumentaire. Toutefois, au fur et à mesure de l'extension de la place de l'expertise dans l'activité des associations, les mobilisations collectives contestataires diminuent. La professionnalisation des associations renforce leur spécialisation à la fois en termes de mode d'action, de plus en plus tourné vers l'expertise, et en termes d'expertise elle-même, à partir des compétences des salariés et des militants. Ces transformations entraînent de profondes mutations dans les structures associatives, comme dans les institutions publiques.

2.2 L'entrée en politique des représentants des associations d'usagers du vélo

L'analyse des effets de la professionnalisation sur le dynamisme et la structuration interne du mouvement associatif est le plus souvent perçue comme un effacement de la dimension politique des associations[706] et un affaiblissement de leur impact sur la vie publique. Pour Jacques Ion, la professionnalisation des associations « met en évidence des savoirs de plus en plus « pointus » en même temps que les projets politiques associatifs perdent de leur importance, aussi bien en interne de la vie associative que sur le plan de leur impact dans la vie publique »[707]. Dans le cas de la bicyclette en ville, nous n'observons pas un

[705] O. JOIN-LAMBERT et Yves LOCHARD, « Les apports de l'expérience. Les savoirs en action d'une association d'habitants dans les années 1960 et 1970 », *in* Olivier IHL (dir.), *Les « sciences » de l'action publique*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 2004. p. 196.
[706] À partir des transformations des associations à la fin du XXe siècle, Martine BARTHELEMY analyse des processus qui, selon elle, conduisent à un « effacement de la dimension politique » des associations. Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 247.
[707] Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 24.

amoindrissement de la dimension politique de la cause du vélo dans l'espace public. On repère même l'entrée en politique[708] des acteurs associatifs par l'intermédiaire d'une transformation de leur statut. À cet égard, l'analyse des passerelles entre le milieu associatif et la sphère décisionnelle publique montre comment cette intégration des acteurs associatifs au sein des processus de décision a transformé à la fois la fabrique des politiques publiques du vélo et l'action des associations d'usagers. D'une part ces passerelles conduisent les acteurs associatifs à renforcer leur légitimation technique. En investissant des fonctions politiques, les militants associatifs accentuent leur présence et celle de la cause du vélo au sein des institutions. Ces transformations engendrent aussi de fortes répercussions sur la structuration du mouvement associatif au milieu des années 1990.

À Lille, on observe de nombreuses passerelles pour les acteurs associatifs vers des fonctions électives locales. L'association ADAV représente effectivement un tremplin politique pour les représentants des usagers du vélo. Ce phénomène se développe dans les années 1990, et s'intensifie au début des années 2000. Pour se prémunir de toute instrumentalisation, l'association est même obligée de modifier en 2001 ses statuts afin d'éviter que des individus cumulent un siège d'administrateur de l'association et une fonction de représentation politique[709]. Il est ainsi possible d'émettre l'hypothèse que l'investissement associatif en faveur de la bicyclette procure aux acteurs des ressources politiques : connaissance du fonctionnement des institutions ; mobilisation de réseaux, représentation d'un groupe d'intérêt, etc. Ces ressources peuvent être valorisées par les militants pour d'investir dans une activité politique partisane locale. Par ailleurs, les militants du vélo semblent privilégier les formations écologistes pour entrer en politique.

Tableau 3 : Trajectoire des représentants des usagers du vélo passant d'une activité associative administrative au sein de l'ADAV (Lille) à une activité politique.

Membre de l'ADAV	Activités au sein de	Présentation aux élections	Se revendiquant	Fonctions électives	Formation politique

[708] L'entrée en politique des représentants des usagers correspond à un investissement des acteurs sur la scène politique locale dans le cadre des structures partisanes.
[709] Voir les statuts de l'association Droit Au Vélo. Archives privées de l'association ADAV, et l'entretien avec Michel Anceau, directeur de l'ADAV, Lille, le 29 février 2008.

	l'association (période)		**de l'ADAV lors des élections**		
Philippe Tostain	Président (1992-1994) Membre du CA (1991-2001)	Elections municipales 2001, 2008	Non	Conseiller municipal de Lille (2001-2008). Depuis 2008 adjoint au maire de Lille	Les Verts
Marc Santré	Membre du CA (1993-2001) Trésorier	Elections municipales 2001, 2008	Non	Adjoint au maire de Lille depuis 2001	Les Verts
Dominique Plancke	Membre du CA (1993-2001)	Elections municipales de 1989, 2001, 2008 Régionales 1998, 2004	Non	Adjoint au maire de Lille (1989-1993) et depuis 2008 Conseiller régional depuis 1998 Conseiller communautaire depuis 2001	Les Verts
Didier Calonne	Membre du CA (1993-1995)	Elections municipales 1995	Oui	Conseiller municipal de Lille (1995-2001)	PS
Martine Carlier	Membre du CA jusqu'en 2004	Elections cantonales 2004	Oui	Non élue	Les Verts
Etienne Forest	Membre du CA depuis 2000 Trésorier depuis 2008 Président (2011- ?)	Elections municipales 2008	Non	Non élu	Modem

Avec une surreprésentation des écologistes dans les carrières politiques des militants de la bicyclette, la question de l'instrumentation politique de l'association se pose, notamment en 2001 lorsque trois membres du Conseil d'Administration de l'ADAV se présentent aux élections municipales sous l'étiquette *Les Verts*. Le danger pour l'association est alors d'être identifié par les différentes institutions qui subventionnent l'ADAV comme une succursale d'un parti[710], en l'occurrence du parti écologiste. Cependant, l'accès à des fonctions politiques d'anciens administrateurs de l'ADAV peut constituer un accroissement des

[710] Ce danger est pointé dans les travaux de Martine BARTHELEMY, notamment au sujet des associations urbaines. Voir Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 246.

ressources pour l'association. Ces élus entendent représenter des relais pour « faire passer » les revendications des usagers, et constituent un moyen d'accéder aux informations internes des administrations. Ces relais permettent aux acteurs associatifs de mieux comprendre le travail des élus, leur agenda, leurs contraintes et de leurs attentes afin de mieux élaborer des opportunités d'action. La construction d'une meilleure synergie d'action participe à rendre plus efficace le travail de représentation des intérêts des usagers du vélo. On peut donc repérer des formes d'apprentissage de la fonction d'élus par les militants, mais aussi, à l'inverse, une meilleure acceptation du travail militant par les élus et les agents administratifs. L'expertise associative se trouve plus facilement légitimée. En outre, le cas lillois montre que les représentants des usagers, nouvellement élus, se concentrent sur les délégations comprenant les politiques en faveur de la bicyclette, comme Marc Santré qui obtient plus généralement la délégation aux transports urbains de la municipalité de Lille en 2001. À travers ce processus d'entrée en politique, nous pouvons discuter l'hypothèse proposée par Martine Barthélemy, affirmant un effacement de la dimension politique des associations[711] : à Lille, l'entrée en politique des représentants des usagers traduit une intégration de la cause du vélo dans les institutions par l'intermédiaire des mouvements écologistes. On observe donc un renforcement de la dimension politique des associations au sein des institutions publiques. Si ces passerelles politiques ne sont pas visibles à Bruxelles, il faut noter une exception qui semble également confirmer l'hypothèse d'un rapprochement entre les partis écologistes et les représentants des usagers du vélo. Un des cofondateurs du GRACQ, Jean-François Vaes, entame en 1985 une carrière politique au parlement de la Communauté française de Belgique (1985-1995) sous l'étiquette ECOLO (écologistes)[712], puis devient échevin dans la commune d'Ixelles, proche de Bruxelles jusqu'en 2004[713].

Au niveau du personnel politique, le recours aux représentants des usagers semble s'imposer dans les pratiques politiques locales. Cette transformation correspond aussi au

[711] *Ibid.* p. 247.
[712] Agenda de Jacques Dekoster. Archives privées de J. Dekoster. Voir également les comptes-rendus des travaux de Jean-François Vaes au Parlement de la fédération de Wallonie-Bruxelles : http://www.pfwb.be/les-deputes/jean-francois-vaes consulté le 27 janvier 2012.
[713] « Accident de Tram : Jean-François Vaes tire sa révérence », *Le Soir*, 29 septembre 2004 : http://archives.lesoir.be/faits-divers-ixelles-accidents-de-trams-jean-francois-v_t-20040929-Z0PU0D.html consulté le 27 janvier 2012

renforcement de la présence des formations politiques écologistes dans les exécutifs locaux, notamment observée à partir du milieu des années 1990[714]. Nous pouvons donc affirmer que les associations d'usagers du vélo participent non seulement à porter la cause de la bicyclette par l'intermédiaire des mouvements issus de l'écologie politique, mais aussi à organiser la montée en puissance des partis écologistes dans les exécutifs locaux des grandes villes. Cependant, les passerelles vers des fonctions électives dépendent fortement du contexte politique local. On les observe souvent au sein de majorités urbaines dirigées par la gauche, conformément aux orientations nationales du parti écologiste français[715]. Leur intégration dans les exécutifs locaux traduit ainsi une volonté des majorités de gauche de contrôler un électorat et ses revendications. À ce titre, le contexte local est déterminant dans l'ouverture des listes à des postes éligibles. Dans l'agglomération strasbourgeoise, c'est sous l'étiquette du Parti Socialiste que se présente Jean Chaumien, président du CADR 67, aux élections municipales de 2008. Le contexte local pèse aussi dans la carrière de Michel Duchène à Bordeaux : son parcours montre que trajectoire associative et appartenance partisane ne sont pas forcément liées.

La trajectoire politique de Michel Duchène à Bordeaux

D'abord militant associatif en faveur de la bicyclette au sein de l'association *Velocité Bordeaux* dans les années 1980, Michel Duchène s'engage au côté des écologistes (*Les Verts*) en soutenant Antoine Waechter pour les élections présidentielles de 1988. Après avoir participé à la liste écologiste aux élections municipales de Bordeaux en 1989 (8%), il rejoint la majorité de Jacques Chaban-Delmas après les élections, puis soutien la liste d'Alain Juppé en 1995, dont il devient l'adjoint à la vie associative (RPR). « Dès la fin des années 1990, Michel Duchène arpente Bordeaux à bicyclette pour expliquer les travaux, promouvoir les déplacements doux, vanter les exemples d'Amsterdam ou de Berlin »[716]. Il poursuit sa carrière politique locale en devenant adjoint à l'urbanisme et aux déplacements (2001-2008), puis en tant que Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux (UMP) depuis 2008.

Outre les passerelles vers des fonctions politiques, on observe un deuxième type de carrière pour les militants associatifs du vélo. Ces derniers investissent des postes de technicien ou d'ingénieur dans les administrations pour devenir des professionnels publics du vélo. En effet, la professionnalisation des associations et leur intégration dans les processus de

[714] Sur la place des formations écologistes en France, voir les travaux de Daniel BOY : Daniel BOY, *L'écologie au pouvoir*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1995. ; Daniel BOY, « L'écologie au pouvoir », *in* Pascal PERRINEAU et Colette YSMAL (dir.), *Le vote surprise. Les élections législatives du 25 mai et 1er juin 1997*, Presses de Sciences Po, Paris, 1998, pp. 207-221.
[715] Sur la construction des orientations idéologiques du parti *Les Verts*, voir Bruno VILLALBA, « La genèse inachevée des verts », *op. cit.*
[716] « Retour au premier plan pour Michel Duchène », *Sud-Ouest*, le 16 novembre 2010.

décision accroissent les phénomènes de passerelles entre milieu associatif et milieu technique. Ces passages sont fréquemment observés dans les villes où les associations ont très tôt mobilisé des savoirs et légitimé une expertise. Le cas de Bruxelles illustre ces transformations, qui voient l'usager changer de rôle en devenant un agent administratif, technicien du vélo. Selon Jacques Ion, on peut définir la salarisation de deux types de personnel au sein des associations : « d'une part, ceux en charge des tâches fonctionnelles liées à la dimension organisationnelle des groupements associatifs (secrétariat, comptabilité, gestion, logistique, communication, etc.) ; d'autres part ceux en charge des tâches techniques liées aux caractéristiques propres du domaine d'intervention »[717]. Si nous retrouvons ces deux formes de salariat dans le processus de professionnalisation des associations d'usagers du vélo, le personnel plus technique tend lui à se faire recruter au sein des institutions publiques, après avoir éventuellement bénéficié d'une formation au sein des associations.

À Bruxelles, le rôle de l'association *Pro Vélo* facilite les passerelles entre milieu associatif et milieu technique. Depuis 1992, *Pro Vélo* mobilise une expertise spécifique de formation des techniciens « vélo » qu'elle propose aux administrations publiques. Cette formation, effectuée par de nombreux techniciens, semble progressivement s'être affirmée comme une condition déterminante pour le recrutement des techniciens de l'administration régionale bruxelloise, comme le concède Frédérik Depoortere, chargé de mission de la région :

> « Donc c'est après cinq ans chez *Pro Vélo* qu'il y a eu un appel aux candidats pour un poste de manager vélo, qui était prévu dans le plan global vélo, qui avait été voté par le gouvernement bruxellois en 2005, couvrant la période 2005-2009. Donc moi j'ai été choisi comme manager vélo pour ma connaissance du terrain et ma connaissance des langues. (…) *Pro Vélo* est une école en fait, pour former des experts vélo, tout simplement. À Bruxelles-Mobilité [service de la région Bruxelles-Capitale], il y a plusieurs personnes qui ont été formés dans le monde associatif, et plus particulièrement chez *Pro Vélo*. (…) *Pro Vélo* est aussi un bureau d'étude, un véritable prestataire de services. »[718]

L'association *Pro Vélo* devient progressivement « l'école pour former » les agents techniques chargés d'élaborer les politiques en faveur de la bicyclette de la région de Bruxelles. Selon

[717] Jacques ION, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *op. cit.* p. 25.
[718] Entretien avec Frédérik Depoortere, manager vélo au sein de la région Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 12 mai 2009.

F. Depoortere, les compétences requises pour intégrer l'administration se situent essentiellement dans la connaissance du terrain et la maîtrise des langues. Ces transactions régulières entre association et administration relèvent cependant d'un long processus de stabilisation des relations entre les acteurs. La contractualisation entre *Pro Vélo* et les pouvoirs publics bruxellois oriente les interactions entre acteurs vers un apprentissage collectif de l'élaboration des politiques cyclables de Bruxelles. La stabilisation des relations[719], la connaissance des dossiers et des procédures administratives par les usagers et la mobilisation d'une véritable expertise associative facilitent alors les passerelles. L'apprentissage d'un nouveau rôle par les militants associatifs s'accompagne aussi d'un apprentissage des agents administratifs à travailler au contact de militants-experts, qui les conduisent à « redéfinir leurs projets et à explorer de nouvelles voies de recherche qui seraient susceptibles d'intégrer des revendications auxquelles ils n'avaient pas songé »[720]. Le recours aux savoirs produits en dehors de l'administration se trouve de plus en plus légitimé, à mesure que les agents administratifs et techniciens proviennent du tissu associatif.

Le premier technicien « vélo » de la région de Bruxelles, P.-J. Bertrand, en poste depuis 1990 était auparavant membre du GRACQ. Tout comme lui, F. Depoortere, Ulrich Scholaert, Florence Dekoster et Grégory Moors sont passés par le GRACQ, plus particulièrement par le bureau d'étude *Pro Vélo,* avant d'intégrer la cellule « vélo » de la région, qui comprend en 2009, douze techniciens. Au sein de la région, ces anciens militants occupent les fonctions de coordination et de management, à caractère généraliste. Ces fonctions sont les plus importantes dans le processus de décision car les acteurs sont au contact direct avec le politique. Les autres postes sont plutôt réservés à des professions spécialisées de juristes ou d'ingénieurs de terrain[721]. Le témoignage de P.-J. Bertrand illustre les nouvelles relations entre l'administration et les associations depuis 1990. D'ailleurs, dans

[719] Relations souvent interpersonnels, comme le souligne Jean-Pierre GAUDIN dans son analyse des interactions dans les processus de contractualisation de l'action publique. Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.* p. 49 – 58.
[720] Michel CALLON, Pierre LASCOUMES et Yannick BARTHE, *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique*, Paris, Éditions du Seuil, 2001. p. 56. Selon les auteurs, l'intégration d'acteurs associatifs dans la décision a des effets à la fois sur le contenu et sur le cadre d'élaboration des savoirs.
[721] Voir entretien avec Pierre-Jean Bertrand, Bruxelles, le 10 mai 2010.

cet extrait d'entretien, on a parfois du mal à saisir qui, du militant ou du technicien administratif, s'exprime :

> « En 1990, je suis arrivé ici [service de la mobilité de la région de Bruxelles] en tant que « monsieur vélo », j'étais seul à ce moment-là, j'étais aussi échevin [fonction politique] dans une commune de la région flamande, mais je n'avais pas de compétence spécifique. Et donc au début, j'ai beaucoup suivi ce que disaient le GRACQ et le *Fietsersbond*, étant moi-même membre du GRACQ ».[722]

À défaut de pouvoir mobiliser des compétences propres, P.-J. Bertrand débute son métier de « monsieur vélo » en s'appuyant sur le discours et l'expertise des associations d'usagers. Cette stratégie est également liée à son multipositionnement d'élu local, de militant associatif et d'agent administratif. Ce multipositionnement permet de questionner plus généralement la perméabilité des frontières entre fonctions administratives, militantisme et fonctions électives. De quelle appartenance et registre use-t-il le plus pour mener son action en faveur de la bicyclette ? Utilise-t-il différents registres en fonction de son positionnement ? Ces questions interrogent aussi l'acceptation du multipositionnement des acteurs par les différentes structures et institutions. En ce qui concerne le mouvement associatif, ces passerelles et ces multiples positions ont participé à une mutation plus large des structures associatives et de leurs revendications.

2.3 Vers un recyclage des savoirs associatifs par les administrations ?

Avec l'intégration des acteurs associatifs dans les processus de décision, on assiste à une double transformation. La première se situe au sein du milieu associatif. Le changement de mode d'action et la professionnalisation des acteurs donnent lieu à des conflits internes et à un recentrage vers des préoccupations institutionnelles. La deuxième transformation concerne les savoirs administratifs en matière de bicyclette. Comment la production savante des administrations publiques est-elle affectée par l'intégration des acteurs associatifs dans la décision ? On assiste à un recyclage des savoirs et des pratiques des associations au sein des administrations.

[722] *Ibid.*

Avec la multiplication des partenariats et la professionnalisation des militants, les associations ont progressivement transformé leur activité. Les mobilisations collectives contestataires se sont effacées au profit d'un accroissement du rôle de l'expertise des acteurs pour formuler leurs revendications. Cette dynamique a aussi modifié les publics visés par les associations, de plus en plus centrés sur les acteurs institutionnels, plutôt que sur les usagers. Certains travaux consacrés à l'institutionnalisation de groupes associatifs et citoyens ont montré les « dangers » que constituait la mise en place de partenariats avec les autorités pour ces groupes : ces derniers perdent très vite leur liberté d'action face aux décideurs. Il n'est pas rare que les associations soient contraintes d'adapter leur répertoire d'action afin de ne pas rompre les partenariats[723]. Cette position peut créer de nombreux conflits au sein des structures associatives, parfois des scissions comme à Paris au milieu des années 1990 au sein des associations de défense du vélo[724]. Parfois, le changement de nom s'impose pour adapter l'association à la communication publique de promotion de la bicyclette : à Paris, le « Mouvement de Défense de la Bicyclette » se métamorphose en 2006, pour devenir « Mieux se Déplacer à Bicyclette », conservant le même acronyme (MDB). La tonalité du message est alors moins contestataire pour mieux s'adapter aux attentes des décideurs. L'intégration des associations dans le jeu décisionnel représente un instrument de contrôle des institutions sur ces groupes d'acteurs. Dans cette perspective, l'augmentation des ressources financières (subventions) et matérielles (local, bureau, etc.) entraîne une diversification des activités et la mobilisation de nouveaux savoirs, notamment d'ordre technique. Les associations proposent de nouveaux services, ce qui conduit à une modification des caractéristiques sociologiques des adhérents : on passe progressivement d'adhésions « militantes » à des adhésions de « consommation de services »[725].

L'analyse des carrières politiques et administratives des militants du vélo à Lille et à Bruxelles apporte des éléments sur l'entrée des acteurs associatifs dans les rouages de

[723] Marie-Hélène BACQUE, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *op. cit.*

[724] Dans le cas parisien, un groupe d'usagers quitte le MDB pour fonder l'association *Vélo 15 et 7* autour de 1992. Voir entretien avec Isabelle Lesens, présidente de l'association *Vélo 15 et 7*, Paris, le 26 février 2008.

[725] Pour une critique plus générale sur les transformations récentes du milieu associatif, voir :Jacques ION, *La fin des militants ?*, Edition de l'Atelier., Paris, 1997. Selon Martine BARTHELEMY, les transformations associatives de la fin du XXe siècle conduisent à un « effacement de la dimension politique » des associations. Voir Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 247.

l'administration et dans la décision politique. Ces formes de stabilisation des relations entre associations et administrations publiques ont pour conséquence une réorganisation de l'économie générale du système institutionnel de gestion des politiques en faveur de la bicyclette. À Bruxelles, la maîtrise technique de ces politiques est quasiment monopolisée par les usagers-experts. Ces derniers sont présents du côté des « commanditaires », l'administration, et du côté des « exécutants », le plus souvent *Pro Vélo*. En France, le passage d'un statut de bénévole ou de salarié d'une association à celui de technicien d'une collectivité est rendu plus difficile par l'obligation d'obtenir un concours de la fonction publique territoriale, souvent de catégorie A. On peut citer la trajectoire de Serge Asencio, le premier agent administratif français dont la compétence est exclusivement dédiée au vélo en ville à Strasbourg[726]. Ce dernier entre en poste au sein des services de la Communauté urbaine de Strasbourg en 1993, après avoir été salarié de l'association CADR 67 pendant deux ans. Au regard de ces réorganisations, n'assisterait-on pas à l'émergence de nouveaux métiers dans les administrations « à travers la professionnalisation des élites militantes et bénévoles »[727] des associations, sur le même modèle que les métiers de l'animation socioculturelle ou de l'environnement[728] ?

Le changement de statut des représentants des usagers s'accompagne, de fait, d'une légitimation de l'expertise mobilisée par ces derniers lorsqu'ils occupent des fonctions administratives ou politiques. À travers ces mutations, deux processus peuvent être observés : le premier est l'appropriation et l'intégration des savoirs associatifs au sein de la décision publique. Le deuxième est la construction d'une « courroie de transmission » des savoirs entre la sphère associative et les sphères administrative ou politique. Ces deux processus sont explicites à Bruxelles entre *Pro Velo* et l'administration. En revanche à Lille, la réappropriation politique reste souvent implicite car l'ADAV souhaite se prémunir de toute instrumentalisation politique[729]. La professionnalisation des associations et l'occupation de certains postes administratifs et politiques par des acteurs associatifs ont, de manière générale, favorisé le dialogue et les échanges d'information entre les institutions

[726] Voir entretien avec Serge Asencio, chargé de mission vélo à la Communauté urbaine de Strasbourg, Strasbourg, le 25 juin 2008.
[727] Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 168.
[728] *Ibid.* p. 169.
[729] Voir les statuts de l'association Droit Au Vélo. Archives privées de l'association ADAV, et l'entretien avec Michel Anceau, directeur de l'ADAV, Lille, le 29 février 2008.

publiques et les associations. D'une part, les réunions de concertation peuvent s'analyser comme des instances d'information à destination des associations d'usagers. Il s'agit de présenter des dispositifs choisis par les décideurs politiques, ainsi que des études menées par les services administratifs. Néanmoins, la professionnalisation des associations et leur capacité à produire une expertise autonome peut constituer un moyen de transformer ces instances en des lieux de débats, de controverses et de redéfinition des enjeux et objectifs de l'action publique en faveur de la bicyclette. À cet égard, les savoirs sont de plus en plus coproduits par les associations et l'administration, comme l'illustre le rapport *Lillavélo*[730], élaboré par l'ADAV et la Communauté urbaine en 1992. D'autre part, avec l'intégration des acteurs associatifs au sein de l'administration ou des sphères politiques locales, les associations peuvent trouver des relais pour obtenir des informations internes aux administrations ou, inversement, proposer des idées ou des dispositifs aux décideurs. Ces relais facilitent le travail de « veille »[731] des associations d'usagers sur la conception et la mise en œuvre des politiques publiques urbaines. Enfin, ces « courroies de transmission » participent à élaborer des bases communes d'action, de mise en œuvre et d'évaluation des politiques. Si ce processus peut s'analyser comme un phénomène de mimétisme institutionnel de l'activité associative à l'égard des institutions publiques[732], il peut aussi, dans le cas des associations d'usagers du vélo, s'analyser comme une appropriation des savoirs et pratiques associatives par les acteurs institutionnels. Reste à questionner la nature de l'expertise coproduite par ce système de relations stabilisées entre les acteurs associatifs et institutionnels du vélo urbain : quels sont les savoirs et les pratiques recyclés par les institutions publiques des villes ? Les espaces de fabrication des savoirs associatifs vont être pris en compte par les acteurs administratifs et politiques des villes, notamment l'espace transnational du vélo.

Au final, l'intégration des usagers au sein des processus de décision se traduit à la fois par un apprentissage collectif de la manière de travailler entre associations et administrations, mais aussi par le transfert physique des acteurs associatifs qui changent de statuts. À cet égard, les associations participent à plus d'un titre à inventer une nouvelle compétence

[730] Observatoire Communautaire de l'Environnement de la Communauté urbaine de Lille, Héran Frédéric, Philippe Tostain (coord.), *Lillàvélo,* rapport final, 1992, 228 p.
[731] Pierre LASCOUMES, *L'éco-pouvoir*, *op. cit.* p. 30.
[732] Martine BARTHELEMY, *Associations*, *op. cit.* p. 99.

publique urbaine du vélo. La création d'un système d'encadrement institutionnalisé des relations entre les acteurs associatifs et institutionnels a des répercussions sur le gouvernement des villes. D'un côté, la stabilisation des relations permet aux élus de mieux contenir les revendications des groupes militants. Les instruments de ce contrôle sont d'ordre financier car les associations vivent maintenant des partenariats avec les institutions, et d'ordre cognitif, relevant d'une coproduction de savoirs. Sur ce dernier point, comment les associations pourraient-elles contester des dispositifs ou des études qu'elles ont-elles-mêmes contribué à réaliser ? D'un autre côté, et à partir de configurations lilloises et bruxelloises différentes, on observe que les représentants des usagers semblent, à la fin des années 1990, véritablement contrôler une partie de la décision publique, comme s'ils étaient « aux manettes de l'action publique ». Leur travail institutionnalisé et le contrôle de l'agenda que ces acteurs associatifs parviennent progressivement à maîtriser peuvent ainsi être analysés comme la conséquence d'un manque de ressource au sein des villes au cours des années 1980 - 1990. L'inaction de beaucoup de décideurs urbains dans les années 1980 pousse les usagers à porter eux-mêmes la cause de la bicyclette dans les institutions, au point d'en devenir des représentants techniques ou politiques. Il s'agit autant d'une ouverture politique que d'une poussée associative. Ces passerelles entre militantisme et administration ou entre militantisme et représentation politique participent au gouvernement des villes à partir d'une mise en réseau des acteurs publics et des groupes mobilisés en faveur de la bicyclette.

À cette occasion, cette partie a permis d'expliciter la formation de configurations d'acteurs urbains essentiellement construites autour du couple acteurs associatifs/acteurs institutionnels publics. Au cours des années 1980-1990, c'est effectivement ce type de configuration qui structure l'espace transnational du vélo : parmi les pratiques et les savoirs recyclés par les acteurs publics, on repère une part non négligeable des pratiques et savoirs mobilisés à partir de l'héritage de l'action transnationale des associations. C'est donc l'intégration des associations d'usagers dans la décision publique, mais aussi le recyclage et la mobilisation de leur expertise qui légitiment cette nouvelle forme d'action publique urbaine, transnationale. Par conséquent, les villes vont s'investir progressivement dans la structuration des échanges associatifs transnationaux, en constituant de nouveaux réseaux.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous avons montré comment l'action des villes en faveur de la bicyclette s'est progressivement affirmée à partir des contraintes et des opportunités pour les institutions publiques urbaines à dégager des ressources d'action dans les années 1980 - 1990. Les municipalités se tournent d'abord vers l'État en France, puis vers les associations d'usagers pour construire une nouvelle compétence. Mais c'est aussi parce que les villes n'avaient pas de capacité autonome à élaborer des politiques en faveur de la bicyclette que les acteurs des services de l'État et des associations d'usagers se sont investis auprès des décideurs urbains pour légitimer leur propre cause. La prise en charge du problème de la bicyclette par les municipalités découle donc d'une interdépendance entre les décideurs urbains, les acteurs associatifs et les agents des services de l'État. Ces interdépendances portent sur l'expertise et sur la quête de légitimité des différents acteurs impliqués.

En France, la recherche de légitimité a conduit certains agents du ministère de l'Équipement à se mobiliser au sein de l'État suite aux lois de décentralisation. Cette mobilisation s'est traduite par la formation d'une coalition entre les agents du ministère, les représentants politiques et administratifs de certaines villes et la fédération nationale des associations d'usagers du vélo. L'objectif de cette coalition est alors d'organiser les conditions d'une prise en charge des politiques du vélo par les villes. Dans cette perspective, les agents du ministère se mettent au service des collectivités en participant à créer un réseau de villes : le Club des Villes Cyclables. Instrument de pression des acteurs pour inciter l'État à relancer une politique nationale du vélo, ce réseau a permis de légitimer l'intervention des services du ministère auprès des villes. Mais quels sont les effets de ce réseau sur l'action publique urbaine ? Par leur participation active à la structuration des pouvoirs urbains, les agents du ministère ont ainsi amendé à leur manière la décentralisation. L'analyse de leur mobilisation interne apporte un regard sur les usages concrets des acteurs du ministère de la décentralisation en France. L'État n'est pas en retrait, mais son rôle s'est transformé sous l'impulsion d'un réseau d'agents du ministère de l'Équipement. Ces derniers ont ouvert la voie à une mutation profonde des instruments d'action déployés par l'État pour développer l'usage du vélo en ville. Il s'agit d'instruments

moins interventionnistes que dans les politiques contractuelles des années 1970, mais plus incitatifs et relevant de modifications réglementaires. Ces nouveaux instruments inaugurent une nouvelle conception du rôle de l'État, qui oscille entre la mobilisation des acteurs locaux et de leurs ressources et la régulation des transformations financières et réglementaires imposées aux collectivités.

Face à ces recompositions de l'État, les municipalités réorientent leur action, d'abord au cours des années 1980 vers une activité de lobbying aux côtés des acteurs associatifs et de certains agents du ministère auprès de l'État. Ensuite, les municipalités se tournent vers l'expertise des acteurs associatifs. La mobilisation de cette expertise avait cependant été précédée par des échanges réguliers sur cette question entre les associations et les administrations de certaines villes dans les années 1970-1980. Ce processus avait même été engagé à l'initiative des associations dans le cadre d'une stratégie de représentation de leurs intérêts et de légitimation de leurs actions (Chapitre 2). Ces dynamiques de mobilisation des savoirs associatifs et d'échanges avec les administrations urbaines s'appuient, d'une part, sur un renforcement de l'expertise dans l'action des associations d'usagers, d'autre part, sur la professionnalisation de leur activité. La prise en charge des politiques du vélo par les villes s'est aussi appuyée sur une entrée en politique des militants associatifs, à travers l'élection de plusieurs représentants des usagers à des fonctions électives aux niveaux municipal et intercommunal, notamment au sein des mouvements écologistes. Ainsi, l'action institutionnalisée des associations ne représente pas seulement des ressources d'expertise pour les municipalités, mais aussi des ressources politiques. Si l'intégration des associations dans les processus de décision constitue une manière de légitimer l'autorité des villes dans la prise en charge du vélo, elle représente également un moyen de contrôler certains groupes sociaux et de contenir leurs revendications.

La stabilisation des relations entre les associations et les collectivités se traduit par des processus de coproduction d'une expertise publique urbaine de la bicyclette. À ce titre, ce chapitre a permis d'expliciter la formation de configurations d'acteurs essentiellement construites autour des municipalités et des associations. Si les caractéristiques de l'expertise urbaine sont propres aux contextes et aux configurations locales de chaque territoire, on peut néanmoins interroger le mouvement de structuration de cette expertise à l'ensemble

des villes européennes à partir du milieu des années 1990. En effet, la formation d'une compétence urbaine du vélo est perceptible dans l'ensemble des villes européennes, notamment avec le recrutement d'experts en charge du vélo et le développement des délégations d'élus exclusivement dédiées à cette thématique. Autrement dit, la prise en charge institutionnelle du vélo s'autonomise au sein des compétences municipales et/ou intercommunales en matière de transports urbains. Comment les villes s'organisent-elles pour construire cette compétence ? D'une part, à travers la création de réseaux de collectivités comme le CVC en France, des structures de coordination et d'échange entre les villes émergent en Europe. Les villes stabilisent leurs interactions, soit dans un cadre national avec le CVC, soit dans un cadre transnational au sein des congrès Velo-City. D'autre part, la construction d'une expertise vélo s'appuie sur un recyclage des savoirs associatifs acquis lors des circulations transnationales des années 1970. Avec ces évolutions, Assiste-t-on à un changement de configuration circulatoire du vélo ? En effet, les villes européennes intensifient leurs échanges à travers des réseaux de collectivités pour développer les politiques du vélo.

Chapitre 4
Des réseaux de collectivités pour gouverner les politiques du vélo

> « Au niveau des savoirs et de connaître comment les villes ont développé leur réseau, ça a été les expériences de Velo-City [qui ont compté], où on voyait des expériences de villes qui étaient déjà beaucoup plus loin. Et puis, on avait fait une visite très importante en Suisse, c'est un épisode important pour le développement du vélo à Bruxelles, avec l'institut belge de la sécurité routière. On avait été voir pendant une dizaine de jours des villes suisses et nous avons eu l'occasion de rencontrer Oscar Balsiguer, un ingénieur suisse qui correspondait à ce que nous recherchions, c'est-à-dire [un spécialiste de] l'insertion du vélo en milieu urbain mais pas avec de lourdes pistes cyclables comme le Danemark et les Pays-Bas. Donc avec des bandes de sélection. On a fait ce voyage d'études avec des visites sur des cas concrets. D'autre part, nous avons invité l'ingénieur suisse comme conseiller pour la région de Bruxelles-Capitale trois ou quatre fois sur plusieurs jours. On lui soumettait les problèmes les plus difficiles à résoudre. Donc on avait signé une convention partenariale avec la ville de Berne pour ça. »[733]

Pierre-Jean Bertrand, chargé de mission de la région de Bruxelles-Capitale, revient ici sur les usages qu'il fait de ses déplacements à l'étranger dans le cadre du réseau des congrès Velo-City. Et ce, pour développer l'usage de la bicyclette à Bruxelles au milieu des années 1990. C'est là un témoignage d'une activité de circulation qui se stabilise au niveau européen entre les acteurs des collectivités locales. Cette activité de circulation passe par l'institutionnalisation de réseaux regroupant des acteurs des institutions publiques, notamment des municipalités et des acteurs associatifs. Quels sont les usages des réseaux par ces acteurs ? Et quelles sont les raisons de leur investissement dans la structuration de ces réseaux ?

Le chapitre 3 a mis en évidence « la fabrique » d'une compétence urbaine en matière de vélo au début des années 1990. L'investissement des villes dans les réseaux se déroule au même moment, ce qui semble indiquer que les réseaux de collectivités jouent un rôle important dans la construction des compétences municipales dédiées au vélo. Les échanges

[733] Entretien avec Pierre-Jean Bertrand, chargé de mission stratégie « mobilité douce », service de la mobilité, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 10 mai 2010.

entre les villes sont un moyen de faire circuler des savoirs. Le rôle des réseaux ne se limite pas à cette activité. Ils organisent plus généralement l'accès des villes à des ressources d'action publique pour le développement du vélo. Pour les élus urbains, les réseaux de collectivités représentent un moyen de capter des ressources pour répondre à des enjeux politiques locaux liés aux mobilisations associatives en faveur du vélo. Les élus vont organiser les réseaux dédiés au vélo pour faire un usage territorial des échanges transnationaux. L'espace transnational du vélo s'organise davantage autour de l'action des municipalités. À cet égard, on observe la formation d'une nouvelle configuration circulatoire du vélo. Ce chapitre vise à reconstituer la structuration de cette configuration circulatoire, c'est-à-dire à appréhender la stabilisation d'un ordre légitime des interactions et des phénomènes circulatoires du domaine du vélo urbain.

Pour Pierre-Yves Saunier, questionner comment se structurent les phénomènes circulatoires revient à analyser un ordre des échanges entre les acteurs « qui rend possible la compréhension et l'usage des références et des ressources disponibles en dehors de la sphère domestique »[734]. P.-Y. Saunier montre que les acteurs s'investissent dans des espaces transnationaux, ici à travers des réseaux de collectivités, pour user de ressources d'action extérieures à leur propre organisation. C'est précisément cette question des ressources qui nous permet d'interroger les raisons de l'engagement des acteurs urbains dans les réseaux consacrés à la bicyclette et la manière dont ces derniers vont institutionnaliser cette action publique des villes dans les réseaux.

L'analyse des réseaux d'action publique a suscité de nombreux travaux dans les années 1990[735]. Dans cette recherche, il s'agit de s'interroger sur les réseaux formels en tant qu'objets pour observer ce qu'ils produisent en termes d'action publique urbaine. Les réseaux sont souvent étudiés comme des instruments d'internationalisation et permettent de questionner la place des villes dans le marché et la compétition inter-urbaines[736]. Neil

[734] Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 14
[735] Notamment pour repérer la multiplicité des acteurs impliqués dans l'action publique et la capacité des réseaux à produire de la stabilité et de la permanence dans un contexte de fragmentation institutionnelle. Voir à ce sujet l'ouvrage dirigé par Patrick LE GALES et Mark THATCHER : Patrick LE GALES et Mark THATCHER, *Les réseaux de politiques publiques*, L'Harmattan, Paris, 1995.
[736] Voir notamment les travaux des géographes H. SAVITCH et Paul KANTOR, *Cities in the international marketplace*, *op. cit.*

Brenner en fait notamment les marqueurs et vecteurs d'une nouvelle gouvernance horizontale adoucissant la compétition entre les territoires[737]. Comment fonctionnent ces réseaux ? Comment naissent-ils ? Et quels usages concrets les acteurs font de ces réseaux ? Les travaux de Renaud Payre nous invitent à penser le réseau comme une scène autonome, comme un « espace des circulations »[738] qui produirait ses propres effets sur l'action publique des villes. Ses travaux sur *Eurocities* montrent comment les municipalités pèsent dans la structuration de ce réseau à l'échelle européenne pour développer un accès aux institutions de l'UE et initier un lobbying des villes à l'échelle européenne[739]. En retour, la structuration du réseau, avec l'émergence d'un bureau centralisé à Bruxelles, engendre des effets sur l'action publique des villes, notamment avec le concours de programmes européens. Si certains financements européens deviennent accessibles pour les villes dans le cadre de leur investissement dans *Eurocities*, la question des ressources et de leur formation au sein des réseaux reste une énigme.

La structuration des réseaux de collectivités et, plus généralement, la stabilisation d'un espace transnational, s'inscrivent dans le cadre d'une recherche de ressources d'action publique en matière de vélo par les acteurs urbains. Pour ces derniers, il s'agit de construire un cadre stable des échanges afin de contrôler à la fois l'organisation des interactions et l'allocation des ressources. La structuration de ces réseaux s'appuie sur des instruments de circulation qui vont cadrer l'action des villes dans les échanges et produire des normes. Ces instruments vont permettre d'institutionnaliser les réseaux en véritable échelle d'action publique pour les villes. Cependant, cette structuration se heurte à leur faible capacité d'autonomie financière et organisationnelle par rapport aux collectivités. En outre, dans certains réseaux, les villes doivent composer avec les acteurs associatifs ayant participé à la structuration des échanges transnationaux dans les années 1970. Il faut donc comprendre l'institutionnalisation des réseaux également comme un processus agrégeant des

---

[737] Voir Neil BRENNER, *New state spaces : urban governance and the rescaling of statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

[738] Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *in* F. AUDREN, Pascale LABORIER, J. VOGEL et P. NAPOLI (dir.), *Les sciences camérales*, Presses Universitaires de France, Paris, 2011. p. 98.

[739] *Eurocities* se présente comme le réseau européen des *Second Cities*. Voir Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.*

configurations d'acteurs interdépendants. L'expertise en matière de vélo et l'expérience acquise par les associations pour organiser les échanges transnationaux, notamment autour des congrès Velo-City, offrent ainsi aux décideurs urbains des ressources, mais imposent aussi des contraintes puisque les municipalités doivent s'allier aux associations pour obtenir de nouvelles ressources.

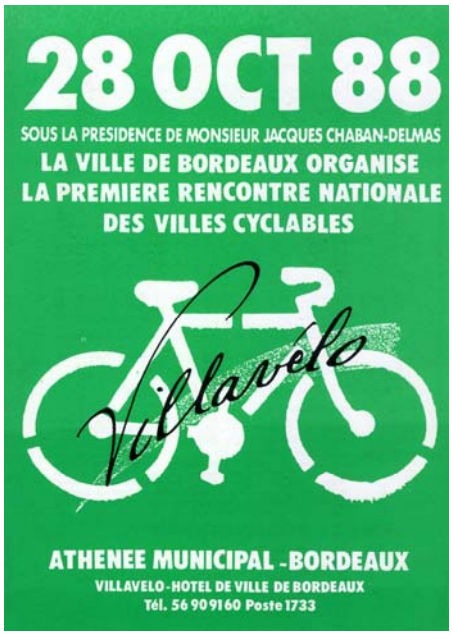
La question des ressources interroge plus largement les usages du réseau par les différents acteurs. Au niveau politique, on observe à la fois des usages locaux et internationaux, notamment en ce qui concerne la légitimation de certains niveaux de gouvernement par rapport à d'autres. Si les réseaux n'ont pas la capacité d'organiser le jeu institutionnel et politique local, ils participent néanmoins à offrir des ressources de légitimation pour les acteurs et les institutions qui s'y investissent. Il est ainsi possible de montrer qu'ils s'appuient sur les institutions européennes pour légitimer leur action. En retour, on observe des acteurs européens ouverts et investis pour prendre en charge la compétence vélo, certes émergente et faiblement institutionnalisée, afin de renforcer leur intervention auprès des villes.

L'institutionnalisation d'une configuration circulatoire du vélo dominée par les municipalités, sera analysée à partir de deux réseaux en faveur du développement de la bicyclette : le Club des Villes Cyclables (CVC) en France (1989-2009) et les congrès Velo-City en Europe (1984-1997). L'analyse de ces réseaux et des acteurs qui participent à leur structuration permet de questionner deux processus. Premièrement, il s'agit d'analyser l'institutionnalisation de ces réseaux afin de comprendre comment se sont construits des cadres d'échanges stabilisés pour capter des ressources d'action publique. Deuxièmement, il s'agit d'étudier les usages politiques des réseaux. L'exemple de Barcelone montre que les congrès offrent des ressources de gouvernement au niveau local en participant à légitimer des échelles d'intervention et des acteurs. Cette légitimation des échelles est également au cœur du processus de prise en charge du vélo par les institutions européennes qui s'opère au cours des années 1990. La recherche de ressources par ces différents acteurs urbains et européens confère aux réseaux un poids non négligeable dans l'action publique du vélo en ville. Malgré les contraintes inhérentes à l'organisation souple des réseaux, ces derniers permettent l'accès à de nouvelles ressources de gouvernement pour les élus.

1. Les réseaux de collectivités comme nouvelle échelle d'action publique

Le 28 octobre 1988 à Bordeaux, une première rencontre réunissant sept villes françaises parmi les dix membres fondateurs du CVC[740], aboutit à la mise en place d'une « dynamique entre les villes afin d'agir pour la circulation des cyclistes en milieu urbain »[741].

Illustration 20 : Affiche de la première rencontre du Club des Villes Cyclables (1988), (Coll. Centre de documentation de l'association Pignon Sur Rue, fond Edith Metzger).



Dans le chapitre 3, nous avons montré que cette dynamique entre les villes avait été pensée au sein des services de l'État au cours des années 1980. En effet, la création d'un réseau de collectivités devait permettre aux acteurs des services de l'État de se mobiliser aux côtés des collectivités pour demander une intervention nationale en faveur du développement de la bicyclette. Si les agents du ministère de l'Équipement participent dès l'origine du CVC à

[740] Suite à la rencontre du 28 octobre 1988, les statuts du Club des Villes Cyclables sont déposés à la préfecture de Gironde le 12 janvier 1989. Les dix membres fondateurs sont : Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Lorient, Arès, Mérignac, Saumur, Quéven, Chambéry et Franconville. Voir « Statuts du Club des Villes Cyclables », Assemblée Générale du 18 septembre 1998 (version renouvelée des statuts de 1989). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[741] Article 1 des statuts du Club des Villes Cyclables, préfecture de la Gironde, le 12 janvier 1989. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

animer le réseau, notamment en matière d'expertise, les municipalités s'en emparent pour autonomiser leur action par rapport à l'État en matière de vélo. Le réseau crée donc des effets propres. Il permet aux municipalités d'affirmer une expertise et une autonomie d'action.

Comment les villes développent-elles leur action en faveur du vélo à partir des réseaux de collectivités ? L'analyse du fonctionnement de ces derniers montre que les municipalités s'appuient sur des instruments de circulation – des voyages d'études, des congrès, des revues – pour produire une expertise urbaine du vélo. S'agit-il d'instruments d'action publique, c'est-à-dire « de dispositifs à la fois technique et social qui organisent des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont ils [sont] porteur »[742] ? Cette définition considère les instruments d'action publique comme des institutions permettant de stabiliser des formes d'action collective[743]. Les instruments de circulation ne rentrent pas dans cette définition[744]. Ils représentent des outils d'échange qui autorisent la stabilisation de formes d'action propres aux réseaux, notamment des règles et des normes d'action publique. En d'autres termes, le réseau, à travers ses propres instruments de circulation, élabore des normes et des règles d'action pour les villes en matière de politiques cyclables. Il s'agit d'analyser les processus d'institutionnalisation[745] des réseaux de collectivités du vélo urbain.

Ces processus d'institutionnalisation des réseaux permettent de saisir l'affirmation des villes dans la prise en charge du vélo, c'est-à-dire d'observer un changement dans la production et la répartition des ressources d'action publique pour développer l'usage de la bicyclette au bénéfice des villes. Mais l'institutionnalisation des réseaux de collectivités montre aussi les contraintes qui pèsent sur les municipalités pour obtenir des ressources d'action. D'une part, elles ne sont pas en capacité de construire une action et de développer une expertise autonome, ce qui les conduit à rechercher des ressources à travers les réseaux. D'autre part,

---

[742] Voir Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES, *Gouverner par les instruments*, *op. cit.* p. 13.
[743] *Ibid.* p. 16.
[744] Sauf à considérer les échanges de savoirs entre acteurs comme une forme d'action collective. Dans ce cas, le terme d'institution apparaît trop fort pour qualifier cette structure d'échange.
[745] Rappelons que nous entendons par institutionnalisation des processus de stabilisation des relations et de production de règles communes, de modèles, de pratiques et de savoir-faire d'échanges. Voir Jacques LAGROYE, Bastien FRANÇOIS et Frédéric SAWICKI, *Sociologie politique*, *op. cit.* p. 535-540.

ces ressources et l'accès à ces réseaux, notamment les congrès Velo-City, sont historiquement détenus par les associations d'usagers. En outre, les associations dominent et organisent l'espace transnational jusque dans les années 1980. Les municipalités sont donc contraintes de composer avec les acteurs associatifs et avec les premiers réseaux d'échange - les congrès Velo-City - pour s'imposer dans la gestion d'une nouvelle compétence. Dans un premier temps, il apparaît que le CVC a participé à stabiliser des normes d'action pour les villes françaises. Dans un deuxième temps, il s'agit d'interroger la stabilisation des échanges transnationaux entre les institutions publiques urbaines et les acteurs associatifs, notamment dans le cadre des congrès Velo-City. Ces relations participent à faire émerger une configuration circulatoire du vélo, dominée par les municipalités. Au sein de cette configuration, les réseaux s'imposent comme une nouvelle échelle d'action publique.

1.1 Le Club des Villes Cyclables en France : un producteur de normes d'action pour les villes ?

Les premières activités du CVC se traduisent par la mise en place d'un lobby en direction de l'État pour qu'il prenne en charge les politiques du vélo en ville. Au regard des activités du réseau, l'objectif est de comprendre comment, dans un contexte de relance de l'État au milieu des années 1990, les villes ont réorienté les objectifs du réseau vers une intervention de plus en plus autonome de l'échelle urbaine pour le développement de la bicyclette. Ce processus s'est d'abord construit au sein du CVC à partir de la consolidation d'un réseau de techniciens des collectivités investis dans les politiques du vélo. Le contexte de réformes institutionnelles liées à la décentralisation a pesé dans l'autonomisation croissante des municipalités par rapport à l'État, puisque ce sont les agents du ministère qui ont créé ce nouvel espace du CVC. Mais, dans une seconde phase, le réseau échappe progressivement à l'État sous l'impulsion d'un investissement croissant des acteurs urbains. Les municipalités s'affranchissent progressivement de l'expertise des services de l'État en s'appuyant sur des instruments de circulation pour poursuivre des recherches à l'étranger et faire circuler les savoirs entre les villes. Ces instruments légitiment de nouvelles normes d'action pour les institutions publiques urbaines au sein du Club. Parmi ces normes, on observe la

reconnaissance du niveau intercommunal comme niveau légitime d'intervention dans les politiques publiques du vélo et dans l'accès aux ressources du réseau.

Dans le chapitre 3, nous avons montré que la création du réseau était le fruit d'une réflexion menée par les services du ministère de l'Équipement lors d'une journée nationale « de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain », organisée le 14 juin 1984[746]. La proposition des agents de l'État de créer un « Club des villes accueillantes aux deux-roues »[747] s'appuie sur un dispositif étudié en Allemagne lors d'un voyage d'études réalisé à la fin des années 1970 par les agents du ministère. Ce dispositif, le concours emblématique des villes cyclables mis en œuvre par la République Fédérale d'Allemagne en 1979, est alors présenté comme exemplaire en France, puis adapté au contexte français en reprenant ainsi l'idée d'un réseau de villes cyclables[748]. À travers cette proposition, les agents du ministère se mobilisent aux côtés des municipalités pour réclamer une intervention de l'État afin de mettre en œuvre une politique nationale de promotion du vélo en ville. Ils participent alors à organiser les conditions d'un investissement croissant des villes en faveur de ce mode de transport.

L'organisation de la première rencontre nationale des villes cyclables dans la ville de Bordeaux en 1988 n'est pas un hasard puisqu'elle est l'une des rares villes investie dans les politiques « deux-roues » au milieu des années 1980. D'ailleurs, la municipalité est déjà représentée parmi les six autres villes[749] présentes lors de la rencontre organisée en 1984 au ministère de l'Équipement par une conseillère municipale, Hélène Desplats. Depuis les élections municipales de 1983, cette dernière possède une délégation inédite en France au niveau municipal, puisqu'elle est entièrement dédiée aux aménagements « deux-roues ». L'investissement politique de la municipalité de Bordeaux dans les politiques du vélo est, dans l'affichage, bien supérieur aux autres villes françaises. Cependant, confrontée à un

[746] Voir le compte-rendu de la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain » rédigé par B. Durand, directeur du CETUR, le 14 juin 1984. Archives privées de Gérard Wolf.
[747] *Ibid.*
[748] *Ibid.*
[749] Grenoble, Strasbourg, Rennes, Lille, Dunkerque et Belfort. *Ibid.*

manque de ressources techniques, financières et d'un soutien politique fort[750] au niveau local, H. Desplats s'investit alors dans la promotion d'une politique nationale de la bicyclette, aux côtés des agents de l'État.

À Bordeaux, la première rencontre du Club est marquée par une forte représentation des agents du ministère, qui constituent la quasi-totalité des intervenants du rassemblement[751]. Outre les sept villes qui se sont faites représenter parmi les dix fondatrices[752], on retrouve la présence des référents « deux-roues » des CETE de Lyon et de Bordeaux, celle du CETUR (représenté par deux directions), la Direction de la Sécurité Routière (DSCR), l'Association pour la Diffusion des Techniques de Sécurité routière (ADTS), ainsi que la Chambre Syndicale Nationale du Cycle, et quelques associations[753]. Cette surreprésentation des services de l'État montre que l'expertise est présentée en 1988 comme exclusivement détenue par les agents de l'État. La rencontre annonce une mobilisation conjointe des municipalités et de l'État visant à promouvoir une politique nationale du vélo. Cette orientation est confirmée dès le deuxième congrès du CVC organisé à Lorient en 1990. Ce dernier aboutit à la définition de trois objectifs, dont le deuxième consiste à « être l'interprète des collectivités locales auprès de l'État pour demander la mise en œuvre d'une politique en faveur des vélos au niveau national »[754]. Le réseau entend donc jouer un rôle d'intermédiaire entre les collectivités territoriales et l'État.

Objectifs du Club des Villes Cyclables présentés lors du deuxième congrès de Lorient en 1990[755]

- Favoriser les échanges d'informations et d'expériences sur les politiques cyclables dans les agglomérations ;
- Etre l'interprète des collectivités locales auprès de l'État pour demander la mise en œuvre d'une politique en faveur des vélos au plan national ;

[750] Le manque de ressources est invoqué par Hélène Desplats elle-même dans la presse locale. Voir « Hélène Desplats désabusée », *Sud-Ouest,* le 19 octobre 1994.
[751] Municipalité de Bordeaux, compte-rendu de la première rencontre des villes cyclables, le 28 octobre 1988, programme, p. 2. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* (fonds Edith Metzger).
[752] Les dix membres fondateurs sont : Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Lorient, Arès, Mérignac, Saumur, Quéven, Chambéry et Franconville. Voir « Statuts du Club des Villes Cyclables », Assemblée Générale du 18 septembre 1998 (version renouvelée des statuts de 1989). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[753] La FUBICY et le Comité d'Action Urbaine pour l'Environnement 33 (CAUE 33). *Ibid.*
[754] Voir le compte-rendu des troisièmes journées rencontre du Club des Villes Cyclables, *En vélo bien dans ma ville,* Toulouse, le 11 et 12 octobre 1991. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[755] *Ibid.*

- Ouvrir le dialogue avec toutes les parties : l'État, les industriels du cycle, les associations d'usagers (...) pour adapter la réglementation.

Si l'action des agents du ministère permet d'introduire les villes sur le devant de la scène des experts du vélo, on assiste, à travers le réseau, à l'émergence d'un lobby du vélo urbain à l'échelle nationale. La nouvelle légitimité des villes apposée par l'État engendre des transformations au sein même de l'action des agents du ministère. Les multiples sollicitations des municipalités à l'égard de l'État entraînent une légitimation des acteurs techniques du CETUR et des CETE. Celle-ci leur permet d'accroître leur spécialisation[756], mais aussi de redéfinir le contenu de leur action auprès des villes. Ainsi, avec la création du CVC, le vocable change, la spécialisation s'opère : on distingue maintenant les deux-roues motorisés et la bicyclette. On ne parle plus de « politiques en faveur des deux-roues » mais de « politiques en faveur du vélo ». Ce langage commun s'impose au tournant des années 1990. Il permet de rassembler les différents acteurs autour d'une notion qui structure « des catégories, des procédés, des visions du monde qui sont discutés et disputés »[757]. Surtout, l'emploi des mots bicyclette et vélo délégitime progressivement certains acteurs, savoirs et dispositifs relatifs à la prise en compte des deux-roues : à titre d'exemple, le problème de la sécurité étant essentiellement lié à la pratique des deux-roues motorisés, ce dernier revêt une moindre importance pour les politiques de la bicyclette et entraîne, de fait, un effacement des agents de la Direction de la Sécurité Routière du ministère (DSCR). En outre, les modes de calcul et la méthodologie des enquêtes ménages réalisées par les services du ministère de l'Équipement, rassemblant les deux-roues, deviennent obsolètes. L'émergence d'un (nouveau) langage commun implique une nouvelle recherche de savoirs par les acteurs impliqués, savoirs détenus par des spécialistes.

Le besoin pour l'État de s'associer aux collectivités locales produit un espace permettant aux acteurs locaux de légitimer leur intervention dans les politiques du vélo. La spécialisation engagée par le Club, notamment autour du vocable bicyclette, avait déjà poussé les acteurs urbains à insérer leur action dans une recherche de nouveaux savoirs. À

[756] Processus décrit dans le chapitre 3 de cette recherche.
[757] Selon Pierre-Yves SAUNIER, le vocabulaire constitue un élément important dans la formation des configurations circulatoires du domaine social : Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 16.

partir de l'institutionnalisation de cette quête de savoirs au sein du réseau, les villes adhérentes au CVC vont définitivement s'approprier la compétence vélo. De plus, la relance d'une politique nationale par l'État[758] en 1994 se traduit par la mise en place d'une politique en faveur des véloroutes et voies vertes, hors des agglomérations. La politique nationale du gouvernement est vécue, en quelque sorte, comme un échec pour les acteurs urbains. Face à ce désarroi, les villes réorientent progressivement l'activité du Club en direction de l'échelle urbaine, notamment en autonomisant son action vis-à-vis de l'État, au niveau financier et au niveau de l'expertise technique mobilisée. Le réseau devient rapidement un support de développement d'instruments de circulation des savoirs et un lieu où se stabilisent des revendications politiques et des savoirs-faires techniques. À cet égard, trois instruments de circulation sont progressivement créés, développés et consolidés au sein du réseau : l'organisation de voyages d'études, des rencontres techniques annuelles du Club et les revues. Ces instruments concourent à mobiliser des expériences étrangères pour construire une expertise propre aux municipalités et de plus en plus indépendante des services de l'État. Ce développement d'une activité de circulation au sein du réseau se réalise au fur et à mesure de l'investissement de nouvelles villes dans le CVC. On observe là une première forme d'interdépendance entre le réseau et les villes : plus les villes s'investissent dans les échanges du CVC, plus elles développent une activité circulatoire ; plus le CVC s'engage dans la structuration des circulations, plus les villes s'investissent au sein du réseau.

En raison de son orientation nationale au cours de ses premières années d'activité, le CVC n'arrive pas à s'imposer comme un acteur légitime des politiques urbaines au début des années 1990. Sa légitimité auprès des villes est confrontée à deux autres difficultés. Premièrement, le réseau doit faire face à des difficultés financières. En 1994, il ne dispose pas encore de salariés et seules 66 villes sont adhérentes[759]. Afin d'assurer l'organisation des congrès annuels, la présidence du Club est alors attribuée à un personnage politique de la ville qui accueille le congrès. En contrepartie, celle-ci doit gérer entièrement le déroulement

[758] Politique analysée dans le chapitre 3.
[759] Parmi les 66 villes adhérentes, 17 ont plus de 50 000 habitants. Chiffres dévoilés lors du congrès du Club des Villes Cyclables organisé à Rennes du 15 au 17 octobre 1994. Voir « Congrès de la petite reine : les leçons », *La nouvelle république,* Le 17 octobre 1994. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

de la manifestation[760]. Deuxièmement, le réseau manque de visibilité et éprouve, de fait, des difficultés à convaincre les villes à adhérer. En outre, se pose un problème de représentativité des membres du Club, ce qui influe sur les thématiques abordées. En effet, les problématiques traitées par le réseau au cours des premières années ne sont pas uniquement orientées vers l'urbain, et ce pour plusieurs raisons. D'une part, la majorité des villes adhérentes ont une population inférieure à 50 000 habitants[761] ; d'autre part, l'activité de lobbying au niveau national du CVC tend à aborder des questions éloignées du niveau urbain, notamment la problématique des voies vertes. Nonobstant ces difficultés, les enjeux urbains forment progressivement le socle de la réflexion technique du Club, notamment par l'intermédiaire des échanges d'expériences et de pratiques entre les agglomérations. C'est précisément à partir de la formation et de la diffusion d'une expertise technique que le réseau parvient à légitimer son action auprès des décideurs urbains.

Pour constituer cette expertise, le CVC met en place des instruments de circulation de savoirs. Au début des années 1990, ces circulations se concentrent sur les expériences des villes étrangères. Le premier instrument consiste donc à inviter des villes étrangères à venir présenter leurs politiques ou à organiser des voyages à l'étranger. Lors de la première rencontre à Bordeaux en 1988, les techniciens et les élus de la municipalité de Delft (Pays-Bas) sont les seuls à présenter une expérience cyclable urbaine[762]. En 1991, deux exemples de villes étrangères sont cités lors du congrès organisé à Toulouse : Brème (Allemagne) et Groningen (Pays-Bas)[763]. En 1992, un voyage d'études, entièrement organisé par le CVC, est effectué en Allemagne[764], et le congrès de Strasbourg (1992) est très largement centré sur les expériences des villes allemandes. Ainsi, dans la lignée des voyages transnationaux organisés au cours des années 1970, les premiers savoirs mobilisés par le CVC empruntent

[760] Ce mode d'attribution de la présidence va perdurer jusqu'en 1996. Voir Statuts du Club des Villes Cyclables, le 12 janvier 1989. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[761] L'hétérogénéité démographique des villes adhérentes au CVC se traduit également dans l'attribution des présidences. Des villes de taille moyenne comme Lorient, Saint-Herblain et Créon ont occupé la présidence du Club, respectivement, en 1991, 1996 et 2008. En 2008, Créon a succédé à Paris, illustrant la variété des territoires et des problématiques qui peuvent se succéder.
[762] Compte-rendu de la première rencontre nationale des villes cyclables, Bordeaux, le 28 octobre 1988. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[763] Voir le compte-rendu des troisièmes journées du Club des Villes Cyclables, *En vélo bien dans ma ville,* Toulouse, le 11 et 12 octobre 1991. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[764] Voir « La lettre du Club des Villes Cyclables », n°3, janvier 1992.

des références allemandes et hollandaises. *A contrario*, la visibilité des expériences françaises se cantonnent, le plus souvent, à l'organisation d'une « ballade à vélo » sur le territoire de la ville qui accueille le congrès.

Ensuite, le réseau va organiser des voyages d'études à l'étranger. Ceux-ci visent à répondre aux besoins des villes, donc à légitimer le CVC comme une échelle de production d'une expertise autonome. Le Club propose d'organiser des voyages d'études pour les villes adhérentes. Après un premier voyage en Allemagne en 1992, une délégation se rend en Suisse en mai 1993. L'objectif de ce déplacement est de construire un « véritable projet vélo »[765], c'est-à-dire de définir les bases d'un projet partagé par les villes visant à développer les politiques en faveur du vélo. Ce « projet vélo » induit la stabilisation d'objectifs d'action publique entre les municipalités[766]. Le compte-rendu du voyage du CVC dans trois villes suisses, Genève, Bâle et Berne, en 1993, apporte des précisions quand à la spécificité d'élaboration de ce « véritable projet vélo » par le CVC :

> « Quel que soit le point de départ de la réflexion, il importe de formaliser la préoccupation vélo, de sorte que ce mode ne soit pas, avec la marche à pied, ce dont on s'occupe « en plus » ou « en dernier ». Bref, il est indispensable de mettre au point un véritable projet vélo afin d'aboutir à la réalisation progressive d'un réseau cyclable en cohérence avec les autres réseaux et modes de transport, en fonction des conditions de circulation, de sécurité et de qualité de vie que l'on souhaite promouvoir dans la ville. Les exemples des villes de Genève en Suisse romande, de Bâle et de Berne en Suisse alémanique, sont là pour prouver le bien-fondé de ce type de démarche. »[767]

L'objectif est bien de définir et de formaliser un projet technique en s'appuyant sur la pratique circulatoire. Dans cette perspective, d'autres voyages sont organisés par le CVC, notamment un en 1996 à Amsterdam. Ainsi, les premiers échanges d'expériences

---

[765] Voir le compte-rendu du voyage « Club des Villes Cyclables » 26, 27, 28 mai 1993, « Politiques cyclables et déplacements à Genève, Bâle et Berne », septembre 1993, p. 1. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

[766] La construction de ce « projet vélo » à partir des circulations renvoie aux observations formulées par P.-Y. SAUNIER à propos des acteurs du domaine social entre 1800 et 1940 qui participent « au développement réfléchi de projets, de trajectoires, d'aspirations, d'institutions destinées à établir des connections et nourrir des circulations dans des directions précises ». Voir Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 16.

[767] Voir le compte-rendu du voyage « Club des Villes Cyclables » 26, 27, 28 mai 1993, « Politiques cyclables et déplacements à Genève, Bâle et Berne », septembre 1993, p. 1. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

interurbaines du réseau se développent plus avec les municipalités étrangères qu'avec les villes françaises.

À partir de 1996, les échanges se recentrent sur les villes françaises et se traduisent par la diffusion d'une expertise technique du vélo urbain en interne du réseau et destinée aux administrations des villes adhérentes. Cette année-là, le CVC décide d'inaugurer un nouvel instrument de circulation à travers l'organisation d'une deuxième rencontre annuelle, différente du congrès. Cette dernière est spécialement dédiée à un thème technique pour favoriser le travail des agents des collectivités adhérentes. La naissance de cette nouvelle rencontre est l'aboutissement d'une négociation entre le Conseil d'Administration du CVC et la ville de Paris, au sujet de son adhésion[768] : en échange de la suppression de sa cotisation, la municipalité parisienne s'engage à accueillir tous les ans la « journée technique du Club des Villes Cyclables ». Cet instrument de circulation rencontre un réel engouement[769]. Les rencontres techniques permettent au CVC de séparer les aspects techniques et politiques. De fait, les congrès biannuels du réseau sont, depuis 1996, destinés prioritairement aux élus municipaux. Parallèlement, avec l'organisation de journées techniques annuelles, les agents des collectivités disposent d'une nouvelle scène d'échanges en interne du réseau.

Enfin, les acteurs urbains s'appuient sur la publication de la revue bimestrielle du CVC - *Ville et vélo* – pour faire circuler les savoirs techniques et les dispositifs mis en œuvre dans les villes.

Les revues, instruments de circulation

La publication de revues spécialisées autour du vélo en ville se développe dans le monde associatif à la fin des années 1970. En 1977, le GRACQ débute la publication de la première revue, *Vélo en ville*. En 1979, la revue *Velocité* est publiée en France par le CADR 67, devenant en 1982 la revue de la FUBICY. La fédération française trouve dans ses revues un moyen de relayer l'ensemble des informations transmises par les associations adhérentes. Symbolisant la visibilité de la fédération, la revue est au centre du conflit qui l'oppose au milieu des années 1980 à l'association parisienne MDB, qui assure sa rédaction pendant quelques mois[770]. À partir du milieu des années 1990, la revue *Vélocité* se spécialise dans la réalisation de dossiers techniques et

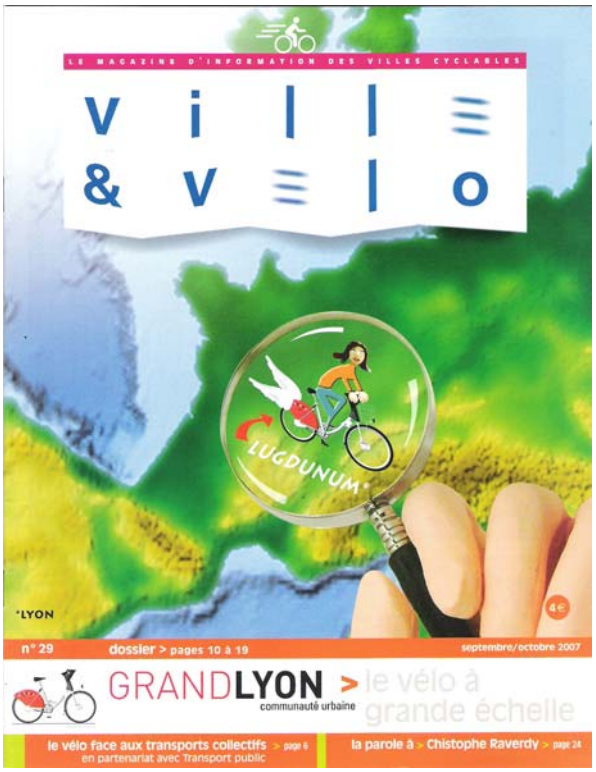
[768] Jusqu'en 1996, la ville de Paris refusait le mode de calcul du prix de l'adhésion au Club des Villes Cyclables, qui s'établissait proportionnellement au nombre d'habitants de la ville.

[769] En 2004, la journée technique du Club des Villes Cyclables a rassemblé plus de 350 participants, soit quasiment autant que les congrès. Informations disponibles sur le site du Club des Villes Cyclables : www.villes-cyclables.org, consulté le 11 octobre 2007.

[770] De manière intermittente entre 1984 et 1986.

d'études comparatives entre villes. Depuis 2000, la FUBICY publie chaque année un « palmarès des villes cyclables », un classement qui s'est progressivement imposé comme un document de référence pour les villes[771]. La diffusion de l'information internationale est également largement présente, notamment à travers les comptes-rendus des congrès Velo-City et des réunions de l'ECF[772].
Les publications du CVC se limitèrent d'abord à un bulletin trimestriel de 4 à 8 pages à partir de 1991, permettant d'annoncer les futures manifestations et de retranscrire les comptes-rendus des congrès annuels. À partir de 2001, la revue bimestrielle, puis trimestrielle *Ville et Vélo*, élaborée sur le même format que *Velocité*, permet de réaliser des focus sur les villes adhérentes et leurs expériences. Depuis la fin des années 2000, des lettres d'information électroniques complètent les informations disponibles dans les revues. Ce procédé touche l'ensemble des associations et des fédérations qui ont toutes investi l'outil internet pour réaliser des études et les diffuser à l'international.
À travers la description de dispositifs urbains, la diffusion des revues favorise la comparaison des expériences entre les villes. En activant des mécanismes de comparaison, les revues participent au développement de logiques de compétition entre les villes : compétition de dispositif, compétition pour accéder au sommet des classements et palmarès, compétition pour légitimer une place incontournable au sein du Club.

Illustration 21 : Couverture de la revue *Ville et vélo* du Club des Villes Cyclables, n° 29, septembre/octobre 2007 (Archives privées de l'auteur)



[771] « Palmarès 2000 des villes cyclables », *Velocité*, n° 58, septembre 2000. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[772] A propos de l'importance des revues associatives dans la circulation des savoirs étrangers, Hubert Peigné, cadre du ministère de l'Équipement en France, nous confiait au cours d'un entretien sur une question portant sur les innovations techniques du vélo : « Les nouveautés techniques, avant il fallait regarder les revues de la FUBICY sur l'Allemagne et Copenhague ». Voir entretien avec Hubert Peigné (5), Paris, le 12 septembre 2008.

En tant qu'instruments de circulation, l'invitation des villes étrangères dans des congrès, les voyages d'études et les revues permettent de techniciser le réseau des villes cyclables, c'est-à-dire de définir des bases techniques communes, notamment des dispositifs d'action et des savoirs pour le travail des techniciens des institutions urbaines. L'affirmation de l'échelle urbaine dans la prise en charge de la compétence vélo s'ancre à travers ce processus de « technicisation » du réseau car les ressources développées sont avant tout d'ordre technique. On peut ainsi comprendre la légitimation des institutions publiques urbaines comme le résultat des échanges entre les acteurs techniques des villes, échanges en grande partie organisés par le CVC. Ceux-ci conduisent le Club à élaborer, puis à stabiliser des normes d'action à la fois propres à son fonctionnement et destinées aux administrations urbaines. Ces normes participent à la consolidation d'une nouvelle profession au sein des administrations publiques urbaines portant sur la constitution d'une expertise urbaine. D'emblée s'opère une transformation des métiers de l'urbanisme et du secteur des transports urbains vers une spécialisation autour de la thématique de la bicyclette en ville. On assiste ainsi à l'affirmation d'un pouvoir technique urbain du vélo.

Tableau 4 : Dates et institutions de rattachement des techniciens vélo lors de la création du premier poste dédié à cette compétence dans les villes françaises : l'exemple de dix grandes villes.

Villes	**Date[773] de création du premier poste de technicien « vélo »**	**Institution de rattachement du technicien « vélo »**
Strasbourg	1993	Communauté urbaine
Grenoble	1996/1997	Communauté de communes
La Rochelle	2000	Communauté d'agglomération
Paris	2001	Municipalité
Bordeaux	2001	Communauté urbaine
Nantes	2001	Communauté urbaine

[773] Années de recrutement du premier technicien vélo au sein des différentes institutions urbaines. Ces dates ne veulent pas dire qu'il n'existe qu'un seul technicien vélo au sein des villes. Dans certaines agglomérations, plusieurs agents sont mobilisés sur cette thématique, en travaillant de manière plus ou moins transversale avec d'autres services et institutions. Si ces postes apparaissent d'abord au sein des intercommunalités, certaines communes ont ensuite créé des postes sur cette nouvelle compétence.

Toulouse	2002	Communauté d'agglomération
Lyon	2003	Communauté urbaine
Nancy	2005	Communauté urbaine
Rennes	2005	Communauté d'agglomération

La constitution d'une expertise technique urbaine du vélo se développe dans le cadre de la construction des structures intercommunales. Cette affirmation de l'échelle intercommunale s'observe notamment à travers l'analyse des créations de postes dédiés à la thématique du vélo au sein des collectivités locales (tableau 4). À cet égard, nous pouvons formuler l'hypothèse d'un intérêt plus marqué des intercommunalités pour le réseau, excepté la ville de Paris, dont l'organisation administrative municipale est singulière.

L'institutionnalisation d'une nouvelle compétence vélo au sein des administrations intercommunales peut s'expliquer par la diffusion d'une norme au sein du réseau. Ce dernier incite les villes à recruter des agents spécialisés sur le vélo[774], dans un contexte où le CVC accroît fortement son emprise sur les territoires urbains[775]. Il participe ainsi à stabiliser des normes d'action publique, notamment pour assurer son fonctionnement interne.

L'émergence de techniciens spécialisés au sein des agglomérations pourrait être considérée comme un processus de mimétisme institutionnel, c'est-à-dire un processus de convergence cognitive et normative réalisé entre les organisations[776]. À travers les différents instruments de circulation et les ressources qu'il mobilise, le réseau participe en effet à des formes de convergences cognitives et normatives entre les organisations. Au niveau normatif, le CVC incite les villes, de manière implicite, à recruter un technicien vélo pour assurer un suivi régulier de ses activités et pousser les municipalités à s'investir dans le fonctionnement du

[774] Cette incitation se réalise en lien avec les agents du ministère, notamment des CETE, au début du fonctionnement du CVC. Voir entretien avec Edith Metzger, Pierre-Bénite, le 7 avril 2008.
[775] Du 21 octobre 1997 au 9 février 1999, le CVC passe de 149 à 349 villes adhérentes. Voir : Club des Villes Cyclables, « rappel historique », 1999. En 2002, il totalise 532 villes. Voir le compte-rendu du 13ème congrès du Club des Villes Cyclables, novembre 2002. Voir archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[776] L'analyse du mimétisme institutionnel a notamment été développée par Paul DI MAGGIO et Walter POWELL à travers la notion d'isomorphisme institutionnelle. Voir Paul DIMAGGIO et Walter POWELL, « The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields », *op. cit.* Voir également note en introduction.

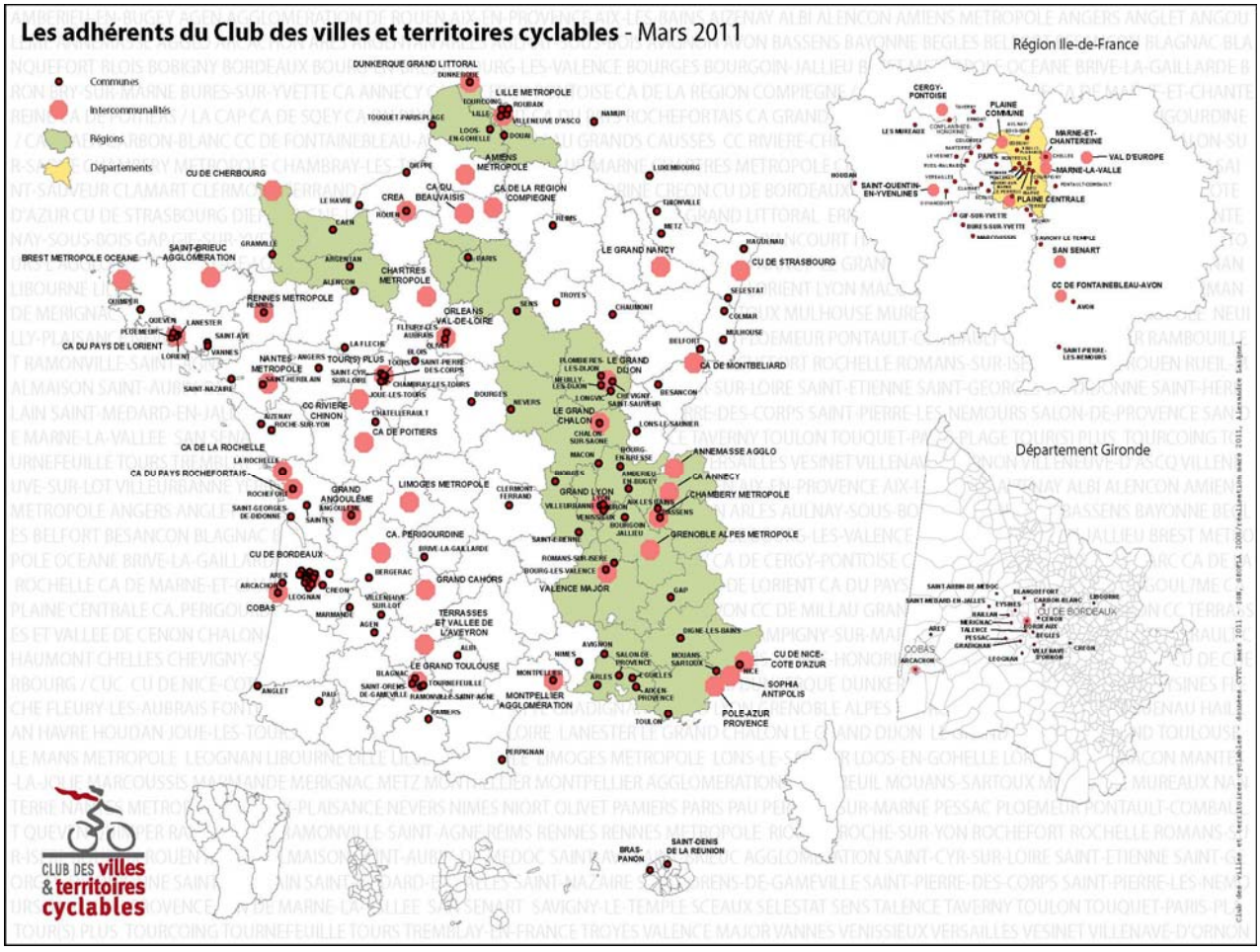
Club. L'autonomisation de la thématique du vélo au sein des intercommunalités est donc le fruit d'une tentative de normalisation du réseau : les collectivités doivent disposer d'un agent pour réaliser le travail de représentation et d'échange au sein du réseau, ce qui constitue une norme partagée par les administrations impliquées dans le CVC. Mais la théorie du mimétisme institutionnel a tendance à gommer les différences entre les institutions d'un territoire à l'autre. L'observation des convergences institutionnelles du vélo repose sur des formes différentes d'intercommunalité suivant les territoires[777]. Ces convergences ne s'opèrent donc pas sous la forme d'un mimétisme institutionnel qui s'effectuerait directement entre les institutions intercommunales. Elles se réalisent par l'intermédiaire d'un réseau de collectivités, ayant une forte capacité normative. Les normes que stabilise le réseau sont donc souples, pour s'adapter au mieux aux différents contextes institutionnels urbains.

En tant qu'agent normatif facilitant les convergences institutionnelles, le CVC peut être utilisé par les acteurs urbains pour légitimer une échelle. Il a ainsi été question d'affirmer l'échelle intercommunale lors des journées techniques du Club le 25 septembre 2008 sur le thème : « le vélo à l'échelle de l'agglo ». Le compte-rendu de la journée indique ainsi que : « l'avenir du vélo ne se joue pas qu'au centre. (…) Ce constat sur le développement de l'usage du vélo à l'échelle des bassins de vie et de déplacements appelle aussi d'autres problématiques : quelles échelles de réflexion, de planification et d'action pour le vélo ? Hier, souvent cantonné à l'échelle du quartier et de la ville, le vélo doit désormais être pris en compte à l'échelle des agglomérations, des zones urbaines plus vastes, des réseaux de villes et des régions »[778]. Le réseau participe bien aux réflexions sur les échelles d'action en matière de bicyclette. Si l'agglomération est mentionnée, ainsi que les régions, on invoque aussi les réseaux comme échelle pour prendre en charge le vélo. Pour les acteurs du CVC, le réseau est donc pensé comme une échelle à part entière, engageant des processus d'action. Cette vision peut être battue en brèche, notamment au regard des

[777] Emmanuel NÉGRIER a également adressé cette critique aux approches centrées sur le mimétisme institutionnel : voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine*, *op. cit.* p. 103-104.
[778] Voir le compte-rendu des journées techniques du Club des Villes Cyclables, « le vélo à l'échelle de l'agglo », le 25 septembre 2008. http://www.villes-cyclables.org/?mode=rencontres_du_club&pleinePage=y&id=423&crit1=300, consulté le 10 février 2012.

interdépendances financières et d'expertise du réseau vis-à-vis des villes, mais elle peut aussi s'analyser comme le déploiement croissant d'enjeux politiques propres au réseau.

Illustration 22 : Carte des collectivités adhérentes du Club des Villes et Territoires Cyclables en mars 2011 (site internet du CVTC)[779]



Le CVC s'institutionnalise comme une échelle d'action car les acteurs politiques y trouvent des ressources. Les interactions au sein du réseau participent non seulement à constituer un socle technique au sein des collectivités, en renforçant sa légitimation par la construction d'une nouvelle compétence, mais aussi à développer une compétition politique pour les ressources. En effet, la circulation des pratiques et savoirs techniques relève également d'un processus politique. Les fonctions au sein du réseau sont particulièrement convoitées par les élus des collectivités, notamment celle de président du CVC, qui procure à l'élu qui

[779] Voir http://www.villes-cyclables.org/?mode=qui_sommes_nous, consulté le 2 septembre 2011.

l'occupe une visibilité et une légitimité nationale sur son territoire d'élection. Si le fonctionnement interne du Club a peu évolué depuis sa création[780], l'engouement des élus urbains pour occuper les différentes fonctions qu'il propose s'est accru.

L'analyse des statuts du Club, dont le renouvellement s'est effectué en 1998, rappelle que son bureau est entièrement composé d'élus des villes adhérentes et se structure autour d'un président, de quatre vice-présidents, de deux trésoriers et de deux secrétaires[781]. Ces derniers sont élus pour trois ans lors de l'assemblée générale. Jusqu'en 2008, le Conseil d'Administration (CA) était composé de 26 à 30 représentants des collectivités locales, les statuts du CVC offrant la possibilité aux acteurs issus du monde associatif d'y être élus[782]. Depuis 2008, le CA est passé de 26/30 à 51 membres car « il y avait beaucoup de candidats », explique Véronique Michaud, secrétaire générale du Club[783]. L'attractivité du CVC est donc forte et le poste de président, convoité. La compétition pour accéder aux fonctions s'est accrue avec la spécialisation et l'autonomisation politique de la thématique du vélo en ville, comme en témoigne la multiplication des délégations exclusivement dédiées au vélo, modes doux ou « mobilités actives » au sein des institutions urbaines. « Le phénomène est de plus en plus accentué pour les élus en charge du vélo : c'est un poste de plus en plus identifié en tant que tel, et l'on voit apparaître de nouveaux intitulés comme adjoint à la mobilité active », analyse Véronique Michaud[784]. À cet égard, des élus peuvent investir le réseau pour légitimer leur délégation et pallier le manque de ressources d'expertise dans les services administratifs.

La constitution d'une expertise et l'élaboration de normes techniques au sein du CVC permettent d'affirmer les villes dans la prise en charge de la compétence du vélo. À partir de son activité circulatoire, le réseau permet même de construire plus largement un véritable « projet vélo » pour l'ensemble des municipalités françaises. La légitimation

[780] Voir les statuts du Club des Villes Cyclables, préfecture de la Gironde, le 12 janvier 1989. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).
[781] Voir les « statuts du Club des Villes Cyclables » votés lors de l'Assemblée Générale du 18 septembre 1998. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[782] Cette possibilité remonte à la création du Club car le quota de villes adhérentes et candidates au CA lors des premières années de fonctionnement ne pouvait être atteint. En revanche, la présence des acteurs associatifs est limitée à un tiers des postes du CA. *Ibid.*
[783] « La nouvelle dimension du Club des Villes Cyclables », *Ville et transports,* le 15 octobre 2008, p. 19.
[784] *Ibid.*

technique des villes s'est plus précisément imposée à partir de la création et de la stabilisation d'instruments de circulation au sein du réseau, notamment des voyages d'études, des rassemblements annuels et des publications. La stabilisation des phénomènes circulatoires entre les collectivités participe plus généralement à redéfinir des normes, des standards, des savoirs et du vocable partagés par les acteurs du vélo urbain. Le réseau ressemble ainsi fortement aux « communautés d'interconnaissance » observées par P.-Y. Saunier, « qui érigent ces communautés en ressources pour l'action de chacun de leurs membres »[785].

L'institutionnalisation du CVC permet également de questionner l'articulation entre différents niveaux d'organisation des échanges urbains. En effet, un autre réseau est investi par les villes européennes, y compris françaises, au cours des années 1990 dans le cadre des congrès européens Velo-City. Ce réseau s'est historiquement constitué à travers les échanges des associations d'usagers dans les années 1970-1980. L'affirmation des acteurs institutionnels et politiques des villes dans les réseaux associatifs pose la question des relations entre ces différents acteurs.

1.2 La stabilisation d'une configuration circulatoire urbaine du vélo

À partir de 1980, les congrès internationaux Velo-City contribuent à structurer des échanges réguliers entre les acteurs urbains du vélo. Cette régularité peut témoigner d'un processus d'institutionnalisation du problème de la bicyclette dans les villes européennes[786] puisque, comme le souligne Christian Topalov, « tenir une conférence [internationale], c'est

[785] Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 16.

[786] Dans son analyse des congrès internationaux d'anthropologie criminelle (1885-1914), Martine KALUSZYNSKI montre que l'organisation régulière des congrès participe à structurer leurs enjeux, sur le contenu, leur forme et leurs représentations. À cet égard la régularité des congrès est un marqueur important dans l'organisation des échanges entre les acteurs. Les congrès étudiés par l'auteur se déroulent un siècle avant ceux étudiés dans cette recherche. Son analyse peut être complétée par le fait que la régularité des congrès engendre une certaine visibilité sur la scène publique. Ainsi l'accroissement des moyens de publicisation dont bénéficient les congrès Velo-City à la fin du XXe siècle, notamment grâce aux médias télévisuels, permet de rendre également visible les problèmes posés. Voir Martine KALUSZYNSKI, « Les Congrès internationaux d'anthropologie criminelle (1885-1914) », *op. cit.*

avant tout faire exister le problème qui en est l'objet »[787]. Effectivement, depuis la première rencontre organisée à Brème en 1980, les acteurs du vélo urbain se sont rassemblés à Londres en 1984, à Groningen en 1987, puis tous les deux ans, à Copenhague (1989), Milan (1991), Nottingham (1993), Bâle (1995), Barcelone (1997), Graz et Maribor (1999), Glasgow (2001), Paris (2003), Dublin (2005), Munich (2007), Bruxelles (2009), à Séville (2011). Mais cette régularité, prise comme une variable isolée, ne rend pas compte des processus à l'œuvre pour stabiliser ces échanges. Quels sont les acteurs qui animent le réseau des congrès Velo-City et qui portent le problème du vélo sur la scène internationale ?

Si les premiers congrès Velo-City s'appuient essentiellement sur les structures associatives pour organiser les échanges, notamment *l'European Cyclists Federation* créée à cet effet, ils mobilisent progressivement de nouveaux acteurs dans l'organisation et dans les interventions publiques des congrès. Ces derniers ont des statuts variés. Ils sont issus des administrations publiques, des associations, ou sont des représentants politiques qui proviennent de différents niveaux d'intervention - régional, urbain, national, européen - et de multiples zones géographiques. En outre, ils s'investissent de manière différenciée suivant les périodes et les congrès. La variété des statuts des participants et des organisateurs ne doit pas cacher les régularités socio-politiques qui s'affirment au fur et à mesure des congrès. Les acteurs administratifs et les élus des villes s'imposent progressivement aux côtés des associations d'usagers dans l'organisation des rencontres, la structuration des enjeux des congrès et dans l'économie générale des interactions. Cet investissement conjoint des acteurs urbains, associatifs et institutionnels, forme l'élément structurant de la configuration circulatoire du vélo qui s'institutionnalise dans les années 1990. Celle-ci se stabilise à partir d'intérêts communs partagés par les acteurs, à savoir trouver des ressources d'action pour les politiques de la bicyclette. Les municipalités investissent les réseaux car elles disposent déjà de moyens importants, notamment financiers, pour s'investir et organiser les échanges. En retour, les municipalités qui s'investissent dans les congrès peuvent accéder à des ressources pour développer leurs

[787] Dans un autre contexte, Christian TOPALOV a également montré que la tenue d'une manifestation internationale engendrait une reconnaissance du problème posé au sein de l'assemblée. Voir Christian TOPALOV, *Naissance du chômeur*, *op. cit.*, p. 59-60.

politiques en faveur du vélo, échanger des savoirs, imposer des modèles et valoriser leur territoire.

Si la naissance des congrès Velo-City est une initiative de quelques acteurs associatifs, les institutions urbaines participent depuis l'origine à accueillir les congressistes, donc à organiser les rencontres. Mais ce sont bien les associations qui détiennent, au début des années 1980, l'expérience des échanges transnationaux et une accumulation des savoirs, tirés des multiples voyages à l'étranger réalisés par certaines associations. En outre, ce sont également les associations qui stabilisent et formalisent les premiers réseaux d'échanges, notamment à travers la création de l'ECF en 1983, une fédération qui vise justement à organiser les échanges internationaux du domaine du vélo[788]. Dans cette situation, les villes souhaitant s'investir à l'échelle internationale pour développer l'usage de la bicyclette vont le faire en passant par les associations, mobilisant leur expertise ou recyclant leurs savoir-faire en matière d'organisation des échanges.

Après le premier congrès de Brème en 1980, les acteurs associatifs prennent effectivement en charge l'organisation des futurs évènements. Ces derniers s'appuient sur les municipalités et leurs ressources pour structurer les manifestations. Le second congrès se déroule à Londres en 1984[789]. Pour les acteurs associatifs, ce dernier est l'occasion d'approfondir leur réseau, d'agrandir le carnet d'adresses de l'ECF et de découvrir les modes de fonctionnement et les savoir-faire des autres associations. Sur la base des sources orales récoltées à Bruxelles, le congrès de 1984 semble avoir essentiellement attiré des membres des associations d'usagers, en plus des autorités londoniennes, organisatrices de l'évènement[790] :

> « Le deuxième Velo-City, c'était Londres. A l'époque, il y avait le Great London Council, qui a été liquidé après par Margaret Thatcher. Les cyclistes londoniens avaient fait un

[788] Nous renvoyons au chapitre 2.
[789] Les congrès de Brème et de Londres sont les seuls à ne pas avoir édité un compte-rendu. L'accès aux informations sur leur déroulement s'est effectué par l'intermédiaire des entretiens réalisés avec les participants que nous avons rencontrés, notamment Jacques Dekoster et Burckhard Doempke de l'association GRACQ.
[790] Voir entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010 et entretien avec Burckhard Doempke, co-fondateur du GRACQ et traducteur interprète au sein de diverses institutions (dont l'UE), Bruxelles, le 10 mai 2010.

> lobbying pour soutenir celui qui est devenu le premier maire de Londres, Ken Le Rouge, Ken Livingstone. Il y avait un accord entre les associations et la mairie. Les associations ont dit aux élus : « on vous fait votre publicité, mais vous nous donnez des ingénieurs ». Et alors ils ont tenu parole et nous avons pu voir les premières réalisations de cette équipe. C'est à ce moment-là qu'on a compris qu'il fallait des sous, donc un budget, qu'il fallait aussi des hommes dans l'administration et qu'il fallait de la concertation »[791]

Le partenariat entre la municipalité accueillant le congrès et les associations repose sur un échange entre des ressources financières ainsi que du personnel mis à disposition par les administrations, et une communication favorable aux collectivités faite par les associations. La question du financement des manifestations est la première préoccupation des associations. Elle explique en partie l'ouverture rapide de l'ECF aux institutions urbaines pour assurer l'organisation. Si le Great London Council, institution métropolitaine créée en 1965[792], prend en charge les aspects financiers et organisationnels du deuxième Velo-City[793], le congrès de Groningen (Pays-Bas) en 1987 marque un tournant majeur puisque les institutions européennes participent pour la première fois à son financement[794]. Ainsi, la Commission européenne participe à l'organisation des congrès et reconnaît l'intérêt d'inscrire le vélo à l'agenda des décideurs urbains. La stratégie des associations n'est, de fait, pas exclusivement orientée vers les institutions urbaines. Qu'il s'agisse des villes ou de l'Europe, les financements traduisent une volonté de légitimer un nouveau domaine d'intervention pour ces différents niveaux. Si le cas des institutions européennes sera développé ultérieurement dans cette partie, celui du Great London Council permet de mentionner le rôle d'une institution locale en quête de reconnaissance, au moment où les autorités politiques londoniennes cherchent à développer un pouvoir métropolitain, remis en cause par le gouvernement national. En effet, peu de temps après le congrès, en 1986, le Great London Council est dissout par le gouvernement Thatcher, traduisant la mainmise

---

[791] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.

[792] Dans un article sur la métropolisation de Londres, Michael HARLOE revient sur l'émergence, puis la dissolution du Great London Council : Michael HARLOE, « Le nouveau gouvernement métropolitain de Londres : vers la terre promise ? », *Revue française d'administration publique*, 2003, vol. 107, n° 3, pp. 319-331.

[793] Voir Velo-City 1984, « a three day international conference for professional transport planners, cycle activists and politicians, sponsored by the London Cycling Campaign and the Greater London Council », document de presentation, 1984. Archives privées de l'association ECF à Bruxelles (ECF, juni 1983 t/m januari 1988).

[794] L'apport financier de la commission européenne a notamment permis la rédaction des actes du congrès. Voir Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987), p. 3, archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

du gouvernement national sur le gouvernement local et les difficultés de Londres à affirmer un pouvoir métropolitain[795].

Si l'imbrication des financements pour organiser les congrès témoigne des différentes stratégies associatives, l'évolution des congrès pointe un investissement croissant des acteurs politiques et administratifs municipaux dans la prise en charge de Velo-City. Le congrès de Groningen a rassemblé plus de 300 participants issus de 20 nationalités[796]. Alors que les délégations hollandaise, anglaise et italienne regroupent plus de la moitié des participants (158), la délégation française est plus restreinte avec seulement cinq personnes : G. Wolf du CETUR, Jacques Rambaud et Jacques Mourier, de l'agence d'urbanisme de Grenoble, H. Desplats de Bordeaux et J. Chaumien de Strasbourg, le seul intervenant[797]. Les deux villes françaises représentées par un élu ou des agents administratifs (Bordeaux et Grenoble) sont les mêmes que celles présentes lors de la réunion de 1984 organisée au ministère de l'Équipement français, au cours de laquelle est apparue l'idée de créer un Club des Villes Cyclables. L'espace transnational est donc marqué par un activisme de certains acteurs urbains, qui s'investissent au nom de leur ville dans plusieurs réseaux. Ce constat vaut également pour les acteurs associatifs puisque le seul participant belge inscrit au congrès de Groningen est J. Dekoster de Bruxelles, une personnalité omniprésente dans les échanges depuis les années 1970[798]. En France, on relève la présence de J. Chaumien, le président de la fédération nationale et de l'association strasbourgeoise CADR 67. Certaines nations ne sont pas représentées : l'Espagne, le Portugal et l'ensemble des pays à l'est du rideau de fer.

Nous nous sommes focalisés sur les évolutions des délégations de trois pays, qui correspondent aux cadres nationaux de nos trois villes étudiées : la France, la Belgique et l'Espagne. Ces évolutions nationales permettent de mieux cerner l'apparition des municipalités de Bruxelles, Barcelone et Lyon dans les échanges, mais aussi de montrer les investissements temporaires de certains acteurs ou, au contraire l'ancrage des autres. Ces

[795] Voir Michael HARLOE, « Le nouveau gouvernement métropolitain de Londres », *op. cit.* p. 321.
[796] Voir Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987), archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon
[797] Voir *Velocité*, revue de la FUBICY, n' 4, octobre 1987, p. 15. Archives privées de l'association Cadr 67 à Strasbourg.
[798] À cet égard, nous renvoyons au chapitre 2.

trois pays regroupent des caractéristiques différentes dans leur engagement en faveur du vélo. La Belgique est très active, dès les années 1970, dans les échanges transnationaux, notamment à travers l'action des associations d'usagers. La France est marquée par un investissement historique de l'État et une structuration nationale des échanges. L'Espagne est à l'inverse un pays totalement absent des échanges au début des années 1980. Ces trois cas permettent de mener une comparaison de l'implication des différents acteurs de ces pays qui investissent les congrès.

Tableau 5 : Tableau des délégations de villes et d'associations lors des congrès Velo-City (1987-1997)[799]

Date	Ville d'accueil	Nombre de participants	Nombre d'intervenants	Villes françaises représentées (délégation)	Associations françaises représentées	Villes belges représentées (délégation)	Associations belges représentées	Villes espagnoles représentées (délégation)	Associations espagnoles représentées
1987	Groningen	Plus de 300	41	Grenoble, Bordeaux	Strasbourg	/	Bruxelles	/	/
1989	Copenhague	387	NC	Bordeaux, Strasbourg	Lyon, Bordeaux, Grenoble	Bruges	Bruxelles	/	/
1991	Milan	310	66	Bordeaux	/	Bruxelles	Bruxelles	/	/
1993	Nottingham	423	NC	Bordeaux, Strasbourg	Lyon, Chambéry, Le Havre	Bruxelles	Bruxelles	/	Valence
1995	Bâle	456[800]	140	Paris, Strasbourg	Le Havre, Lille, Paris	Bruxelles	Bruxelles	/	Valence
1997	Barcelone	500[801]	188	Paris	Paris, Lille	Bruxelles	Bruxelles	Barcelone et l'ensemble des grandes villes espagnoles[802]	Barcelone

/ : Aucune présence relevée

NC : Données non communiquées

[799] Sources : Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987) ; Proceeding Velo-City 1989, International Bicycle Conference (21-23 août 1989) ; Minutes of the Conference, Velo-City'91, International Conference (19-22 nov. 1991) ; Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993) ; Proceeding of the 8th Velo-City Conference, Bâle (26-30 sept. 1995) ; Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997). Archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon. Les comptes-rendus des congrès, rédigés à partir de la rencontre organisée à Groningen en 1987 ne mentionnent pas toujours les noms des participants.

[800] Chiffre mentionné dans l'agenda de Jacques Dekoster, septembre 1995, p. 14, archives privées de Jacques Dekoster. Voir les annexes.

[801] *Ibid.*

[802] Se déroulant sur le territoire espagnol, le congrès a rassemblé une vingtaine de villes et une dizaine d'associations espagnoles. Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 4, archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

Tableau 6 : Tableau des délégations de villes et d'associations lors des congrès Velo-City (1999-2009)[803]

Date	Ville d'accueil	Nombre de participants	Nombre d'intervenants	Villes françaises représentées (délégation)	Associations françaises représentées	Villes belges représentées (délégation)	Associations belges représentées	Villes espagnoles représentées (délégation)	Associations espagnoles représentées
1999	Graz/Maribor	435	NC	Strasbourg, Paris, Montpellier, Nantes,	Strasbourg, Paris, Lille	Bruxelles, Gand.	Bruxelles, Anvers	Barcelone	Valence
2001	Glasgow/ Edimbourg	NC	213	Grenoble, Montpellier	Paris		Bruxelles	Barcelone	Barcelone
2003	Paris	600	171	Paris et l'ensemble des grandes villes françaises[804]	Paris	Bruxelles	Bruxelles	Barcelone	Barcelone
2005	Dublin	NC	201	Paris		Bruxelles	Bruxelles	San Sebastian	/
2007	Munich	NC	162	Paris, Bordeaux,	Grenoble	Bruxelles, Gand	Bruxelles		Barcelone
2009	Bruxelles	800	150	Nantes, Strasbourg, Toulouse, Paris,	Bordeaux, Lyon	Bruxelles et l'ensemble des grandes villes belges[805]	Bruxelles	Giron, Séville, Valence,	Barcelone

/ : Aucune présence relevée

NC : Données non communiquées

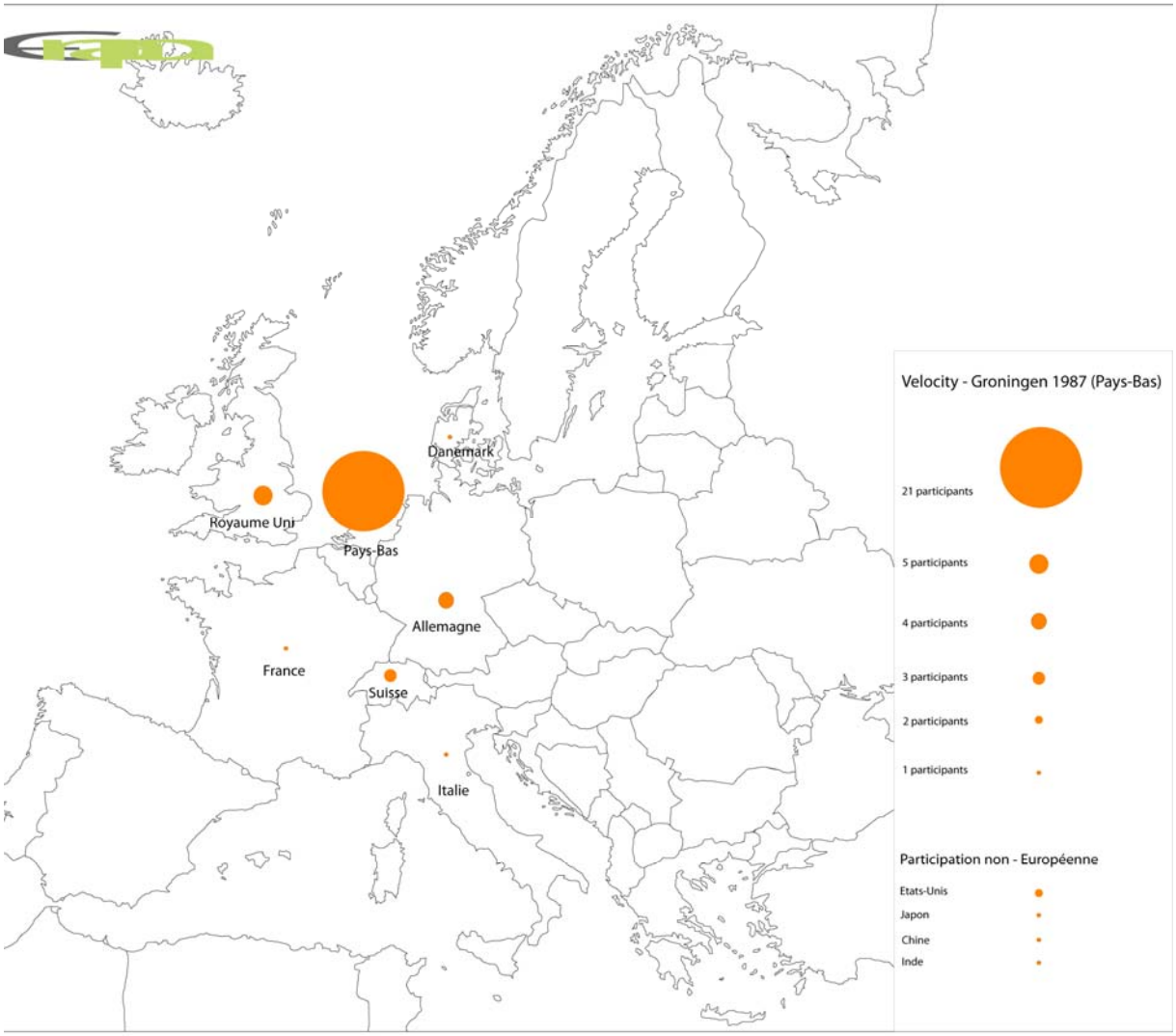
[803] Sources : Proceeding Velo-City 1999, http://kamen.uni-mb.si/Velo-City99/docs-Velo-City99/proceedings.pdf , consulté le 3 décembre 2010 ; Proceeding Velo-City 2001, http://freespace.virgin.net/Velo-City.2001/invite/indinvite.html , consulté le 3 décembre 2010 ; Velo-City 2003 Paris, *Guide du congressiste* (23-26 sept. 2003), archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon ; Conference Programme Velo-City 2005 Dublin : http://www.kpk.gov.pl/pliki/1695/zg%B3oszenie.doc consulté le 2 juillet 2012 ; voir le site internet du congrès Velo-City 2007 Munich : http://www.svk-kaulen.de/Velo-City2007/ consulté le 2 juillet 2012 ; voir le site internet du congrès Velo-City 2009 Bruxelles : http://www.Velo-City2009.com/index-fr.html consulté le 2 juillet 2012.

[804] Se déroulant sur le territoire français, le congrès a rassemblé l'ensemble des grandes villes et une trentaine d'associations françaises. Voir Velo-City 2003 Paris, *Guide du congressiste* (23-26 sept. 2003), archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[805] Se déroulant sur le territoire belge, le congrès a rassemblé l'ensemble des grandes villes et une dizaine d'associations belges. Voir http://www.Velo-City2009.com/index-fr.html , consulté le 9 décembre 2010.

Le premier enseignement de l'observation des statistiques des participants et des intervenants aux congrès renvoie à une participation toujours plus nombreuse d'acteurs. Entre 1987 et 2009, le nombre de participants a triplé. Les intervenants sont également plus nombreux, ce qui permet de multiplier les présentations et études de cas, les ateliers et les échanges entre les acteurs. On observe donc une montée en puissance des congrès.

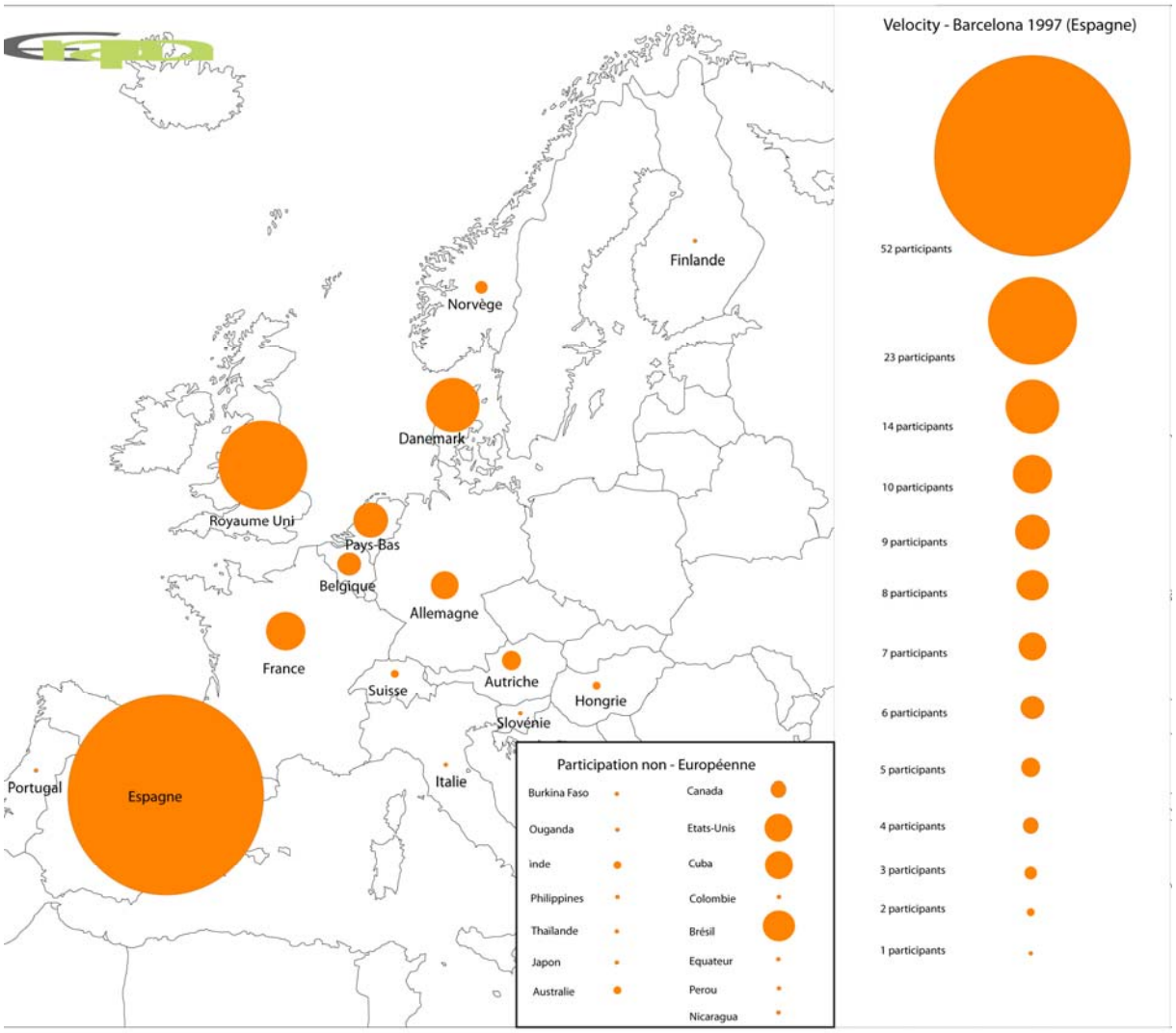
Illustration 23 : Carte de la provenance des intervenants au congrès Velo-City de Groningen en 1987, par nationalité (Carte : auteur et Saïdi S.)



Si le congrès a une importance pour la ville qui accueille la manifestation en termes de visibilité, il revêt une dimension nationale puisqu'il rassemble un pourcentage important d'acteurs issus des villes du pays où se déroule la rencontre. Il y a ainsi un enjeu de visibilité

nationale derrière l'organisation locale d'une telle manifestation. Parmi les intervenants au congrès de Groningen, 51% sont hollandais ; à Milan en 1991, 36,5% sont italiens ; à Nottingham en 1993, 56% proviennent du Royaume-Uni. À partir de 1995, les intervenants sont de plus en plus recrutés à l'international, même si les chiffres ne traduisent pas une régularité à ce sujet. Ainsi, alors que le nombre d'intervenants ne cesse de croître, le congrès organisé à Bâle en 1995 ne rassemble que 16% de Suisses parmi les intervenants ; à Barcelone en 1997, 27% sont espagnols ; on note 20% d'intervenants français à Paris en 2003 et 28% d'Allemands à Munich en 2007. La dimension nationale semble s'effriter lors de certains congrès au profit d'une dimension internationale.

Illustration 24 : Carte de la provenance des intervenants au congrès Velo-City de Barcelone en 1997, par nationalité (Carte : auteur et Saïdi S.)



La ville qui accueille le congrès permet à ses acteurs, politiques, institutionnels ou associatifs, de largement présenter leurs actions en faveur du vélo. D'ailleurs, les congrès s'articulent autour d'un déroulement identique. L'organisation comprend : une matinée d'introduction avec l'intervention des édiles recevant la manifestation et de l'association organisatrice ; plusieurs sessions de travail, de présentations ou d'ateliers pendant plusieurs jours. Les acteurs associatifs et administratifs de la ville dans laquelle se déroule l'évènement disposent soit d'une demi-journée spécifique pour présenter leurs actions[806], soit d'une tribune dans chacune des sessions[807]. De plus, les municipalités peuvent valoriser leurs actions au cours des manifestations se déroulant à la marge. Les congrès Velo-City regorgent effectivement de scènes alternatives aux interventions officielles. Ils sont l'occasion de réaliser des visites à vélo dans la ville hôtesse, d'exposer des dispositifs innovants ou des actions sur des stands, de participer à des déjeuners communs et des dîners, parfois ponctués d'animation, etc. La multiplication de ces lieux d'échanges où l'informel domine les interactions semblent indiquer que des enjeux forts se discutent dans ces lieux de sociabilité.

Une promotion importante est également réalisée par les autres municipalités de même nationalité, notamment visibles à travers de nombreuses interventions. Le congrès joue autant le rôle de vitrine locale que de vitrine nationale des politiques en faveur du vélo, même si ce constat est moins prégnant à la fin des années 2000 que dans les années 1980. Cette constatation montre que les acteurs urbains restent dépendants des structures d'échanges nationales et de leurs ressources. Le niveau national pèse fortement sur les interactions. Les municipalités sont avant tout en relation avec les autres villes d'un même pays et la compétition entre les États reste prépondérante au sein des réseaux. Cette démonstration permet de préciser que l'espace transnational du vélo dépend fortement des organisations institutionnelles, politiques et idéologiques relevant de l'échelle nationale.

---

[806] C'est notamment le cas du congrès de Nottingham en 1993. Voir Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[807] C'est le cas du congrès de Barcelone en 1997, même si certaines sessions portent plus sur le cas de l'Espagne que sur celui de Barcelone, notamment les thématiques du tourisme et les aspects réglementaires. Voir Libro de ponencias, 10e Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

L'analyse des participants aux congrès montre que les acteurs associatifs sont constamment présents, mais leur nombre décroît légèrement, tandis que celui des délégations urbaines augmente, notamment en ce qui concerne les acteurs français et belges. L'investissement croissant des acteurs institutionnels s'observe de manière significative à partir du congrès de Nottingham, et surtout à partir de celui de Bâle en 1995. Au sein des délégations françaises, la proportion des représentants d'une institution urbaine (agent administratif ou élu) passe de 14% en 1989 à 25% en 1993, 40% en 1995, 50%[808] en 1997[809]. Parmi ces représentants, on retrouve des élus, H. Desplats pour Bordeaux entre 1987 et 1993 et Roland Ries, premier adjoint au maire de Strasbourg, au congrès de Nottingham en 1993 et à celui de Bâle en 1995[810]. Leur présence a tendance à diminuer, puisqu'aucun élu n'est présent à Barcelone en 1997, puis à Graz et Maribor en 1999. Les congrès se transforment ensuite progressivement en rendez-vous d'experts rassemblant les acteurs administratifs. On assiste donc a un rééquilibrage au profit d'une implication croissante des agents administratifs municipaux. Ces évolutions sont également rapportées par des membres de l'association GRACQ. Ainsi, selon Burckhard Doempke :

> « Au début, c'était bien cela le but, de mettre les gens ensemble pour qu'ils puissent se rencontrer. À l'époque c'était beaucoup plus cyclistophile. Les organisations à l'époque, c'était surtout pour les activistes, les associations. Maintenant c'est plus pour les administrations. Mais bon, maintenant on n'en a moins besoin en tant qu'activiste. »[811]

Le président du GRACQ, J. Dekoster, observe ainsi un recul de la participation associative :

> « Il y a eu un désinvestissement progressif de la part des associations. Il y a bien sur l'ECF qui organise les congrès parce que les associations locales n'ont plus grand-chose à dire. Par exemple, jusqu'à Nottingham, j'ai réussi à avoir la base des données des participants,

[808] Pour le congrès de Barcelone, le calcul a été effectué à partir des intervenants français car le compte-rendu ne mentionne pas les participants. Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 4. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[809] Tous les calculs ont été effectués à partir d'un échantillon de délégations comprenant au moins dix personnes.

[810] Voir Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993), p. 551 ; Proceeding of the 8th Velo-City Conference, Bâle (26-30 sept. 1995). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[811] Entretien avec Burckhard Doempke, Bruxelles, le 10 mai 2010. Burckhard Doempke est traducteur interprète au sein de diverses institutions, notamment au sein de l'UE.

> maintenant c'est impossible, même pour les associations. Je comprends qu'ils ne veulent pas diffuser à des organisations commerciales. Donc il y a une certaine évolution. »[812]

Les propos des acteurs associatifs, recueillis en 2010, au moment où les associations sont effectivement proportionnellement moins représentées dans les congrès, indiquent d'une part une transformation des catégories d'acteurs représentées, d'autre part, que l'expertise en matière de vélo se trouve moins au sein des associations que dans les administrations publiques. Pour les acteurs associatifs, cette transformation s'explique par des évolutions relevant de l'aspect organisationnel des congrès. Le premier changement important dans l'organisation est la mise en œuvre de la traduction linguistique pour favoriser la compréhension et les échanges :

> « Un des arguments qui militait contre la participation des administratifs, c'est qu'il n'y avait pas encore de traduction, pas d'interprète. La première fois qu'il y a eu de la traduction, c'était à Bâle en 1995. Bâle était la première fois qu'on arrivait à faire déplacer les administratifs de Bruxelles. Mais Pierre-Jean Bertrand est venu plus tôt, à Milan en 1991. »[813]

L'inscription aux congrès est payante pour les participants. On peut supposer que l'arrivée de la traduction induit une augmentation de ce coût, qui peut constituer une barrière pour les associations. Peu de sources ont été retrouvées concernant les frais d'inscription. La somme fixée pour le congrès de Glasgow en 2001 s'élevait à 495 *Livres Sterling*, soit environ 680 euros en tenant compte du taux de change au 1er janvier 2002. En outre, le coût de l'inscription a probablement dû augmenter au fur et à mesure que la durée des congrès s'étalait, d'abord sur deux jours à Brème en 1980, ensuite sur trois jours jusqu'à Milan en 1991, puis quatre jours depuis Nottingham en 1993. Enfin, en plus des quatre jours de congrès, des manifestations périphériques se poursuivent au cours des week-ends qui suivent l'évènement. Les congrès contemporains demandent ainsi aux acteurs de mobiliser plus de ressources que ceux des années 1980.

Les municipalités représentées varient et leurs représentants sont hétérogènes, que ce soit dans le monde administratif et politique que dans le monde associatif. Cependant, certains acteurs participent consécutivement à plusieurs Velo-City. Ainsi, H. Desplats, conseillère

[812] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010
[813] Entretien avec Burckhard Doempke, Bruxelles, le 10 mai 2010.

municipale de Bordeaux, est présente lors des quatre congrès de 1987 à 1993[814]. J. Dekoster du GRACQ assiste à l'ensemble des congrès[815]. Ces données indiquant une baisse du nombre d'acteurs associatifs sont biaisées par le multipositionnement de certaines personnalités et la professionnalisation des associations d'usagers. En effet, le chapitre 3 a pointé la professionnalisation des associations du vélo se traduisant par le recrutement de nombreux acteurs associatifs au sein des administrations publiques au cours des années 1990. Ce phénomène, accentué par les passerelles qui existent entre le milieu associatif et les milieux politique et administratif locaux s'accompagnent d'un double processus. D'un côté, la diminution du nombre d'acteurs associatifs dans les congrès est attestée. En retour, un recyclage des pratiques de ces acteurs associatifs s'opère dans les administrations. Ce mécanisme d'appropriation est l'une des principales explications de l'investissement croissant des institutions urbaines dans les congrès Velo-City, et plus largement dans les phénomènes circulatoires du vélo. Derrière la diminution apparente du nombre d'acteurs associatifs lors des congrès, se cachent la présence et les savoir-faire des associations, dont l'action se trouve de plus en plus contrôlée par les administrations publiques des grandes villes européennes.

Ce contrôle public des échanges devient prégnant, au fur et à mesure de la stabilisation des relations entre les associations et les administrations au niveau local. Il s'est réalisé à partir de contextes urbains où l'on observe des processus d'appropriation des pratiques transnationales. Le cas de Bruxelles permet d'illustrer ce processus. Avec la professionnalisation de l'association GRACQ, les liens entre l'administration régionale et les associations ont d'abord permis de créer des habitudes de travail communes et des collaborations[816]. Ensuite, les acteurs administratifs se sont progressivement appropriés des savoirs et des pratiques associatives. Ainsi, P.-J. Bertrand, chargé de mission pour la stratégie « mobilité douce » de la région bruxelloise s'est à la fois appuyé sur sa formation

[814] Voir *Velocité*, revue de la FUBICY, n' 4, octobre 1987, p. 15 ; Proceeding Velo-City 1989, International Bicycle Conference (21-23 août 1989) ; Minutes of the Conference, Velo-City'91, International Conference (19-22 nov. 1991) ; Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[815] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010. La présence de Jacques Dekoster est confirmée par l'ensemble des comptes-rendus des congrès.
[816] Nous renvoyons au chapitre 3.

au sein du GRACQ, puis sur les échanges entre son service administratif et les associations pour construire un réseau de travail et de réflexion sur la bicyclette au niveau régional :

> « On a tout de suite travaillé avec les associations pour l'établissement du réseau [cyclable]. Enormément de dossiers ont été soumis aux associations, comme par exemple la politique du stationnement, l'ouverture des couloirs de bus [aux vélos]. Lorsqu'il y avait des blocages avec les permis d'urbanisme pour les aménagements cyclables, notamment lorsque cela passait par trois ou quatre communes, avec les commissions de concertation, on s'est dit qu'on allait travailler à rassembler tous les acteurs, notamment en nous appuyant sur du marquage, des balisages et des mesures de police. Avec cette stratégie, la région marquait une présence dans le réseau urbain. »[817]

La construction d'un réseau et d'un dialogue régulier entre l'administration et l'association GRACQ s'accompagne d'une intégration des réseaux associatifs dans le travail de P.-J. Bertrand, notamment du réseau Velo-City, et de l'appropriation des pratiques transnationales des acteurs associatifs. P.-J. Bertrand s'investit alors particulièrement dans les congrès Velo-City, puis dans des voyages d'études sur la problématique du vélo pour construire une expertise administrative régionale :

> « Au niveau des savoirs et de connaître comment les villes ont développé leur réseau, ça a été les expériences de Velo-City [qui ont compté], où on voyait des expériences de villes qui étaient déjà beaucoup plus loin. Et puis, on avait fait une visite très importante en Suisse, c'est un épisode important pour le développement du vélo à Bruxelles, avec l'institut belge de la sécurité routière. On avait été voir pendant une dizaine de jours des villes suisses et nous avons eu l'occasion de rencontrer Oscar Balsiguer, un ingénieur suisse qui correspondait à ce que nous recherchions, c'est-à-dire [un spécialiste de] l'insertion du vélo en milieu urbain mais pas avec de lourdes pistes cyclables comme le Danemark et les Pays-Bas. Donc avec des bandes de sélection. On a fait ce voyage d'études avec des visites sur des cas concrets. D'autre part, nous avons invité l'ingénieur suisse comme conseiller pour la région de Bruxelles-Capitale trois ou quatre fois sur plusieurs jours. On lui soumettait les problèmes les plus difficiles à résoudre. Donc on avait signé une convention partenariale avec la ville de Berne pour ça. »[818]

En recyclant les pratiques des associations, l'administration bruxelloise engage une série de déplacements à l'étranger, soit pour assister aux congrès Velo-City, soit dans le cadre de voyages d'études dans des villes européennes. Mais le recyclage de ces pratiques va plus loin, puisqu'il permet de construire une expertise administrative fondée sur des savoirs étrangers. Il y a donc des liens d'interdépendance entre les acteurs associatifs et

---

[817] Entretien avec Pierre-Jean Bertrand, Bruxelles, le 10 mai 2010.
[818] *Ibid.*

administratifs qui se constituent au niveau local, puis dans les réseaux et les congrès. En outre, d'après P.-J. Bertrand, ces échanges transnationaux ont incité l'administration régionale à développer une nouvelle dynamique locale de circulation sur la problématique du vélo :

> « Donc au niveau de Velo-City, ce n'était pas uniquement les aménagements, c'était des outils de promotion, créer les conditions d'une politique vélo. Au niveau de Velo-City, à chaque fois, j'ai ramené des rapports, des conclusions pour l'administration ici [à Bruxelles]. Et comme Jean-Luc De Wilde, qui était au cabinet [du ministre des transports de la région de Bruxelles-Capitale], suivait également les Velo-City, on était en très bonne synergie tous les deux, donc on pouvait bien faire avancer des dossiers auprès des ministres. On a commencé à faire des colloques vélo, des choses pour faire venir des expériences, d'abord avec des villes belges, il y avait Gand, Courtrai. Les expériences des autres pays nous ont aussi fort inspirés. »[819]

À Bruxelles, le changement de statut de certains acteurs associatifs a engendré un recyclage des pratiques transnationales sur lesquelles s'étaient appuyées les associations d'usagers dans les années 1970 par les nouveaux acteurs administratifs du vélo, P.-J. Bertrand et Frédéric Depoortere :

> « J'ai surtout profité des [congrès] Velo-City. Donc je suis allé à cinq Velo-City à la suite l'un de l'autre, et à partir de ces Velo-City, j'ai construit des rapports. (…) Frédérik [Depoortere] et moi, nous venons de chez *Pro Vélo*, Florence Dekoster aussi, et moi je suis membre du GRACQ depuis toujours. Nous, on travaille plutôt sur la logique que nous sommes au service des usagers cyclistes et, comme tout groupe minoritaire, on est plus cohérent et revendicatif. »[820]

Le rapprochement fait par P.-J. Bertrand entre les congrès Velo-City et sa trajectoire, ainsi que celle de F. Depoortere, au sein des associations d'usagers révèle des dynamiques communes dans leur investissement au sein des congrès. Il montre aussi la continuité des logiques militantes dans leur travail administratif. P.-J. Bertrand semble avoir construit sa

---

[819] *Ibid.* Les processus décrits par P.-J. Bertrand ne sont pas datés. Toutefois les comptes-rendus des congrès Velo-City atteste de la présence de P.-J. Bertrand dans l'ensemble des congrès entre 1991 et 1997, voir : Minutes of the Conference, Velo-City'91, International Conference (19-22 nov. 1991) ; Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993) ; Proceeding of the 8th Velo-City Conference, Bâle (26-30 sept. 1995) ; Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[820] Entretien avec Pierre-Jean Bertrand, Bruxelles, le 10 mai 2010. Dans cet extrait d'entretien nous avons laissé la référence aux congrès en début de citation afin de réaffirmer le rôle des circulations dans la légitimité professionnelle des agents administratifs, elle-même héritée des pratiques transnationales associatives.

légitimité professionnelle tant à partir de son ancienne affiliation au GRACQ qu'à partir de sa capacité à rassembler et à impliquer les réseaux associatifs dans les politiques de la région.

Si la participation des acteurs associatifs aux congrès diminue proportionnellement au nombre total des participants, leur rôle reste donc essentiel. D'abord, l'organisation est conjointement assurée par la fédération européenne associative (ECF) et la ville qui accueille le congrès. L'ECF accumule donc des contacts et de l'expérience en matière de gestion des grands évènements, ce qui renforce sa légitimité. Ensuite, les sources orales récoltées auprès des acteurs associatifs montrent que ce rôle est déterminant dans la structuration des échanges entre les acteurs. D'une part, les anciens militants reconvertis dans les administrations peuvent continuer à valoriser les associations et à s'y appuyer en intégrant une logique militante dans leur travail. D'autre part, l'activité des associations au sein des congrès vise autant à rencontrer d'autres structures associatives qu'à entreprendre et faciliter des échanges entre les acteurs publics. Les représentants associatifs s'affirment progressivement comme des médiateurs auprès des autorités publiques. À cet égard, les voyages de l'association GRACQ ont à la fois permis la stabilisation de relations entre les villes de Berne et Bruxelles et la légitimation de son rôle auprès des institutions urbaines :

> « Le Velo-City en 1987 est super important parce qu'à Groningen, nous avons rencontré Oskar Balsiguer, ingénieur responsable du canton de Berne. Il a eu une très grande influence chez nous puisque j'ai réussi à le mettre en contact avec les autorités bruxelloises, notamment Pierre-Jean Bertrand. Nous l'avons invité plusieurs fois et il y a eu des voyages organisés en Suisse, qu'il pilotait. Il a organisé l'accueil et il y avait beaucoup de choses à voir pour des wallons incultes et des bruxellois qui l'étaient autant. Donc principalement, les Velo-City sont intéressants pour trouver des gens et continuer après. »[821]

Cet extrait d'entretien met en avant l'enjeu réciproque de mise en réseau d'acteurs. Lors du congrès de 1987, c'est par l'intermédiaire du GRACQ que l'administration bruxelloise rencontre une délégation de Berne, avec laquelle elle engage des échanges réguliers qui se stabilisent au cours des années 1990. En 1991, les représentants du GRACQ et le chargé de mission de la région bruxelloise, P.-J. Bertrand, se rendent ensemble au congrès de Milan et décident d'organiser sur le trajet Bruxelles-Milan un voyage d'études à Berne pour

[821] Entretien avec Jacques Dekoster (3), Bruxelles, le 10 mai 2010.

rencontrer O. Balsiguer. À cette occasion, les acteurs associatifs permettent une mise en réseau d'agents administratifs. En retour, O. Balsiguer est invité dans le cadre d'une conférence à Bruxelles intitulée « Vélos dans la cité, ville de qualité ! », co-organisée par l'administration régionale et le GRACQ. Ces derniers invitent O. Balsiguer à venir présenter la politique de « déplacements multimodaux » de Berne lors de la conférence[822] et organisent des ballades sur le terrain pour lui faire découvrir la situation bruxelloise. On assiste à l'institutionnalisation d'une relation exclusive entre deux villes sur la question du vélo, fruit de la médiation des associations d'usagers impulsée dans le cadre des congrès Velo-City. Ceux-ci institutionnalisent donc une action de circulation coproduite par des configurations d'acteurs associatifs et administratifs des villes.

On observe que certaines municipalités se déplacent dans les congrès accompagnées des représentants associatifs de leur territoire. Si la région de Bruxelles est à cet égard un modèle, l'exemple le plus notable est celui de la municipalité de Paris au congrès de Barcelone en 1997 : trois agents municipaux sont mobilisés, accompagnés de quatre représentants associatifs, ce qui constitue la majeure partie des intervenants français de la rencontre internationale[823]. À la fin des années 1990, cette configuration circulatoire du vélo, composée des acteurs associatifs et administratifs des villes, organise et structure les échanges des congrès Velo-City. Elle se caractérise à la fois par des mécanismes de co-construction d'une expertise urbaine par les différents acteurs qui la composent et par l'organisation d'échanges réguliers. Enfin, elle se définit par la consolidation de réseaux au sein d'une frontière délimitée : l'Europe. En effet, la construction de ce cadre européen doit aussi se comprendre par les liens qui s'affirment entre les acteurs urbains et les institutions européennes, objet d'un développement ultérieur dans cette partie.

[822] Voir Ministère des Travaux Publics et des Communications de la Région de Bruxelles-Capitale, actes du 5ème colloque international sur les déplacements urbains, « Vélos dans la cité, ville de qualité ! », Inter-Environnement Bruxelles, Bruxelles, le 12 janvier 1995, p. 49-56. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

[823] Sept sur dix. Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 4. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

Enfin, l'investissement des acteurs dans les congrès Velo-City est contrasté d'une ville à l'autre et irrégulier dans le temps (Tableaux 5 et 6)[824]. Ces écarts d'investissement s'expliquent par la densité du tissu associatif urbain. Ils nous interrogent sur les opportunités et les ressources qu'offrent les réseaux transnationaux du vélo aux acteurs. Quelle est la nature exacte de ces ressources ? Ces différences nous interrogent également sur le rôle structurant des réseaux et des congrès dans l'espace transnational du vélo. Des interactions se jouent-elles ailleurs que dans le cadre des congrès Velo-City ? Les changements réguliers d'acteurs qui organisent les manifestations participent-ils à réorienter constamment les objectifs et les enjeux des congrès ? Ou est-ce ces derniers qui structurent l'opportunité d'une ville à s'investir ?

2. Des réseaux pour légitimer les pouvoirs urbains

La stabilisation d'une configuration circulatoire du vélo, dominée par les acteurs municipaux, s'inscrit dans le cadre d'enjeux politiques territoriaux. En effet, l'investissement différencié des municipalités dans les réseaux suivant les périodes se réalise en fonction des enjeux politiques locaux qui traversent les gouvernements urbains. Cet élément explique les fluctuations et les renégociations perpétuelles au sein de la configuration circulatoire du vélo. On observe que les réseaux du vélo urbain se structurent à partir des compétitions politiques pour accéder à des ressources. Quelles sont ces ressources ?

Les travaux portant sur les réseaux ont davantage insisté sur les ressources économiques recherchées par les villes dans leur action internationale[825]. Dans cette perspective de recherche, les réseaux permettraient de valoriser les villes dans la compétition interurbaine internationale afin d'attirer des investissements privés et de développer le tourisme d'affaires sur les territoires urbains. En dehors des ressources économiques, peu de recherches se sont intéressées aux autres types de ressources mobilisées par les décideurs

[824] Il faut noter la présence presque continue de la ville de Bruxelles, probablement liée à l'ancrage des acteurs associatifs puis administratifs dans les échanges transnationaux. Nous renvoyons au chapitre 2.
[825] Voir notamment Nico VAN DER HEIDEN et Pieter TERHORST, « Varieties of glocalisation: the international economic strategies of Amsterdam, Manchester, and Zurich compared », *Environment and Planning C: Government and Policy*, 2007, vol. 25, pp. 341-356.

urbains à travers leur activité dans les réseaux[826]. Pourtant l'investissement croissant des élus locaux montre que ces derniers constituent un enjeu dans l'organisation des pouvoirs urbains. Des intérêts politiques, propres à chaque territoire, structurent l'action des acteurs municipaux dans les réseaux. Outre des ressources pour le développement des politiques économiques liées à l'acquisition d'une visibilité internationale d'une ville, le réseau peut permettre de renforcer la légitimité des élus auprès de différents acteurs. Par exemple, il offre la possibilité de constituer un carnet d'adresses avec les parlementaires européens et les membres de la Commission européenne afin d'accéder aux ressources de Bruxelles, notamment à des financements. Cet intérêt est particulièrement visible dans l'action des décideurs dans le cadre des congrès Velo-City. Mais il n'est pas le seul. Les élus peuvent nouer des partenariats locaux et légitimer des échelles d'action.

Au niveau local, les réseaux permettent aux élus d'agréger des acteurs autour d'un projet collectif pour les contrôler. À cet égard, les associations d'usagers peuvent représenter une première série de ressources pour les décideurs urbains, notamment pour accéder à l'organisation des congrès Velo-City. Mais l'investissement des institutions municipales dans les structures transnationales aux côtés des associations constitue aussi un moyen pour les élus d'avoir la mainmise sur ces dernières au niveau local. Cette forme d'échanges peut s'apparenter à une instrumentalisation des réseaux afin de répondre à des enjeux politiques locaux. Cependant, les associations obtiennent des bénéfices de cette sollicitation en termes de légitimité et de représentation de leurs intérêts. Ainsi, l'inscription des institutions municipales dans les réseaux permet, d'une part, de mobiliser les décideurs urbains dans une logique compétitive européenne pour élaborer des dispositifs innovants, suivant la capacité des acteurs à rassembler des ressources financières et d'expertise. D'autre part, elle permet aux associations de légitimer leur action et leur expertise, tant au niveau des institutions locales, qu'au niveau des institutions européennes. Pour les décideurs, il s'agit donc de contrôler des groupes associatifs tout en légitimant leur intervention dans l'action publique. Un deuxième type de ressources apporté par les réseaux aux élus est de permettre la légitimation d'échelles d'intervention institutionnelle et

[826] On peut mentionner les travaux de Renaud PAYRE sur le travail de la ville de Lyon au sein du réseau *Eurocities*. L'auteur montre comment celui-ci participe à fournir des « instruments de gouvernement » aux décideurs lyonnais : Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.* p. 276.

politique. Les réseaux institutionnalisent le cadre européen comme une échelle de référence pour les acteurs. La légitimation de cette échelle oriente les directions et la nature des échanges entre les villes. Elle influence également l'action des institutions européennes en direction des villes pour développer des politiques en faveur du vélo.

La question de la légitimité politique des acteurs et des institutions se pose en filigrane. Pour comprendre cet investissement, il convient d'analyser les processus de légitimation des décideurs urbains au niveau local et au niveau européen. En 1997, l'organisation d'un congrès Velo-City à Barcelone a participé à stabiliser les relations entre les acteurs des collectivités et les acteurs associatifs et à affirmer le pouvoir de la municipalité sur la région de Catalogne. Ces enjeux de pouvoirs participent aussi à (re)définir, (re)structurer et (re)légitimer les congrès et ses enjeux dans l'organisation plus générale des échanges transnationaux.

2.1 Un congrès pour gouverner la ville. L'organisation de Velo-City en 1997 dans l'affirmation du pouvoir municipal de Barcelone

Comment la municipalité de Barcelone a-t-elle obtenu l'organisation d'un congrès Velo-City en 1997, alors que les acteurs administratifs et politiques de la ville n'ont participé à aucune manifestation du réseau antérieurement ? Si l'association d'usagers de la bicyclette de la capitale catalane est active au sein de l'ECF depuis 1986, l'absence des acteurs institutionnels de Barcelone dans les réseaux de collectivités pour le développement du vélo au cours des années 1990 nuance *a priori* la thèse d'un renforcement des acteurs institutionnels urbains dans l'organisation des échanges transnationaux du vélo. En effet, en portant un regard sur les participants des congrès, on serait tenté de comprendre l'attribution du congrès Velo-City 1997 à la municipalité de Barcelone par l'action des acteurs associatifs. Pourtant, cette explication n'apporte pas d'éléments sur les raisons de l'engagement des autorités municipales pour l'accueil de cette manifestation. Afin de comprendre cet investissement, il faut déplacer le regard vers les enjeux politiques locaux qui poussent les édiles barcelonais à accueillir l'organisation d'un congrès international du vélo.

Si les enjeux politiques d'aménagement urbain demeurent important dans une ville où le vélo n'est pas encore pris en compte dans les politiques publiques au milieu des années 1990, ceux du leadership politique sur le territoire de la métropole barcelonaise dominent la stratégie internationale de la municipalité pour développer l'usage du vélo. En effet, à Barcelone comme dans le reste de l'Europe, se pose la question du fait métropolitain et de l'organisation des pouvoirs locaux[827]. Cette question se pose notamment entre la municipalité et la généralité de Catalogne, entité régionale qui ne cesse de renforcer ses compétences et son degré d'intervention depuis la mise en place du statut d'autonomie régionale en 1979[828]. La compétition entre les deux niveaux d'intervention pour conserver ou étendre son pouvoir sur la métropole barcelonaise va inciter la municipalité à déployer une véritable stratégie internationale pour affirmer son leadership[829].

A Barcelone, un contexte d'oppositions politique et institutionnelle entre la municipalité et la région

La métropolisation de Barcelone est d'abord marquée par l'histoire des relations entre l'État espagnol et l'échelon urbain. Emmanuel Négrier et Mariona Tomàs rappellent que la deuxième ville d'Espagne[830] s'est historiquement construite autour de l'opposition à l'autre grande métropole espagnole, Madrid, jusqu'en 1975 et la fin du régime franquiste[831]. Depuis, « l'affrontement » se polarise entre la municipalité de Barcelone et la nouvelle Généralité de Catalogne, « inscrite sur une base régionale, qui hérite d'une capacité légale à faire et à défaire les nouveaux territoires »[832]. L'opposition porte autant sur des aspects politiques au sens partisan, notamment entre Pasqual Maragall[833] (PSOE) et Jordi Pujol[834] (CiU), que sur la vision des deux hommes de

[827] Dans son ouvrage portant sur la question métropolitaine, Emmanuel NÉGRIER propose un panorama européen des enjeux que suscite l'organisation institutionnelle des métropoles. Voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine*, *op. cit.* pp. 19-78.

[828] L'évolution du statut d'autonomie de la Catalogne et ses effets sur l'organisation institutionnelle métropolitaine ont été analysés par Enoch ALBERTI. L'auteur montre le renforcement progressif du pouvoir régional : Enoch ALBERTI, « Le nouveau statut d'autonomie de la Catalogne », *Revue française d'administration publique*, 2007, vol. 2, n° 121-122, pp. 145-159.

[829] Cette thèse est notamment proposée par Donald McNEIL : Donald MCNEILL, *Urban change and the European left : tales from the new Barcelona*, London, Routledge, 1999.

[830] En termes de population, la ville de Madrid atteint plus de 3,5 millions d'habitants, Barcelone environ 1,7 millions. La troisième ville espagnole, Valence, plafonne à environ 900 000 d'habitants (Chiffres 2008). Voir Instituto National de Estadistica : http://www.ine.es/jaxi/menu.do?L=1&type=pcaxis&path=%2Ft20%2Fe260&file=inebase&L , consulté le 2 décembre 2010.

[831] A ce sujet, voir les travaux d'Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.* Voir également C. CARRERAS, « La métropolisation de Barcelone. Réalité versus politique », *Les annales des Ponts et Chaussées*, 2002, n° 102, pp. 8-12.

[832] Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.* p. 363.

[833] Pasqual Maragall est un homme politique espagnol (socialiste), maire de Barcelone de 1982 à 1997, puis président de la Généralité de Catalogne entre 2003 et 2006.

[834] Jordi Pujol est un homme politique espagnol, centriste et autonomiste, président de la Généralité de Catalogne de 1980 à 2003.

la place de Barcelone en Europe et dans la région de Catalogne. Le premier, Maragall, entretien la vision d'une City-State, c'est-à-dire d'une ville insérée dans un monde de compétition et de coopération entre les grandes agglomérations. Le deuxième, Puyol, développe une vision plus nationaliste de l'essor de Barcelone, insérée dans une région autonome forte[835]. Comme le soulignent E. Négrier et M. Tomàs, c'est principalement cette opposition politique qui empêche la métropole barcelonaise de se doter d'une agglomération forte, au regard des tentatives de constitutions institutionnelles abrogées[836]. En effet, un intermède métropolitain a existé à travers la création d'une forme de « Communauté urbaine » à la fin des années 1970, la CMB (Corporacio Metropolitana de Barcelona). Mais le fonctionnement de la CMB fut remis en cause par le président de la Généralité de Catalogne, Jordi Pujol, doté d'une majorité nationaliste modérée de centre-droit. « Ce dernier voyait, à travers un ensemble de municipalités de gauche, se constituer un pouvoir qui représentait déjà plus de la moitié de la population catalane, et de ce fait un important bloc susceptible de contrecarrer ses propres projets politiques. La Généralité a tiré de sa compétence sur l'organisation territoriale catalane le moyen de contrer cette tendance par le recours à une loi d'organisation territoriale en 1987. »[837]. Cette loi promulgue l'abolition de la CMB[838].

Dans ce contexte d'opposition politique entre la municipalité de Barcelone et la région Catalogne, l'organisation du congrès Velo-City en 1997 par la municipalité représente une opportunité d'affirmation d'un leadership politique municipal par rapport à la région Catalogne. D'une part, la municipalité légitime l'inscription d'une nouvelle compétence relative au développement du vélo dans ses prérogatives municipales. D'autre part, elle construit sa reconnaissance à partir de la recherche de nouvelles ressources à l'échelle internationale, dans les réseaux d'échanges entre villes. Pour développer cette stratégie internationale, les décideurs s'appuient sur les associations d'usagers afin d'obtenir l'accueil du congrès et contrôler temporairement l'organisation du réseau européen d'échange sur la problématique du vélo à travers le congrès Velo-City.

Ainsi, comprendre comment la ville de Barcelone obtient l'organisation du congrès Velo-City en 1997 revient à interroger plus largement la politique internationale de la municipalité de Barcelone. Celle-ci s'inscrit depuis les années 1980 dans une volonté des édiles, notamment du maire de Barcelone, Pasqual Maragall, d'asseoir une autorité politique

[835] Voir Donald MCNEILL, *Urban change and the European left*, *op. cit.* p. 56-57.
[836] À l'instar de Barcelone, des tentatives de création d'Autorités métropolitaines à Valence et à Bilbao ont été abolies par les Communautés autonomes régionales. Le gouvernement de la ville de Madrid est quand à lui principalement piloté par la région (Communauté Autonome de Madrid) depuis 1983. Dans ce contexte, la ville de Madrid ne cesse de réclamer une meilleure répartition des pouvoirs. Les relations « tendues » entre ces deux niveaux de gouvernement sont essentiellement structurés par les partenaires économiques et sociaux qui, pour le moment, semblent privilégier l'échelon régional. Voir José Manuel RODRIGUEZ ALVAREZ, « Madrid : le pilotage politique par la région », *in* Bernard JOUVE et Christian LEFEVRE (dir.), *Métropoles ingouvernables*, Elsevier, Paris, 2002, pp. 107-124.
[837] Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.* p. 364.
[838] *Ibid.*

et institutionnelle auprès de certains groupes d'acteurs. Ainsi, pour certains auteurs, l'opposition entre la municipalité de Barcelone et la généralité de Catalogne serait à l'origine de l'investissement international des édiles urbains de la municipalité[839]. En effet pour combler son déficit de ressources, l'équipe du maire se serait connectée aux réseaux transnationaux européens en investissant la ville dans de grands évènements, tels que les Jeux Olympiques de 1992. Pour ce faire, le gouvernement municipal de Barcelone aurait rallié des partenaires locaux comme la Chambre de Commerce, les syndicats, le patronat, et des associations[840]. Si l'organisation du congrès Velo-City ne représente qu'une toute petite partie de l'action internationale de Barcelone, notamment vis-à-vis de l'organisation des Jeux Olympiques, on retrouve le même processus consistant à agréger des partenaires locaux pour ce type d'évènement. Dans le cadre de Velo-City, la municipalité se repose essentiellement sur les associations pour investir l'espace transnational du vélo et légitimer son action à l'international.

Le congrès Velo-City dans la mise en visibilité internationale de Barcelone

L'internationalisation de la ville de Barcelone s'inscrit dans une stratégie d'action municipale au sein de différents réseaux européens et internationaux depuis le milieu des années 1980. Ainsi, un premier Plan stratégique est élaboré en 1988. Il se donne pour objectifs de faire de la ville « une vitrine de la renaissance de la culture urbaine, un exemple de ville associant qualité de vie et équilibre social » et envisage d'équiper Barcelone de « toutes les infrastructures nécessaires au bon déroulement des Jeux Olympiques » de 1992[841]. D'autres Plans stratégiques suivirent, dont un deuxième en 1994 visant à internationaliser l'économie de la ville[842]. Plusieurs étapes vont ainsi transformer l'image de la ville et de ses représentants : la création du réseau *Eurocities* en 1989, l'accueil des Jeux Olympiques en 1992 et les fonctions européennes de Pasqual Maragall entre 1991 et 1998. Son investissement dans les réseaux européens propulse ce dernier successivement président du Conseil des communes et régions d'Europe entre 1991 et 1997, Vice-président de l'International Union of Local Authorities et président du Comité des régions de 1996 à 1998. Au moment d'accueillir le congrès Velo-City, le maire de Barcelone possède donc une certaine autorité européenne.
Mais c'est probablement l'organisation des Jeux Olympiques en 1992 qui a définitivement forgé l'image internationale de la ville. « La transformation urbanistique qui précède les Jeux Olympiques définit pour Barcelone de nouvelles fonctions élargissant de cette manière l'éventail de ses éventuels « consommateurs » (touristes, congressistes, sièges sociaux d'entreprises de pointe ou de services, créateurs d'esthétique

[839] Pour ce faire, les édiles auraient constitué une expertise qui se serait progressivement internationalisée. Voir Gilles PINSON et Antoine VION, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *Pôle Sud*, 2000, vol. 13, n° 1, pp. 85-102. (p. 93) Voir également l'ouvrage de D. McNEILL : Donald MCNEILL, *Urban change and the European left*, *op. cit.*
[840] Sur ce point, voir Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.* p. 273.
[841] Voir Gilles PINSON et Antoine VION, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *op. cit.* p. 93.
[842] *Ibid.*

industrielle, promoteurs de produits culturels, etc.) »[843]. L'accueil des JO a été l'occasion de restructurer globalement l'organisation des transports dans la ville : bouclage du boulevard périphérique, restrictions d'accès à la circulation et au transport de marchandises dans certains quartiers, développement des Transports Collectifs (métro et bus), aménagement d'espaces publics, etc. C'est d'ailleurs du côté de l'urbanisme que les Jeux Olympiques ont consacré un modèle barcelonais, *el modelo Barcelona,* notamment autour du travail de grands architectes pour l'aménagement du littoral, avec la création d'un port de plaisance, d'une cité olympique et de plusieurs plages[844]. Si le centre historique de la ville devient piéton dans le cadre de l'évènement, la bicyclette n'est pas prise en compte dans les aménagements des JO, suscitant la critique des associations[845]. Un des effets des Jeux Olympiques est d'avoir permis l'inscription de la ville dans des programmes européens, notamment en matière d'urbanisme. Le programme GAUDI (1994-1999), financé par la Direction Générale à l'environnement de la commission européenne, vise par exemple à limiter la circulation en centre-ville en se basant sur une évaluation des premières mesures engagées pour l'organisation des JO[846].
L'organisation du congrès Velo-City en 1997 s'inscrit donc dans la poursuite d'une politique plus vaste et plus ambitieuse d'internationalisation de Barcelone qui a fortement transformé l'espace urbain et son aménagement au cours des années 1990.

Pour organiser la réception du congrès Velo-City, la municipalité de Barcelone s'est effectivement appuyée sur des soutiens locaux, notamment associatifs, afin d'investir les réseaux transnationaux. Ce processus permet d'apporter des éléments sur la stratégie d'internationalisation de la ville afin de développer le vélo. Celle-ci répond effectivement à deux impératifs de gouvernement : l'instrumentalisation des associations pour obtenir l'organisation d'un congrès et le contrôle de ces groupes par les institutions municipales. Ainsi, l'attribution puis l'organisation du congrès, qui se déroule du 15 au 19 septembre 1997, reposent largement sur l'expérience et la mobilisation des associations dans les réseaux transnationaux du vélo urbain, notamment au sein de l'ECF.

La genèse de l'action des associations d'usagers à Barcelone permet de comprendre les stratégies de contrôle et d'instrumentalisation mises en œuvre par les édiles municipaux pour organiser un congrès international en faveur de la bicyclette. Le début des années 1980 est marqué par l'émergence d'une première association d'usagers du vélo à Barcelone, *Amics de la Bici*. Cette dernière se constitue au printemps 1981 après le rassemblement d'une

[843] Voir Danielle PROVANSAL, Nadja MONNET, Cécile MIQUEL et Elisa TABAKMAN, « Barcelone : de sa projection internationale à l'affirmation de ses repérages identitaires », *in* Isabelle BERRY-CHIKHAOUI, Agnès DEBOULET et Laurence ROULLEAU-BERGER (dir.), *Villes internationales*, La Découverte, Paris, 2007. p. 103.
[844] Voir Donald MCNEILL, *Urban change and the European left*, *op. cit.* p. 95-100.
[845] Entretien avec Harritz Ferrando, coordinateur de l'association Barcelona Club de Catalunya (BACC), Barcelone, le 21 novembre 2008.
[846] CETUR, Rapport de mission d'un voyage d'études, Amsterdam, Zurich, Barcelone, mai 1994, p. 8-9. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fond Edith Metzger).

centaine de cyclistes ayant manifesté pour le développement de la bicyclette à Barcelone[847]. L'association n'est pas proche des autorités municipales. Son action sur la scène publique, jugée radicale, se conjugue avec une critique virulente de l'action municipale. Cette dernière tente au milieu des années 1980 de stigmatiser les membres d'*Amics de la Bici* en les comparant à de « dangereux rebelles anarchistes », selon le journal publié par l'association[848]. Malgré une action jugée radicale, *Amics de la Bici* se structure pourtant dans les réseaux européens institutionnalisés. Elle rejoint la fédération ECF en 1986 en intégrant son Conseil d'Administration (CA) où elle obtient un siège lors de l'Assemblée Générale à Strasbourg[849]. À la fin des années 1980, l'association a déjà pleinement connaissance de l'organisation des congrès Velo-City. Son poste au CA lui offre même un droit de vote pour l'attribution des congrès aux villes candidates[850]. Toutefois, bien que présente au CA de la fédération européenne, elle n'apparaît à aucun congrès Velo-City avant celui de Barcelone. Son activité au sein de l'ECF lui vaut néanmoins un intérêt croissant de la part de la municipalité. *Amics de la bici* est ainsi sollicitée par la municipalité pour préparer un dossier de candidature à l'obtention du congrès Velo-City.

La préparation du dossier de candidature débute le 4 mai 1993 avec la création de la *Comision Civica de la Bicicleta,* une instance mise en place à l'initiative de l'administration municipale. La commission entend inviter les associations à collaborer au dossier de candidature et à se réunir autour de trois groupes de travail : infrastructures, gestion et promotion de la bicyclette[851]. Elle permet à la municipalité de travailler conjointement à l'organisation d'un congrès international du vélo en profitant des ressources transnationales des acteurs associatifs, c'est-à-dire de leur position au sein de la fédération associative européenne. Pour les autorités publiques, les enjeux du travail en commission visent à la fois à intégrer les revendications des associations et à trouver des ressources

[847] Voir *El Full de la Bici*, revue de l'association *Amics de la Bici*, n° 26, hiver 2001, p. 15. Archives privées de l'association *Amics de la Bici* à Barcelone.
[848] *Ibid.*
[849] Rapport annuel de l'ECF, 1986, rapport financier, cotisation des adhérents au 14 décembre 1986. Archives privées de l'association ECF à Bruxelles (ECF, juni 1983 t/m januari 1988). Voir également *Roue-Libre*, revue du MDB, n°3, août 1986, p. 7.
[850] L'attribution de la ville qui accueille le congrès est en effet soumise au vote du CA de l'ECF. Les candidatures doivent recueillir la majorité des voix exprimées. Depuis 1997, le CA est composé de huit membres. Voir statuts de *l'European Cyclists Federation*, Le Moniteur Belge, le 24 avril 1997.
[851] Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 196. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

d'internationalisation. L'instrumentalisation de l'association passe alors par un engagement de la municipalité à inscrire les politiques en faveur du vélo à l'agenda des élus. On observe ainsi la formation d'une configuration d'acteurs au niveau municipal pour développer l'usage du vélo en ville. Les acteurs de cette configuration ont pour objectif d'inscrire la ville de Barcelone dans les échanges transnationaux du vélo pour représenter les intérêts des acteurs associatifs, développer des politiques en faveur de la bicyclette à Barcelone et participer à légitimer un pouvoir municipal dans la prise en charge de la compétence vélo.

Les congrès Velo-City suscitent un engouement des villes. Ainsi, les autorités publiques vont s'allier d'emblée aux associations pour obtenir l'organisation du congrès. Cette concurrence entre les villes débute après le congrès de Groningen en 1987. Auparavant, c'était l'ECF qui les sollicitait pour l'organisation des congrès. Dans la perspective du congrès de 1989, trois villes déposent leur candidature : Copenhague, Milan et Malmö[852]. C'est finalement Copenhague qui obtient l'accueil du congrès Velo-City en 1989 et Milan, celui de 1991. La compétition montre l'intérêt croissant que suscite une telle manifestation pour les villes, en termes d'image pour l'institution prenant en charge l'accueil, notamment au regard de son territoire, mais aussi de l'ensemble des autres acteurs européens participants aux échanges du réseau. Ce contexte de compétition incite donc les autorités de la ville de Barcelone à s'allier avec les représentants associatifs de leur ville qui siègent au CA de la fédération européenne.

La candidature de Barcelone est retenue lors du congrès de Bâle en 1995, alors que la municipalité ne participe pas au congrès. Cet élément accrédite l'hypothèse d'une candidature indirectement portée par les acteurs associatifs pour la municipalité, en interne de l'ECF. L'annonce de la tenue du congrès à Barcelone entraîne la relance de l'activité de la *Comision Civica de la Bicicleta* en 1995. L'objectif de cette relance est clair : pour accueillir les congressistes dans de bonnes conditions, la ville doit devenir un modèle en matière de développement du vélo. La commission s'engage à réaliser 200 kms d'aménagements cyclables avant le congrès. Dès 1995, un guide pour les usagers est réalisé par l'association, en partenariat avec la municipalité. Au final, si seulement 70 kms d'aménagements sont

[852] Lettre d'Andy Clarke, président de l'ECF, à l'ensemble des adhérents de la fédération, Londres, décembre 1987. Archives privées de l'association ECF à Bruxelles (ECF, juni 1983 t/m januari 1988).

effectivement terminés pour le congrès[853], l'évènement aura permis d'inscrire les politiques en faveur de la bicyclette à l'agenda des décideurs. Plus généralement, le rôle de ce type d'évènement international paraît déterminant pour débuter ou dynamiser le développement d'aménagements cyclables dans les villes qui accueillent Velo-City[854]. Au sein de la configuration qui s'est stabilisée à l'échelle locale, tous les acteurs retirent des bénéfices, en termes d'aménagement pour les associations et de visibilité pour les élus.

L'organisation du congrès Velo-City répond ainsi à des enjeux politiques locaux. La tenue du congrès vise plus précisément à affirmer un leadership politique municipal par rapport à la région Catalogne. En effet, la question du leadership politique est clairement posée au milieu des années 1990. Pour les autorités municipales, l'enjeu est de légitimer la prise en charge de la compétence vélo et de l'organisation du congrès, effectivement mise en concurrence avec la Généralité de Catalogne, qui détient historiquement une grosse compétence en matière d'organisation des transports[855].

Lors du congrès, aucun représentant de la Généralité n'est mentionné parmi les intervenants. L'institution régionale ne figure pas non plus dans les partenaires de l'évènement[856]. Le congrès est ainsi une manière d'affirmer la primauté de l'action municipale sur l'action régionale. L'absence d'interlocuteurs régionaux lors des conférences assoit, de fait, l'échelle d'intervention municipale. En outre, la région ne se saisit pas de l'opportunité du congrès pour s'affirmer car elle ne dispose pas des réseaux associatifs pour valoriser son action et s'introduire dans les interactions. Depuis le congrès Velo-City, la compétition entre les deux échelles de gouvernement se traduit par une course politique,

---

[853] Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon. p. 84 et 196.

[854] C'est ce que confirme l'administration bruxelloise au sujet de l'organisation du congrès à Bruxelles en 2009. Voir entretien avec Frederik Depoortere, manager « vélo » au sein du service stratégie et mobilité de la Région de Bruxelles Capitale, Bruxelles, le 10 mai 2010.

[855] La Généralité dispose d'une vaste compétence transport qui englobe une bonne partie du réseau routier, notamment les grands axes, les infrastructures ferroviaires et certaines compétences du transport maritime et aérien. Au niveau de la bicyclette, elle peut intervenir sur les infrastructures routières, l'intermodalité entre le train et le vélo et les cheminements touristiques. La concurrence est tangible sur les communes périphériques de l'agglomération barcelonaise, incitées à développer le vélo ou les transports publics par des financements régionaux.

[856] Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 193. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

d'une part pour l'établissement de Plans stratégiques de la bicyclette[857], d'autre part pour le contrôle des associations d'usagers. En 1999, une nouvelle commission pour le développement du vélo à Barcelone intègre les différentes institutions dont la région. Mais le congrès a durablement inscrit le déploiement du vélo à l'échelle municipale. À ce titre, Pasqual Maragall s'est forgé une image positive auprès des acteurs associatifs :

> « À Barcelone, la bicyclette c'est après les Jeux Olympiques. On a eu un maire, Maragall, qui a aussi été président de la Catalogne, c'est lui qui a misé sur le vélo et sa personnalité a fait qu'il est devenu le M. bicyclette de l'époque. Alors, cela commence en 1996, avec la première commission de la bicyclette, après il y a le congrès Velo-City en 1997. Donc juste avant le congrès Velo-City, il y a eu plein d'aménagements cyclables. »[858]

Pour le maire de Barcelone, l'enjeu des politiques de la bicyclette est bien d'affirmer un leadership politique municipal. Sa construction entend répondre à des enjeux politiques de gouvernement pour renforcer l'échelle municipale par rapport à l'échelle régionale, et associer l'image du maire à l'affirmation de la ville de Barcelone au regard des autres villes européennes. Force est de constater que l'organisation de Velo-City 1997 sous l'égide de P. Maragall, qui ouvre le congrès par une intervention en faveur du « développement d'une ville soutenable »[859], œuvre à tisser des liens avec d'autres réseaux comme *Eurocities* ou le Conseil des communes et régions d'Europe. D'ailleurs, P. Maragall occupe la présidence de ce dernier au moment du congrès. Dans cette perspective, c'est au sein d'une même échelle, européenne, que s'ancrent les échanges entre ces différents réseaux.

Dans son déroulement, le congrès a appuyé l'échelle municipale dans la prise en charge des politiques de la bicyclette à travers la présentation de son action dans les différents ateliers. C'est moins la présence importante des autorités municipales (dix intervenants de l'administration sur un total de 188) que l'absence de représentants régionaux et la faible représentation de l'État (un intervenant du ministère de l'environnement au sujet des voies vertes) qui induit la légitimation d'une échelle de gestion politique et institutionnelle plutôt

---

[857] Le premier plan est voté par la municipalité en 2006, le deuxième par la Généralité de Catalogne en 2008. Voir l'entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), chargé de mission *Bicing* au sein de la société Barcelona de Serveis Municipals (BSM), Barcelone, le 9 juin 2009.

[858] Entretien avec Harritz Ferrando, Barcelone, le 21 novembre 2008.

[859] P. Maragall, « Por une ciudad mas habitable. Por un desarrollo urbano sostenible », Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 7. Archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon

que d'autres. L'objectif n'est pas tant de renforcer l'échelle municipale au regard des villes européennes disposant d'organisations territoriales spécifiques, que de proposer et de valoriser un modèle de gestion. L'absence de représentants de la région reste énigmatique dans l'état des sources récoltées. Il faut cependant noter que les interventions lors du congrès sont validées par les organisateurs de la manifestation en fonction des thèmes qu'ils ont eux-mêmes construits et imposés. Ces acteurs sont les représentants de la municipalité de Barcelone ainsi que les acteurs associatifs de la ville et ceux de l'ECF. Ces derniers disposent donc d'un pouvoir pour écarter certains intervenants, soit à l'aide de thèmes dissuasifs, soit dans la sélection directe des intervenants. Parmi les huit principaux ateliers proposés, un est entièrement consacré au cas de Barcelone. En outre, ce dernier n'est pas le seul moment où le modèle municipal barcelonais est mis en avant. D'autres interventions se répartissent dans les autres ateliers. On trouve par exemple une intervention sur le modèle urbanistique de la ville, une autre sur la qualité des espaces publics permettant de faire cohabiter piétons et cyclistes[860].

Il convient alors de voir dans quelle mesure la présentation du modèle municipal barcelonais s'inscrit dans des logiques de valorisation nationale ou internationale de la ville. En effet, de nombreuses autres villes espagnoles participent au congrès : Séville, La Corogne, San Sebastian, Lleida, etc. Pour celles-ci, le modèle municipal barcelonais est plus compréhensible et plus assimilable au regard de l'organisation institutionnelle et politique du pays. En outre, elles trouvent des éléments de comparaison avec d'autres villes espagnoles où se pose la question de la répartition des pouvoirs entre la municipalité et la région. Le congrès est donc marqué par un enjeu de représentation nationale des intérêts des municipalités dans le cadre de l'organisation institutionnelle et politique des territoires espagnols. La municipalité de Barcelone essaye de se construire une image internationale auprès des autres villes pour devenir un modèle national pour ces dernières. Velo-City est également l'occasion pour l'ensemble des villes de valoriser leur politique. *In fine*, il participe d'une volonté de légitimation nationale des villes espagnoles en faveur de la bicyclette.

[860] Voir A. Ferrer, « El planeamiento urbanistico del carril-bici en Barcelona », *Ibid*, p. 239 ; E. Tello, D. Eritja i Mathieu, H. Resinger, « Supermanzanas : une propuesta para abrir espacio a bicicletas y peatones en ciudades densas (el caso de Barcelona) », *Ibid,* p. 259.

La majorité des interventions du congrès mobilise des exemples de villes. Seuls trois ateliers s'émancipent de l'échelle urbaine : le premier sur les politiques nationales, sans intervenant espagnol ; le deuxième sur les politiques de sécurité des cyclistes ; le troisième sur les trajets de longue distance hors agglomération. Dès lors, si les réflexions sur l'intervention des États sont présentes dans les thèmes du congrès, elles se réalisent en l'absence des échelles nationale et régionale espagnoles. Au final, en valorisant le modèle municipal barcelonais, la stratégie recherchée par les édiles municipaux consiste à définir une nouvelle capacité d'action, entre l'échelle urbaine et l'Union Européenne, représentée par un membre de la Commission européenne, et entre la municipalité de Barcelone et les autres villes espagnoles et européennes. On observe la mise en visibilité de modèles politico-institutionnels dans les réseaux d'échanges transnationaux. Enfin, il est possible d'avancer l'hypothèse selon laquelle l'investissement des acteurs urbains d'une ville dans l'organisation d'un congrès contribue à transformer l'espace transnational. La configuration circulatoire du vélo pourrait donc se définir comme la somme des configurations d'acteurs locaux qui, selon leur investissement, impactent l'organisation des échanges.

Les acteurs de la configuration barcelonaise, composée d'associatifs et de décideurs urbains, ont stabilisé leurs relations pour obtenir une manifestation internationale. Suite à la tenue du congrès en 1997, ils poursuivent leur investissement conjoint dans les phénomènes circulatoires du vélo. On les retrouve dans les congrès qui suivent celui de Barcelone, notamment à Graz et Maribor en 1999 (uniquement les agents municipaux), puis dans les congrès de Glasgow en 2001 et Paris en 2003 (les agents municipaux et les acteurs associatifs). Le congrès de Barcelone constitue un moment de mise en œuvre d'une dynamique circulatoire locale qui transforme le gouvernement des villes.

L'impulsion observée à Barcelone en faveur du développement de la bicyclette se poursuit après le congrès, notamment pour répondre aux revendications des acteurs associatifs. Ces derniers interviennent par exemple à plusieurs reprises lors du congrès de 1997, en interpellant les représentants de la municipalité sur « le manque d'ambition des autorités

pour développer la bicyclette à Barcelone »[861]. Pendant le congrès, l'administration municipale annonce, en réponse aux critiques, l'intention de réaliser 100 kms d'aménagements cyclables d'ici à 1999[862]. En outre, la municipalité décide, en 1998, de former une nouvelle commission très large, le « Pacte de la mobilité », constituée de 36 associations, des services de la municipalité et de ceux de la Généralité de Catalogne. Le « Pacte de la mobilité » est divisé en sept commissions de travail, dont la *Comision Civica de la Bicicleta* qui s'élargit aux représentants associatifs et administratifs de l'échelle régionale. C'est donc à partir d'un évènement international organisé en réseau que s'est construit un leadership politique de la municipalité en matière de bicyclette.

En partant de l'analyse des contextes politiques et institutionnels locaux, nous avons observé la stabilisation d'une configuration entre les acteurs associatifs et les décideurs urbains de la municipalité de Barcelone. À cet égard, les congrès Velo-City offrent des ressources de gouvernement pour les autorités de Barcelone. Mais ces enjeux locaux participent aussi à reconfigurer l'espace transnational. Dans le cas du congrès de Barcelone, la légitimation de l'action des villes à l'échelle européenne se traduit par une mise en retrait des niveaux nationaux et régionaux. Ce processus de sélection renforce également la définition d'un cadre spatial qui structure les échanges : l'Europe. Les congrès Velo-City participent donc à consolider un espace transnational à l'échelle européenne. On assiste ainsi à l'émergence d'une prise en charge de la question du vélo au niveau européen à partir de l'action commune des acteurs associatifs, administratifs et politiques des villes.

2.2 La légitimation de l'échelle européenne pour prendre en charge les politiques du vélo urbain

À travers l'institutionnalisation des congrès Velo-City, le cadre de l'échelle européenne s'impose dans l'organisation des échanges. Pourtant, cette échelle ne manque pas d'être concurrencée par d'autres réseaux nationaux ou mondiaux qui s'investissent sur la problématique du vélo urbain. Le CVC a construit en France une configuration spécifique

[861] Voir Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997), p. 81. Archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[862] *Ibid*, p. 193.

des échanges entre villes, au niveau national. De même, nous avons analysé combien l'organisation des premiers congrès Velo-City était dépendante d'une dimension nationaliste des échanges, au regard du taux important de participants, parfois plus de 50% d'acteurs issus de la même nationalité que la ville organisatrice. En outre, depuis 1992, un réseau mondial s'est constitué autour d'une grande conférence organisée à Montréal – Vélo mondial. Ces réseaux nationaux ou mondiaux ne sont pas sans lien – de concurrence et de coopération - avec le développement des congrès Velo-City. Mais le cadre européen s'impose progressivement dans les échanges entre les villes. L'institutionnalisation des congrès Velo-City conduit à une légitimation de cette échelle pour prendre en charge les politiques du vélo urbain. Cette dynamique permet alors d'expliquer d'une part la légitimation des institutions européennes dans les échanges des réseaux de villes, d'autre part l'émergence d'un mode de représentation des intérêts des villes au niveau européen.

Dès 1987, l'organisation des congrès Velo-City s'inscrit dans le cadre d'un partenariat financier avec la Commission européenne. Pour organiser leurs échanges, les villes s'appuient à la fois sur les associations locales et la fédération européenne ECF qui coordonne le déroulement des congrès, mais aussi sur les financements de l'UE. Cependant, les échanges entre les institutions européennes et les villes ne portent pas exclusivement sur des aspects financiers. On assiste à une augmentation et une stabilisation des relations entre les différents acteurs urbains et les membres de la Commission européenne au sein des congrès qui constituent des rendez-vous réguliers. Les aides financières accordées par l'Europe s'inscrivent dans une intégration plus large de la thématique du vélo par la commission transport. Cette dernière publie le 16 décembre 1986 un rapport sur la bicyclette, venant ponctuer plusieurs mois de travaux organisés dans le cadre de l'année européenne de la sécurité routière[863]. L'année européenne suivante est celle de l'environnement (1987), ce qui place une nouvelle fois le vélo dans les préoccupations de la commission, notamment « pour apporter une réponse aux problèmes d'encombrement et de pollution de l'air dont souffrent la plupart des villes du monde »[864].

[863] Commission européenne, document A2-183/66, 16 décembre 1986, rapporteur : Florus Wijsenbeek. Archives du CETUR (1987-2285).
[864] Extrait de la déclaration de Groningen, suite au congrès Velo-City de 1987. Voir *Velocité*, revue de la FUBICY, n' 4, octobre 1987, p. 15. Archives privées de l'association CADR 67.

L'intérêt de la Commission européenne pour le développement du vélo se traduit par la présence et l'intervention du commissaire européen délégué aux transports lors du congrès de Groningen en 1987[865], puis lors de celui de Copenhague en 1989[866]. Invités par l'ECF, les membres de la Commission sont donc incités à s'intéresser à la problématique du vélo dans le cadre des congrès Velo-City. Si le congrès de Milan en 1991 est marqué par l'absence des autorités européennes, celui de Nottingham en 1993 affiche de nouveau une présence de deux acteurs européens, cette-fois issus de la Direction Générale (DG) de l'environnement, dont le commissaire européen délégué à l'environnement[867]. Ainsi, dans les années 1990, la prise en charge institutionnelle de la problématique du vélo par l'échelle européenne évolue. Elle passe de la commission transport à celle de l'environnement. Dès lors, la DG Environnement de la Commission apparaît régulièrement dans les congrès. Après Nottingham en 1993, elle est présente à Bâle en 1995 et à Barcelone en 1997. Cependant, ce changement nominatif de commission montre que la bicyclette est un domaine d'action fragile au niveau européen, faiblement institutionnalisé. Cette fragilité fait écho aux politiques de transports urbains à l'échelle européenne qui restent, au milieu des années 1990, une compétence européenne peu développée et peu soutenue par les États[868].

La prise en charge de la question du vélo en ville par les institutions européennes se traduit par une harmonisation des problèmes de la bicyclette. Dans les années 1980, la bicyclette est censée répondre aux problèmes de la sécurité routière, notamment en 1986, lors de l'année européenne de la sécurité routière. Les enjeux sont différents quelques années plus tard. Ils évoluent dans les années 1990, en se concentrant autour des problèmes de pollution et d'environnement. Ce changement s'inscrit plus généralement dans la traduction des exigences du sommet de la Terre qui s'est tenu à Rio en 1992 sur la thématique du développement durable. À partir de cette date, l'enjeu du développement de la bicyclette est

[865] Voir Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon. Voir aussi *Velocité*, revue de la FUBICY, n° 4, octobre 1987, p. 15.
[866] Intervention de Karel Van Miert, commissaire européen aux transports (1989-1992). Proceeding Velo-City 1989, International Bicycle Conference (21-23 août 1989). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[867] Voir Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993), p. 551. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[868] C'est une des conclusions de la géographe Marie-Madeleine DAMIEN au regard de l'ensemble des compétences européennes en matière de transport. Voir Marie-Madeleine DAMIEN, *La politique européenne des transports*, Paris, PUF, 1999. pp. 85-102.

rattaché à l'enjeu international de la protection de l'environnement, y compris au niveau européen.

Les enjeux mondiaux apparaissent progressivement dans les échanges autour de la bicyclette. Le congrès de Nottingham attire quelques organisations internationales, comme la Banque Mondiale[869]. Parallèlement au sommet de la Terre, une conférence organisée à Montréal en 1992 est venue inscrire la problématique du vélo au niveau mondial. Cette conférence – Velo-Mondial - s'est construite dans le cadre d'un partenariat entre l'ECF et Velo Québec[870].

La Conférence Velo-Mondial – Pro Bike – Velo-City, Montréal (13-17 septembre 1992)

« C'est en mai 1988 que Michel Labrecque de Vélo Québec lançait l'idée de réunir quatre ans plus tard les conférences nord-américaine Pro Bike et européenne Velo-City dans un même évènement intitulé Conférence Vélo Mondial. (…)
Depuis déjà une quinzaine d'années, il se tient des rencontres internationales sur le vélo dans lesquelles les planificateurs ou les militants échangent leurs expériences ou concertent leurs interventions. Avec l'organisation des Pro Bike et des Velo-City au début des années 1980, ces échanges ont permis de découvrir de véritables experts cyclistes. Elles ont aussi fait apparaître que l'intégration du vélo dans les politiques de transport soulevait toutes sortes de problèmes et d'objections. C'est notre souhait que la Conférence Vélo-Mondial, la première rencontre d'envergure mondiale sur le vélo, permette une reconnaissance à l'échelle de la planète de la bicyclette comme moyen de transport. (…)
Quelques cent soixante-dix auteurs originaires d'une vingtaine de pays y traitent d'un aspect particulier du déplacement à bicyclette »[871].

La conférence Vélo-Mondial de 1992 est le fruit d'une initiative de l'association Vélo Québec visant à construire un réseau mondial d'acteurs engagés dans le développement du vélo, en rassemblant les deux plus grandes manifestations existantes : Pro Bike, les congrès d'un réseau nord-américain d'usagers et de professionnels du cycle et Velo-City, les congrès de la fédération européenne ECF. Si la volonté des organisateurs nord-américains est de constituer un cadre mondial pour les échanges sur la bicyclette au moment où la question

[869] Voir la liste des participants : Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993). Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.
[870] Vélo Québec est une association d'usagers de la bicyclette créée en 1967. Aujourd'hui, elle propose différentes activités à destination des pouvoirs publics (expertise, congrès, programme pour développer l'utilisation de la bicyclette) et à destination des cyclistes (voyages, formations, documentation). Voir le site internet de l'association : http://www.velo.qc.ca/fr/vq/a-propos-de-Velo-Quebec consulté le 8 mars 2012.
[871] Extraits de l'introduction des actes de la conférence Vélo Mondial : « Perspectives Mondiales sur le vélo », Conférence Vélo Mondial (13-17 septembre 1992), p. 5-7. Archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

du développement durable émerge à cette même échelle avec le sommet de Rio, il est décidé de ne pas organiser les conférences Vélo-Mondial les mêmes années que celles des congrès Velo-City afin de bien séparer les deux événements. Concrètement, les conférences mondiales se déroulent tous les quatre ans : à Montréal (Canada) en 1992, à Perth (Australie) en 1996, à Amsterdam (Pays-Bas) en 2000, puis au Cap (Afrique du Sud) en 2006. L'ECF participe peu à l'organisation de ces conférences qui relèvent d'une structure (Vélo-Mondial) dominée par les industriels du cycle et les associations nord-américaines[872]. L'espacement de six années entre la conférence d'Amsterdam et celle du Cap témoigne des difficultés à trouver une synergie entre les acteurs. Ces difficultés sont d'autant plus visibles qu'en 2000, les organisateurs avaient annoncé la prochaine conférence pour 2004 en Asie[873]. C'est finalement le continent africain qui l'organise en 2006. En outre, depuis la conférence d'Amsterdam en 2000, l'ECF s'est retiré du comité d'organisation. Au Cap, ce dernier est exclusivement composé de cabinets d'expertise privés, souvent nord-américains, de la ligue des cyclistes américains et du fond international pour la bicyclette des États-Unis[874]. Ce désengagement de l'ECF traduit l'existence d'une compétition entre les deux congrès. Tandis que l'ECF relève d'une organisation associative, Vélo-Mondial s'appuie essentiellement sur les industriels du cycle.

À la fin des années 2000, l'ECF et les congrès Velo-City s'imposent progressivement dans les échanges mondiaux. La Conférence au Cap en 2006 est en effet la dernière conférence Vélo-Mondial organisée. Le réseau existe toujours, mais le leadership de l'organisation est revenu à l'ECF qui a coordonné la tenue d'un Velo-City Global en 2010 à Copenhague, congrès à vocation mondiale, au moment du déroulement du sommet de Copenhague sur les enjeux planétaires du réchauffement climatique[875]. La manifestation mondiale, Velo-City Global, est venue s'ajouter aux congrès européens traditionnels organisés tous les deux ans, entre celui de Bruxelles en 2009 et celui de Séville en 2011. Toujours organisé par l'ECF,

---

[872] Voir la composition des comités d'organisation des conférences Velo-Mondial et des membres de l'association sur : http://www.velomondial.net/ consulté le 10 mars 2012.

[873] Voir introduction de la Conférence Vélo-Mondial d'Amsterdam (2000) : http://www.velomondial.net/velomondiall2000/index.html consulté le 10 mars 2012.

[874] Voir le site internet de la Conférence Vélo-Mondial du Cap en 2006 : http://www.africanagenda.com/velomondial2006.com/partners.php consulté le 10 mars 2012.

[875] Voir le site internet du congrès Velo-City Global de Copenhague en 2010 : http://www.Velo-City2010.com/ consulté le 10 mars 2012.

un deuxième Velo-City Global s'est tenu en 2012 à Vancouver, si bien que l'on semble s'acheminer vers un leadership européen dans la prise en charge des manifestations internationales dédiées au vélo. Ce leadership s'exprime aussi au niveau des politiques mises en œuvre par les villes européennes. Ainsi, à propos de l'organisation du congrès Velo-City Global en 2012, le maire de Vancouver a accordé une longue interview à l'ECF en indiquant : « I'm inspired by cities like Copenhagen and Amsterdam where cycling is a primary choice for 30-40% of residents »[876]. La dénomination Velo-City s'est institutionnalisée au niveau mondial et l'ECF impose maintenant un nouveau rythme dans l'organisation des congrès, avec la tenue d'un congrès tous les ans, l'un européen, le suivant mondial (Global). En 2013, c'est Vienne (Autriche) qui accueille Velo-City. En 2014, Adélaïde (Australie) sera en charge de l'organisation du Velo-City Global[877]. À travers cette affirmation des congrès Velo-City, non seulement l'échelle européenne s'est imposée comme l'échelle pertinente pour organiser les échanges internationaux de la bicyclette, mais les villes européennes se sont positionnées comme des références en matière de politique publique du vélo. La légitimation de l'échelle européenne dans les politiques du vélo s'effectue également à travers la capacité des acteurs urbains européens à affirmer un leadership mondial en matière de politiques du vélo et d'organisation des échanges entre les acteurs.

L'investissement de l'ECF au niveau mondial est récent. Avant d'imposer un leadership mondial, les congrès Velo-City se sont d'abord consolidés au niveau européen, notamment en faisant converger les politiques publiques des villes européennes en matière de bicyclette. En effet, chaque congrès est l'occasion de mettre en œuvre des stratégies d'harmonisation du problème dans l'ensemble des villes européennes. Ces stratégies sont définies suivant l'axe et le titre du congrès, qu'il s'agisse de « The bicycle : improving mobility and the environment in our cities »[878] à Milan en 1991, ou de « Re-Cycling Cities »

[876] "« I'm inspired by cities like Copenhagen and Amsterdam » says Mayor of Vancouver", interview du maire de Vancouver pour l'accueil du congrès Velo-City Global 2012 : http://www.ecf.com/news/the-mayor-of-vancouver-inspired-by/ consulté le 15 mars 2012.
[877] Voir http://www.ecf.com/projects/Velo-City-2/Velo-City-2014/ consulté le 10 mars 2012.
[878] Voir Minutes of the Conference, Velo-City'91, International Conference (19-22 nov. 1991). Archives de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon.

à Bruxelles en 2009[879]. Elles dépendent aussi de l'organisation des ateliers. On observe une évolution des thèmes et des objectifs des congrès à la fois en fonction des préoccupations européennes et en fonction des représentations locales de la ville organisatrice. Tout se joue dans le cadre d'une co-construction des problématiques entre l'ECF et la ville qui accueille la manifestation. La stratégie de représentation des intérêts associatifs au niveau européen de l'ECF pousse la fédération à « coller » aux attentes de l'UE. De même, si chaque ville dispose d'une opportunité pour réajuster la problématique traitée, les acteurs urbains privilégient une stratégie de représentation de l'intérêt général des municipalités, notamment pour légitimer l'échelle d'intervention urbaine, plutôt que les définitions du problème, pouvant être perçues comme moins consensuelles[880]. Au final, on observe une convergence entre les problématiques urbaines et les problématiques européennes, ce qui participe à harmoniser la définition des problèmes du vélo. À partir d'une thématique spécifique, les municipalités entendent représenter les intérêts du niveau urbain pour légitimer cette échelle d'action auprès de Bruxelles. Cette stratégie de représentation du niveau urbain, également observée dans les travaux de Renaud Payre sur le réseau *Eurocities*[881], semble ainsi guider l'action des réseaux de villes européens, qu'ils soient thématiques ou généralistes. Dans cette perspective, les réseaux représenteraient-ils des « instruments d'européanisation »[882] des politiques urbaines ? C'est la thèse soutenue par Renaud Payre à propos du réseau *Eurocities*. Ce dernier véhiculerait ainsi « une théorisation politique implicite »[883] des politiques urbaines européennes en faveur d'une plus grande compétition entre les villes. À cet égard, nous verrons dans le chapitre 5 comment l'action des réseaux de villes a permis d'institutionnaliser une forme particulière d'européanisation, horizontale[884].

---

[879] Voir le programme du congrès Velo-City 2009 à Bruxelles : http://www.Velo-City2009.com/index-fr.html consulté le 15 mars 2012.

[880] La recherche de consensus et l'élimination d'acteurs ou de notions pouvant donner lieu à des clivages sont des processus bien observés dans les congrès internationaux liés aux Expositions universelles de Paris à la fin du XIXe siècle. Voir Anne RASMUSSEN, « Les Congrès internationaux liés aux Expositions universelles de Paris (1867-1900) », *Cahiers Georges Sorel*, 1989, vol. 7, n° 1, pp. 23-44.

[881] Voir Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.*

[882] *Ibid.* p. 278

[883] Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES, *Gouverner par les instruments*, *op. cit.* p. 27.

[884] L'européanisation horizontale renvoie à une forme d'européanisation des politiques publiques analysée par Adam Jay MARSHALL, qu'il qualifie de *Upload europeanisation*, c'est-à-dire « le transfert de pratiques urbaines innovantes dans une arène supra-nationale, résultant d'une incorporation des initiatives locales dans les politiques ou les programmes européens ». Adam Jay

Si le cadre européen est légitimé par les congrès Velo-City, l'intervention directe des institutions européennes dans les politiques urbaines du vélo ne s'effectue pas dans les années 1990. Elle intervient au terme d'une nouvelle transformation de l'espace transnational dans les années 2000. Au milieu de cette décennie, les institutions européennes initient des programmes européens spécifiquement dédiés au vélo et aux mobilités durables. Ces derniers seront analysés dans la troisième partie de cette recherche car ils se développent à partir de l'investissement de nouveaux acteurs dans les réseaux : les grandes entreprises internationales JC Decaux et Clear Channel. Dans les années 1990, les réseaux de villes ont construit une forme de représentation des intérêts des villes au niveau européen et permis les prémices d'une prise en charge européenne des politiques du vélo en ville. C'est aussi à ce moment que l'UE se saisit de cette compétence pour légitimer son action auprès des acteurs urbains.

Dans les années 1990, les congrès Velo-City constituent un outil de représentation des intérêts des villes, notamment pour celles qui accueillent la manifestation ou qui exposent leurs modèles de politique publique. Si cette stratégie de représentation vise à obtenir de nouvelles ressources, ses objectifs sont variés et ne donnent pas forcément de résultats : il s'agit d'inscrire sa ville dans des projets européens, d'attirer de nouveaux partenaires pour des projets urbains (investisseurs, réseaux, associations, autres villes, etc). Surtout, il s'agit pour l'ensemble des villes de mettre en avant le niveau urbain comme l'échelle pertinente de gestion des politiques publiques du vélo.

Conclusion

Dans ce chapitre, nous nous sommes intéressés à l'action mise en œuvre par les villes pour stabiliser un espace transnational du vélo urbain à travers des réseaux de collectivités. La caractéristique de cet espace est qu'il est soumis aux fluctuations et renégociations. Il se fonde sur l'institutionnalisation d'une configuration circulatoire, d'abord composée d'acteurs associatifs, et progressivement remplacée par les acteurs administratifs et

---

MARSHALL, « Europeanisation at the urban level : local actors, institutions and the dynamics of multi-level interaction », Sheffield, 2004. p. 7.

politiques des villes européennes. Ces acteurs urbains s'investissent de manière différenciée dans les échanges suivant les villes et les périodes, et en fonction des enjeux politiques locaux qui traversent les gouvernements urbains, ce qui explique les fluctuations et les renégociations perpétuelles au sein de cette configuration. Le cas de Barcelone montre comment l'implication d'une configuration locale dans les congrès Velo-City a permis de redéfinir les enjeux du congrès et de (re)légitimer ce réseau d'échange dans le cadre d'une configuration circulatoire plus large. À travers la valorisation de modèles d'action publique ou de politiques publiques, cette configuration peut imposer ou redéfinir des règles et des normes d'action pour les villes. Elle participe aussi à légitimer des échelles d'intervention. Tandis que le CVC valorise les institutions intercommunales dans la prise en charge des politiques de la bicyclette en France, le congrès Velo-City de Barcelone est l'occasion de réaffirmer le pouvoir municipal par rapport à celui de la région Catalogne. Ainsi, ce qui caractérise la configuration circulatoire dominée par les municipalités à la fin du XXe siècle est moins la construction d'un ordre social[885], que la formation d'un ordre politique qui institutionnalise des normes d'action.

Trois normes ou cadres d'action s'imposent grâce aux réseaux. Premièrement, les phénomènes circulatoires deviennent en soi une norme d'action pour gouverner les villes. Cette dynamique se traduit par l'investissement d'un nombre croissant de villes dans les échanges et par l'affirmation des réseaux comme une échelle d'action publique qui produit des effets propres. Elle conduit également au développement de multiples coopérations thématiques, professionnelles, amicales ou institutionnelles entre les villes. Deuxièmement, le renforcement des liens entre les villes s'effectue paradoxalement à travers l'institutionnalisation d'une compétition politique pour capter des ressources de légitimation. Celle-ci entraîne chaque ville dans la recherche de partenariats et le développement de politiques publiques innovantes. L'enjeu est de faire reconnaître sa ville par l'ensemble des acteurs connectés et de lui faire prendre une dimension nationale et/ou internationale. Il s'agit également de peser dans la configuration circulatoire plus large qui structure les échanges. Enfin, cet ordre politique institutionnalise le cadre européen comme

[885] Pierre-Yves SAUNIER insiste ainsi sur le rôle des configurations circulatoires dans la construction d'un ordre professionnel dans le domaine social au cours du XIXe et du XXe siècle : Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.*

un espace d'échange de référence pour les acteurs. Ce cadre oriente autant les directions et la nature des échanges entre les villes, que l'action des institutions européennes à destination des villes pour le développement du vélo. Dans le cadre des échanges transnationaux, les acteurs associatifs et institutionnels urbains légitiment l'Union Européenne comme une échelle de référence.

L'investissement des villes dans l'espace transnational se déroule au sein de multiples réseaux, dont le CVC illustre une forme particulière, organisée à l'échelle nationale et recentrée sur l'activité des acteurs administratifs et politiques des villes. Dans les années 1990, il n'y a pas (encore) de concurrence entre le CVC et les manifestations internationales de l'ECF. On observe une superposition de réseaux qui entretiennent néanmoins des relations à travers des stratégies de coopérations ou d'évitement. Le CVC produit une dynamique propre de coopération technique et de compétition politique entre les villes françaises car ces dernières semblent avoir besoin de trouver une organisation et une ossature stable au niveau national pour pouvoir ensuite peser à l'échelle européenne. Cette construction nationale dépend fortement de l'histoire politique et institutionnelle dans laquelle se développent les échanges entre les villes françaises. En France, les associations et les institutions urbaines ne sont pas les seuls groupes d'acteurs à participer aux activités circulatoires du vélo. Des agents du ministère de l'Équipement sont également présents. Les processus de compétition entre les réseaux pour l'organisation des échanges sont plus palpables au niveau international, entre l'ECF et ses congrès et le réseau Velo-Mondial. Cette concurrence se traduit par le renforcement et la domination du réseau européen dans les échanges mondiaux. Enfin, certaines villes organisent en parallèle leurs propres événements internationaux. C'est le cas de la municipalité de Bruxelles où se déroulent deux colloques internationaux sur le thème du vélo, en 1995 et 1999[886]. La proximité avec les institutions européennes n'explique pas l'organisation de cet événement car aucun représentant européen ne participe aux colloques. Ces colloques sont l'expression d'une

[886] Le colloque de 1995, intitulé « Vélos dans la cité, ville de qualité ! » a mobilisé les villes de Cologne, Londres, Genève et Berne pour donner une dimension internationale aux échanges : voir le compte-rendu du 5ème colloque international sur les déplacements urbains, 12 juin 1995, « Vélos dans la cité, ville de qualité ! », Auspert & Cie, 1995, 75 p.

dynamique mise en œuvre par les acteurs bruxellois[887]. Cependant, cette dernière n'est pas sans lien avec la configuration circulatoire du vélo : la présence de l'ingénieur de Berne, O. Balsiguer, à Bruxelles lors du colloque de 1995 témoigne de la consolidation d'une relation entamée au sein des congrès Velo-City quelques années plus tôt.

Les acteurs urbains construisent un espace transnational européen où s'échangent des ressources de légitimation de l'échelle urbaine, de dispositifs et de normes d'action pour les villes. Dès lors, l'innovation en matière de politiques du vélo peut s'expliquer par l'accumulation de ressources par certaines villes, dont l'acquisition dépend à la fois du positionnement des villes dans la configuration circulatoire et de la capacité des institutions urbaines à nouer des partenariats avec les acteurs associatifs. Cette hypothèse peut être testée en interrogeant la capacité d'innovation des villes qui ne s'investissent pas dans les échanges. Durant les années 1990, la municipalité de La Rochelle ne participe ni aux échanges nationaux du CVC, ni aux échanges européens des congrès Velo-City. Dans ce contexte, que devient l'expérience des « vélos municipaux », tant médiatisée dans les années 1970 ? Si le système rochelais continue de fonctionner, il se retrouve complètement marginalisé dans les échanges. Aucune mention du dispositif n'est relevée dans les transactions entre les acteurs au cours des congrès nationaux ou européens. De fait, les vélos en libre service ne semblent pas représenter un dispositif d'action pertinent pour les décideurs urbains à la fin des années 1990. On mesure ainsi combien la circulation des politiques publiques dépend de la capacité des villes à inscrire leur action dans les phénomènes circulatoires selon la compréhension d'un système ordonné des échanges. Mais alors, pourquoi les dispositifs de VLS s'imposent-ils dans les politiques publiques urbaines au début des années 2000 ?

[887] Cette dynamique associe les représentants de la commune de Bruxelles, de la région, de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), du GRACQ, de *Pro Vélo*, de l'association Inter-environnement Bruxelles, de la Ligue des familles et de l'association d'usagers flamande i Greun Veloske, dans l'organisation et les interventions de la manifestation : voir le compte-rendu du 5ème colloque international sur les déplacements urbains, 12 juin 1995, « Vélos dans la cité, ville de qualité ! », Auspert & Cie, 1995, 75 p.

Conclusion de la partie 2 : Un espace transnational pour gouverner les territoires urbains ?

La montée en puissance des villes européennes dans la prise en charge d'une nouvelle compétence au cours des années 1990 témoigne-t-elle de l'autonomisation politique de l'échelle urbaine dans la conduite des politiques publiques ? La question semble se heurter au bilan comptable des politiques et aménagements en faveur du vélo en ville. En effet, entre 1983 et 1997, l'action des villes européennes à destination des cyclistes a moins été guidée par la mise en œuvre de politiques publiques ambitieuses[888] que par leur gestion politique et institutionnelle. L'investissement des municipalités dans les réseaux transnationaux n'aurait finalement eu que peu d'impact sur le développement du vélo en ville, comme le concède H. Peigné à propos de l'action du Club des Villes Cyclables : « Le Club existe, il fonctionne, mais finalement il a relativement peu pesé dans l'évolution des villes »[889]. Or, le regard du fonctionnaire du ministère de l'Équipement en France est biaisé par sa position et le prisme national qui prévaut pour bon nombre d'acteurs, y compris urbains, au cours des années 1990. D'ailleurs, la réorientation des objectifs du CVC au milieu des années 1990 vers la construction d'une compétence technique et politique à l'échelle urbaine, puis la volonté récente d'internationaliser son activité[890], illustrent les mutations dans l'action publique du vélo, devenue moins dépendante des ressources de l'État. De même, l'affirmation des villes dans l'organisation des congrès Velo-City transforme le cadre d'action des acteurs urbains en stabilisant une représentation des intérêts des villes au niveau européen. Dans ce contexte, la construction d'une compétence

[888] Rappelons que dans un article paru en 1995, Frédéric Héran a parlé de « renoncement des municipalités à toute initiative en faveur des deux-roues au cours des années 1980 », notamment en analysant les réalisations effectuées pendant les années 1980 avec le soutien de l'État. Si nous avons, au contraire, montré que les villes étaient impliquées dans les politiques en faveur du vélo dans les années 1980, les effets de ces politiques ne se font pas encore sentir en termes de réalisation. Voir Frédéric HERAN, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *op. cit.* Dans un récent rapport réalisé pour le compte du PREDIT, l'auteur date la reprise des initiatives municipales à la fin des années 1990. Voir Héran Frédéric, *Vélo et politique globale de déplacements durables*, rapport final du PREDIT, 2012, 114 p.

[889] Entretien avec Hubert Peigné (3), Paris, le 25 mars 2008.

[890] Dans la prochaine partie, nous verrons comment les systèmes de VLS ont participé à internationaliser l'action de certains réseaux de collectivités dédiés au vélo, notamment le CVC.

en matière de vélo par les municipalités vise-t-elle à contourner l'État ? L'intervention de ce dernier, marginale dans certains pays[891], est surtout pourvoyeuse de contraintes pour les villes, comme l'attestent les relations entre l'État et les collectivités sur la question du vélo en France à partir de 1994. À cet égard, le ministère de l'Équipement semble même tenté de renforcer son pouvoir de contrôle en laissant agir les municipalités, tout en définissant la réglementation et les incitations. Dans cette perspective, l'accès à Bruxelles semble une orientation privilégiée prise par certaines municipalités pour contourner l'État. La ville de Barcelone fait figure de pionnière dans la stratégie européenne des municipalités.

L'analyse de l'investissement des villes dans l'espace transnational du vélo a davantage mis en lumière la légitimation de nouveaux cadres d'action pour ces dernières. Le premier concerne le rôle croissant joué par les réseaux de collectivités. L'étude du fonctionnement des échanges au sein du CVC et des congrès Velo-City a révélé l'institutionnalisation d'une action publique urbaine par les réseaux de collectivités. Celle-ci se caractérise par une gestion souple, autorisant les élus urbains à investir leur ville suivant les opportunités liés aux enjeux politiques locaux. À cet égard, les réseaux peuvent permettre de légitimer des échelles d'action politiques et institutionnelles. En France, le CVC accompagne le développement de l'intercommunalité en favorisant l'institutionnalisation de la compétence vélo à cette échelle. Le congrès Velo-City se déroulant à Barcelone en 1997 impose une vision municipale de la prise en charge du problème du vélo mise en concurrence par celle de la région Catalogne. De même, il met en scène l'action des élus municipaux vis-à-vis des associations d'usagers locales. On observe alors la formation de relations d'interdépendance entre les réseaux et les municipalités avec des effets en retour sur la structuration du territoire et des pouvoirs politiques. Les réseaux visent à renforcer la capacité d'action des élus urbains par la mise en scène d'une action publique municipale. Ils permettent aux élus de mettre en œuvre des politiques publiques censées légitimer leur action, donc de promouvoir un mode de légitimation politique par les *outputs*. Ils représentent également pour les élus un moyen de contrôler des groupes militants et proches des mouvements écologistes, dont la portée politique s'accroît, à la fois dans les institutions et sur la scène publique. L'incorporation des associations d'usagers dans les administrations et l'entrée de

[891] Voir CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001.

certains représentants associatifs dans les exécutifs locaux correspond à un mode de légitimation par les *inputs*, pour organiser les structures du pouvoir local. À travers leur investissement dans les échanges transnationaux, les élus usent donc de plusieurs registres pour légitimer leur pouvoir au niveau des territoires.

Le deuxième cadre d'action qui s'impose avec l'investissement des villes dans l'espace transnational du vélo est l'alliance objective entre les municipalités et les associations d'usagers locales. Cette alliance recouvre trois dynamiques. D'une part, les municipalités incorporent l'expertise associative élaborée dès les années 1970 dans le cadre d'échanges transnationaux. D'autre part, ce processus découle aussi d'une « ruse » des représentants des usagers pour faire leur entrée dans les rouages de l'administration et dans les exécutifs municipaux à travers un investissement politique local. Enfin, les municipalités s'installent dans les réseaux transnationaux associatifs en nouant des partenariats locaux. Ces trois dynamiques donnent lieu à un recyclage de l'expertise associative par les institutions publiques municipales, en particulier les pratiques transnationales d'échanges entre les acteurs impliqués dans le développement du vélo. Cette alliance représente une nouvelle configuration circulatoire du vélo. Si cette configuration semble dominée par une ossature municipale, le changement de configuration dans l'espace transnational du vélo s'observe de manière progressive, sur presque 15 ans, avec une présence moins importante, mais dissimulée des acteurs associatifs. Ce processus illustre l'enchevêtrement des configurations[892]. De même, les transformations du rôle de l'État, l'avènement d'un pouvoir régional dans certains pays et la construction de l'intercommunalité en France, montrent la complexité des dynamiques à l'œuvre au sein de l'espace transnational. Les configurations sont ainsi soumises à des fluctuations et des renégociations perpétuelles. Est-ce révélateur du manque d'autonomie des municipalités pour développer des politiques en faveur du vélo ? L'investissement des municipalités dans les réseaux n'est-elle pas, au contraire, un moyen d'affirmer cette capacité d'action ?

[892] À propos des configurations circulatoires du domaine social, Pierre-Yves SAUNIER montre qu'elles ont « été à l'œuvre successivement et simultanément dans le monde transatlantique ». On observe ces processus à travers l'imbrication des acteurs des configurations circulatoires du vélo. Voir Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 21.

Ces interrogations peuvent également être posées au regard du troisième cadre d'action qui émerge avec l'investissement croissant des municipalités dans l'espace transnational : l'Europe devient ainsi une échelle légitime pour les acteurs du vélo. Les institutions européennes s'imposent notamment à travers les réseaux de collectivités. Elles répondent d'abord aux sollicitations des acteurs associatifs au cours des années 1980 (chapitre 2), puis à celles des municipalités au cours des années 1990 (chapitre 4), car l'accès à Bruxelles devient un moyen d'obtenir des ressources de légitimation pour ces acteurs. Cependant, à la fin des années 1990, ces ressources semblent limitées puisque, précisément, aucune action concrète n'a été initiée par la Commission européenne en faveur du vélo en ville. Dans ce contexte, quelle est la nature des ressources européennes recherchées par les acteurs urbains ? Pourquoi les institutions européennes sont-elles invitées à accroître leur intervention dans l'organisation des échanges transnationaux du vélo ? Face à ces contradictions apparentes, notre regard s'oriente vers l'analyse des mutations de l'action publique urbaine à la fin des années 1990. Elle est un tremplin pour questionner l'émergence des grandes firmes de services urbains dans les politiques du vélo en ville. En effet, pour accéder aux ressources de l'espace transnational, les municipalités nouent des partenariats avec les acteurs qui maîtrisent les procédures et les entrées à l'international. Pour cela, elles se tournent vers des opérateurs privés en les autorisant à s'investir dans l'espace transnational du vélo.

Partie 3 : L'espace transnational et la gestion des politiques de vélos en libre service (1998-2010)

L'année 1998 marque une transformation importante dans les politiques du vélo urbain en Europe. Une société américaine spécialisée dans la communication et l'affichage publicitaire, Clear Channel, rachète une entreprise britannique, More Group, pour pénétrer le marché européen. Elle remporte dans la foulée un appel d'offres à Rennes portant sur le mobilier urbain et l'affichage en proposant un système innovant de vélos en libre service (200 vélos répartis sur 25 stations). La gestion d'un dispositif de VLS par une multinationale cotée en bourse marque l'entrée des grandes firmes dans la gestion des politiques du vélo. L'émergence des grands groupes privés dans la gestion des politiques en faveur du vélo en ville semble donc s'expliquer par les transformations du marché. Or cette explication n'est pas suffisante car ce changement intervient après une tentative de régulation politique des marchés du mobilier urbain en France[893]. Celle-ci souhaitait dénoncer les pratiques de « position dominante »[894] de l'entreprise française JCDecaux. L'arrivée de Clear Channel sur le marché européen et l'introduction des VLS à Rennes sont donc le fruit d'une mobilisation politique pour (ré)organiser un marché de service urbain et redéfinir les relations avec les acteurs privés.

Au regard de cette mobilisation politique, nous souhaitons interroger le rôle des élus municipaux dans l'émergence et la circulation des dispositifs de VLS mis en œuvre par des entreprises privées. Pourquoi les élus ont-ils recours à des entreprises pour développer des politiques publiques en faveur du vélo ? Il s'agit de comprendre comment ces dispositifs se sont imposés dans la majorité des grandes villes européennes. La circulation des VLS montre que l'émergence des entreprises dans la gestion locale des politiques du vélo

[893] En 1998, on assiste à une modification des règles du marché en France. Suite à des recommandations européennes en matière de respect de la concurrence, les marchés du mobilier urbain et d'affichage publicitaire sont obligatoirement soumis à des procédures d'appel d'offres. Voir la décision du Conseil de la concurrence n° 98-D-52 du 7 juillet 1998 relative à des pratiques relevées dans le secteur du mobilier urbain : http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/98d52.pdf consulté le 2 août 2012.

[894] Pratiques de JC Decaux relevées dans la décision n° 98-D-52 du Conseil de la concurrence du 7 juillet 1998. *Ibid*. p. 5.

s'accompagne d'une montée en puissance des acteurs privés dans les échanges transnationaux du vélo. Les élus doivent donc composer avec les entreprises tant au niveau local que dans les échanges transnationaux. Dans ce contexte, comment s'organisent les relations entre élus et grands groupes privés ?

Ces questions renvoient plus généralement au rôle des grandes firmes dans la production des services urbains et à leur capacité à s'imposer auprès des décideurs. Ces processus peuvent être appréhendés à partir d'une approche historique. La gestion de services urbains par des sociétés privées s'est d'abord développée au milieu du XIXe siècle en France[895] et en Europe[896]. Depuis cette période, les entreprises participent à produire la ville[897] à travers les grands réseaux techniques ou d'infrastructures qui structurent les secteurs des transports, de la gestion de l'eau et de l'approvisionnement en énergie[898]. Une première phase de gestion privée des services urbains se situe au XIXe siècle. Elle se caractérise par la domination des entreprises privées et du libre marché aux niveaux national et local, dans le cadre du socialisme municipal[899]. La deuxième phase se déroule entre la crise économique des années 1930 et l'après Seconde Guerre mondiale. Elle est marquée par une nationalisation des entreprises et l'affirmation d'un monopole de l'État dans certains secteurs stratégiques (énergie, télécommunication, etc.)[900]. Cependant, on observe des variations nationales. En France, certains secteurs restent confiés à des entreprises dans le cadre de services publics industriels et commerciaux (eau, déchets, transports)[901]. Une troisième phase, définie par les privatisations, caractériserait les services urbains à partir des années 1980[902]. Ce processus de privatisation recouvre plusieurs formes : la vente des actifs,

---

[895] Voir Xavier BEZANÇON, *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1997.
[896] Voir notamment : Arne KAIJSER et Erik VAN DER VLEUTEN, *Networking Europe : transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Science History Publication, Sagamore Beach, 2006.
[897] Nous renvoyons le lecteur à un numéro spécial de la revue *Entreprises et Histoire*, « Les grands groupes et la ville », n°30, Vol. 3, 2002.
[898] Sur l'histoire de ces trois réseaux techniques : Robert MILLWARD, *Private and public enterprise in Europe : energy, telecommunications and transport, 1830-1990*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
[899] *Ibid.* p. 12.
[900] *Ibid.* p. 14.
[901] Pour un aperçu de ces variations nationales, voir Dominique LORRAIN et Gerry STOKER, *La privatisation des services urbains en Europe*, Paris, Éd. la Découverte, 1995.
[902] *Ibid.* p. 105.

la délégation de services publics, la transformation de départements ministériels en sociétés par actions ou l'introduction du New Management Public dans le pôle public[903]. Les analyses sociologiques des privatisations ont montré que ces processus étaient étroitement liés à la capacité des firmes à transformer leur activité en ressources pour les élus locaux[904]. Cependant, nous n'adopterons pas la grille de lecture construite autour de la notion de privatisation pour la gestion des dispositifs de VLS par des entreprises. Les mobiliers urbains puis les services de VLS n'ont pas été gérés en régie puis privatisés, ils découlent d'une construction publique-privée dès leur origine. Il n'y a donc pas de processus de privatisation d'un service urbain.

Dans cette partie, l'émergence des entreprises dans les politiques du vélo urbain est analysée comme une stratégie d'ouverture des élus pour répondre à des enjeux politiques territoriaux. Par le recours aux entreprises, les décideurs urbains souhaitent développer une visibilité internationale de leur ville. Autrement dit, ils s'appuient sur des entreprises pour investir leur ville dans les échanges transnationaux. Cet investissement conjoint des municipalités et des entreprises transforme l'espace transnational du vélo et institutionnalise une nouvelle configuration circulatoire dominée par ces deux groupes d'acteurs. Ces transformations sont organisées par le politique pour mieux structurer l'espace transnational du vélo à travers des réseaux de villes. Elles aboutissent à une intense circulation des dispositifs de VLS. Le recours aux entreprises est considéré comme une stratégie permettant aux élus d'accéder à des financements européens et de se positionner dans la compétition interurbaine. Il constitue aussi une ressource de légitimation politique au sein des territoires. Les élus peuvent se s'appuyer sur les circulations transnationales pour adapter les dispositifs de VLS aux enjeux institutionnels, politiques et sociaux des territoires. La thèse d'une standardisation des politiques urbaines guidée par des préoccupations économiques[905] se heurte ici au processus de territorialisation des systèmes de VLS impulsé par les élus municipaux.

---

[903] Dominique LORRAIN, « Introduction : l'extension du marché », *in* Dominique LORRAIN et Gerry STOKER (dir.), *La privatisation des services urbains en Europe*, La Découverte, Paris, pp. 9-30. (pp. 16-17)

[904] Voir Dominique LORRAIN et Gerry STOKER, *La privatisation des services urbains en Europe*, *op. cit.*

[905] Thèse notamment avancée dans les travaux du Géographe David HARVEY. Voir David HARVEY, « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in

Plus généralement, comment s'organise la régulation politique des relations avec les entreprises au sein des gouvernements urbains ? Grâce à l'incorporation des entreprises dans les échanges transnationaux, les élus municipaux participent à structurer le marché et façonnent les systèmes de VLS. On observe le renforcement d'une capacité politique des municipalités pour réguler les relations avec les acteurs privés. À l'interface entre plusieurs échelles d'action et de multiples groupes d'acteurs, les décideurs urbains peuvent renforcer leur contrôle sur les activités des entreprises dans le cadre d'une négociation permanente qui s'institutionnalise. Cette régulation politique représente un moyen de légitimer les élus dans l'action publique urbaine contemporaine.

Le cinquième chapitre s'intéresse à l'émergence des entreprises dans le développement des dispositifs en faveur du vélo. Comment expliquer l'accroissement du rôle de ces opérateurs privés en ville à partir des circulations transnationales ? Pour comprendre cette dynamique, nous avons adopté une perspective historique. Il s'agit alors de comprendre l'apparition de ces firmes sur les marchés urbains depuis la fin des années 1960 pour mieux appréhender leur capacité à structurer l'action publique urbaine et à s'investir dans le développement des relations transnationales aux côtés des élus. Avec le développement des VLS, les relations entre les grandes firmes et les élus municipaux se consolident pour rendre visible les villes à l'international. Cette dynamique donne lieu à la stabilisation d'une troisième configuration circulatoire dominée par les relations publiques-privées. Celle-ci se structure avec le concours des institutions européennes qui participent à organiser la circulation des dispositifs de VLS autour d'un véritable marché des réseaux de villes.

Le sixième chapitre traite des relations entre les firmes et les pouvoirs politiques urbains dans le cadre de la circulation des systèmes de VLS sur les territoires de Lyon, Barcelone et Bruxelles. Il s'agit de comprendre les usages politiques des circulations transnationales, en interrogeant d'une part les processus de traduction des systèmes de VLS, d'autre part la structuration de coalitions entre les élus et les firmes pour organiser la répartition des

---

Late Capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 1989, vol. 71, n° 1, pp. 3-17. En analyse de l'action publique, cette thèse a notamment été mobilisée et discutée dans les recherches de Vincent BEAL. Voir Vincent BEAL, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, *op. cit.*

pouvoirs urbains. L'analyse des interactions entre les élus urbains et les entreprises permet ainsi de comprendre comment circulent les politiques du vélo et de répondre aux enjeux théoriques des effets des échanges transnationaux sur la structuration des pouvoirs urbains. On observe une recomposition des modes de légitimation des élus urbains dans la régulation des relations avec les entreprises de services urbains. Dans cette perspective, l'espace transnational du vélo et les gouvernements urbains se refondent de manière interdépendante, aux croisements des différents lieux d'exercice du pouvoir politique.

Chapitre 5

L'ouverture des politiques du vélo aux opérateurs privés

Quelques mois après l'implantation d'un système de vélos en libre service à Rennes en 1998, Pascal Rey, directeur général de la société ADSHEL[906], intervient lors d'un colloque international à Bruxelles pour promouvoir la gestion privée des services de VLS. Organisée par les associations d'usagers du vélo, la Ligue des familles de Bruxelles et soutenue par la Commission européenne, la manifestation, *Vélos pour tous*, a rassemblé les représentants administratifs et politiques des municipalités de Bruxelles, Copenhague, Zurich, Mannheim, Trondheim et Strasbourg[907]. Le dispositif rennais – 200 vélos répartis sur 25 stations – est géré dans le cadre d'un partenariat public-privé[908] entre la municipalité et la société américaine Clear Channel[909]. La présence de l'entreprise dans les réseaux du vélo urbain vise à promouvoir son système pour le vendre aux décideurs urbains. Cette présence illustre plus généralement une transformation dans la composition des acteurs participant aux échanges transnationaux du vélo. Les entreprises du marché du mobilier urbain s'investissent dorénavant aux côtés des municipalités dans l'espace transnational du vélo. En quoi l'espace transnational constitue une scène importante pour ces entreprises ? Et comment les firmes ont-elles été mobilisées pour prendre en charge la gestion des politiques en faveur du vélo en ville ?

---

[906] La société britannique More Group, détenant ADSHEL, a été rachetée la même année par la société américaine de communication extérieure et d'affichage publicitaire Clear Channel. Voir n° 04-D-32 du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More Group France contre les pratiques du groupe JC Decaux, p. 2. http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/04d32.pdf consulté le 6 juillet 2012.

[907] Voir : Ligue des familles de Bruxelles, compte rendu du colloque international « des vélos pour tous », Bruxelles, 1999, 59 p.

[908] Copenhague a déjà expérimenté un système sponsorisé par des sociétés privées en 1995. Voir l'intervention de Britta Krogh-Lund, « Copenhague : évaluation du projet City-Bike : choix et comportements » lors du colloque international « des vélos pour tous » organisé par la Ligue des familles de Bruxelles et par le Bond van Grote en Jonge Gezinnen, à Bruxelles le 2 février 1999 : *Ibid.*, p. 8-11. Voir également CERTU, *Les politiques cyclables en Europe,* 2001, 71 p.

[909] Voir la délibération n° 96.304 du 20 décembre 1996 relative à la convention de mise à disposition de mobilier urbain de la ville de Rennes, cahier des clauses particulières valant programme fonctionnel détaillé. Archives de la ville de Rennes (11-21W1-3).

L'émergence des sociétés privées dans la gestion des politiques du vélo découle d'un processus partiellement organisé par les municipalités. Les raisons de cette mobilisation des entreprises par les institutions municipales s'expliquent par la possibilité offerte aux élus de financer un service de VLS avec les recettes de l'affichage publicitaire, c'est-à-dire en permettant aux élus d'invoquer un modèle économique leur autorisant de communiquer sur la gratuité du système pour la collectivité. D'ailleurs, Jean-Charles Decaux[910] ne manque pas de rappeler au sujet des VLS que « le modèle publicitaire a fait ses preuves sur l'abribus. Ni les compagnies de transports ni les villes n'ont à supporter son coût ou son entretien. De la même manière, le plus important dans le VLS, c'est bien l'entretien, la maintenance et la durabilité »[911]. L'émergence des entreprises dans les politiques du vélo découle plus largement de l'institutionnalisation des relations entre les firmes du mobilier urbain et les décideurs publics locaux depuis le milieu des années 1960. Ces relations se traduisent par une construction conjointe du modèle économique précédemment cité et de l'organisation institutionnelle des territoires. En outre, et ce sera l'objet du chapitre 6, cette mobilisation des firmes par les élus répond à des enjeux politiques territoriaux. Dans ce chapitre, le recours aux entreprises est interrogé à partir des échanges transnationaux. Pourquoi les institutions publiques s'allient-elles aux firmes pour organiser la circulation des politiques du vélo urbain ? Cette question nous invite à comprendre le positionnement des firmes dans les échanges transnationaux pas seulement comme une stratégie des entreprises[912] mais plutôt comme le résultat d'une demande émanant des décideurs urbains pour accroître la visibilité internationale des villes.

---

[910] Au moment de l'interview, Jean Charles Decaux, fils de Jean-Claude Decaux, est le codirecteur général du groupe JC Decaux.

[911] « Interview, Jean-Charles Decaux : les VLS comme un vrai transport collectif individuel », Ville et Transport, n° 442, 27 février 2008, p. 24.

[912] L'usage du terme stratégie au sujet des entreprises renvoie aux travaux de D. LORRAIN, pour qui l'usage de ce terme appelle à des précautions : « Nous devons être conscient que l'étude d'une entreprise à un moment donné tend à rendre « naturel » son état au moment de l'observation. Elle tend aussi à insister sur l'aspect logique de son évolution et à mettre cela au crédit d'une action stratégique. Il faut pourtant se garder d'une vision déterministe. Ce qui apparaît comme évident aujourd'hui ne l'était pas hier. Diverses tentatives ont pu être faites, d'autres pistes explorées ; elles n'ont pas toujours abouti. Si on n'y prend garde, l'image d'aujourd'hui tend à gommer toutes les expériences. Or les grandes entreprises ne gagnent pas à tous les coups. Leur développement n'est pas continu ». Voir Dominique LORRAIN et Gerry STOKER, *La privatisation des services urbains en Europe*, *op. cit.* p. 114. En outre, les entreprises ne représentent pas une entité homogène, poursuivant le même objectif.

Dans ce chapitre, l'accroissement du rôle des entreprises dans l'espace transnational du vélo est analysé comme un projet politique. Les élus urbains autorisent les entreprises à s'immiscer dans l'activité transnationale des villes pour faire circuler les dispositifs de VLS en Europe. Pour les élus, les entreprises représentent des organisations capables de mobiliser des ressources qui ne sont pas uniquement d'ordre économique et technologique[913]. Ces ressources s'appuient sur la production d'une expertise spécifique et sur une différenciation des territoires urbains à partir de la circulation d'un dispositif d'action standard pour favoriser l'usage du vélo. Les entreprises permettent aux municipalités de consolider leur position dans les réseaux de villes. Ce processus entraîne une interdépendance entre les acteurs publics et privés car pour les firmes, investir les échanges transnationaux du vélo constitue également une opportunité. Il s'agit pour elles de conserver des marchés urbains soumis à l'accroissement des concurrences et de développer leur activité à l'international. Ce rôle croissant des acteurs privés dans les réseaux transnationaux peut aussi être vécu comme une contrainte pour certaines villes, notamment pour celles qui ne disposent pas suffisamment de ressources pour attirer les entreprises dans le développement des politiques publiques du vélo. À cet égard, l'émergence des entreprises dans les politiques du vélo pousse les institutions européennes à intervenir dans l'organisation des compétitions entre les villes. À travers les réseaux, les institutions européennes ont également d'autres objectifs, notamment celui de réguler le rôle des entreprises dans les politiques du vélo *via* des programmes européens.

Pour comprendre cette ouverture de l'espace transnational du vélo aux opérateurs privés, il apparaît intéressant d'étudier, dans un premier temps, la construction historique d'un marché de mobilier urbain et de l'affiche publicitaire, à Lyon, depuis le premier contrat signé en 1965 jusqu'à celui incluant une offre de VLS en 2004. Il s'agit d'analyser la stabilisation des relations entre les institutions publiques et l'entreprise JC Decaux au niveau local pour comprendre leur investissement commun dans les échanges transnationaux du vélo. Les acteurs politiques ont d'abord participé à construire le marché. Ensuite, les élus ont autorisé l'investissement des entreprises dans le développement d'une

[913] Les ressources économiques d'investissement et de supériorité technologique sont notamment les principales explications mobilisées dans les travaux de D. LORRAIN pour expliquer le recours des entreprises dans la gestion des services urbains. Voir *Ibid.* p. 122.

visibilité internationale des villes. Dans un deuxième temps, il s'agit de s'intéresser aux ressources apportées par les entreprises pour développer la visibilité internationale des villes. On observe plus généralement une consolidation des liens entre les municipalités et les entreprises dans les échanges transnationaux du vélo. À cet égard, une nouvelle configuration circulatoire publique-privée semble se déployer. Dans un troisième temps, l'accroissement du rôle des firmes dans les circulations permet d'observer le développement d'un véritable marché européen des réseaux de collectivités du vélo, notamment à travers l'implication des institutions européennes dans l'organisation. À travers les réseaux, l'UE participe à réguler la compétition entre les villes autour des politiques du vélo, qui s'est accrue avec l'accroissement du rôle des opérateurs privés.

1. La construction publique-privée d'un nouveau marché urbain

Comment les dispositifs en faveur du vélo sont-ils devenus un nouveau marché urbain ? Dans cette partie, nous souhaitons questionner l'émergence des services de VLS à partir des relations entre les institutions publiques urbaines et les acteurs du marché au niveau local. Pourquoi les entreprises participent-elles, au tournant des années 2000, à développer des services de VLS ? Il s'agit d'analyser, dans une perspective socio-historique, la construction d'un marché et son évolution à partir des relations entre JC Decaux et les institutions publiques lyonnaises. Mais l'évolution du marché ne suffit pas à répondre à la question du recours des institutions publiques aux multinationales du mobilier urbain pour développer les politiques du vélo. Notre hypothèse est que les institutions publiques ont participé à la création de ce nouveau marché dès 1965 - implantation de l'entreprise JC Decaux à Lyon - car les firmes permettaient aux élus d'organiser les territoires urbains et leurs institutions. Ces firmes ont donc une sensibilité institutionnelle[914], ce qui pose la question du brouillage entre les catégories d'action, relevant du « public » et du « privé »[915].

[914] Selon D. Lorrain, pour développer leur activité, les firmes de services urbains doivent avoir « un pied dans les marchés mais elles doivent [aussi] être attentives aux institutions ». Cette hypothèse implique que les firmes s'intéressent et participent à l'organisation institutionnelle des territoires : Dominique LORRAIN, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *Entreprises et histoire*, 2002, vol. 2, n° 30, pp. 7-31. (p. 30)
[915] *Ibid.* p. 29.

Les VLS relèvent-ils d'un service public ou d'un service privé ? La question s'est historiquement posée pour l'ensemble des mobiliers urbains implantés par JC Decaux. Elle est d'autant plus complexe que le marché découle d'une construction publique et privée fondée sur un système d'interdépendances entre les deux sphères. En cela, les services proposés par ces firmes se distinguent des services en réseau privatisés au cours des années 1980, tels l'eau, les déchets, etc.[916]. Les mobiliers urbains puis les services de VLS n'ont pas été gérés en régie puis privatisés, ils découlent d'une construction publique-privée dès leurs origines. Il n'y a donc pas de processus de privatisation pour ce service urbain. À partir de l'implantation de l'entreprise JC Decaux à Lyon, nous souhaitons montrer comment les institutions publiques urbaines ont participé à construire le marché du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire entre 1965 et 2005, depuis le développement des abris pour voyageurs jusqu'à l'implantation d'un système de VLS. En retour, l'entreprise JC Decaux a participé à la construction institutionnelle de l'agglomération, notamment de la Communauté urbaine de Lyon[917].

Dans un premier temps, cette co-construction d'un nouveau marché et des institutions publiques locales s'est réalisée grâce à la formation d'interdépendances entre les acteurs publics et privés dans la structuration institutionnelle du territoire. Dans un second temps, l'expertise urbaine produite par JC Decaux montre que cette expertise est, en partie, déléguée par les institutions publiques puis monopolisée par les entreprises. À ce titre, les élus entretiennent une relation de dépendance à l'égard des firmes. Dans un troisième temps, le lien entre ces interdépendances et l'invention d'un nouveau service urbain semble avéré. Les prestations de JC Decaux ne peuvent ni être qualifiées de service public, ni relever entièrement d'une activité privée. L'émergence des VLS et l'investissement des acteurs privés dans les échanges transnationaux se fondent sur la construction historique des marchés de mobilier urbain par les acteurs politiques des villes et les entreprises.

[916] Voir Dominique LORRAIN et Gerry STOKER, *La privatisation des services urbains en Europe*, *op. cit.*
[917] La Communauté urbaine de Lyon est appelée Courly jusqu'en 1990, puis Grand Lyon.

1.1 JC Decaux dans la construction institutionnelle de l'agglomération lyonnaise

« Sans Lyon, Decaux n'existerait pas », confie le président de la société JC Decaux quelques jours après l'inauguration du système lyonnais *Vélo'v*, le 19 mai 2005[918], témoignant des relations de dépendance qu'entretient l'entreprise avec le territoire lyonnais. Entreprise internationale, JC Decaux a débuté son activité à Lyon en 1965, en proposant un service innovant d'abri pour voyageurs doté d'un support publicitaire. Si l'entreprise n'a pas inventé le financement du mobilier urbain par la publicité[919], elle a profité du développement de l'autobus dans les années 1960[920] en proposant un abri pour voyageurs financé par les recettes de l'affichage publicitaire. Quarante ans plus tard, elle inaugure dans la même ville son premier système de VLS à grande échelle – 4 000 vélos répartis sur 343 stations dans le cadre du même modèle économique fondé sur la publicité. Pour comprendre l'émergence des VLS dans le cadre du marché du mobilier urbain, il convient d'interroger les mécanismes qui ont favorisé l'implantation de ces entreprises sur les territoires urbains. Il s'agit de reconstruire l'institutionnalisation des relations entre les institutions urbaines et ces firmes. Ces relations se sont stabilisées à partir d'un système d'interdépendances : si les institutions publiques participent à organiser le marché, les entreprises contribuent à élaborer les cadres d'action des autorités publiques. L'analyse de ces processus montre que l'émergence des VLS ne découle pas d'une privatisation des politiques du vélo, mais s'inscrit dans le cadre d'un marché co-organisé par la puissance publique et les acteurs privées depuis l'origine.

Si les relations entre la Communauté urbaine de Lyon et les entreprises privées ont déjà donné lieu à des travaux, notamment sur la participation des organisations patronales au sein du gouvernement de la Communauté urbaine[921], il s'agit ici d'analyser les relations entre une entreprise et la Communauté urbaine. Cette approche entend contribuer à

[918] *Ville et Transports*, n° 381, 27 juillet 2005, p. 6.
[919] C'est sous la Monarchie de Juillet que furent installées sur les boulevards parisiens les premières vespasiennes financées par les affiches publicitaires qu'elles portaient. Voir Roger-Henri GUERRAND, *Les lieux : histoire des commodités*, Paris, Éd. La Découverte, 1985.
[920] Voir Arnaud PASSALACQUA, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Paris, Doctorat d'Histoire contemporaine, Paris VII Denis Diderot, 2009.
[921] A cet égard, voir Aisling HEALY, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine : Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin du XXe siècle)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lumière Lyon 2, 2007.

l'analyse des liens entre collectivités territoriales et entreprises. À travers les relations qu'elle a progressivement nouées avec les communes puis avec la Communauté urbaine de Lyon, notamment avec les élus, la société JC Decaux a participé à la mise en place de l'agglomération à plus d'un titre[922]. Son mobilier urbain a contribué à produire une représentation unique et partagée de l'espace métropolitain. L'entreprise s'est aussi trouvée engagée dans la production des institutions car il s'agissait d'un domaine neuf où les règles restaient à inventer. Les relations entre les deux organisations ont aussi brouillé la représentation des services proposés par l'entreprise.

Le modèle économique de JC Decaux

L'entreprise JC Decaux s'inscrit dans un marché urbain qu'elle a largement participé à façonner : le mobilier urbain[923]. Elle est aujourd'hui numéro un mondial du marché et détient plus de 80% des marchés des villes françaises[924]. Elle a acquis cette position en proposant aux responsables politiques locaux des services, regroupés sous le terme de mobilier urbain, entièrement financés par les recettes de l'affichage publicitaire[925]. Ce qui caractérise son activité à Lyon est d'avoir progressivement accru sa matérialisation sur l'espace public, ainsi que celle de l'affichage publicitaire. En échange de la fourniture de services, la société obtient des concessions d'occupation de l'espace public pour des supports publicitaires, ce qui représente la principale source de rémunération de l'entreprise. La gratuité du mobilier urbain, invoquée tant par l'entreprise que par les élus, est donc toute relative[926]. Ainsi, l'extension géographique des mobiliers JC Decaux sur le territoire de l'agglomération a pour effet d'accroître les espaces publicitaires en ville[927].

Le développement de l'entreprise sur le territoire coïncide avec l'institutionnalisation de la Communauté urbaine de Lyon[928]. Cette nouvelle institution publique va se donner pour objectif de rationaliser l'organisation de l'agglomération. JC Decaux profite d'une réorganisation des compétences, notamment entre les communes et la Communauté

[922] Voir la convention du 24 octobre 1972 (Archives du Grand Lyon (AGL), 2115 W 004-2) et la convention du 24 novembre 2004.

[923] Voir Michel CARMONA, *Le mobilier urbain*, *op. cit.* L'ouvrage consacre un chapitre complet à la société JC Decaux.

[924] Voir rapport général annuel 2010 du groupe JC Decaux.

[925] Le cœur de métier de JC Decaux est de vendre des espaces publicitaires en ville aux annonceurs. Cette activité constitue quasiment l'ensemble des recettes de la société.

[926] Déjà en 1965, Louis Pradel, maire de Lyon, se réfère à la gratuité en précisant que les trente premiers *abribus* « sont fournis gracieusement » par la société JC Decaux. Voir séance du 18 janvier 1965 du conseil municipal de la ville de Lyon.

[927] La convention du 24 novembre 2004 a été l'occasion pour JC Decaux d'augmenter le nombre de Mobiliers Urbains Pour l'Information (MUPI) de 64 panneaux, portant à 600 le nombre total de panneaux publicitaire dans l'agglomération lyonnaise. Voir Communauté urbaine de Lyon, *Convention du 24 novembre 2004, programme fonctionnel du Grand Lyon de mise à disposition et d'exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos*, le 28 novembre 2004.

[928] La Communauté urbaine de Lyon a été créée par la loi 66-1069 du 31 décembre 1966. Toutefois elle est officiellement fondée le 1er janvier 1969 suite à l'annexion de certaines communes des départements de l'Ain et de l'Isère au département du Rhône le 1er janvier 1968.

urbaine, et d'une remise en jeu de l'ensemble des marchés de mobilier urbain communaux en 1972 pour étendre ses activités à Villeurbanne puis aux autres communes, contribuant au passage à uniformiser le territoire[929]. JC Decaux s'implante dans la région lyonnaise en signant plusieurs contrats avec des communes de l'agglomération pour la fourniture et l'entretien d'*abribus*, dont elle avait exposé un prototype dans la cour de l'Hôtel-de-Ville de Lyon, afin de convaincre les édiles[930]. Ces textes sont unifiés au sein d'un seul contrat signé avec la Communauté urbaine en 1969, avant qu'une convention définisse en 1972 un cadre stable qui ne fut amendé que par avenant jusqu'au contrat instaurant les VLS en 2004[931]. La Communauté urbaine entendait se doter d'un prestataire unique pour « un contrôle plus rationnel » de l'affichage publicitaire sur son territoire[932]. L'implantation de JC Decaux se manifeste par une occupation physique de l'espace urbain[933]. De trente *abribus* sur la commune de Lyon en 1965, la Communauté urbaine en dénombre déjà 599 en 1979[934], puis 1 004 en 1987 sur l'ensemble de son territoire[935]. Le contrat de 2004 prévoit la gestion de 2 200 *abribus*, 600 panneaux publicitaires, 4 000 vélos et 343 stations, ainsi que divers mobiliers jusqu'en 2017[936]. La dimension du réseau s'est ajustée aux besoins de l'agglomération. Depuis 2004, les *abribus* couvrent l'ensemble des 57 communes de l'agglomération, tandis que les stations *Vélo'v* se concentrent sur les communes de Lyon et Villeurbanne, avec quelques emplacements périphériques pour assurer la régulation du réseau. Ainsi, la question de l'extension géographique des mobiliers est régulièrement inscrite sur l'agenda des élus communautaires.

---

[929] Voir convention du 24 octobre 1972 (AGL, 2115 W 004-2).

[930] Entre 1965 et 1969, JC Decaux s'installe à Lyon, Villeurbanne, Caluire et Cuire, Rillieux, Bron et Vénissieux.

[931] Convention du 24 octobre 1972 (AGL, 2115 W 004-2).

[932] Appel d'offres du 18 avril 1972 (AGL, 2115 W 004-2).

[933] L'occupation de l'espace public se manifeste par une multitude d'objets, qui sont autant de moyens d'organiser les usages publics de la cité. Ainsi, le territoire lyonnais regorge de mobiliers JC Decaux : *abribus* avec ou sans publicité, panneaux d'affichage, signalisation de voirie, signalisation de congrès, bancs, cabines téléphoniques, plaques de rue, éclairage public, corbeilles à papier, sanitaires publics, journal d'information municipal … Le plus souvent, les mobiliers ont d'abord été offerts en nombre réduit à la collectivité pour inciter l'administration à ensuite les généraliser et harmoniser le territoire, une pratique régulièrement dénoncée par les concurrents. Processus décrit dans l'ouvrage de Michel Carmona : Michel CARMONA, *Le mobilier urbain*, *op. cit.* p. 47-58.

[934] Séance du 21 mai 1979 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon.

[935] Lettre du président de la Communauté urbaine de Lyon au président de la Communauté urbaine de Cherbourg du 17 juillet 1987 (AGL, 2115 W 004-2).

[936] Séance du 15 novembre 2004 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon.

Dans le cadre de l'extension de ses mobiliers, l'entreprise intervient régulièrement auprès des élus. Concernant l'extension du réseau d'*abribus*, prévue dans l'avenant du 17 mars 1982[937], Jean-Claude Decaux précise au maire de Lyon, Francisque Collomb[938] : « cela vous permettra de faire remarquer aux maires des petites communes de la Communauté urbaine que c'est, grâce à la Ville de Lyon, qu'il nous sera possible de procéder à ces équipements puisque c'est le potentiel économique que votre ville représente auprès des annonceurs qui, seul, nous permet d'assurer le financement de cette opération »[939]. L'entreprise négocie en permanence la couverture spatiale de ses services. Elle impose des limites géographiques à ses prestations, sur la base d'arguments orientés vers la rentabilité économique de son activité, tout en présentant ses mobiliers comme des ressources pour les élus des communes du centre de l'agglomération[940]. Sur les mobiliers d'information, JC Decaux interpelle notamment le président de la Communauté urbaine en 1981 : « de manière à régler les problèmes qui existent entre la Communauté et différentes villes, je vous propose, que la face réservée à la collectivité sur ces mobiliers urbains soit répartie à raison de 50% pour la Courly et 50% pour la ville d'implantation afin de permettre à cette dernière de disposer d'un réseau propre à son information »[941]. Ces interventions montrent que JC Decaux s'immisce dans l'organisation politique du territoire, en proposant notamment des règles de communication institutionnelle aux communes. Ces indices nous renseignent beaucoup plus sur les concurrences entre les communes au sein de l'institution communautaire que sur les concurrences politiques au sens partisan, invisibles dans les matériaux étudiés[942].

---

[937] Augmentation de 130 abris sans publicité répartis sur l'ensemble des communes de l'agglomération. Voir avenant à la convention du 24 octobre 1972, le 17 mars 1982 (AGL, 2115 W 004-2).

[938] Francisque Collomb (1910-2009), homme politique de centre-droit, a été sénateur du Rhône (1968-1995), maire de Lyon (1976-1989), président de la Communauté urbaine de Lyon (1976-1989).

[939] Lettre du président de la société JC Decaux au président de la Communauté urbaine, le 18 novembre 1981 (AGL, 2115 W 004-2).

[940] La demande d'implantation d'abribus des communes périphériques ne peut se réaliser, pour des raisons de rentabilité, qu'avec un accroissement des publicités dans les communes du centre de l'agglomération. Les élus des communes du centre-ville détiennent donc un pouvoir de domination économique sur les communes périphériques.

[941] Lettre du président de la société JC Decaux au président de la Communauté urbaine, le 18 novembre 1981 (AGL, 2115 W 004-2).

[942] Cependant, nous pouvons préciser que les concurrences partisanes opposent la ville-centre, dirigée par la droite, et les communes de l'est de l'agglomération dirigées par la gauche (Villeurbanne, Vénissieux, etc.).

JC Decaux intervient aussi, de manière plus occasionnelle, dans l'organisation des institutions publiques : c'est le cas en 1979 lorsque l'entreprise demande au président de la Communauté urbaine de résoudre le problème de « confusion [qui] règne »[943] dans ses services. L'entreprise se plaint alors de la multiplicité des interlocuteurs pour la mise en place de l'information communautaire sur ses panneaux. Dans cette situation spécifique, JC Decaux incite les élus à rationaliser le travail administratif. De manière générale, l'entreprise s'intéresse aux activités de l'administration pour s'assurer du bon fonctionnement de ses prestations[944]. Elle suit de près la réorganisation permanente du réseau de bus[945]. Cette posture illustre une forme d'interdépendance entre l'entreprise et la Communauté urbaine : l'activité de l'entreprise dépend de l'organisation institutionnelle et territoriale de l'agglomération. La Communauté urbaine autorise l'entreprise à étendre ses prestations pour satisfaire les demandes des communes. En outre, la logique de troc préside aux relations que JC Decaux entretient avec la Communauté urbaine. Les avenants entérinent des négociations sans chiffrage explicite. Ainsi, quand, en 1979, la Communauté urbaine constate que la société n'a équipé que 14 % de ses abris en cabine téléphonique – contre 40 % prévus dans la convention de 1972, l'entreprise propose de remplacer 60 abris par un modèle neuf, doté d'une cabine téléphonique. En l'échange de quoi, bien que n'atteignant que 24 % du total, elle est considérée comme quitte de l'objectif initial. Au gré des avenants, on échange ainsi des tranches de mobilier contre une redéfinition des prestations[946].

Le système d'interdépendance qui caractérise les relations entre JC Decaux et la Communauté urbaine de Lyon montre comment la construction du marché de mobilier urbain s'est opérée sur des échanges liés à l'organisation politique et institutionnelle de l'agglomération. Les élus ont autorisé l'extension de la couverture territoriale des

---

[943] Lettre du directeur régional de JC Decaux au président de la Communauté urbaine de Lyon du 5 septembre 1979 (AGL, 2115 W 004-2).

[944] En outre, si le mobilier urbain ne représente qu'une partie infime des missions de la Communauté urbaine, l'étendue des prestations de JC Decaux mobilise une pluralité de compétences et de services administratifs (voirie, urbanisme, déplacements, sécurité, déchet, etc.), parfois en lien avec d'autres institutions, notamment les communes et le Syndicat des transports lyonnais (Sytral).

[945] Lettre du directeur régional de JC Decaux au Secrétaire générale de la Communauté urbaine de Lyon du 31 juillet 1981 (AGL, 2115 W 004-2).

[946] Voir séance du 21 mai 1979 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon.

prestations de l'entreprise pour répondre à des impératifs de gouvernement[947]. Cependant, ce système d'interdépendance s'est aussi stabilisé à partir de l'expertise urbaine développée par l'entreprise.

1.2 Une monopolisation de l'expertise urbaine par JC Decaux ?

Un des apports essentiels de JC Decaux dans la conduite des politiques publiques réside dans son activité de production d'une expertise urbaine, qui s'accentue avec le développement des VLS. Cette expertise constitue une ressource importante pour les décideurs. La mobilisation d'une expertise urbaine privée par ces décideurs est autant une contrainte liée au poids de JC Decaux dans la construction des territoires, qu'un choix de déléguer cette production et d'externaliser des missions relevant du service public.

L'activité de production d'une expertise de l'entreprise remonte aux années 1980. La société propose alors aux édiles des espaces d'information municipale sur des mobiliers urbains spécifiques[948]. Son service interne d'études et de cartographies urbaines, créé à cet effet, produit plusieurs supports : cartes du réseau d'autobus, carte des zones piétonnes, informations sur la régulation du réseau. Ces études sont proposées par JC Decaux à la Communauté urbaine sous la forme d'offres de prestations gratuites[949]. Les VLS ont accentué le rôle joué par JC Decaux dans la production de l'expertise urbaine : statistiques, cartographie, flux, mais aussi gestion des usagers et données économiques (recettes des abonnements, coût des réparations), font maintenant partie du travail quotidien de la société. Le personnel de JC Decaux revendique même une expertise sur la ville :

> « Les projets des grandes villes nous intéressent parce que je crois qu'il y a une chose que nous savons bien faire, c'est de coller au plus près des attentes des collectivités locales et on nous accorde un regard d'expert sur la ville. »[950]

---

[947] Notons que les espaces d'affichage publicitaire mis à disposition des collectivités ont probablement été utilisés par les élus lors des campagnes électorales, notamment avant la loi n° 90-55 du 15 janvier 1990 relative à la limitation des dépenses électorales et à la clarification du financement des activités politiques. Cette dernière a notamment restreint l'usage de la publicité par les collectivités durant les six mois qui précèdent les campagnes électorales.

[948] Avenant à la convention du 24 octobre 1972, le 17 mars 1982 (AGL, 2115 W 004-2).

[949] Offres notamment analysées par Michel Carmona : Michel CARMONA, *Le mobilier urbain*, *op. cit.* p. 59.

[950] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

La légitimité du statut d'expertise de l'entreprise se pose pourtant. Elle ne remplace pas le travail des services du Grand Lyon, ni même celui du Sytral, mais s'appuie sur une autonomie croissante des moyens de production de données (matériels et du personnel) et des instruments permettant leur monopolisation par JC Decaux (brevets). Le partage des informations et des données entre JC Decaux et le Grand Lyon est contractualisé et donne lieu à des négociations. Si la société doit transmettre aux agents administratifs les statistiques hebdomadaires de régulation du système *Vélo'v*[951], d'autres données restent internes à l'entreprise, notamment tout ce qui se rapporte au marché de l'affichage. En outre, les entreprises contribuent à fixer les prix des affiches pour les annonceurs à partir d'une société de mesure dont elles sont actionnaires. En effet, depuis 2005, JC Decaux est entrée dans le capital de la société *AFFImETRIE* SAS qui mesure l'audience des espaces publicitaires, une donnée permettant de fixer les prix des affiches[952]. Ces données s'échangent sur le marché publicitaire mais échappent aux collectivités. Ainsi, le prix des espaces publicitaires constituent des « secrets maison » de l'entreprise. Il en va de même pour le coût des vélos[953]. Dans cette perspective, la monopolisation de données confère à JC Decaux un pouvoir important par rapport aux institutions publiques. L'expertise est soit inaccessible pour les décideurs, soit valorisée auprès des acteurs politiques dans le cadre des échanges contractuels, notamment les données statistiques, permettant ensuite aux élus de communiquer. Enfin, le rôle de conseil des entreprises est mis en avant auprès des élus, comme le laisse entendre un responsable de Clear Channel :

> « Si les villes ne sont pas préparées, on peut avoir ce rôle de conseil technique pour l'implantation précise, pour le choix du vélo, pour le choix de la communication, parce qu'on a implanté différents systèmes dans différentes tailles et différentes cultures. »[954]

---

[951] Un système d'information précis doit être transmis par JC Decaux au Grand Lyon. Il est précisé dans la convention : « le prestataire proposera un système d'information informatisé permettant à la Communauté de connaître par télétransmission l'état réel du parc avec une fréquence mensuelle ». Voir convention du 24 novembre 2004, programme fonctionnel, p. 29.

[952] En 2011, la présidence est assurée par M. Albert Asséraf, un cadre de la société JC Decaux : http://www.affimetrie.fr/siteweb/affimetrie/qui-sommes-nous-.html consulté le 1er août 2012.

[953] Sur le coût des vélos, Jean-Charles Decaux, président du directoire de JC Decaux, précise : « ces éléments font partie de nos secrets maison ». Voir « Le Vélib', si populaire, mais si cher », *Le Figaro*, le 25 juin 2008, p. 2.

[954] Entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel, Dijon, le 29 juin 2010.

L'activité de l'entreprise consiste donc à proposer des outils, même symboliques, de développement de la ville, au-delà de la fourniture en mobiliers urbains. À cet égard, l'entreprise veille à intégrer son activité dans l'économie locale. L'assemblage des vélos lyonnais, sous-traité par JC Decaux à l'entreprise Cycle Mercier implantée à Saint-Étienne, constitue une ressource symbolique pour les élus, contribuant au développement économique local. La symbolique mobilisée, et reprise par les élus, touche à la création d'emplois locaux, à la contribution de l'agglomération lyonnaise au développement de Saint-Étienne ou encore à l'histoire industrielle locale marquée par la production de bicyclettes. Ce travail sur les symboles légitime l'insertion de l'entreprise dans la conduite de l'action publique urbaine. D'autres symboles sont mobilisés par l'entreprise. JC Decaux introduit un vocabulaire spécifique, entré dans le langage commun. L'entreprise a effectivement baptisé ses objets : *abribus*, sanisette, MUPI, etc. Ce vocabulaire est employé par les acteurs locaux et les usagers. La nécessité d'individualiser localement les offres a imposé une évolution dans la construction de ce vocabulaire. Pour les VLS, JC Decaux offre aux élus la possibilité de choisir les appellations des dispositifs. Des noms spécifiques à chaque ville ont été inventés : *Vélo'v* à Lyon, *Vélib'* à Paris, etc. Ces noms sont élaborés par les acteurs locaux et permettent de différencier les dispositifs de VLS sur chaque territoire[955]. Ces dénominations ont une forte charge symbolique car ils contribuent à nourrir les discours des élus pour la valorisation des territoires. Une promotion des territoires est réalisée autour de ce vocabulaire, comme l'atteste un responsable de l'agence de la mobilité à Barcelone autour du dispositif *Bicing* :

> **« MH : Et *Bicing*, pourquoi un nom anglais ? Il y a Bici ?**
>
> JGC : Il y a un peu tout. Il y a Bici, c'est vélo en catalan et le *Bicing* avait l'image du mouvement, de modernité, d'un mot anglais qui est maintenant un petit peu à la mode avec plein d'anglicisme. Il y a aussi les initiales de Barcelone qui apparaissent avec une couleur des lettres différente, B,C,N, le BCN en noir et le reste en rouge. (…) Donc c'est sûr qu'on profite de cette image de Barcelone à travers le *Bicing* pour exporter la marque. On voulait

[955] On assiste à des processus de différenciation à travers le marketing territorial réalisé à partir de ces dénominations. Ces processus renvoient aux dynamiques de différenciation de l'action publique locale analysée dans l'ouvrage d'Anne-Cécile DOUILLET, d'Alain FAURE, de Charlotte HALPERN et de Jean-Philippe LERESCHE. Pour ces auteurs, la différenciation des territoires est envisagée « comme une distinction, et apparaît moins comme un produit que comme une forme d'action publique, marquée par le souci d'accompagner les territoires qui savent faire la preuve de leur capacité à porter des projets : Anne-Cécile DOUILLET, Alain FAURE, Charlotte HALPERN et Jean-Philippe LERESCHE, *L'action publique locale dans tous ses états : différenciation et standardisation*, Paris, l'Harmattan, 2012. p. 9.

> même faire un peu de marchandising sur les produits *Bicing* pour les touristes, vendre des petits vélos, des casquettes, … »[956]

Cette valorisation des territoires vient s'ajouter à l'expertise technique et industrielle de l'entreprise. Sur le plan industriel, JC Decaux détient la capacité de fournir une multitude de mobiliers et de les implanter dans des délais rapprochés. Ces délais d'implantation des systèmes de VLS figurent parmi les critères des appels d'offres[957]. Si cette capacité industrielle résulte d'une stratégie d'entreprise[958], les décideurs urbains autorisent ces rassemblements de marchés qui permettent de simplifier les procédures et de répondre au problème d'harmonisation des mobiliers[959]. Ces délais d'implantation visent à satisfaire la volonté des élus de limiter les travaux de voirie dans le temps et de pouvoir inaugurer des services bien souvent avant les élections[960] :

> « Le produit et le service ne sont pas matures et les villes veulent aller trop vite. En plus, vous avez bien vu, il y a le phénomène des échéances électorales, alors il y a une forme de surenchère évidemment. Tout le monde veut des vélos avant les élections. »[961]

L'expertise industrielle de l'entreprise se déploie également dans le secteur de l'informatique et des nouvelles technologies de l'information et de la communication. En 2005, *Vélo'v* est devenu le premier dispositif de VLS entièrement automatisé grâce à un système de gestion en temps réel du réseau. Le stockage des données, la régulation des stations, le blocage des

---

[956] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), chargé de mission *Bicing* au sein de la société Barcelona de Serveis Municipals (BSM), Barcelone, le 21 novembre 2008.

[957] À Paris, l'entreprise a implanté 750 stations et produit presque 11 000 vélos en cinq mois, entre les résultats de l'appel d'offres fin janvier 2007 et l'inauguration de la première phase du système *Vélib'*, le 15 juillet 2007.

[958] L'entreprise a d'abord construit le marché du mobilier urbain en rassemblant plusieurs marchés, gérés de manière séparés jusque dans les années 1970. Si le rattachement des *abribus* et de l'affichage publicitaire illustre le mieux cette stratégie, JC Decaux a progressivement intégré le marché des corbeilles, celui des bancs publics, ou encore le marché des panneaux de signalisation… dans une offre globale. Cette stratégie de JC Decaux vise à prévenir la concurrence, le marché regroupant une offre tellement importante que le coût d'entrée d'une entreprise sur le marché est conséquent. Les entreprises doivent atteindre une capacité industrielle de production et de mise en œuvre des mobiliers suffisante pour pouvoir répondre aux appels d'offres.

[959] Problème notamment relevé à Paris à la fin des années 1960 à cause de la multiplicité des marchés et des prestataires, voir Barincou R., « Le mobilier urbain de Paris », novembre 1969 (AP, Pérotin/101/77/1/46).

[960] À Paris, *Vélib'* est inauguré le 15 juillet 2007, soit quelques mois avant les élections municipales organisées en mars 2008. À Barcelone, *Bicing* est inauguré le 22 mars 2007, avant les élections municipales de juin 2007. À Bruxelles, *VillO* est inauguré le 16 mai 2009, avant les élections régionales du 7 juin 2009.

[961] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

vélos endommagés, l'abonnement et les statistiques d'utilisation sont devenus des compétences de l'entreprise qui exploite les données pour les échanger avec le Grand Lyon. Cet investissement dans les données des services urbains constitue, selon Isabelle Baraud-Serfaty, une nouvelle forme de privatisation de la ville[962]. Nous pouvons opposer à cette affirmation que l'information représente, dans le cas de JC Decaux, une diversification de l'activité d'un acteur privé déjà présent depuis les années 1960. S'il y a une privatisation des systèmes d'information en ville, cela implique qu'il y ait eu auparavant une gestion publique de ces informations, ce qui ne semble pas être le cas pour les technologies de l'information développées par JC Decaux. En outre, l'entreprise s'appuie sur des partenariats avec d'autres sociétés, notamment avec Apple en 2007 pour permettre aux usagers d'obtenir des informations sur les vélos en temps réel[963]. On retrouve là une caractéristique des grandes firmes d'infrastructures urbaines, le modèle de JC Decaux consistant à travailler « sur des objets techniques dont la technicité [lui] permet de maintenir une distance par rapport aux interventions de toute nature »[964].

Si l'expertise technologique explique en partie le choix des élus de recourir à des sociétés privées pour la gestion des services urbains, les entreprises s'appuient sur le développement d'une expertise pour intervenir dans l'action publique[965]. Cette expertise urbaine monopolisée par les firmes est autant le résultat d'une stratégie des entreprises pour coller aux attentes des élus que d'une délégation par le politique. À ce titre, la délégation des relations avec les usagers ou l'élaboration de données statistiques autour des dispositifs de VLS à JC Decaux semblent confirmer cette hypothèse. L'expertise des firmes est aussi mobilisée car elle est pourvoyeuse de ressources pour les élus, notamment des ressources symboliques de développement économique des territoires. Elle renforce donc la

[962] Selon l'auteure, cette nouvelle privatisation de la ville se caractérise par la présence de plus en plus importante des acteurs du marché dans les secteurs de l'énergie et de l'information : « une nouvelle forme de privatisation se fait jour. Elle découle de l'arrivée de nouveaux acteurs urbains qui rentrent dans la ville par deux nouvelles portes d'entrées : l'énergie et l'information » : Isabelle BARAUD-SERFATY, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, 2011, n° 3-4, pp. 149-167. (p. 157)

[963] Communiqué de presse de JC Decaux, « JC Decaux lance l'application *Allbikesnow* sur iphone pour ses systèmes de vélos en libre service », Paris, le 16 mars 2010.

[964] Dominique LORRAIN, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *op. cit.* p. 22.

[965] Dans cette perspective, nous apportons un autre point de vue que celui de D. LORRAIN pour expliquer le recours aux entreprises dans la gestion des services urbains. L'expertise des entreprises n'est pas uniquement à concevoir sous l'angle de la technique et de l'apport d'une « sécurité et d'une supériorité technologique » dans les services urbains. Voir Dominique LORRAIN et Gerry STOKER, *La privatisation des services urbains en Europe*, *op. cit.* p. 122.

dépendance des institutions publiques aux opérateurs et nous interroge sur ce qui relève des compétences publiques et des missions de service public. Les prestations de JC Decaux peuvent-elles être qualifiées de services publics ?

1.3 Les VLS, services publics ou privés ? Un brouillage des catégories

Le poids croissant de JC Decaux dans la construction des territoires urbains, les premiers soupçons de proximité entre les élus et l'entreprise dans la presse[966] et les plaintes des concurrents[967] poussent l'État à s'inviter dans la régulation des marchés dès la fin des années 1970. Si l'État se penche sur la durée des contrats[968] et sur certaines clauses d'exclusivité en faveur de l'entreprise, les débats se cristallisent sur la qualité des prestations de JC Decaux. Ces débats, qui traversent les années 1970 jusqu'aux années 2000, brouillent les catégories publiques et privées concernant les services JC Decaux et renforcent l'interdépendance entre les deux l'entreprise et la collectivité.

Les premiers débats sur la qualité des prestations de JC Decaux remontent au milieu des années 1970. Des critiques de la Cour des comptes en 1975, portant sur les contrats passés par les collectivités locales pour le mobilier urbain, se trouvent renforcées, début 1978, par un avis de la Commission de la concurrence[969]. Le ministre de l'Intérieur reprend ces avertissements en rappelant que les collectivités auraient dû retirer des ressources de tels contrats, qu'il juge d'une « durée excessive [et méconnaissant] les règles de la concurrence »[970]. Il estime qu'il ne s'agit pas de concessions de service public, impose des appels d'offres et une redevance et interdit toute exonération d'impôts et taxes en faveur

[966] La presse relève des traces de proximité entre les élus et l'entreprise, comme le révèle cet article du *Progrès*, le journal local de Lyon : « Lyon est la ville fétiche de Jean-Claude Decaux [...]. Ainsi, ayant "sponsorisé" le festival Berlioz, l'empereur du mobilier urbain a profité de la première du "Requiem" pour inviter tous ses "amis" lyonnais chez Bocuse. Ceux-ci ont renvoyé l'ascenseur, le soir même, à la Courly, en passant un nouveau marché avec la société Decaux ». Rubrique « Le coin du voile », *Le Progrès*, 1er octobre 1981.
[967] Voir Michel CARMONA, *Le mobilier urbain*, *op. cit.* p. 47-58.
[968] À cet égard, la Communauté urbaine de Lyon est contrainte de revoir sa position, par un avenant de 1982 qui réduit la durée du contrat. Voir Avenant n° 5 du 5 février 1982 (AGL, 2115 W 004-2).
[969] Avis de la Commission de la concurrence du 23 février 1978.
[970] Circulaire du ministre de l'Intérieur 78-207 du 18 mai 1978.

des entreprises. Il exclut aussi les clauses de prorogation tacite et d'exclusivité[971]. JC Decaux est contrainte de renoncer à son exclusivité d'occupation de l'espace public dans un rayon de 50 mètres autour de ses mobiliers et à son exonération de taxes et impôts en expliquant, qu'il s'était agi « tout simplement de maladresses de rédaction bien excusables de la part d'une jeune société »[972]. L'État n'est donc pas absent de la régulation des contrats de mobilier urbain et participe, par son intervention, à fixer les modalités d'organisation du marché.

Dans cette tentative de régulation, on repère des « luttes et négociations autour de la qualification des biens »[973], notamment pour savoir si les services proposés par JC Decaux relèvent ou non d'une prestation de « service public ». Si le débat se solde en 1978 par la non qualification de ces prestations en qualité de « service public »[974], la question se pose de nouveau en 2005 avec *Vélo'v*. La dénomination de « transport public individuel »[975] choisi par l'élu en charge du dossier montre les difficultés à caractériser le service. Le coordonateur du projet préfère défendre « la dimension service public que peut prendre *Vélo'v* »[976]. Ces débats constituent un enjeu pour les acteurs institutionnels. Contrairement à l'élu en charge du dossier, le directeur général adjoint du Grand Lyon pense « qu'on a érigé une nouvelle manière de faire un service public et que cela ne tardera pas à être reconnu comme un service public »[977]. D'ailleurs, en réponse au recours devant le tribunal administratif de Lyon adressé par une société de location de vélo, contre la délibération du service *Vélo'v*, le Grand Lyon argumente en faveur d'une reconnaissance de la qualité du

---

[971] Néanmoins, dès juillet, la circulaire est suspendue avant d'être remplacée par une nouvelle en août. Elle revoit nettement à la baisse les exigences en se contentant de détailler les points à analyser lors de la signature d'un contrat (Circulaire du ministre de l'Intérieur 78-319 du 25 août 1978).

[972] Lettre du président de JC Decaux au président de la Communauté urbaine de Lyon du 28 décembre 1978 (AGL, 2115 W 004-2).

[973] Pour Michel CALLON, Cécile MEADEL et Vololona RABEHARISOA, ces luttes se caractérisent par une ouverture des scènes de débats publics entre les agents économiques et des spécialistes, ce qui contribue à introduire du politique dans l'organisation des marchés. Dans notre cas, les acteurs participant à ces luttes n'ont pas été identifiés. Cependant, une scène de débat a bien été ouverte entre l'État et JC Decaux. Voir Michel CALLON, Cécile MEADEL et Vololona RABEHARISOA, « L'économie des qualités », *Politix*, 2000, vol. 13, n° 52, pp. 211-239.

[974] Circulaire du ministre de l'Intérieur 78-207 du 18 mai 1978.

[975] Entretien avec Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon en charge des nouveaux modes de déplacements, Lyon, le 20 avril 2006.

[976] Entretien avec Bernard Lensel, coordonnateur *Vélo'v* du Grand Lyon, Lyon, le 27 mars 2006.

[977] Entretien avec Jean-Gabriel Madinier, directeur général adjoint du Grand Lyon, Lyon, le 7 décembre 2006.

service public du dispositif[978]. Cette argumentation a été reprise par le tribunal qui a jugé, en faveur du Grand Lyon, « que le service *Vélo'v* satisfait des besoins qui ne sont pas remplis par des entreprises privées et répond à un intérêt public »[979]. Les institutions publiques peuvent ainsi jouer du brouillage des catégories, parfois en revendiquant la catégorie « public » du service, parfois en évitant de s'y référer. Ces difficultés de qualification sont exploitées par JC Decaux qui, tout en reconnaissant le caractère public du système, entend montrer sa différence en termes de qualité des prestations. Selon Albert Asseraf, directeur marketing, études et stratégie de JC Decaux, « c'est un service collectif qui ne s'arrête jamais, 365 jours par an, 24 heures sur 24 »[980].

Ce brouillage des catégories s'exprime par les activités publiques que développe l'entreprise. Avec *Vélo'v*, l'entreprise assure par exemple la gestion des relations avec les utilisateurs. Autrement dit, le Grand Lyon délègue à JC Decaux la gestion des usagers du système : abonnements et appels téléphoniques. Cette prestation marque une évolution dans le métier de l'entreprise qui entretient dorénavant des relations publiques :

> « On n'est pas habitués chez JC Decaux à gérer une relation clientèle avec 65000 abonnés. Cela veut dire un call center. Chez JC Decaux, c'est normalement un projet, un client et un seul »[981].

Cette mission confère à l'entreprise un rôle administratif de contrôle et de médiation par rapport aux utilisateurs. Le premier est rendu possible grâce à l'incorporation d'une technologie entièrement informatisée, dont la gestion échappe à la collectivité[982]. Le rôle de médiation est construit à partir des transactions entre les utilisateurs et l'entreprise. Il s'est traduit, à Paris, par la nomination d'un médiateur « public » pour réguler les conflits entre les utilisateurs du *Vélib'* et la société JC Decaux. La particularité de ce médiateur, proposé par la collectivité, est qu'il est issu de l'entreprise et qu'il conserve un statut privé, salarié de JC Decaux, pour effectuer une mission publique, comme l'atteste l'interview réalisée avec ce médiateur :

---

[978] *Ibid.*
[979] Tribunal administratif de Lyon (3ème chambre), audiences n° 0502594 – 0502595 du 2 février 2006. Archives du service voirie du Grand Lyon (non classées).
[980] *La Croix*, le 6 juillet 2007.
[981] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.
[982] Ces technologies lui procurent les moyens d'un regard sur les usages à travers la traçabilité des déplacements et le fichage des identités.

> Q : Lors de la rencontre avec les représentants des usagers Vélib', il a notamment été question de votre indépendance. Qu'en est-il ?
>
> R : Comme les représentants le savaient et les lecteurs de ce blog également, je suis responsable des relations contractuelles pour JC Decaux et, en prenant ce poste de médiateur *Vélib'* et plus généralement pour les systèmes de vélos en libre service français de JC Decaux, j'abandonne évidement mon rôle de représentant de l'entreprise devant les tribunaux pour ne conserver que la partie négociation des contrats. (…) Mon expérience et ma connaissance de l'entreprise m'aideront dans mes missions. Je suis indépendant et irrévocable pendant les trois ans de mon mandat. Par ailleurs mon action s'inscrit dans le cadre du code de déontologie des médiateurs et d'une charte propre à JC Decaux (en cours de rédaction). Je postulerai pour intégrer le club des médiateurs des services au public »[983].

L'activité publique de l'entreprise transforme le métier des agents de JC Decaux[984]. Ils doivent maintenant coordonner les informations et s'assurer le maintien d'une position dans les réseaux d'experts (congrès et journées d'étude sur les questions de transport collectif et de bicyclette en ville[985]). En d'autres termes, ils participent à développer une activité de circulation des savoirs. La question du contrôle public des activités des entreprises se pose donc à travers les processus d'accroissement de l'expertise privée et la monopolisation de certaines données par les firmes. L'implantation locale des entreprises et leurs activités suscitent-elles des régulations politiques locales ? Cette question sera traitée au cours du chapitre 6. Mais l'activité publique de l'entreprise complexifie l'intervention politique en ajoutant une interdépendance de plus entre JC Decaux et les institutions locales. Ces dernières doivent composer avec des échanges de plus en plus réguliers entre les services administratifs et les agents de l'entreprise pour coordonner leur action. Cette stabilisation des échanges est au fondement du développement local de JC Decaux. Elle montre que les relations d'interdépendance entre entreprises de services urbains et institutions publiques produisent des effets sur l'action publique urbaine et le choix des décideurs. De fait, plus les coûts de transaction entre les acteurs sont bas, plus ces derniers ont intérêt à poursuivre leur collaboration. Ce processus participe à réduire les incertitudes

[983] Interview de Pierre Foulon, médiateur *Vélib'*, « *Vélib'* et moi », consulté le 30 mai 2011, http://blog.velib.paris.fr/blog/velib-et-vous/pierre-foulon-le-mediateur-velib/

[984] En outre, la maintenance des vélos a incité l'entreprise à créer une formation en « réparation des bicyclettes » pour ses techniciens, qui n'existait plus en France. Voir l'entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

[985] On peut citer, entre autres, le Club des Villes Cyclables et le salon européen de la mobilité.

qui pèsent sur l'action de ces différents groupes et incite à poursuivre une collaboration sur le long terme.

Dans le cadre de ces relations, est-il possible pour les élus d'envisager la remise en cause d'un partenariat, de changer de prestataire ou de modèle de gestion ? En 1998, la ville de Rennes, moins équipée que Lyon, a tenté l'expérience en optant pour ADHSHEL (Clear Channel), après 30 ans de gestion par JC Decaux. Ce choix a suscité un contentieux entre les deux sociétés, la première reprochant à la seconde d'avoir empêché l'implantation du nouveau mobilier, notamment en maintenant ses *abribus* pendant plus de six mois après l'échéance de son contrat. En 2005, la Cour d'appel de Paris a confirmé la décision du Conseil de la concurrence et condamné JC Decaux pour atteinte à la concurrence et pour ses pratiques en position dominante[986]. Malgré la condamnation, JC Decaux a néanmoins adressé un message aux entreprises concurrentes et aux élus locaux avec ce contentieux. La thèse d'une forme de dépendance structurelle des institutions publiques vis-à-vis de l'entreprise est ici fortement validée. Contester la position de JC Decaux représente un coût très élevé pour les acteurs politiques locaux et pour les entreprises concurrentes. Pour les élus, le premier risque est de causer une désorganisation temporaire des transports et des nuisances dues aux travaux lors du changement de prestataire. Le second risque réside dans la capacité des entreprises à saisir la justice, donc à créer des controverses et/ou du retard dans l'application des décisions politiques. Cette contestation s'est, en outre, opérée dans un contexte favorable. En effet, en 1998, une nouvelle tentative de régulation des marchés de mobilier urbain intervient en France. Cette régulation ouvre une brèche dans « la position dominante »[987] de JC Decaux sur les marchés européens. S'appuyant sur la législation européenne en matière de concurrence[988], la décision de 1998 vise à transformer les règles du jeu des marchés de mobilier urbain et d'affichage publicitaire. Quels sont les

[986] Arrêt de la Cour d'appel de Paris (1re chambre, section H) en date du 22 février 2005 relatif au recours formé par la société JC Decaux contre la décision n° 04-D-32 du Conseil de la concurrence en date du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More Group France contre les pratiques du groupe Decaux.
[987] Pratiques de JC Decaux relevées dans la décision n° 98-D-52 du Conseil de la concurrence du 7 juillet 1998, déjà cité, p. 5. http://www.autoritedelaconcurrence.fr/pdf/avis/98d52.pdf consulté le 11 juillet 2012.
[988] « Considérant ainsi que le groupe JC Decaux a mis en œuvre des pratiques (…) contraires aux dispositions de l'article 86 du traité instituant la Communauté européenne dès lors que, mises en œuvre par un opérateur détenant une position dominante sur une partie substantielle du marché commun, elles ont pu empêcher des entreprises d'autres pays de la Communauté européenne d'assurer leurs prestations sur le territoire national ». *Ibid.*

effets de cette régulation sur les relations entre les collectivités et les entreprises ? Les effets concernent d'abord le marché lui-même. Sa mise en concurrence accélère l'arrivée du principal concurrent de JC Decaux sur la scène européenne, Clear Channel, qui remporte la même année le marché de la ville de Rennes. Pour réussir son entrée sur le marché européen, Clear Channel développe à Rennes le premier service de VLS géré par une société privée et rattaché au marché du mobilier urbain et de l'affichage.

Les tentatives de régulation du marché en France ont ainsi favorisé l'émergence de nouvelles entreprises et la diversification des offres de mobilier urbain dans les villes françaises. Cette diversification se traduit par l'incorporation des services de VLS à Rennes, puis dans les contrats des autres villes. L'investissement des entreprises dans les échanges transnationaux du vélo vise à diffuser cette nouvelle offre auprès des villes européennes pour remporter les marchés. Les entreprises souhaitent donc s'adresser directement aux municipalités à l'échelle internationale. Est-ce une manière pour les firmes de contourner les régulations nationales ? L'investissement des firmes à l'international découle bien d'un positionnement sur les marchés. Mais il est aussi dépendant d'un autre processus, plus politique, visant à rendre visible les villes à l'international à travers la circulation des dispositifs de VLS. En d'autres termes, les décideurs urbains vont autoriser les opérateurs privés à s'investir dans une mise en visibilité internationale des villes et de l'action des élus. Ce processus peut être éclairé par l'histoire des relations entre les entreprises et les institutions de chaque territoire. Nous avons ainsi montré les liens de dépendance entre acteurs publics et privés au niveau local. Ce processus peut aussi être interrogé à partir des dépendances qui se consolident dans les réseaux de collectivités.

2. Le recours aux opérateurs privés pour développer la visibilité internationale des villes

> « On reçoit des villes à Barcelone. Lorsque je vous disais qu'on pratique les choses différemment de JC Decaux, on n'a pas les moyens en termes de développement d'offrir les voyages, ce genre de choses. Les villes viennent chez nous, on les reçoit, on les invite à déjeuner, on passe du temps avec elles, mais c'est tout. Ce n'est pas une grosse organisation, avec une prise en charge. On prend quand même en charge l'aéroport, ce genre de choses, mais c'est assez sobre. C'est un peu notre politique par rapport au groupe JC Decaux, et ce qu'on peut entendre. Les villes le savent, JC Decaux est arrogant,

> certaines n'aiment pas trop. (…) Donc oui, on se sert de Barcelone comme notre vitrine. La meilleure vitrine, c'est de venir faire visiter les gens et voir des vélos dans tous les sens qui tournent, comme à Paris et encore plus à Lyon, et là, en tant qu'élu et technicien, vous ne pouvez pas rester insensible et vous voulez la même chose. Donc oui, on fait ça à Barcelone, en plus on a de la chance d'être au bord de la mer. »[989]

Avec son système de 6 000 vélos en libre service, la ville de Barcelone est considérée depuis 2007 comme la vitrine du groupe Clear Channel qui a remporté le marché. Le chargé de mission de l'entreprise revient sur l'usage de cette vitrine pour faire la promotion de son offre de VLS dans les autres villes. Pour ce faire, l'entreprise accueille des délégations à Barcelone en finançant une partie importante du déplacement des visiteurs – élus et techniciens. Pourquoi la municipalité de Barcelone laisse-t-elle une entreprise privée représenter son action en faveur du vélo – à travers un système de VLS - aux techniciens et élus des grandes villes européennes ? Cette question renvoie plus généralement aux raisons qui poussent les institutions publiques à s'allier aux entreprises pour organiser la circulation des politiques du vélo urbain.

L'investissement des firmes dans les échanges transnationaux est autorisé et organisé par les autorités publiques car les entreprises représentent un moyen d'internationaliser les villes[990]. Pour remporter des marchés, les entreprises investissent l'espace transnational du vélo – jusqu'ici organisé autour des acteurs publics et associatifs - pour faire circuler leurs dispositifs de VLS et leurs modèles de gestion. Ce processus se réalise en lien avec les institutions publiques, ces dernières cherchant à développer leur visibilité internationale et à consolider leur position dans les réseaux de villes. Pour les élus, les entreprises représentent des acteurs capables de mobiliser des ressources pour l'internationalisation des villes, dans un contexte de compétition interurbaine. Il s'agit donc de mettre en lumière la co-production de l'activité transnationale des acteurs publics et privés.

Ces transformations peuvent, dans un premiers temps, être analysées à partir de l'internationalisation des villes et des entreprises qui se développe de manière

[989] Entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.
[990] L'internationalisation des villes est définit comme « le renouvellement des stratégies des élus des grandes villes pour conquérir des ressources de gouvernement ». Voir Renaud PAYRE, *Ordre politique et gouvernement urbain*, *op. cit.* p. 119. L'internationalisation est donc perçue comme un choix politique visant à établir des coopérations entre villes et différentes institutions (Union Européenne, États, régions, etc.) pour obtenir de nouvelles ressources d'action et une visibilité internationale. Voir l'introduction.

interdépendante à la fin des années 1980 et qui s'accélère avec les VLS. Ces derniers représentent un moyen d'accroître la capacité d'action des élus pour forger une notoriété internationale de leur ville. Dans cette perspective, Comment les entreprises s'insèrent dans le jeu de la compétition entre les villes ? Dans un deuxième temps, il apparaît intéressant de questionner les effets de l'investissement des entreprises dans l'internationalisation des villes. Le rôle croissant joué par les firmes dans les échanges transnationaux organise plus globalement la circulation des dispositifs de VLS en Europe. Quatre dynamiques caractérisent alors la nouvelle configuration circulatoire publique-privée : le renforcement des interdépendances publics-privés et la légitimation des partenariats dans la gestion des politiques du vélo ; le développement de la compétition entre les villes ; une hiérarchisation au sein de l'espace transnational et la standardisation des politiques publiques.

2.1 L'internationalisation des villes. Processus politique ou stratégie des opérateurs privés ?

Avec l'investissement des entreprises dans la mise en œuvre de dispositifs de VLS, l'action en faveur du vélo devient progressivement un enjeu politique pour la mise en visibilité internationale des villes. Dans ce contexte, on observe la mise en place d'une coalition entre les municipalités et les entreprises. Si ces dernières se lancent dans l'internationalisation de leur activité pour répondre à l'intensification de la concurrence sur le marché européen, les élus trouvent de nouvelles ressources pour internationaliser leur ville. Cette action publique-privée a une spécificité : elle se forme à partir des partenariats locaux qui s'institutionnalisent sur les territoires, ce qui accroît la compétition entre les villes pour valoriser leurs partenariats et leurs dispositifs au sein de l'espace transnational.

L'internationalisation des villes précèdent l'investissement des entreprises aux côtés des municipalités. À Lyon, l'élection de Michel Noir à la mairie[991] en 1989 marque un tournant dans l'internationalisation de la ville[992]. Son mandat engage la ville de Lyon dans une quête

[991] Michel Noir, homme politique (RPR), a été député du Rhône (1978-1995), maire de Lyon (1989-1995) et président de la Communauté urbaine de Lyon (1989-1995).
[992] Ce tournant est notamment analysé dans l'ouvrage suivant : Renaud PAYRE, *Lyon, ville internationale*, Lyon, Editions Libel, 2013.

de reconnaissance internationale, notamment à partir des politiques économiques locales[993] et de la valorisation du patrimoine historique[994]. L'édile investit également Lyon dans des réseaux de villes comme *Eurocities*[995]. Dès 1988, alors qu'elle s'internationalise[996], la société JC Decaux cherche une convergence avec le Grand Lyon en proposant une prise en charge « gracieuse » de la signalisation temporaire et du fléchage des manifestations à caractère socio-économique et culturel « ayant un intérêt pour l'agglomération »[997]. L'entreprise, dans le cadre de son implantation territoriale, propose donc de nouveaux mobiliers pour accompagner les évènements internationaux de la ville de Lyon. Elle offre des ressources matérielles aux élus. Mais cet investissement reste limité, le mobilier urbain de JC Decaux reposant encore essentiellement sur les *abribus* et les panneaux publicitaires. Avec les VLS, l'investissement des entreprises dans l'internationalisation des villes s'est intensifié.

Les vélos dans l'internationalisation des entreprises

Le marché remporté par Clear Channel à Rennes en 1998 marque un tournant dans la concurrence internationale que se livrent les entreprises du mobilier urbain. Le groupe américain entame son implantation sur le continent européen en proposant un système de VLS adossé au marché de mobilier urbain. L'arrivée de Clear Channel en Europe a des répercussions sur le marché. Pour réussir son implantation européenne, l'entreprise américaine rachète la société britannique More Group et sa filiale ADSHEL en 1998. Ce rachat accentue la concentration du marché autour de quelques grands groupes internationaux. De son côté, JC Decaux accélère alors sa stratégie internationale. En 1999, elle rachète une société européenne, Avenir Publicité, numéro 2 européen du mobilier urbain et numéro 1 de l'affichage dans les aéroports. Cette stratégie aboutie à l'entrée en bourse du groupe JC Decaux en 2001.
Si l'arrivée de Clear Channel en Europe transforme le marché, elle modifie également l'offre des entreprises avec les VLS. Le dispositif *vélos à la carte* est l'élément qui, pendant l'appel d'offres, a décidé la municipalité de

[993] Voir la thèse de Aisling HEALY, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine*, *op. cit.*
[994] Après plusieurs années de mobilisation, la ville de Lyon obtient en 1998 le classement d'une partie de son centre-ville au patrimoine mondial de l'UNESCO. Voir Sarah RUSSEIL, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, *op. cit.*
[995] Voir Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.*
[996] À partir des années 1980, la société JC Decaux entreprend une ouverture de son activité aux marchés européens, puis sur les continents asiatiques et nord-américains. Hormis la ville de Bruxelles et quelques contrats au Portugal, le premier marché important remporté en dehors du territoire français est celui de la ville d'Hambourg en 1982. Voir l'histoire du groupe relatée dans le rapport d'activité annuel 2003 : http://www.JC Decaux.com/fr/Le-groupe-JC Decaux/Rapport-annuel, consulté le 28 août 2012.
[997] Avenant à la convention du 24 octobre 1972 du 20 décembre 1988 (AGL, 2115 W 004-2).

choisir ADSHEL, au détriment de JC Decaux[998] et des autres concurrents Avenir, Dauphin et Giraudy[999]. Cette offre faisait d'ailleurs « partie d'un plan de développement international engagé par l'entreprise »[1000].

Dans le cadre du système *vélos à la carte,* Clear Channel propose plusieurs ressources participant à internationaliser la ville de Rennes. Au-delà de la médiatisation du dispositif, notamment suite au prix décerné pour l'innovation[1001], l'entreprise entame une tournée mondiale pour présenter le système dans les colloques et les manifestations spécialisées sur le vélo. Sa participation au colloque international de Bruxelles en 1999, « des vélos pour tous », aux côtés des représentants des villes de Bruxelles, Copenhague, Zürich, Strasbourg et Mannheim[1002] est autant motivée par la présentation de son nouveau service que par la valorisation de la politique « vélo » de la ville de Rennes. À cet égard, elle participe implicitement à promouvoir l'action des élus locaux[1003]. Une autre activité de l'entreprise consiste à accueillir des délégations de villes – composées de techniciens ou d'élus – qui viennent observer le système. Pour l'organisation des visites, les villes demandeuses adressent un courrier au maire de la ville de Rennes. Une fois validée, la demande est envoyée à l'entreprise pour qu'elle prenne en charge l'organisation. Si les élus sont parfois présents pour accueillir les délégations de villes, c'est ADSHEL qui organise leur accueil.

L'accueil des délégations de villes par les entreprises : l'exemple de Rennes

À Rennes, le programme de l'accueil de la ville de Toulouse en 2001 est entièrement réalisé par l'entreprise ADSHEL[1004]. Pour les participants, la visite se déroule sur une journée, composée d'une matinée complète

[998] Titulaire du contrat rennais depuis 1973.

[999] Dans son offre, ADSHEL proposait soit de verser une redevance de 5% du chiffre d'affaires publicitaires à la municipalité, soit de ne verser que 2,5% de ce chiffre d'affaires mais conjugué à une mise à disposition de 200 vélos pour les rennais. Voir « Pourquoi ADSHEL est à Rennes ? », document interne de la municipalité de Rennes, archives de la ville de Rennes (RM38W193)

[1000] Document annexe commun aux actes d'engagement et relatif à la mise au point des marchés, septembre 2009, archives de la ville de Rennes (11-21W1-3).

[1001] En 1998, la ville de Rennes, le District et ADSHEL reçoivent le premier prix ADEME/GART dans la catégorie « nouveau service aux usagers » : voir communiqué de presse du District de Rennes, archives de la ville de Rennes (10-20W3). Le 18 septembre 1998, le dispositif obtient également le prix Entreprises du Club des Villes Cyclables.

[1002] La société ADSHEL est alors la seule entreprise à intervenir. Voir l'intervention du Directeur général de la société ADSHEL, « Rennes : le « plan vélo » de ADSHEL » lors du colloque international « des vélos pour tous » organisé par la Ligue des familles de Bruxelles et par le Bond van Grote en Jonge Gezinnen, à Bruxelles le 2 février 1999 : Ligue des familles de Bruxelles, compte rendu du colloque international « des vélos pour tous », Bruxelles, 1999, p. 12-13.

[1003] *Ibid.*

[1004] ADSHEL, courrier adressé à la ville de Rennes, programme de la visite de Toulouse le 28/08/2001, archives privées de la ville de Rennes (10-20W3).

avec l'entreprise au sein de son agence ; d'un déjeuner ; puis d'une visite sur le terrain en début d'après-midi, toujours effectuée par ADSHEL ; enfin, d'une réunion avec les représentants de la ville de Rennes, prévue à 16h30. Au final, les élus et/ou les techniciens de Toulouse passent l'ensemble de la journée avec les agents de l'entreprise et seulement 1h30 avec les représentants publics de Rennes. Les élus délèguent ainsi à une entreprise, d'une part, la gestion des relations publiques entre la ville de Rennes et les autres villes, d'autre part, la présentation d'une politique en faveur de la bicyclette. Pour les élus, cette externalisation est à la fois une contrainte et une action qui leur procure des ressources. Les élus sont contraints de déléguer la présentation du système car de nombreuses données sont collectées par l'entreprise et relève ainsi de l'expertise des entreprises, analysée plus haut. La gestion informatique et la régulation du système sont gérées par ADSHEL. Les élus délèguent donc par manque d'expertise. Mais cette action leur procure également des ressources financières puisque ADSHEL prend en charge les frais de déplacement et de restauration des invités. En outre, il est évité de mobiliser un ou plusieurs agents administratifs sur cette opération. En même temps, la présence d'ADSHEL est incontournable puisque les délégations souhaitent se renseigner sur la gestion privée du dispositif et sur les relations entre les partenaires[1005]. Les acteurs publics et privés du partenariat rennais doivent donc entretenir des relations de proximité pour valoriser l'expérience sur la scène internationale. L'institutionnalisation de ce processus de délégation des relations publiques avec les autres villes entraîne une spécialisation de l'opérateur privé sur ce type de service et un renforcement des interdépendances. Les firmes développent ainsi une expertise locale pour présenter la ville et son système aux élus et techniciens des autres villes. Ce service assuré par l'acteur privé peut ainsi être considéré comme une forme d'externalisation des missions de la collectivité. Lors d'un bilan d'étape élaboré par ADSHEL après 4 ans et demi de fonctionnement du service, les délégations reçues par l'entreprise se chiffrent au nombre de trente-et-une, parmi lesquelles on retrouve les villes de Londres, Paris, Strasbourg, Bruxelles, Turin, Oslo, Varsovie ou encore Singapour[1006]. En outre, l'entreprise a accueilli d'autres sociétés privées ou organismes publics[1007]. Au sein du gouvernement de la ville de Rennes, l'entreprise ADSHEL a donc un rôle de représentation important auprès des autres institutions urbaines françaises et internationales.

La représentation des villes par les firmes facilite la circulation des dispositifs de VLS. À cet égard, le document d'étape du dispositif rennais mentionne les « duplications »[1008] du système à l'étranger. En 2001, un service similaire est implanté à Drammen en Norvège (280 vélos répartis sur 29 stations), puis dans la ville d'Oslo en 2002 (1 200 vélos répartis sur 120 stations)[1009]. Ces « duplications » font directement suite aux voyages d'études réalisés par Oslo et Drammen à Rennes entre 1998 et 2002. Oslo est d'ailleurs l'une des quatre villes à s'être rendue deux fois à Rennes[1010]. Dans la circulation des systèmes de VLS, les acteurs privés jouent un rôle important. Depuis l'expérience rennaise, les entreprises

[1005] *Ibid.*

[1006] Les délégations reçues sont : Turin, Le Mans, Angoulême, Bruxelles, Malmö, Orléans, Nantes (2 fois), Charleroi, Auderghem, Luxembourg, Toulouse, Cherbourg, Paris, Cambridge, Cardiff, Singapour (2 fois), Sidney, Région Ile-de-France, Londres, Izmir, Oslo (2 fois), Drammen, Bergen, Varsovie, Bordeaux, Strasbourg, Caen, Gant. Voir ADSHEL, *bilan du service vélos à la carte après 4 ans et demi d'exploitation*, le 12 juin 2003, p. 1-2. Archives de la ville de Rennes (11-21W1-3).

[1007] Les organismes sont : CERN, RATP, SNCB (Belgique), Honda (Japon), Université d'Athènes, CESCI (Australie), Equiterre (Canada), ACE Services (Belgique), SEMITAN. *Ibid*. P. 2.

[1008] Voir ADSHEL, *bilan du service vélos à la carte après 4 ans et demi d'exploitation*, le 12 juin 2003, p. 1-2. Archives de la ville de Rennes (11-21W1-3), p. 3.

[1009] *Ibid.*

[1010] Avec Nantes, Paris et Singapour. D'après le document, Singapour est également en train de réfléchir à une implantation du système ADSHEL. *Ibid.*

Clear Channel et JC Decaux se livrent une bataille de brevetage technologique autour des VLS. Chez JC Decaux, « le lancement du projet *Cyclocity* » débute au premier semestre 1999[1011]. L'entreprise française développe un premier service à Vienne en Autriche en mai 2003 (310 vélos répartis sur 36 stations) puis à Gijon en Espagne en juin 2003 (64 vélos répartis sur 8 stations). En 2004, Lyon devient la deuxième agglomération française à remettre en jeu le marché de mobilier urbain et de l'affichage, après quarante ans de présence de JC Decaux sur son territoire. Le Grand Lyon entreprend alors une prospection transnationale afin de construire un appel d'offres incluant les VLS. À cet effet, l'institution décide de recruter en 2003 un agent dont la mission est de recenser les différentes expériences en Europe afin de réaliser un cahier des charges :

> « Sur la partie vélos en libre service, je suis intervenue dès mon arrivée sur une expertise des systèmes existants. Je suis allée à Berlin, à Oslo, à Vienne, à Amsterdam, à Copenhague, pour voir ce qui existait, mais c'était des systèmes que je connaissais déjà grâce à mon expérience professionnelle. C'était ce qui s'était développé dans les derniers mois car il était question de nouveaux systèmes en cours de travaux dans ces villes. (…) J'ai fait une synthèse des différentes approches qui ont été faites par différents prestataires »[1012].

Cette phase de prospection permet au Grand Lyon de valider l'option du partenariat public-privé pour l'implantation des VLS[1013]. JC Decaux et Clear Channel se retrouvent en finale du dialogue compétitif[1014]. Les offres sont quasiment identiques en termes de prestations et respectent le cahier des charges rédigé par le Grand Lyon. D'après les élus,

---

[1011] JC Decaux, dossier de presse « Lyon : Cyclocity, du mobilier urbain à la mobilité urbaine », http://www.JC Decaux.com/fr/presse/archives/2005/Lyon-Cyclocity-du-mobilier-urbain-a-la-mobilite-urbaine consulté le 5 août 2012.

[1012] Entretien avec Florence Larcher, chargée de mission *Vélo'v* au sein du service espaces publics du Grand Lyon, Lyon, le 13 mars 2006.

[1013] *Ibid.*

[1014] Cette procédure a réactualisé le cadre de l'appel d'offres sur performances en 2004. Contrairement à un cahier des charges précis que le prestataire n'aurait qu'à exécuter, le dialogue compétitif porte sur un programme fonctionnel définissant les objectifs à atteindre et le moyen de mesurer leur réalisation, sans figer la solution technique et financière. Le programme fonctionnel (le programme fonctionnel ne peut être modifié après la remise des offres. Décision n° 265784 du Conseil d'État, le 4 avril 2005) établit les objectifs et les contraintes auxquels les candidats devront se soumettre. Le Grand Lyon a examiné les propositions des deux prestataires sur deux tours. D'ailleurs, l'une des rares nouveautés du dialogue compétitif, par rapport à l'appel d'offres sur performances, consiste à pouvoir effectuer la procédure en plusieurs phases successives « avec possibilité d'élimination des candidats dont les propositions se révèlent inadaptées à son besoin en fonction des critères fixés dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans le règlement de la consultation ». Voir article 67-1 du Code des Marchés Publics par le décret 2004-1298.

les aspects financiers ont conduit à privilégier JC Decaux[1015]. L'analyse des interdépendances entre les deux organisations depuis 1965, menée au début du chapitre, indique que l'aspect financier n'est probablement pas la seule explication de ce choix. Avec l'implantation de 4 000 vélos répartis sur 343 stations, le système lyonnais devient le dispositif le plus ambitieux jamais implanté[1016]. Le service est inauguré le 19 juin 2005 autour d'une importante campagne de communication où le maire de Lyon et le président du groupe JC Decaux s'affichent ensemble sur les vélos.

Illustration 25 : Photographie de l'inauguration du système *Vélo'v* à Lyon, le 19 juin 2005 (coll. Archives du Grand Lyon)

à Gauche Jean-Claude Decaux, à droite Gérard Collomb

Avec *Vélo'v*, l'investissement conjoint des acteurs publics et privés sur la scène internationale s'est intensifié. Le dispositif a donné une visibilité internationale à l'action du président du Grand Lyon, qui s'est ainsi positionné, selon ses propos, « en tête de l'innovation »[1017]. Fort de ce constat, ce dernier ne manquait pas de rappeler que « le dispositif *Vélo'v* est unique en Europe, dans son principe et par sa dimension. D'ores et

[1015] Voir Entretien avec Gilles Vesco, Lyon, le 20 avril 2006.
[1016] L'implantation du système lyonnais a été analysée dans le cadre d'un mémoire de Master 1 de science politique. Voir Maxime HURE, « Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain. », *op. cit.*
[1017] Editorial de Gérard Collomb, *Grand Lyon Magazine*, N° 12, avril/mai 2005, p. 3.

déjà, de nombreuses villes observent cette innovation très originale et séduisante »[1018]. Le dispositif a également donné une visibilité internationale à l'entreprise qui attend des retombées en termes d'image[1019] :

> « Considérant l'innovation comme un élément stratégique de son développement, JC Decaux a toujours investi significativement dans la Recherche et le Développement. En proposant Cyclocity au Grand Lyon, qui devient ainsi la communauté urbaine dotée du plus grand nombre de vélos en libre service au monde, nous avons inventé un nouveau concept. Je suis optimiste sur son développement : à l'image du mobilier urbain, notre Cyclocity, baptisé à Lyon Vélo'v, va, j'en suis convaincu, se généraliser en France ainsi qu'à l'étranger et offrir aux citadins un nouveaux mode de déplacement doux en ville. »[1020]

Les propos de Jean-Charles Decaux[1021] tendent à valoriser le rôle de l'entreprise dans la construction de l'image et la circulation du dispositif lyonnais. Toutefois, nous avons montré que ce rôle de l'entreprise dans les échanges transnationaux du vélo avait été autorisé par les élus urbains car les firmes disposaient de deux types de ressources pour accompagner les élus dans l'internationalisation des villes : premièrement, elles effectuent un travail de valorisation implicite du travail des élus vis-à-vis des autres villes. Deuxièmement, elles apportent des financements et mettent à disposition du personnel dédié à cette mission. L'internationalisation des villes résulte donc d'une construction des élus pour capter de nouvelles ressources proposées par les entreprises. Cette construction politique ne s'organise pas uniquement autour de l'internationalisation des villes. Elle « permet de fédérer des systèmes d'acteurs urbains pérennisés par le partage d'une vision commune des ressources et des vocations d'une ville »[1022]. Cette analyse nous amène ainsi à

[1018] *Ibid.*

[1019] En revanche, l'enjeu financier du marché reste limité pour la société JC Decaux. Si aucun chiffre n'est communiqué à propos des résultats spécifiques à Lyon, le marché lyonnais n'est pas financièrement déterminant pour la poursuite de l'activité de JC Decaux à l'échelle internationale : « Quand vous signez l'aéroport de Shanghai pour vingt ans, c'est un marché de 450 millions d'euros, c'est comme si vous signez cinquante villes comme Grenoble. Malheureusement, quand vous perdez une ville, c'est un échec, une ville de la taille de Lyon, oui c'est un échec, mais ce n'est pas la fin du monde non plus pour l'entreprise ». Voir entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

[1020] Discours de Jean-Charles Decaux lors de l'inauguration de *Vélo'v*, Lyon, le 19 mai 2005. Communication extérieure JC Decaux Lyon, « Cyclocity, du mobilier urbain à la mobilité urbaine » : http://www.JC Decaux.com/fr/presse/archives/2005/Lyon-Cyclocity-du-mobilier-urbain-a-la-mobilite-urbaine

[1021] Jean-Charles Decaux est le fils de Jean-Claude Decaux. Depuis 2002 il est le codirecteur général de la société JC Decaux.

[1022] Pour Gilles PINSON et Antoine VION, l'expertise produite au niveau local dans le cadre des politiques d'internationalisation des villes permet autant de construire des dynamiques collectives locales,

questionner les effets de la délégation politique de l'internationalisation des villes sur la structuration des échanges transnationaux du vélo urbain.

2.2 Une nouvelle configuration circulatoire du vélo pour organiser la compétition entre les villes ?

Avec l'investissement des entreprises dans la mise en visibilité des villes à l'international, on observe l'émergence d'une nouvelle configuration circulatoire du vélo. Qu'est-ce qui caractérise cette nouvelle configuration composée de municipalités et d'entreprises ? D'une part, les interdépendances entre villes et entreprises se renforcent et ce système d'action devient de plus en plus légitime. D'autre part, l'action des entreprises accroît la concentration des ressources d'internationalisation dans certaines villes, participant de ce fait à organiser une hiérarchie implicite des villes dans l'espace transnational du vélo. Troisièmement, cette différenciation en termes de ressources, se traduit paradoxalement par la recherche d'une solution standard par les villes. Ce processus de standardisation des politiques de VLS est impulsé par les entreprises. Enfin, ces dernières participent à structurer la compétition entre les villes. Légitimation des partenariats publics-privés, différenciation implicite entre les villes, standardisation des politiques de VLS et structuration d'une compétition entre les villes, caractérisent ainsi la nouvelle configuration circulatoire publique-privée du vélo.

Premièrement, l'action des entreprises dans l'internationalisation des villes accroît les interdépendances entre les institutions publiques et les entreprises, notamment en termes d'images et d'expertise internationale. Les partenariats publics-privés deviennent un mode de gestion légitime et sont mis en récit par les acteurs politiques. Cette mise en récit se matérialise par des documents de communication qui retracent l'histoire des relations entre les partenaires et établissent une représentation positive de la gestion publique-privée des services de VLS[1023]. Ces documents sont publiés en plusieurs langues pour faciliter la

---

notamment entre les acteurs publics et privés, qu'une valorisation de ces dynamiques dans la compétition internationale : Gilles PINSON et Antoine VION, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *op. cit.* p. 92.

[1023] Communauté urbaine de Lyon, *Vélo'v, la ville autrement. The City in a different light*, 2006, 7 p.

promotion internationale[1024]. Les villes se trouvent associées à l'image du dispositif et de la firme partenaire et les entreprises dépendent de l'image internationale des villes. Dans la construction de celle-ci, JC Decaux participe aux salons, expositions et congrès en tant qu'exposant, mais aussi en mettant des vélos à disposition des congressistes. Sur le modèle de Clear Channel à Rennes, la société française accueille les délégations de villes. À Lyon, plus de cinquante délégations ont été reçues entre juin 2005 et juin 2007[1025]. Si la ville de Rennes délègue entièrement cette mission à ADSHEL, le Grand Lyon nomme dès 2006 un coordinateur chargé d'organiser ces relations publiques avec les autres villes[1026]. À Paris, l'implantation de *Vélib'* en 2007 s'est traduit par un engouement sans précédent des villes pour venir observer le dispositif. La municipalité s'est dotée d'un service interne capable de mobiliser six agents pour accueillir les délégations en collaboration avec JC Decaux. Mieux organisée que les autres villes, Paris tient un listing précis des délégations reçues. Nous nous sommes procuré ce listing pour l'année 2008[1027]. Il y a donc des différences dans la capacité des villes à organiser l'accueil des délégations. Si les proportions ne sont pas comparables avec celles de la ville de Rennes, on observe une plus grande variété internationale des villes accueillies par Paris. Sur trente-six délégations, onze proviennent des villes européennes, les autres des États-Unis, du Canada, du Japon, de l'Inde, de l'Australie, du Brésil, de Chine, etc[1028]. Selon le chargé de mission de la ville de Paris, l'aura internationale de Paris a ainsi contribué à rendre visible *Vélib'* :

> « La promotion au niveau international s'est faite de manière indirecte. Mis à part les communiqués de presse pour chaque performance de *Vélib',* la promotion s'est faite toute seule. Il s'agit bien d'une autopromotion car tout ce qui se passe à Paris est international. Paris est quand même le plus gros système de vélos en libre service du monde. Des délégations sont venues de Londres, d'Australie, de Corée, du Japon. Il y a eu Montréal, Luxembourg, Milan, Séville, Mexico, des Portugais, environ trois délégations tous les 15

[1024] *Ibid.*
[1025] Entretien avec Bernard Lensel, Lyon, le 24 octobre 2007.
[1026] L'accueil des délégations n'est pas la mission principale de son poste. M. Lensel s'occupe d'abord de coordonner les différents acteurs pendant les trois phases d'implantation du dispositif. *Ibid.*
[1027] Le document comprend les noms, dates et objets de la visite des trente-six délégations reçues entre le 28 janvier 2008 et le 10 février 2009. Le document mentionne uniquement les délégations étrangères. Les visites des villes françaises ne sont pas mentionnées. On peut donc fournir une estimation à la hausse du nombre de délégations reçues par la ville de Paris en 2008. Voir ville de Paris, document interne des délégations étrangères reçues en 2008 (voir annexes)
[1028] *Ibid.*

> jours. Donc paradoxalement, nous n'avons pas eu besoin de faire de la promotion internationale. »[1029]

Deuxièmement, l'action des entreprises accroît la concentration des ressources d'internationalisation dans certaines villes, participant de ce fait à organiser une hiérarchie implicite des villes dans l'espace transnational du vélo. L'internationalisation de la ville de Paris, à travers le dispositif *Vélib',* montre que plus une ville est visible sur la scène internationale, plus les VLS renforcent cette visibilité. En outre, l'administration de la ville de Paris dispose de plus de personnel et de plus de ressources financières que d'autres villes pour gérer ses relations publiques internationales. Tandis qu'à Rennes les élus délèguent entièrement cette mission à une entreprise, Paris dispose de davantage de ressources pour mener développer une visibilité internationale, ce qui restreint le rôle de JC Decaux dans cette mission. Les entreprises peuvent proposer d'autres ressources pour rendre visibles les villes. Elles prennent par exemple en charge des campagnes de communication sur les territoires en offrant des espaces publicitaires. À Paris, JC Decaux assure de nombreuses activités de communication en faveur de la municipalité[1030]. L'autopromotion avancée par le chargé de mission « vélo » de la ville de Paris est donc à nuancer, à la fois au regard des campagnes de communication assurées par JC Decaux, et par l'investissement de la ville dans les échanges transnationaux :

> « La promotion de *Vélib'* a été pensée dès l'appel d'offres. Une demande a été formulée aux candidats et JC Decaux a fait une offre d'un budget d'environ un millions d'euros avec tous les outils : site internet, dépliants en plusieurs langues, actions avec les buralistes, boulangers, espaces publicitaires, espaces publicitaires internet, en plus des campagnes de réabonnement et du blog *Vélib'*, conduit par JC Decaux. (…) On est quand même intervenu à Velo-City 2007 à Munich et nous allons intervenir à Velo-City 2009 à Bruxelles. »[1031]

La présence des entreprises aux côtés des villes dans les congrès Velo-City est également un moyen pour les élus de construire une internationalisation de leur activité fondée sur le

[1029] Entretien avec Didier Couval, chargé de mission vélo de la mairie de Paris, Paris, le 14 octobre 2008.
[1030] Cette activité est également visible à Lyon. En outre, l'entreprise peut organiser des campagnes de communication à l'extérieur des agglomérations. Par exemple, JC Decaux a exposé les vélos lyonnais sur les marches du festival de Cannes en 2006. L'exposition du dispositif dans certaines manifestations est organisée autour de stands sponsorisés et animés par les deux partenaires.
[1031] Entretien avec Didier Couval, le 14 octobre 2008.

partenariat public-privé[1032]. Au final, on observe une hiérarchisation implicite entre les villes. On retrouve d'un côté les villes disposant d'un système de VLS en partenariat avec les entreprises, fortement dotées de ressources d'internationalisation. D'un autre côté, les villes ne disposant pas de VLS sont moins visibles, donc marginalisées, au sein de l'espace transnational du vélo. Ce constat n'a pas échappé au représentant de JC Decaux à Lyon :

> « Dans le monde entier, la majorité des maires des grandes villes envie le maire de Lyon pour avoir eu la bonne idée au bon moment pour la mise en œuvre d'un tel service. Je serais tenté de dire que les *Vélo'v* à Lyon ont pris le pouvoir. (…) Jean-Claude Decaux nous demande tous les jours de faire vivre au mieux ce service parce que c'est un enjeu pour JC Decaux aussi. C'est un enjeu de croissance car ce sera un vecteur de croissance future dans les grands marchés internationaux. Pour preuve, tous les maires des grandes villes, après l'expérience lyonnaise, veulent copier le maire de Lyon »[1033] (…)

La « prise de pouvoir de *Vélo'v* », selon l'expression introduite par l'interviewé, semble indiquer un changement dans les politiques urbaines du vélo. S'agit-il d'une prise de pouvoir des dispositifs de VLS, de leur mode de gestion public-privé, ou des entreprises dans l'espace transnational du vélo ? D'après les propos du directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, les entreprises et les élus organisent conjointement la circulation des politiques de VLS. Cette circulation devient un objectif à la fois politique et industriel, ce qui entraîne une standardisation des dispositifs en faveur du vélo dans les villes européennes.

Troisièmement, l'internationalisation publique-privée des gouvernements urbains conduit à un processus de standardisation des politiques de VLS. Cette Standardisation relève d'une part du désir des élus d'implanter des VLS dans leurs villes. C'est l'explication donnée par le directeur régional de JC Decaux dans la suite de l'entretien cité plus haut :

> (…) « La preuve, successivement à l'expérience *Vélo'v* de Lyon, il y a eu évidement Paris qui a été très jaloux de cette expérience, Marseille évidement. Ce sont lancés les appels d'offres d'Aix, Marseille, que l'on a gagné, Bruxelles, des appels d'offres en cours, Mulhouse, Besançon avec du vélo urbain »[1034]

[1032] Cet investissement commun dans les réseaux de collectivités fait l'objet d'une analyse plus approfondie dans la suite de ce chapitre.
[1033] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.
[1034] *Ibid.*

Cette standardisation impulsée par le politique est aussi à mettre en lumière au regard du travail des entreprises qui introduisent de nombreux standards. Elles participent à harmoniser des normes techniques pour les systèmes de VLS à travers des brevets[1035] et une importante production industrielle. Autrement dit, elles proposent une solution « clés en main » pour les élus. Le processus d'harmonisation des normes est également un moyen pour les entreprises de restreindre le nombre de prestataires présents sur le marché. La standardisation dépend ainsi de l'état de la concurrence. Elle est importante entre 1998 et début 2007, puisque seules deux sociétés se positionnent alors sur ce type d'offres. Elle est plus restreinte après 2007 lorsque de nouveaux prestataires font leur entrée sur le marché, notamment la société Cemusa, n° 4 mondial du marché de mobilier urbain et de l'affichage publicitaire[1036], puis les sociétés de transports urbains, Kéolis ou encore Véolia.

Enfin, la mise en compétition des villes s'accroît avec l'émergence des entreprises dans les échanges transnationaux. Les VLS deviennent un support de la compétition entre les entreprises et entre les élus locaux. Pour les firmes, cette compétition se traduit par une course à l'innovation, à la constitution de vitrines nationales et internationales pour gagner en notoriété, conquérir des marchés et rassurer les actionnaires des groupes côtés en bourse. Les relations entre municipalités et entreprises se trouvent ainsi imprégnées de cette compétition. Mais, selon un responsable de JC Decaux, cette compétition est avant tout d'ordre politique :

> « Aujourd'hui, la surenchère qui est demandée aux différents opérateurs pour faire du vélo urbain encore plus performant qu'à Lyon, c'est surtout une forme d'annonce politique, de compétition politique entre les maires. »[1037]

Dans ce contexte, on assiste à une compétition à la fois politique et industrielle pour implanter le plus important service de VLS en nombre de vélos. Ainsi, moins de deux ans après l'inauguration du dispositif lyonnais, la municipalité de Barcelone inaugure, le 24 mars 2007, *Bicing*, un système de plus grande ampleur. Là encore, le maire de Barcelone, Jordi

---

[1035] Voir le dossier de presse Cyclocity de JC Decaux, « Lyon : Cyclocity, du mobilier urbain à la mobilité urbaine », Paris, le 19 mai 2005, http://www.JC_Decaux.com/fr/Presse/Archives/2005/Lyon-Cyclocity-du-mobilier-urbain-a-la-mobilite-urbaine consulté le 10 juillet 2012.
[1036] La société CBS Outdoor, n° 3 du marché n'a pas développé d'offre de VLS.
[1037] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.

Hereu, indique avoir fait le « pari de l'innovation »[1038] en choisissant la société Clear Channel pour gérer son service de 6 000 vélos répartis sur 420 stations. Mais le rayonnement du système barcelonais est très vite éclipsé par celui mis en place par la ville de Paris – *Vélib'* - en juillet 2007, en partenariat avec JC Decaux. Avec 20 600 vélos répartis sur 1 451 stations, Paris se positionne maintenant comme « la vitrine mondiale du vélo en libre service » selon un responsable de JC Decaux[1039].

Tableau 7 : Liste des systèmes de vélos en libre service implantés par une société du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire dans les villes européennes entre 1998 et 2009[1040]

Ville	Appellation	Prestataires/Opérateurs	Vélos	Stations	Date de mise en service
Rennes	*Vélos à la carte*	Clear Channel	200	25	1998
Drammen	*Bysykkel*	Clear Channel	280	29	2001
Oslo	*Bysykkel*	Clear Channel	1 200	102	2002
Vienne	*Citybike Wien*	JC Decaux	600	58	2003
Gijon	*Cyclocity*	JC Decaux	64	8	2004
Lyon	*Vélo'v*	JC Decaux	4 000	343	2005
Stockholm	*Stockholm City Bikes*	Clear Channel	2 000	160	2006
Bruxelles	*Cyclocity*	JC Decaux	250	23	2006
Aix-en-Provence	*V'Hello*	JC Decaux	200	16	2006
Mulhouse	*Vélocité*	JC Decaux	200	35	2006
Carthagène	*Bicity*	Cemusa	300	5	2006
Barcelone	*Bicing*	Clear Channel	6 000	400	2007

[1038] Journal d'information municipale BSM, entrevista a Jordi Hereu : « [Bicing] ser una aposta innovadora lider a Catalunya y Espanya », 2011, http://www.bsmsa.cat/uploads/tx_bsmsa/BICING4anys_01.pdf

[1039] Entretien avec Albert Asseraf, directeur de la stratégie, Marketing et études de JC Decaux, *La Gazette*, « Paris est la vitrine mondiale du vélo en libre service », 2007, http://www.etyc.org/la-gazette/295-paris-est-la-vitrine-mondiale-du-velo-en-libre-service.html consulté le 6 août 2012.

[1040] Ce tableau a été réalisé par l'auteur. Seuls les systèmes comprenant 200 vélos ou plus ont été listés. Toutefois, nous avons incorporé deux exceptions : le système de Gijon en Espagne (JC Decaux) et celui de Perpignan en France (Clear Channel) pour montrer que ces groupes pouvaient implanter des systèmes restreints. Pendant cette période, d'autres systèmes ont été implantés par ces mêmes entreprises dans le reste du monde. En Europe, des dispositifs ont été mis en place par d'autres sociétés ou organismes durant cette période. Enfin, après 2009, de nombreux systèmes se sont développés en Europe, notamment à Valence, Londres, Lille, Copenhague, etc.

Besançon	*Vélocité*	JC Decaux	200	30	2007
Marseille	*Le Vélo*	JC Decaux	1 000	150	2007
Rouen	*Cy'clic*	JC Decaux	250	20	2007
Pampelune	*NBici*	Cemusa	350	20	2007
Paris	*Vélib'*	JC Decaux	20 600	1 451	2007
Toulouse	*VelôToulouse*	JC Decaux	2 400	253	2007
Séville	*Sevici*	JC Decaux	2 500	250	2007
Nantes	*Bicloo*	JC Decaux	700	79	2008
Dijon	*Vélodi*	Clear Channel	350	33	2008
Caen	*V'éol*	Clear Channel	350	40	2008
Amiens	*Vélam*	JC Decaux	313	26	2008
Luxembourg	*Vel'oh*	JC Decaux	250	25	2008
Perpignan	*BIP*	Clear Channel	150	14	2008
Nancy	*VélOstan'lib*	JC Decaux	1 050	105	2008
Rome	*Roma'n'Bike*	Cemusa	271	19	2008
Milan	*BikeMi*	Clear Channel	1 200	103	2008
Saragosse	*Bizi*	Clear Channel	300	25	2008
Plaine commune	*Velcom*	JC Decaux	450	50	2009
Cergy Pontoise	*VelO2*	JC Decaux	360	41	2009
Dublin	*DublinBikes*	JC Decaux	450	40	2009
Göteborg	*Styr and Ställ*	JC Decaux	600	50	2009

En analysant les effets de l'action des entreprises dans la quête de visibilité internationale des villes, nous avons montré comment les décideurs urbains avaient ouvert l'espace transnational du vélo aux opérateurs privés spécialisés dans le mobilier urbain. À cet égard, la légitimation des partenariats publics-privés dans les échanges, l'accroissement des inégalités dans l'internationalisation des villes, la standardisation des politiques de VLS et la compétition entre les villes autour des dispositifs de VLS constituent des dynamiques accompagnées par les entreprises, mais essentiellement portées par les acteurs politiques. Les effets de ce projet politique conduisent à remettre en cause l'équilibre de la configuration circulatoire du vélo qui s'était stabilisée au cours des années 1980-1990 sous l'impulsion des municipalités, en lien avec les associations d'usagers. L'investissement des entreprises dans l'internationalisation des villes se traduit par une circulation rapide des VLS dans les villes européennes (cf. Tableau 5), donc d'une implantation massive des

entreprises dans de nombreux territoires. Comment les acteurs associatifs réagissent-ils à l'émergence des entreprises et la circulation des VLS dans les villes européennes ?

Dans les interactions au sein des réseaux de collectivités, les associations d'usagers semblent les grandes perdantes de l'ouverture aux firmes, dans la mesure où leur expertise est de moins en moins mobilisée par les villes. En outre, pour Jacques Dekoster, de l'association GRACQ à Bruxelles, « il y a eu un désinvestissement progressif de la part des associations »[1041] au sein des congrès Velo-City. Selon lui, « Il y a bien sûr l'ECF qui organise les congrès parce que les associations locales n'ont plus grand chose à dire »[1042]. Ce changement s'exprime autant dans les partenariats locaux œuvrant à la mise en œuvre des politiques en faveur du vélo, qu'au sein des échanges transnationaux. Quel est la place des réseaux de collectivités du vélo dans ce changement de configuration circulatoire ?

3. Vers un marché européen des réseaux de collectivités du vélo urbain ?

En 2009, le congrès bi-annuel du Club des Villes Cyclables est organisé dans la ville de La Rochelle. Pour le monde du vélo français, La Rochelle est plus qu'une simple ville « cyclable ». Elle représente l'expérience des « vélos municipaux », le premier système de VLS inauguré le 14 août 1976. La ville hôte du congrès 2009 est un symbole fort pour le réseau français au moment où se généralise ce type de dispositif en Europe. Avec l'émergence des VLS, le Club souhaite acquérir un statut international dans le but de « promouvoir les systèmes de vélos partagés dans toute leur diversité »[1043] au sein des grandes métropoles mondiales. Cette ambition du CVC peut illustrer la volonté des villes de développer leur visibilité internationale, comme analysée plus haut. Elle peut aussi être

[1041] Entretien avec Jacques Dekoster, le 10 mai 2010.
[1042] *Ibid.*
[1043] Objectif de la *charte des villes à vélos partagés* signée le 12 juin 2008 lors du salon européen de la mobilité à Paris. La charte a été élaborée par le Club des Villes Cyclables, et signée par la ville de Paris, la Communauté urbaine de Lyon, la ville de Barcelone, la ville de Besançon, la ville de Bruxelles, la ville de Bordeaux, le Club des villes italiennes pour le vélo en libre service, la communauté d'agglomération de La Rochelle, la ville de Bari, la ville de Toulouse, la ville de Séville, la ville de Montpellier, la Communauté d'agglomération de la Plaine Commune, la ville de Brisbane, la ville de Bogota, la ville de Chalon-sur-Saône et la Communauté d'agglomération de Dijon.

interprétée comme la volonté du CVC de s'insérer dans les réseaux de collectivités européens afin de capter de nouvelles ressources financières, conserver ses adhérents et attirer de nouvelles villes. En effet, avec le développement des VLS, les réseaux sur la thématique du vélo se multiplient, offrant un choix plus élargi aux villes dans leur quête de visibilité internationale. Comment ces différents réseaux organisent-ils la compétition entre les villes ?

Avec l'émergence des systèmes de VLS, on observe la constitution d'un véritable marché des réseaux de collectivités qui organise les échanges de la nouvelle configuration circulatoire publique-privée du vélo. La présence des entreprises dans les réseaux représente un changement important dans l'espace transnational puisque les municipalités s'appuient de plus en plus sur des partenariats avec les entreprises pour organiser les échanges en matière de vélo. Certains travaux ont montré que les villes pouvaient s'investir dans les réseaux pour obtenir des ressources, soit publiques, notamment des financements, soit privées, à travers l'investissement d'entreprises dans des politiques publiques urbaines[1044]. Notre propos souhaite démontrer que les villes s'associent aux entreprises pour poursuivre cet objectif, notamment dans le but de capter des financements au niveau européen. L'ouverture de l'espace transnational du vélo aux opérateurs vise ainsi à consolider le positionnement des villes dans les réseaux.

Si les collectivités locales autorisent, voire incitent, les entreprises à s'investir dans les réseaux, les institutions européennes participent pleinement de ce processus d'ouverture. Quel est le rôle de l'Union Européenne dans le développement des politiques en faveur du vélo en ville ? Nous avons d'abord analysé dans le chapitre 2 comment les institutions européennes avait répondu aux sollicitations des acteurs associatifs en intégrant les premiers réseaux dédiés au vélo au début des années 1980. Dans le chapitre 4, nous avons ensuite mis en lumière le processus de légitimation de l'échelle européenne au cours des années 1990 pour prendre en charge les politiques en faveur du vélo. Ce processus de légitimation a été porté par les municipalités pour harmoniser la définition du problème des

[1044] C'est notamment le cas des travaux de Renaud PAYRE portant sur l'investissement des villes au sein du réseau *Eurocities* : Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.*

déplacements à vélo en ville et organiser une représentation des intérêts des villes. Au tournant des années 2000, les institutions européennes vont organiser les échanges entre les acteurs publics et privés en mettant en place des instruments de régulation de la compétition entre les villes à travers des programmes européens et des réseaux de collectivités. Il s'agit pour elles d'intervenir de manière directe dans l'élaboration des politiques urbaines en faveur du vélo. Cette intervention émerge dans un contexte de retrait progressif des États du financement des transports urbains[1045]. Il s'agit également pour les institutions européennes d'organiser la concurrence entre les opérateurs, notamment sur le marché du mobilier urbain. En faisant circuler les politiques de VLS, l'UE encadre les échanges transnationaux du vélo et institutionnalise la compétition entre les villes. À ce titre, les réseaux constituent à la fois des promoteurs et des régulateurs de la compétition entre les villes et entre les différents acteurs privés car ils participent à redistribuer des ressources d'action, notamment financières et en termes d'expertise. De nouveaux réseaux spécialisés apparaissent tandis que d'autres, plus généralistes, intègrent la thématique du vélo. Avec la multiplication des réseaux et des programmes européens, les acteurs publics urbains évoluent dans un marché européen des réseaux de collectivités pour développer le vélo urbain. Les villes peuvent ainsi choisir leur(s) réseau(x) et profiter de la concurrence qui s'institutionnalise au sein de l'espace transnational pour mettre en œuvre des dispositifs, imposer des normes d'action et acquérir des ressources pour gouverner les territoires.

Pour comprendre l'accroissement des compétitions entre les villes, nous allons interroger les processus politique qui ont conduit à transformer l'espace transnational en un véritable marché des réseaux. Cette compétition est d'abord organisée par les institutions publiques, municipales et européennes. Dans un premier temps, les villes se sont investies dans cette compétition en s'appuyant sur les ressources des entreprises et en participant soit à créer de nouveaux réseaux spécialisés sur les systèmes de VLS, soit à élargir des réseaux généralistes à la thématique du vélo urbain. Dans un deuxième temps, il convient de s'intéresser au rôle des institutions européennes dans l'encadrement des interactions. À travers des programmes européens et certains réseaux, l'UE organise la compétition entre les villes et

[1045] Sur ce point, voir Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *in* Anne-Cécile DOUILLET, Alain FAURE, Charlotte HALPERN et Jean-Philippe LERESCHE (dir.), *L'action publique locale dans tous ses états. Différenciation et standardisation*, Paris, L' Harmattan, 2012, pp. 97-111. (p. 98)

accroît la place des firmes dans l'espace transnational.

3.1 Une compétition politique organisée par les réseaux de collectivités

Comment s'organise l'émergence des entreprises dans les réseaux de villes ? L'investissement des firmes dans les réseaux se réalise grâce aux villes qui autorisent la présence des grands groupes privés dans ces lieux d'échanges. Il s'agit bien d'une autorisation des autorités publiques, car le fonctionnement de ces réseaux est exclusivement ou en partie géré par les collectivités. Dans le cas du réseau des congrès Velo-City, la gestion de la structure est même partagée avec les associations d'usagers, notamment l'ECF. Le CVC est lui entièrement organisé à partir d'un bureau central administré par les élus des collectivités. Malgré leur différence de fonctionnement, ces deux réseaux permettent d'illustrer un même processus d'intégration des acteurs économiques dans les échanges entre villes, notamment lors des grands rassemblements. Dans un premier temps, les villes autorisent les entreprises à participer de diverses façons aux congrès et à l'organisation des échanges car l'intégration des firmes apporte de nouvelles ressources pour le réseau et pour les villes. Dans un deuxième temps, les villes vont aller plus loin en faisant elles-mêmes la promotion des entreprises qui implantent les services de VLS sur leurs territoires dans le cadre de la mise en visibilité de leur action au sein des réseaux et sur la scène internationale. Ces processus renforcent les concurrences politiques entre les villes.

Au sein des réseaux, les entreprises apportent d'abord des financements directs grâce à la sponsorisation des congrès ou des manifestations. Ces ressources financières sont mises à disposition par JC Decaux lors de certaines manifestations du CVC, tandis que Clear Channel participe, en 2010, à la sponsorisation du congrès Velo-City Global organisé à Copenhague[1046]. Les entreprises apportent aussi des financements indirects. En novembre 2007 est lancé à Barcelone *las primeras jornadas de la bicicleta publica*[1047], un nouveau réseau de

[1046] Voir la liste des sponsors du congrès Velo-City Global, Copenhague, 22-25 juin 2010 : http://www.welcomehome.dk/default.aspx/Default.aspx?ID=1634 consulté le 7 août 2012.

[1047] *Las primeras jornadas de la bicicleta publica* est le premier rassemblement d'un réseau espagnol sur la thématique des VLS organisé à Barcelone les 29 et 30 novembre 2007 par la municipalité de Barcelone, le ministère de l'environnement espagnol, la fédération nationale des associations d'usagers

villes souhaitant organiser un rassemblement annuel sur le thème des VLS (*bicicleta publica*). Si nous reviendrons plus loin sur la constitution de ce réseau, il convient de noter que les entreprises participent activement à son organisation[1048]. Ces financements permettent aux firmes d'apposer leur logo dans les programmes et sur les lieux des manifestations. Autres sources de revenus indirects pour les réseaux : la souscription de stands de présentation des systèmes par les entreprises lors des expositions des congrès. Ces expositions sont d'ailleurs importantes pour les opérateurs et pour les villes puisqu'elles sont permanentes pendant l'ensemble de la manifestation[1049]. Les entreprises payent un espace exclusivement dédié à leur promotion, et cet espace valorise également les villes. Ce type de stands a été observé lors de *las primeras jornadas de la bicicleta publica* à Barcelone en 2007 et lors du congrès du CVC à Lyon la même année :

espagnoles, *ConBici* et la fondation ECA Global. Le deuxième congrès du réseau est organisé à Séville en 2009, le troisième à Santander en 2011. Si les congrès de Séville et Santander sont davantage centrés sur l'Espagne, le premier rassemblement de Barcelone affiche une véritable dimension internationale avec la présence de 44 villes, dont Paris, Lyon, Berlin, Londres, Washington, Milan. Voir la documentation mis en ligne sur le site du réseau, « el web de la bicicleta publica » : http://www.bicicletapublica.org/documentacion_old.htm consulté le 2 août 2012.

[1048] Clear Channel finance à cette occasion le dîner de gala pour l'ensemble des congressistes – environ 250 – dans la prestigieuse Casa Batllo construite par l'architecte Gaudi. Voir programa de las primeras jornadas de la bicicleta publica, Barcelona, 29 et 30 novembre 2007, archives privées de l'auteur.

[1049] Trois jours pour le congrès du CVC, entre cinq et six jours pour les congrès Velo-City.

Illustration 26 : Photographie du stand de l'entreprise JC Decaux lors de l'exposition du rassemblement *las primeras jornadas de la bicicleta publica*, organisée à Barcelone du 30 novembre au 1er décembre 2007 (Photographie de l'auteur)

Illustration 27 : Photographie du stand de l'entreprise JC Decaux lors de l'exposition du congrès du Club des Villes Cyclables, organisée à Lyon le 14 octobre 2007 (Photographie de l'auteur)

Une autre ressource des opérateurs à destination des villes consiste à déployer un parc de vélos pour accueillir les participants du congrès. Bien souvent, en marge des congrès, une ballade à vélo est proposée par les autorités de la ville qui accueille la manifestation. Les entreprises se sont appropriées ce rituel, soit en offrant une carte d'abonnement VLS limitée aux participants, soit en proposant un parc de vélos devant le congrès, comme ce fut organisé par JC Decaux lors du congrès Velo-City de Bruxelles en 2009[1050]. À ce titre, l'entreprise a réussi une belle opération de marketing puisque cette action lui a permis de dévoiler en avant-première les vélos du futur système bruxellois *VillO*[1051] :

[1050] Nous avons effectué une observation participante, en empruntant les VLS pour effectuer les ballades urbaines lors des congrès du CVC à Lyon en 2007, celui de *Las primeras jornadas de la bicicleta publica* à Barcelone en 2007 et Velo-City à Bruxelles en 2009.
[1051] Le congrès Velo-City s'est en effet déroulé du 12 ou 15 mai 2009, tandis que le système de VLS de la région de Bruxelles-Capitale a été inauguré le 16 mai 2009, soit le lendemain du congrès.

Illustration 28 : Photographie du parc de VLS mis à disposition des congressistes pour la visite d'aménagements cyclables à Bruxelles lors du congrès Velo-City 2009 (Photographie de l'auteur)

Enfin, cet investissement des entreprises dans les réseaux s'exprime à travers les tribunes qui leurs sont accordées pour présenter les services de VLS dans les rassemblements. Lors de Velo-City 2009, Jean-Sébastien Decaux[1052] a présenté une intervention intitulée « Public bicycles in Brussels. Why they have a future ? »[1053]. Ces tribunes offrent un moyen de communication extrêmement visible puisqu'en 2009, le congrès Velo-City a rassemblé plus de 800 participants[1054]. L'ensemble des activités des firmes au sein des réseaux vise à légitimer les VLS auprès des différents acteurs urbains. Ces activités constituent des

[1052] Jean-Sébastien Decaux est le fils de Jean-Claude Decaux. Depuis 2010 il est directeur général Europe du Sud du groupe JC Decaux.
[1053] Conference Catalogue Velo-City Bruxelles, 12-15 mai 2009, p. 51. Archives privées de l'auteur.
[1054] Voir http://www.velo-city2009.com/index-fr.html , consulté le 9 décembre 2010.

« modalités d'évangélisation »[1055] des élus pour le recours à des prestataires privés du marché du mobilier urbain. En outre les villes peuvent inciter les firmes à accompagner leurs actions dans certaines manifestations. À ce titre, un responsable de Clear Channel n'hésite pas à employer le terme d'« obligation » pour l'entreprise :

> RM : « On participe par exemple à Copenhague [Velo-City Global], on a envoyé un vélo de Mexico sur l'évènement de Copenhague. On est présent en France lors du congrès des villes cyclables. On participe aux journées, aux congrès du Club, on travaille avec eux. Mais par contre, on n'achète pas d'espace publicitaire chez eux.
>
> **MH : Et vous êtes financièrement partenaire ?**
>
> RM : Non, pas du tout. JC Decaux l'était, il ne l'est plus. On payait un stand lors des congrès mais c'est tout. On ne fait pas du lobbying acharné parce que cela coûte beaucoup d'argent. On fait des salons, le congrès des maires de France, mais on ne le fait plus parce que cela coûte cher et parce que beaucoup de villes françaises sont déjà équipées. Le marché est mature en France. (…) Parfois, on est obligés aussi. Par exemple, le congrès des villes cyclables a lieu l'an prochain, en 2011, à Dijon [la ville de Dijon a mis en œuvre un dispositif de VLS Clear Channel en 2008]. Quand la ville de Dijon va nous demander de faire quelque chose pour les participants, on offrira un abonnement de quelques jours à tous les participants. »[1056]

La volonté des élus de faire intervenir les acteurs privés dans les réseaux nous invite à considérer l'accroissement du rôle des entreprises dans l'espace transnational du vélo comme un processus émanant des autorités publiques. Les réseaux sont l'occasion de faire explicitement ou implicitement la promotion des entreprises. Soit, sur le modèle de Dijon, les sociétés sont sollicitées directement par les décideurs, soit, les municipalités, à travers la promotion internationale de leurs politiques, participent à mettre en scène et à valoriser les entreprises qui gèrent un service de VLS sur leurs territoires, comme le concède le chargé de mission VLS de Clear Channel :

> « On n'est pas présent [dans le réseau des villes à vélos partagés] parce qu'on n'est pas collectivité. Mais par contre, nos meilleurs représentants dans ce club, ce sont nos contacts avec qui on travaille dans les villes. L'élu du Grand Dijon par exemple. Heureusement cela se passe bien à Dijon. Et ces gens-là sont plutôt supporters de leur système qui est le nôtre

---

[1055] Référence empruntée à Julie GERVAIS qui analyse, dans un autre contexte, « les modalités d'évangélisation du secteur public » par les acteurs privés du « Club des acteurs de la modernisation ». Cette recherche s'inscrit dans le cadre des relations des consultants avec les hauts-fonctionnaires de l'État en France. Voir Julie GERVAIS, « Les sommets très privés de l'État », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2012, vol. 194, n° 4, pp. 4-21. (p. 16)

[1056] Entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.

chez eux. Et ce sont des élus qui sont parfois des élus verts. »[1057]

En plus de légitimer les acteurs privés, les villes encouragent la compétition entre les systèmes de VLS et entre les prestataires de service. Si le soutien des élus apporte une légitimité importante aux entreprises et aux VLS, le soutien d'élus écologistes est mobilisé pour renforcer cette légitimité. Il s'agit pour les firmes, d'une part de se référer à l'histoire des politiques du vélo urbain, fortement marquée par les mouvements écologistes[1058], d'autre part de répondre aux critiques formulées par les élus écologistes parisiens lors de l'implantation de *Vélib'* en 2007[1059].

Au final, l'action des villes dans les réseaux se développe dans le cadre d'interdépendance avec les entreprises : ces dernières assurent la promotion des villes et participent à leur quête de ressources politiques ; en retour, les villes assurent la promotion des entreprises et leur quête de ressources économiques. Les réseaux de collectivités structurent fortement cette nouvelle configuration circulatoire publique-privée. Cette analyse est implicitement partagée par un agent de l'agence publique de la mobilité de Barcelone :

> « Les concurrences entre les entreprises, on l'a vu pendant le congrès [*las primeras jornadas de la bicicleta publica*, à Barcelone en 2007], il y avait vraiment une grosse concurrence, avec le repas du midi pour l'un et le repas du soir pour l'autre. Mais j'imagine que chaque entreprise voudrait avoir un congrès dans leur ville pour montrer leur système. Pour Clear Channel, c'était très bien de montrer leur système à Barcelone dans un congrès international où tout le monde vient essayer leur système, tout le monde prend une carte et fait un tour à vélo. Pour JC Decaux, c'est pareil, d'avoir un congrès à Séville ou à Paris. C'est clair qu'ils doivent avoir une influence »[1060]

Un deuxième élément d'explication de l'accroissement des compétitions entre les villes se situe dans la multiplication des réseaux de collectivités se saisissant de la thématique du vélo urbain. Cette multiplication s'observe à partir de la circulation des politiques de VLS qui se déploie après le succès du système lyonnais en 2005. Si les acteurs des politiques de VLS investissent une grosse partie des échanges au sein des réseaux historiques (CVC,

---

[1057] *Ibid.*
[1058] Notamment dans les années 1970. Cet héritage a été analysé dans le premier chapitre.
[1059] Les élus écologistes de la ville de Paris ont notamment protesté contre le modèle économique de JC Decaux et l'augmentation de la publicité sur l'espace public parisien. Pour une analyse de ces controverses, voir Martín TIRONI, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *op. cit.*
[1060] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

Velo-City), la multiplication des réseaux s'intéressant à ces politiques émane de trois processus simultanés : d'une part, la création de nouveaux réseaux thématiques, spécialement consacrés aux échanges sur les politiques de VLS (*Jornadas de la bicicleta publica*, réseaux des villes à vélos partagés) ; d'autre part l'intégration, voire l'autonomisation de la thématique des VLS au sein de réseaux européens généralistes et fortement intégrés aux institutions européennes (*Polis, Eurocities*) ; enfin la mise en œuvre de programmes européens pour le développement des politiques urbaines en faveur du vélo et notamment en faveur des VLS (*Spicycles,* NICHES*,* OBIS*, Bypad,* CIVITAS). Ces programmes dépendent à la fois de l'action de l'UE et de celle directe ou indirecte des réseaux de villes qui peuvent être partenaires, centraliser ou contrôler l'activité de certains programmes.

Cette multiplication des réseaux entraîne plusieurs transformations dans l'espace transnational : une mise en concurrence des réseaux pour attirer les acteurs urbains publics et privés ; la formation d'un marché des réseaux pour les villes, qui correspond aussi à un marché des dispositifs d'action en faveur du vélo ; l'institutionnalisation d'une hiérarchie entre les villes ; enfin l'organisation d'un contrôle des institutions européennes sur les échanges transnationaux. Autrement dit, il se constitue de la verticalité au sein d'une action publique en réseau que les acteurs se représentent comme horizontale.

Premièrement, la concurrence entre les réseaux est le reflet de la compétition entre les villes et de celle entre les entreprises pour imposer un leadership international en matière de politique du vélo. La mobilisation des villes et des entreprises dans les réseaux tend à renforcer la concurrence politique entre les villes[1061]. À cet égard, on observe la formation d'alliances éphémères ou durables entre certaines villes, entre villes et entreprises, voire entre les entreprises. En 2007, une compétition importante se cristallise entre l'alliance des villes de Lyon et Paris, avec l'appuie du Club des Villes Cyclables, et la ville de Barcelone pour la création d'un réseau thématique sur les politiques de VLS. Cette compétition doit aussi s'analyser au regard des jeux de concurrence entre les entreprises puisque ce conflit

[1061] Cette analyse renvoie aux travaux de Géraldine PFLIEGER analysant la compétition politique des villes dans le cadre du programme CIVITAS, pour l'innovation dans les transports urbains. Cependant, l'auteure n'analyse pas le rôle des entreprises dans le renforcement des concurrences politiques. Voir Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *op. cit.* p. 100.

reflète l'opposition entre le système de JC Decaux implanté à Lyon et Paris et celui de Clear Channel mis en place à Barcelone.

Chronologie de la création du réseau international des villes à vélos partagés

27 juin 2007 à Paris : Lancement du réseau international des villes VLS – vélos en libre service, par les villes de Paris et Lyon : « En clôture du séminaire « Le vélo urbain : stratégies et nouveaux produits », ce 27 juin à Paris, Denis Baupin président du Club des Villes Cyclables, adjoint au maire de Paris et Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon, ont lancés le réseau international des villes VLS/vélos en libre service, au sein du Club des Villes Cyclables »[1062]. A cet instant, le réseau n'est pas officiellement constitué et rassemble uniquement les villes de Paris et Lyon.

18 octobre 2007 à Lyon : Lors du congrès du Club des Villes Cyclables organisé à Lyon, un atelier de lancement du réseau international des villes VLS est animé par les villes de Paris et Lyon. Cet atelier rassemble plusieurs représentants des villes européennes, dont ceux de Bruxelles et Barcelone ainsi que les acteurs des entreprises Clear Channel et JC Decaux. Les échanges portent sur la structuration et les objectifs du futur réseau.

1er décembre 2007 à Barcelone : En clôture de la première manifestation du réseau *las primeras jornadas de la bicicleta publica* organisée par la municipalité de Barcelone, les villes participant à la rencontre sont invitées à l'hôtel de ville pour signer un document de création d'un réseau de villes disposant d'un système de vélos publics[1063]. Les villes signataires sont : Barcelone, Lyon, Paris, Madrid, Séville, Milan, Tel Aviv, Washington et Londres.

12 juin 2008 à Paris : Lancement de la Charte des villes à vélos partagés par le Club des Villes Cyclables lors du salon européen de la mobilité organisé à Paris. Ainsi, la charte « après avoir créé un réseau des villes françaises à vélos partagés en juin 2007 propose aujourd'hui la création d'un réseau international de villes autour de cette problématique concourant au développement du vélo »[1064]. La charte est alors signée par le CVC, les villes de Paris, Lyon, Barcelone, Bruxelles, Bordeaux, Besançon, La Rochelle, Bari, Toulouse, Séville, Brisbane, Bogota, Chalon-sur-Saône, Montpellier, Dijon, Plaine Commune et le Club des villes italiennes pour le vélo en libre service.

La compétition entre les villes françaises et celle de Barcelone pour le lancement du réseau s'accompagne d'une autre tension, pour la maîtrise du réseau et des objectifs de ce dernier. Barcelone souhaite avant tout développer la promotion internationale des VLS à travers un travail de collecte et la diffusion d'information[1065]. Pour Paris et Lyon, si le réseau doit aussi permettre de « partager les connaissances et définir une série d'indicateurs communs permettant la réalisation d'enquêtes »[1066], il s'agit surtout de « réfléchir à l'instauration d'une carte unique d'accès aux services de location de vélos, utilisable dans différentes villes du

[1062] Communiqué de presse du CVC, « lancement du réseau international des villes VLS », le 27 juin 2007 : http://villes-cyclables.org/pages/mini_site_congres/edition2007/cp_vls.pdf consulté le 8 août 2012.
[1063] Protocol of intention: the creation of the international network of cities with public cycle systems, Barcelona, le 30 novembre 2007, archives privées de l'auteur.
[1064] *Charte des villes à vélos partagés,* le 12 juin 2008, Paris. Archives privées de l'auteur.
[1065] Protocol of intention the creation of the international network of cities with public cycle systems, Barcelona, le 30 novembre 2007, archives privées de l'auteur.
[1066] *Charte des villes à vélos partagés,* le 12 juin 2008, Paris. Archives privées de l'auteur.

réseau »[1067]. Tandis que Barcelone insiste sur la circulation des systèmes, donc un processus qui bénéficie indirectement aux entreprises[1068], les villes de Paris et Lyon semblent vouloir orienter le réseau vers une reprise en main politique de la gestion des dispositifs, notamment à travers la question de l'interopérabilité des cartes d'abonnement entre les villes. Ces différences sont explicitées par le chargé de mission *Vélib'* de la ville de Paris, signataire du protocole à Barcelone puis de la charte à Paris :

> « À Barcelone en 2007, ce n'est pas Paris mais Lyon qui a présenté les VLS de JC Decaux à travers *Vélo'v*. Paris est adhérent du réseau international des VLS par opportunité. Concernant Lyon et Barcelone, il y a eu le suivi politique de Denis Baupin de manière autonome. Baupin a essayé de rattraper le fait que Barcelone essaye de tirer vers lui le réseau. Donc la validation pour s'engager à fond dans le réseau est remontée jusqu'au cabinet. Franchement, est-ce qu'il est possible de voir la ville de Paris, la plus grande expérience de VLS, ne pas être présente dans ce réseau ? Pour nous, l'objet du réseau est d'échanger sur des sujets qu'on n'avait pas forcément anticipés. Il y a par exemple l'importance des relations clientèles. Il y a aussi l'idée de créer un site pour le réseau. Pour nous, il y a également l'enjeu des relations entre l'acteur public et l'acteur privé. (…) Les Barcelonais sont très désireux d'être bien vus. Les Lyonnais sont déçus d'avoir trouvé la bonne idée mais ils ont mal pris le fait que *Vélib'* arrive après et lui prenne la vedette. Ils ont mal vécu la centralisation des médias qui n'a parlé que de Paris. (…) Dans la promotion et l'investissement des villes au sein du réseau, il y a une différence entre les villes qui financent uniquement avec du privé, comme Lyon et Paris, et les villes qui utilisent des financements publics pour avoir du privé, comme à Barcelone. »[1069]

L'intervention directe du politique, à travers Denis Baupin, l'adjoint au maire de Paris délégué aux transports, montre que la décision d'engager ou pas les villes dans les réseaux relève d'une décision politique. Ce sont aussi les élus qui participent aux rassemblements internationaux et à la définition des objectifs des nouveaux réseaux thématiques. L'objectif des élus parisiens et lyonnais est de développer des marges de manœuvre par rapport aux opérateurs privés par l'intermédiaire d'un réseau capable d'unir les revendications des décideurs urbains, comme celle de l'interopérabilité des cartes d'abonnement entre les villes. Le réseau peut donc être considéré comme un instrument de mobilisation collective

---

[1067] *Ibid.*

[1068] En outre, dans le protocole de création du réseau international signé à Barcelone le 30 novembre 2007, il est indiqué deux niveaux de villes : celles qui disposent déjà d'un modèle de VLS et celles qui souhaitent en implanter. Le réseau veut ainsi réaliser un travail d'accompagnement dans la mise en place de nouveau système, notamment dans les villes de Milan, Madrid, Londres, Washington et Tel Aviv : « The integration of cities with public cycle systems already in place (Stockholm, Lyon, Paris, Séville and Barcelona) with cities in the process of analysis and research : observing cities : London, Madrid, Milan, Tel Aviv and Washigton) ». Voir "Protocol of intention : the creation of the international network of cities with public cycle systems", Barcelona, le 30 novembre 2007. Archives privées de l'auteur.

[1069] Entretien avec Didier Couval, Paris, le 14 octobre 2008.

pour les élus défendant des intérêts communs. Au sein du réseau des villes à vélos partagés, les interactions se font exclusivement entre les élus des grandes villes, et parfois avec les agents des entreprises. On observe ce type d'interaction sur la question des dégradations et de la répartition des coûts entre les villes et les prestataires[1070].

Dans ces réseaux, on assiste à un resserrement des échanges, autour des élus et des entreprises. Ce resserrement s'explique par les transformations de l'expertise en matière de vélo depuis l'émergence des entreprises : cette expertise est produite par les firmes. Les agents des collectivités et les associations d'usagers sont alors relégués sur d'autres politiques (aménagements, stationnement, etc.), bien que ces groupes d'acteurs interviennent également dans les politiques de VLS, comme nous le verrons plus loin. Les entreprises permettent aux élus de contourner ces groupes d'acteurs pour éviter les blocages institutionnels ou démocratiques[1071]. Les élus ont donc un intérêt à recourir aux acteurs privés pour gouverner. Et les réseaux thématiques sur les VLS participent de ce processus de gouvernement des territoires urbains.

Dans ce contexte, les élus tentent de s'organiser à travers les réseaux. Ces derniers offrent la possibilité aux élus de renforcer leur coopération et d'échanger sur des problèmes communs. Sur la question de l'interopérabilité des cartes d'accès aux services entre les différentes villes, les entreprises s'opposent fortement à cette mesure et vont également s'allier pour faire entendre leur voix[1072]. Au sein de la configuration circulatoire du vélo, les

---

[1070] Lors du congrès du CVC à Lyon en 2007, il a été observé de vifs échanges au cours de l'atelier pour définir les objectifs du réseau international des VLS entre Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon, et Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, et les représentants de Clear Channel et de JC Decaux. Les deux élus étaient positionnés sur l'estrade de la salle, tandis que les représentants des entreprises se trouvaient dans la salle. Ces derniers ont multiplié les prises de parole pour affirmer leur position. Voir note d'observation de l'atelier « vélos en libre service. Réunion fondatrice du réseau des villes à vélos partagés » lors du congrès du CVC, Lyon, le 18 octobre 2007. Journal d'enquête n° 1.

[1071] À cet égard, les réunions de concertation du dispositif *Vélo'v* à Lyon témoignent de cette stratégie. JC Decaux ne participe pas aux réunions et les discussions avec les acteurs associatifs portent sur la négociation de décisions périphériques comme les lieux d'implantation de certaines stations ou les campagnes de communication. Souvent, ces réunions servent à présenter l'avancement de l'implantation et les données transmises par l'entreprise aux services du Grand Lyon. Voir : Auteur, *Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain*, mémoire de Master 1 de Science Politique, Université Lyon 2, 2006, 106 p.

[1072] Les entreprises vont pour cela développer un argumentaire portant sur les différentes législations nationales en matière d'assurance en cas d'accident. Cet argument a été formulé lors de l'atelier de travail

acteurs publics et privés peuvent être à la fois alliés et adversaires. Les réseaux participent ainsi à faire fluctuer l'équilibre des forces dans les relations entre les acteurs publics et privés, que ce soit au niveau local ou international. Pour les villes, chaque réseau constitue une opportunité pour conquérir de nouvelles ressources. Si les élus jugent que les ressources sont inaccessibles ou que le coût de l'investissement est trop important, elles se tournent vers d'autres réseaux. Par exemple, après avoir créé un évènement en 2007 (*las primeras jornadas de la bicicleta publica*) pour prendre le leadership du réseau des villes à vélos partagés, la ville de Barcelone se désengage progressivement de ce réseau en laissant la ville de Paris assurer sa pérennité. Elle redéploye sa stratégie vers la transformation de l'évènement de 2007 en un réseau national en Espagne[1073], puis vers d'autres réseaux européens dans lesquels la ville est déjà insérée :

> AL : « Toutes les villes ont voulu réfléchir à la mise en place d'un système. D'où l'idée de journée de la bicyclette publique [jornadas de la bicileta publica en 2007] où viendraient JC Decaux, Clear Channel, qui expliqueraient leur système. Keroum Slimani [chargé de mission au Grand Lyon] est venu, et nous avons signé un acte, avec Sydney et Washington. Nous avons finalisé un petit document à destination des autres villes intéressées : Madrid, Séville. Il était question de créer un Club des villes pour la bicyclette publique. C'est Denis Baupin qui avait eu l'idée lors du congrès de 2007 du Club des villes cyclables en France. Ils ont signé un acte à Paris en 2008 pour formaliser le réseau international. Donc il y avait un autre papier qui a créé le réseau international pour la bicyclette publique. Ils ont parlé d'organiser un réseau comme *Polis, Eurocités*, un groupe uniquement dédié aux bicyclettes publiques. Ensuite, en Espagne, il y a eu une seconde journée organisé à Séville, avec les villes à bicyclette publique d'Espagne. Elle a donné naissance au réseau des villes cyclables espagnoles.
>
> **MH : Et sur le réseau international, quels étaient les objectifs de la ville de Barcelone ?**
>
> AL : Interconnexion et échanges entre les villes. Mais, malgré tout, en ce moment c'est plutôt lent, un réseau modeste, très modeste. (…) Il y a le problème des dégradations des vélos à gérer, nous avons les mêmes problèmes à gérer dans toutes les villes, mais nous ne voyons pas l'implication des mairies dans ce réseau parce que JC Decaux n'est pas favorable à ce réseau. (…) Le problème c'est qu'il n'y a pas de structure. Si quelqu'un s'en occupe, ne serait-ce qu'organiser une réunion. Je préfère chercher dans d'autres réseaux comme *Eurocités, Polis*, d'autres réseaux, plus forts, qui font plus de lobbying. »[1074]

---

pour structurer le réseau du CVC durant le congrès de Lyon en 2007. Voir également entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.

[1073] En 2009, *las secondas jornadas de la bicicleta publica*, organisé à Séville vise à donner une dimension nationale à cet évènement. Lors de la présentation du réseau, huit villes sont présentes, dont Lyon et sept villes espagnoles. Voir « programa II jornadas de la bicicleta publica », 12-13 mars 2009, archives privées de l'auteur.

[1074] Entretien avec Angel Lopez, directeur du service de la mobilité et des transports de la municipalité de Barcelone, Barcelone, le 13 juin 2009 (traduction C. Argibay).

Les propos du directeur du service « mobilité » de la municipalité de Barcelone nous renseignent sur les représentations que peuvent entretenir les agents des collectivités au sujet des réseaux de villes. Tout d'abord, Angel Lopez développe l'idée d'une forte capacité des acteurs privés à faire fonctionner le réseau des villes à vélos partagés. Dans ce type de réseau, JC Decaux semble avoir un poids important pour freiner leur développement. La présence des entreprises pèse. Lors du lancement du réseau à Barcelone, le système de Clear Channel est représenté par quatre villes et celui de JC Decaux par trois, ce qui ne correspond pas à l'état du marché fin 2007, dominé par JC Decaux. D'ailleurs, avec la reprise en main des villes françaises sur le réseau en juin 2008, la répartition est inversée : il n'y a plus que deux villes représentant Clear Channel dans la charte des villes à vélos partagés, contre sept pour JC Decaux. La ville de Barcelone se met en retrait du réseau à partir de 2008. Il s'agit autant d'un renoncement des élus que d'un retrait du groupe Clear Channel. Selon A. Lopez, cela s'explique par la meilleure représentation de Barcelone dans des réseaux plus généralistes en lien avec les institutions européennes. Ces derniers seraient mieux structurés pour exercer une activité de « lobbying »[1075]. Sa préférence pour *Eurocities* ou *Polis* traduit une représentation du fonctionnement des réseaux sous la forme d'un marché dans lequel les villes peuvent choisir d'investir un réseau en fonction des opportunités et de leur capacité à mobiliser des ressources financières et organisationnelles. Cette représentation d'un marché des réseaux de collectivités n'est pas erronée car la thématique du VLS s'insère effectivement dans un nombre croissant de réseaux. Les VLS sont dorénavant inscrits à l'agenda des réseaux *Eurocities* et *Polis*.

Nous avons montré que cette croissance des réseaux de villes s'intéressant aux politiques du vélo urbain, et plus particulièrement aux dispositifs de VLS, avait été organisée par les villes, notamment par les élus, pour impliquer les entreprises dans les échanges transnationaux. Les réseaux représentent une échelle d'action pour les élus, capable d'organiser la redistribution des ressources pour gouverner les politiques du vélo urbain. Les entreprises participent à structurer les échanges en apportant des financements et des ressources de légitimation pour les élus au sein des réseaux. L'investissement des élus et des entreprises dans la structuration de ces derniers accroît les concurrences politiques pour

[1075] Terme employé par A. Lopez dans l'entretien réalisé le 13 juin 2009.

accéder à Bruxelles, et notamment aux programmes européens. Face à ces sollicitations, la Commission européenne se positionne comme un acteur incontournable de la circulation des politiques de VLS et de l'organisation des échanges dédiés à cet effet. Pour cela, elle utilise deux leviers : les réseaux de collectivités et les programmes européens.

3.2 Une ouverture aux opérateurs privés organisée par l'Union Européenne

Quelle est le rôle de l'Europe dans l'affirmation des entreprises au sein de l'espace transnational ? L'action de l'Europe s'appuie sur les réseaux de collectivités, notamment en développant des programmes européens visant à mieux encadrer la mise en œuvre des systèmes de VLS et les compétitions structurant ces dispositifs d'action. On assiste à un processus d'européanisation[1076] des politiques du vélo urbain qui prend la forme d'une diffusion des pratiques locales dans les autres villes à partir des réseaux transnationaux et des institutions européennes. Ce processus renvoie à ce qu'Adam Jay Marshall appelle *Upload europeanisation*[1077]. Il s'agit de rompre avec les approches centrées sur une analyse de l'européanisation à partir de cas nationaux[1078]. L'européanisation horizontale (*Upload*) se distingue aussi des approches uniquement *Top down* ou *Bottom up*, ou encore « par le bas »[1079], de l'européanisation. Si des dynamiques verticales peuvent structurer

[1076] La notion d'européanisation fait d'abord référence au rôle de l'intégration européenne dans la transformation des structures politiques et des politiques publiques au niveau national. Ce processus est définit par Claudio RADAELLI comme un « processus de construction (a) diffusion (b) et d'institutionnalisation (c) de règles formelles et informelles, de procédures, de paradigmes, de styles, de savoir-faire et de normes et croyances partagées qui sont d'abord définis et consolidés dans les décisions de l'Union européenne puis incorporés dans la logique des discours, des identités, des structures politiques et des politiques publiques à l'échelon national. » : Claudio RADAELLI, « The Domestic Impact of European Union Public Policy : Notes on Concepts, Methods and Challenges of Empirical Research », *Politique européenne*, 2002, n° 5, pp. 105-136. (p. 108)

[1077] En isolant le niveau urbain comme échelle spécifique de l'européanisation des politiques publiques, MARSHALL distingue plusieurs variétés d'européanisation, analysées à partir des interactions entre les villes de Birmingham et de Glasgow et les institutions de l'UE. Il différencie alors ce qu'il nomme *Upload europeanisation* et *Download europeanisation*, à savoir « Changes in policies, practices, preferences or participants within local systems of governance, arising from the negociation and implementation of EU programmes » : Adam Jay MARSHALL, « Europeanisation at the urban level : local actors, institutions and the dynamics of multi-level interaction », *op. cit.* p. 7.

[1078] Voir Sabine SAURUGGER et Yves SUREL, « L'européanisation comme processus de transfert de politique publique. », *Revue internationale de politique comparée*, 2006, vol. 13, n° 2, pp. 179-211.

[1079] Romain PASQUIER emprunte cette expression pour rompre avec les analyses *top down* adoptées par une grande majorité de travaux portant sur l'européanisation, notamment sur l'adaptation des acteurs nationaux aux contraintes imposées par le niveau communautaire. Son analyse montre le rôle majeur des acteurs régionaux dans l'européanisation du développement territorial en France et en Espagne. Voir Romain PASQUIER, « L'européanisation par le bas : les régions et le développement territorial en France

l'européanisation, ces dernières ne sont pas exclusives et peuvent se combiner à d'autres formes d'européanisation, plus horizontales[1080], permettant d'analyser les relations entre les villes et les institutions européennes comme un processus interactif, voire comme un système de « régulation croisée »[1081]. Dans le cas des politiques en faveur du vélo, l'action des institutions européennes ne consiste pas uniquement à répondre aux attentes des villes et des entreprises en mettant en place des mécanismes de circulation les systèmes de VLS. Elle vise aussi à contrôler et à institutionnaliser les mécanismes de compétitions qui se développent entre les acteurs urbains. Dans les échanges transnationaux, l'UE s'appuie, d'une part, sur les réseaux pour structurer son intervention, mais de manière différenciée suivant le type de réseau. D'autre part, l'analyse des programmes européens mettent en lumière la capacité de l'Europe à organiser le marché des VLS et à structurer les échanges entre les villes et les entreprises. Si cette intervention conduit à une hiérarchisation entre les villes et à une standardisation des politiques publiques, ces dynamiques se heurtent à l'organisation politique, institutionnelle et économique des territoires.

Depuis les échanges engagés par les municipalités et l'ECF dans les années 1980-1990 au sein des congrès Velo-City, l'Union Européenne constitue un niveau légitime pour organiser les interactions entre les acteurs urbains et pour représenter les intérêts des villes sur la thématique du vélo (Chapitre 2). Ce cadre a également permis aux institutions européennes de légitimer leurs actions auprès des villes (Chapitre 4). Cependant, l'Europe n'est pas intervenue directement dans la promotion du vélo. Cette étape est franchie à la fin des années 2000 avec l'émergence des systèmes de VLS. L'intervention de l'UE se traduit concrètement par de nombreux financements à destination des villes. Et ces financements vont passer par les réseaux de villes et des programmes européens qui vont réguler cette

---

et en Espagne », *in* Joseph FONTAINE et Patrick HASSENTEUFEL (dir.), *To Change or not to change ? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain*, Presses Universitaires de Rennes, 2002, Rennes, pp. 171-188. Voir aussi Romain PASQUIER, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », *Politique européenne*, 2002, vol. 3, n° 7, pp. 159-177.

[1080] Dans notre analyse, l'européanisation horizontale se rapproche de la définition d'Adam J. MARSHALL de *Upload europeanisation* : Adam Jay MARSHALL, « Europeanisation at the urban level : local actors, institutions and the dynamics of multi-level interaction », *op. cit.* p. 7.

[1081] Dans ces travaux sur le programme européen CIVITAS, Géraldine PFLIEGER montre que les relations entre les villes et l'Europe s'organise sur le même modèle de la « régulation croisée » qui caractérise les arrangements entre l'État et les autorités publiques locales, notamment analysés par Patrice DURAN et Jean-Claude THOENIG. Voir Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *op. cit.* p. 110. Voir également Patrice DURAN et Jean-Claude THOENIG, « L'État et la gestion publique territoriale », *op. cit.*

intervention et définir des cadres pour la circulation des VLS. Cette intervention est scellée en septembre 2007 au sein du Livre Vert de la Commission européenne intitulé *Vers une culture de la mobilité urbaine*. À la fin de l'introduction portant sur la stratégie européenne adoptée, le texte précise : « L'Union Européenne doit jouer un rôle moteur pour permettre le changement, sans imposer d'en haut des solutions qui risquent d'être inadaptées à la diversité des situations locales. La valeur ajoutée européenne pourra avoir différents visages : promouvoir l'échange de bonnes pratiques à tous les niveaux, local, régional, national ; accompagner la définition de normes communes et l'harmonisation des normes si nécessaire ; offrir un soutien financier à ceux qui en ont le plus besoin ; favoriser la recherche dont les applications permettent une amélioration de la mobilité, de la sécurité et de l'environnement ; simplifier la législation et, dans certains cas, abroger des législations existantes ou en introduire de nouvelles. »[1082]. On retrouve dans cette intervention les caractéristiques d'une européanisation horizontale.

Dans ce cadre, l'européanisation des politiques du vélo s'effectue à la fois à partir de réseaux de collectivités et au travers de programmes européens. Parmi les réseaux, il faut distinguer *Eurocities*, *Polis* - le réseau de villes et de régions européennes pour le développement des transports innovants - et les congrès Velo-City. L'investissement des institutions européennes est différent en fonction des réseaux. Dans les congrès Velo-City, cet investissement est particulièrement remarqué en 2009 à Bruxelles. Le choix de la ville accueillante confère déjà « une dimension européenne »[1083] au congrès. D'ailleurs, « ce n'est pas un hasard si la quatrième journée se passe intégralement au Parlement européen »[1084], note l'association GRACQ. « L'Europe », à travers les « thèmes qui clarifient son rôle » est un des quatre axes du congrès, dans lequel est organisé un atelier « réseau de villes et connaissance des institutions »[1085]. Cette représentation exceptionnelle du niveau européen au congrès de 2009 vise notamment à faire connaître les programmes européens engagés par l'UE et ainsi inciter les villes à s'investir dans ces dispositifs. Ces programmes européens peuvent être portés par d'autres réseaux. L'UE développe aussi son action à

[1082] Présentation de la Commission des communautés européennes, Livre Vert, *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*, Bruxelles, le 25 septembre 2007, p. 5.
[1083] *Ville à vélo*, revue de l'association GRACQ, n° 140, janvier-février 2009, p. 5. Archives privées de l'association GRACQ à Bruxelles.
[1084] *Ibid.*
[1085] Conference Catalogue Velo-City Bruxelles, 12-15 mai 2009, 86 p. Archives privées de l'auteur.

partir des réseaux institutionnalisés dans le cadre de financements européens. Si *Eurocities* participe à promouvoir les VLS[1086], c'est surtout le réseau *Polis* qui prend en charge la gestion et la répartition des programmes européens en matière de vélo, et plus largement de transport[1087].

[1086] *Eurocities* organise des journées de travail sur le thème de la mobilité à travers les *mobility forum*. Ces journées se sont tenues à Lyon en mars 2007. Elles furent l'occasion pour la ville de Lyon de conduire un atelier de présentation du système *Vélo'v* devant les élus des villes européennes rassemblés à cette manifestation. Le système fut présenté par le Vice-président du Grand Lyon délégué aux nouveaux modes de déplacements. Voir Eurocities mobility forum meeting, draft agenda, Lyon, 12-14 mars 2007. Archives privées de l'auteur.

[1087] Toutefois, *Eurocities* est aussi partenaire de *Polis* et de nombreux programmes européens portant sur les systèmes de VLS.

Tableau 8 : Typologie des réseaux de collectivités et programmes européens intervenants dans les échanges transnationaux dans le cadre des VLS[1088]

Réseaux	**Nature du réseau**	**Echelle d'action**	**Nombre de collectivités membres**	**Principaux acteurs participants**	**Principaux instruments de circulation**	**Financements**
Réseaux créés par les villes, autonomes vis-à-vis de l'UE						
Velo-City	Thématique spécialisé – vélo urbain	Européenne	76 collectivités représentées au congrès 2011	Techniciens des collectivités ; élus ; associations ; entreprises ; UE	Congrès	Membres (villes)
Club des Villes Cyclables	Thématique spécialisé – vélo urbain	Nationale (France)	1100 collectivités territoriales en 2011	Techniciens des collectivités ; élus	Congrès, revues	Membres (villes)
Jornadas de la bicicleta publica	Thématique spécialisé - VLS	Nationale (Espagne)	Donnée non disponible	Elus ; techniciens des collectivités ; entreprises	Congrès	Membres (villes)
Villes à vélos partagés	Thématique spécialisé - VLS	Internationale	15 villes en 2008	Elus ; entreprises	Médias	Membres (villes)
Réseaux crées par les villes, où l'UE intervient dans les financements						
Polis	Thématique généraliste - transports	Européenne	63 villes en 2011	Elus ; techniciens des collectivités ; UE	Congrès, Programmes européens	Membres et institutions européennes
Eurocities	Généraliste	Européenne	187 villes en 2011	Elus ; techniciens des collectivités ; UE	Congrès, Programmes européens	Membres et institutions européennes
Programmes créés et pilotés par l'UE						
OBIS	Thématique spécialisé - VLS	Européenne	5 villes, 2 pays	Elus ; techniciens des collectivités ; entreprises ; UE	Congrès, Rapports	Institutions européennes
Spicycles	Thématique spécialisé - VLS	Européenne	6 villes	Elus ; techniciens des collectivités ; entreprises ; UE	Congrès, Rapports	Institutions européennes

[1088] Les réseaux et programmes sélectionnés ne sont pas exhaustifs et correspondent aux organismes cités dans cette recherche.

L'intervention des institutions européennes est différente suivant les réseaux. On distingue deux types de réseaux et les programmes européens. Le premier rassemble les réseaux impulsés et créés par les villes (Vélo-City, Villes à vélos partagés, etc.). Ces derniers ne sont pas financés par l'UE qui intervient uniquement pour faire la promotion de son action. Le deuxième regroupe les réseaux généralistes comme *Eurocities* ou *Polis*. L'intervention de l'UE s'effectue à travers le financement des projets impulsés par ces réseaux. Mais les réseaux gardent le contrôle sur la définition des projets. Si certains projets concernent le vélo, peu s'attachent au développement des VLS.

Le réseau *Polis* et les politiques en faveur du vélo urbain

Créé en 1989, *Polis* est un réseau thématique de villes et de régions européennes pour des transports innovants. Si les institutions européennes ne financent pas directement le réseau, elles financent l'ensemble des programmes qui sont portés par le réseau. L'objectif est d'encourager les initiatives en faveur de la mobilité durable en développant les échanges d'expériences et les transferts de connaissance entre les autorités locales et régionales d'Europe. *Polis* est aussi organisé sous la forme d'un groupe d'intérêt, avec le fonctionnement d'un groupe politique où les élus locaux élaborent des recommandations à l'adresse des institutions européennes. Le réseau et son bureau politique « soutiennent activement la participation des membres de *Polis* à des projets européens »[1089]. Ainsi, en 2009, Polis représentait une plateforme de 22 projets de recherche, dont 3 consacrés directement ou indirectement au développement de la bicyclette : NICHES[1090], Bypad[1091] et CIVITAS II[1092] .

Enfin, la troisième forme d'intervention concerne les programmes européens directement financés et pilotés par les institutions européennes. L'investissement de l'UE en direction des VLS se réalise essentiellement dans ces programmes (OBIS, *Spicycles*). Ils organisent des échanges entre villes dans une période définie, fonctionnant comme un réseau, mais avec des objectifs d'action précis. En outre, ils sont essentiellement pilotés par des réseaux

[1089] Voir la présentation du réseau sur son site internet : http://www.polisnetwork.eu/about/villes-et-regions-pour-un-meilleur-transport, consulté le 9 août 2012.

[1090] NICHES est un projet visant à favoriser les réflexions sur les innovations en matière de transport urbain entre les différents acteurs européens de la mobilité. L'entreprise Clear Channel a participé à ce projet. Voir entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010. Voir également le site internet du projet NICHES : http://www.niches-transport.org/, consulté le 9 août 2012.

[1091] Bypad est une plateforme indépendante d'outils d'expertise pour les politiques du vélo des villes et des régions Voir entretien avec Pierre-Jean Bertrand, chargé de mission vélo au sein de la région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 10 mai 2010. Voir également le site internet de Bypad : http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en, consulté le 9 août 2012.

[1092] CIVITAS II est un projet qui aide les villes à mettre en œuvre des politiques intégrées de transport durable. Le projet a financé onze villes, dont La Rochelle et Cracovie pour développer des systèmes de VLS. Les systèmes de La Rochelle et de Cracovie sont mis en place indépendamment des sociétés de mobiliers urbains et d'affichage publicitaire. Voir http://www.civitas-initiative.eu/index.php?id=69, consulté le 9 août 2012.

généralistes (*Eurocities, Polis*) et sont donc dépendants de ces derniers qui organisent l'accès aux programmes. Les réseaux représentent des ressources pour accéder à Bruxelles afin d'intégrer des programmes européens et leur financement[1093]. Mais, au-delà des financements, qu'est-ce qui se joue dans ces programmes européens pour les acteurs de la configuration circulatoire publique-privée du vélo ? Ces derniers recherchent aussi des ressources de légitimation. Leur investissement commun dans les programmes européens consiste à imposer les politiques de VLS afin, d'une part de légitimer l'action des élus, d'autre part de légitimer des dispositifs standards proposés par les entreprises. Dans ce contexte, quel est le rôle des différents acteurs qui participent à ces programmes européens, à savoir les élus et techniciens des collectivités, les entreprises et les institutions européennes ? Pour répondre à cette question, il convient d'analyser le travail de ces différents acteurs et leur positionnement au sein d'un projet européen dont l'objectif est : « Optimizing Bike sharing in European Cities », le projet OBIS (2008-2011).

L'objet du projet, qui dépend d'un programme plus vaste – *Intelligent Energy Europe II* (IEE II) – doté d'une enveloppe de 65 millions d'euros, vise à établir un panorama du marché des VLS à partir de diverses expériences européennes ; déterminer les facteurs clés de succès et d'échec des systèmes ; réaliser un guide de recommandations à destination des experts, techniciens et collectivités locales ; et promouvoir la pratique du vélo en ville en démontrant l'importance du VLS dans la chaîne des mobilités urbaines[1094]. Autrement dit, le projet OBIS vise à développer les systèmes de VLS dans les villes européennes. Pour ce faire, OBIS dispose d'environ 1,5 millions d'euros financés à 75% par l'Union Européenne[1095]. Le projet intègre de nombreux acteurs publics de différents niveaux d'intervention (villes, États, régions) et les opérateurs de services de VLS[1096]. En outre, de nombreux cabinets de conseil sont partenaires et réalisent notamment l'organisation et les

---

[1093] C'est notamment l'analyse développée par Patrick Le Galès : Patrick LE GALES, *Le retour des villes européennes*, *op. cit.* p. 180-185.

[1094] Objectifs présentés lors du congrès du Club des Villes Cyclables à Dijon, le 6 octobre 2011 : voir le document de l'intervention http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/OBIS_Dijon_V2.pdf, consulté le 6 août 2012.

[1095] Budget : 1, 467, 648 € (75% EU contribution) : voir OBIS, final project report, août 2011, p. 8.

[1096] Cette intégration des différents niveaux de gouvernement n'est pas une spécificité du projet *OBIS*. Les programmes européens font généralement la promotion de la transversalité entre les échelles et de la recherche de partenariats et de consensus entre les acteurs. Voir Rosa Sanchez SALGADO, « Les effets des programmes européens sur les associations du secteur social : une influence à niveaux multiples », *Pôle Sud*, 2009, n° 31, nº 2, pp. 41-56.

comptes-rendus de certaines manifestations. Si l'analyse du marché des VLS par OBIS s'est effectuée sur 51 systèmes urbains répartis dans dix pays, le rapport final indique que seulement deux pays et cinq villes ont bénéficié de l'expertise et des financements du projet pour développer leurs services : la Pologne et l'Autriche, et Berlin, Milan, Barcelone, Stockholm et Londres[1097]. Un des principaux critères de sélection imposés par les acteurs européens au sein du projet est d'intégrer et de soutenir des territoires aux contextes économiques et sociaux hétérogènes[1098]. L'Autriche est ainsi sélectionnée pour expérimenter les systèmes de VLS en milieu rural[1099]. Toutefois, les villes choisies sont toutes des capitales européennes ou des *Second Cities,* alors que les systèmes de VLS concernent également les villes moyennes disposant d'une population supérieure à 50 000 habitants[1100]. Cette sélection semble confirmer un autre processus à l'œuvre, consistant à privilégier les acteurs « disposant d'une capacité organisationnelle suffisante »[1101] pour bénéficier des fonds. Par conséquent, la sélection renforce davantage la position des grandes villes dans l'espace transnational du vélo. Ce processus est accentué par la multi-affiliation de certaines villes dans différents réseaux. La ville de Barcelone est par exemple positionnée à la fois dans les réseaux *Eurocities, Polis*, Velo-City, *Jornadas de la bicicleta publica*, villes à vélos partagés, et dans les projets européens OBIS et *Spicycles*. À partir de ce constat, comment ne pas penser que l'investissement de la ville de Barcelone dans une grande partie du marché des réseaux de collectivités ne résulte pas d'une stratégie politique concertée ?

Un autre processus de différenciation est à l'œuvre au sein du projet OBIS. Parmi les villes et pays sélectionnés, on observe une dichotomie entre les localités disposant déjà d'un système en 2008 – Barcelone, Berlin, Stockholm et Milan – et celles souhaitant développer un tel service – Londres ainsi que la Pologne et l'Autriche qui constituent des marchés

---

[1097] OBIS, *final project report*, août 2011, 28 p.

[1098] Cette sélection de contextes hétérogènes s'observe dans d'autres programmes européens. La diversité permet de mieux appréhender les effets homogénéisant de l'européanisation à travers les programmes et projets européens. Voir Rosa Sanchez SALGADO, « Les effets des programmes européens sur les associations du secteur social », *op. cit.* p. 45.

[1099] OBIS, manuel « optimiser le vélo en libre service dans les villes européennes, 2011, 96 p. Voir : http://www.obisproject.com/palio/html.wmedia?_Instance=obis&_Connector=data&_ID=1034&_CheckSum=-368586294, consulté le 9 août 2012.

[1100] Nous renvoyons au tableau n°7 de la liste des systèmes de vélos en libre service implantés par une société du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire dans les villes européennes entre 1998 et 2009.

[1101] Rosa Sanchez SALGADO, « Les effets des programmes européens sur les associations du secteur social », *op. cit.* p. 48.

émergents. À ce titre, le guide des recommandations du projet stipule qu'en Pologne, « il existe un potentiel considérable pour introduire le VLS dans un certain nombre de grandes agglomérations et dans les régions touristiques »[1102]. Cette dichotomie est également présente dans un autre programme européen, *Spicycles*, et forme une hiérarchie entre, d'un côté, des villes déjà dotées d'un système et légitimées comme des modèles[1103] et de l'autre, un marché potentiel à développer. Cette différenciation montre la volonté des acteurs européens d'harmoniser, voire de standardiser les dispositifs d'action publique du vélo en ville. Elle offre aussi aux entreprises la possibilité de connaître et de prospecter des marchés émergents. Il s'agit bien d'un projet politique d'organisation du marché.

Les rôles semblent donc définis à l'avance : les acteurs publics des villes disposant d'un système légitiment et valorisent celui-ci auprès des différents acteurs ; les opérateurs privés font la même chose pour essayer de conquérir de nouveaux marchés, et les institutions européennes participent à organiser le marché et à légitimer des modèles d'action. La valorisation des modèles est implicitement réalisée par les entreprises qui s'appuient sur les villes pour exporter leur produit. Ainsi, Clear Channel participe activement au projet OBIS, notamment parce qu'elle gère les systèmes de trois des quatre villes du projet ayant implanté des VLS : Barcelone, Milan, et Stockholm. La quatrième ville, Berlin, dispose, depuis 2005, d'un système géré par un opérateur de téléphonie[1104]. JC Decaux est absent du projet OBIS. Selon un agent de Clear Channel, l'entreprise française « était invitée, mais n'a pas souhaité participer, est-ce un signe ? »[1105]. Est-ce effectivement le signe d'un désengagement de JC Decaux dans les politiques de VLS ? Est-ce le signe d'un désintérêt pour les programmes européens ou est-ce le signe que, dans le projet OBIS, le jeu de la concurrence est tronqué par avance avec la sélection de trois villes gérées par Clear Channel ? À ce stade, nous ne pouvons répondre à ces interrogations par manque de sources concernant la sélection des villes bénéficiant du projet. Une chose est plus sûre,

---

[1102] OBIS, manuel « optimiser le vélo en libre service dans les villes européennes, 2011, p. 85 : http://www.obisproject.com/palio/html.wmedia?_Instance=obis&_Connector=data&_ID=1034&_CheckSum=-368586294, consulté le 9 août 2012.

[1103] C'est notamment le cas du système *Bicing* dans le cadre d'OBIS. Voir http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/OBIS_Dijon_V2.pdf, consulté le 6 août 2012.

[1104] Le système berlinois *Call a bike* présente un concept différent des VLS de Clear Channel et de JC Decaux. La location des vélos s'effectue par l'intermédiaire du téléphone portable de l'utilisateur qui débloque ainsi le vélo de la borne.

[1105] Entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.

l'hégémonie des villes en partenariat avec Clear Channel dans OBIS n'est pas un hasard car la présence de Clear Channel découle d'une stratégie d'entreprise visant à intégrer les programmes européens, comme le souligne le chargé de mission VLS de Clear Channel :

> « Moi je suis dans un groupe de travail qui s'appelle OBIS qui a débuté il y a plus d'un an. Avant ce projet-là, j'ai participé au projet NICHES, en tant que Clear Channel. Mais vous n'êtes pas là pour faire du lobbying parce que cela se voit un peu. (…) L'objectif c'est d'écrire une sorte de cahier des charges commun pour toutes les villes qui veulent un système de VLS en Europe. Ce n'est pas pour que l'opérateur s'en mette plein les poches, mais c'est pour participer au développement du vélo pour la qualité de service à l'usager. (…) Oui [c'est] financé par l'UE : il y a un budget, un délai qui est 2012-2013 et il faut rendre une copie nickel à ce moment-là. Cela me fait rire les projets européens comme cela, avec des échéances et des budgets faramineux… Je ne sais pas comment cela se passe dans d'autres pays mais je trouve qu'il faut faire attention quand même car quelqu'un qui ferait du lobbying pourrait passer dans ce genre de truc. Mais bon, en France les gens connaissent le marché. Mais dans un pays comme la Pologne qui est très représenté et où il y a moins de systèmes et moins d'expérience, même si des gens, ils ont fait des études, ça peut devenir dangereux. »[1106]

L'investissement de Clear Channel dans OBIS interroge sur la capacité de la firme à représenter ses intérêts au sein des programmes européens. À cet égard, l'usage du mot « lobbying » par l'agent de l'entreprise est révélateur. Pour comprendre cette activité, il faut revenir sur les modèles de gestion proposés par les deux principaux prestataires du marché. Si JC Decaux regroupe l'offre de VLS au marché publicitaire, Clear Channel a, depuis le marché de Barcelone en 2006, développé une orientation différente qui consiste à séparer les VLS du marché du mobilier urbain et de l'affichage, notamment parce que JC Decaux détenait déjà ce second marché à Barcelone[1107]. Du coup, la bataille entre les deux prestataires se concentre autour des modèles économiques des services de VLS et se joue dès la rédaction des appels d'offres des villes. On comprend mieux l'intérêt de Clear Channel à participer à un programme européen visant à rédiger un manuel de recommandations dans le but d'« écrire un cahier des charges pour toutes les villes qui veulent un système de VLS en Europe »[1108]. Au cours de l'entretien, l'agent de Clear Channel ajoute :

[1106] *Ibid.*

[1107] Cette orientation prise par la société Clear Channel à Barcelone nous a d'abord été explicité par un agent de JC Decaux, le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux à Lyon, le 20 avril 2009 (entretien téléphonique, annexes). Elle a été confirmée lors d'un entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.

[1108] Voir l'entretien avec le chargé de mission VLS de la société Clear Channel Outdoor, Dijon, le 29 juin 2010.

> « [OBIS] est un groupe de travail européen sur lequel je participe. En France maintenant quasiment tous les appels d'offres sont dissociés, pub et vélo. Les villes ont très bien compris que certains opérateurs avaient masqué beaucoup de choses à cause de la publicité et que séparer les marchés permettait de récupérer l'argent de la publicité pour investir sur un coût réel du service vélo. »[1109]

L'enjeu est bien d'imposer un modèle économique de gestion séparée des marchés de mobilier urbain et d'affichage, de celui des VLS. Si, comme le laissent entendre implicitement les acteurs privés, la rédaction de l'appel d'offres détermine à l'avance le prestataire retenu[1110], cela indique que les élus sont en mesure de choisir, bien avant l'appel d'offres, le modèle économique et donc le prestataire qu'ils souhaitent sur leur territoire[1111]. A cet égard, le projet OBIS peut constituer une forme de groupe d'intérêt public-privé, de municipalités et d'opérateurs privés souhaitant imposer, chacun pour des objectifs différents, des modèles d'action. Ces acteurs poursuivent une finalité commune pour développer les VLS en Europe en essayant d'imposer des normes d'action pour les villes ne disposant pas encore de système. Par l'intermédiaire des réseaux et des programmes européens, les institutions européennes trouvent ainsi des instruments pour organiser et réguler l'action des groupes d'intérêt au sein de l'espace transnational du vélo. Ce rôle permet aux institutions européennes d'aller plus loin, en exerçant un contrôle sur les acteurs urbains du vélo et en suscitant la création de normes d'action pour les villes. Dans cette perspective, l'action des entreprises consiste à s'adapter aux objectifs de l'UE en intégrant des programmes européens pour peser sur les transformations réglementaires et normatives impulsées par institutions européennes. Ces dernières façonnent donc l'action et les intérêts des firmes privées.

Si une forme de standardisation des politiques publiques peut être observée au sein des programmes européens, la différenciation de l'action publique s'opère à travers la multiplicité des programmes mis en compétition. Cette mise en compétition intervient soit par l'intermédiaire des réseaux, soit directement à partir des institutions européennes.

[1109] *Ibid.*

[1110] Ce processus a bien été mis en avant dans les travaux de Julie GERVAIS sur les consultants de la réforme de l'État. L'auteure montre comment les consultants bâtissent en amont les appels d'offres pour circonscrire les choix. Voir Julie GERVAIS, « Les sommets très privés de l'État », *op. cit.* p. 16.

[1111] Cette affirmation sera discutée dans le prochain chapitre à travers l'analyse des procédures d'appel d'offres des villes de Barcelone, Bruxelles et Paris.

Autrement dit, l'européanisation horizontale des politiques du vélo consiste à capter les compétitions entre villes et entre les entreprises, en les insérant dans un système de réseaux institutionnalisés pour mieux organiser cette compétition. L'intervention de l'Europe a ainsi conduit à institutionnaliser un marché des réseaux et des programmes européens pour les acteurs urbains. À cet égard, les réseaux peuvent être considérés comme des instruments d'européanisation[1112]. Leur analyse montre qu'ils véhiculent une théorisation politique implicite des échanges entre villes. Ces échanges s'organisent dans le cadre d'une compétition qui se structure comme un marché pour les villes. Cette organisation correspond à un projet politique des villes et des institutions européennes. Les villes répondent à des appels à projets et mobilisent des ressources pour accéder à des programmes européens et des financements. L'inscription dans les réseaux de collectivités vise à positionner les villes dans des partenariats avec les institutions européennes. À cet égard, les villes doivent mobiliser des ressources – expertise et dispositifs d'action – capables de convaincre les institutions européennes ou les autres villes d'intégrer les programmes européens. C'est la raison pour laquelle les municipalités s'appuient sur les entreprises. Ces dernières deviennent de plus en plus légitimes à intervenir pour développer des politiques en faveur du vélo. Ces processus sont accompagnés, voire organisés par les institutions européennes afin de mieux structurer la compétition et d'imposer des normes d'action pour les villes et les entreprises. Dans cette compétition accompagnée par les institutions européennes, les logiques de marché dominent et organisent l'action des villes dans l'espace transnational. Quels sont les effets de ces programmes dans la mise en œuvre de dispositifs de VLS sur les territoires urbains ?

L'analyse d'un autre programme européen consacré aux politiques de VLS – *Spicycles* – montre que les logiques de marché introduisent des standards à travers des formes de hiérarchisation entre les villes. La position de certaines villes dans les réseaux traduit également la volonté des institutions européennes de choisir des villes capables d'imposer des standards, notamment pour organiser les marchés urbains. Toutefois, la diffusion des standards peut se heurter aux contextes politiques et institutionnels locaux. L'exemple de la

[1112] C'est l'hypothèse formulée par Renaud Payre dans ses travaux sur *Eurocities* : Renaud PAYRE, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *op. cit.* p. 278.

ville de Rome montre ainsi les effets contrastés de *Spicycles* sur l'implantation d'un système de VLS et l'organisation de son marché publicitaire. À travers cette étude de cas, on observe le « renforcement d'une promotion stratégique d'un réseau de bons élèves, institué par l'Europe avant d'être réapproprié par les villes concernées »[1113].

Le programme européen *Spicycles* (2006-2009)

Le programme européen *Spicycles,* d'une durée de 36 mois, a pour objectif de permettre aux villes d'échanger sur les politiques du vélo. Parmi ces politiques, un volet du programme vise à faciliter les échanges autour des expériences de VLS en Europe. Il s'agit de rassembler des données et de coordonner, planifier et développer des politiques de « bike sharing »[1114]. Six villes participent au programme : Barcelone, Berlin, Göteborg, Rome, Bucarest et Ploiesti. Au sein du programme, chaque ville poursuit des objectifs différents pour améliorer ses politiques en fonction du contexte qui lui est propre : certaines doivent développer le stationnement vélo, d'autres encourager la création d'un tissu associatif ou s'inscrire dans des réseaux d'informations. Un objectif doit pourtant être partagé par toutes les villes : développer le « bike sharing ». À Barcelone et Berlin, le but est d'étendre et d'améliorer le système existant, de l'implanter à Rome et Göteborg et d'analyser les possibilités de développement à Bucarest et Ploiesti.

Les échanges d'expériences constituent l'essentiel du travail des villes au sein du programme. Débuté en 2006, ce travail d'échanges entre les acteurs urbains et ceux de la commission européenne est à l'origine de l'émergence d'un projet de « bike sharing »[1115] à Rome en 2008. Si les sociétés privées proposant des offres de VLS ne participent pas directement au programme, leurs dispositifs et les différents partenariats sont finement analysés et présentés par les villes lors des rassemblements communs. Dans cette perspective, le partenariat public-privé se trouve légitimé par le travail des acteurs au sein du programme.

L'organisation de *Spicycles* fonctionne de la même manière que le projet OBIS[1116], avec une hiérarchisation interne entre les villes disposant d'un système de VLS en cours d'implantation – Barcelone, Göteborg et Berlin – et les villes réfléchissant à mettre en œuvre ces dispositifs – Rome, Bucarest et Ploiesti en Roumanie. Il y a donc une différenciation entre les villes qui animent les échanges en exposant leur expérience et celles qui observent les expériences. Cette hiérarchisation montre qu'au sein des processus d'européanisation horizontale, peuvent se cristalliser des transactions verticales entre villes.

[1113] Mécanismes mis en lumière dans les travaux de Géraldine PFLIEGER portant sur le programme européen CIVITAS : Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *op. cit.* p. 111.
[1114] Voir Intelligent Energy Europe, *Spicycles* EIE/05/059/S12.421631, « Bike sharing – key findings and recommendations », Working Document Number 4.3: http://Spicycles.velo.info/, consulté le 14 octobre 2008.
[1115] L'expression anglo-saxonne pour designer les vélos en libre service.
[1116] Au sein de *Spicycles*, les villes mettent à disposition des informations, réalisent des tableaux de comparaison sur l'état des politiques cyclables des villes participantes, échangent des contacts et organisent, à tour de rôle, un congrès sur un des axes du programme.

Ainsi Barcelone et les autres villes disposant de VLS sont explicitement présentées comme des « modèles »[1117].

Un voyage d'études portant sur le système *Bicing* est organisé à Barcelone dans le cadre de *Spicycles*[1118] et convainc les représentants de la municipalité de Rome de mettre en place des VLS. L'inscription de la ville de Rome dans le programme *Spicycles* lance les réflexions pour l'implantation d'un projet de « bike sharing » en partenariat avec une grande firme[1119]. Si JC Decaux, Clear Channel et Cemusa sont successivement reçus par la municipalité pour discuter de l'élaboration du système romain[1120]., seule la société Cemusa[1121] reste dans les discussions, motivée par des perspectives de développement en Italie[1122]. La municipalité de Rome ne souhaitant pas financer le dispositif, le marché du mobilier urbain et de l'affichage constituait donc une opportunité. Or le marché romain est divisé entre plusieurs sociétés déjà sous contrat, et émietté quartier par quartier[1123]. La société espagnole a donc proposé une expérimentation gratuite de six mois sous la forme d'une sponsorisation dans un espace réduit du centre-ville, en attendant que la municipalité harmonise le marché ou décide de financer directement le système. Le dispositif *Roma'n'bike,* 270 vélos répartis sur 19 stations, est inauguré le 13 juin 2008. Mais après un an de fonctionnement et l'incapacité de la municipalité à dégager des financements directs ou publicitaire, la ville de Rome et l'entreprise décident, d'un commun accord, de rompre leur partenariat. Avec le départ de

---

[1117] Voir Intelligent Energy Europe, *Spicycles* EIE/05/059/S12.421631, « Bike sharing – key findings and recommendations », Working Document Number 4.3, p. 53: http://Spicycles.velo.info/, consulté le 14 octobre 2008.

[1118] Entretien avec Sandro Bartolucci, chargé de mission « car sharing » et « bike sharing », ATAC, Rome, le 30 novembre 2009.

[1119] Entretien avec Marco Contadini, directeur du service « biciclette e ciclabilita », municipalité de Rome, département X ambiente, Rome, le 1er décembre 2009.

[1120] « Au moment où Rome a envisagé de se doter d'un système de « bike sharing », les autres grandes entreprises du secteur sont venues discuter. Mais elles ont très vite compris que la ville [de Rome] ne voulait pas financer un tel système et qu'il y avait des problèmes liés à la publicité. Seule Cemusa est restée à Rome. La société a donc obtenu la possibilité d'implanter son système comme sponsor » : Entretien avec Marco Contadini, directeur du service « biciclette e ciclabilita », municipalité de Rome, département X ambiente, Rome, le 1er décembre 2009 (Traduction A. Passalacqua).

[1121] L'entreprise espagnole Cemusa, créée en 1984, est n° 4 mondial du marché de mobilier urbain et de l'affichage publicitaire. Elle est essentiellement présente en Espagne, au Mexique, aux États-Unis, au Brésil, au Portugal et en Italie. En 2006, elle développe son premier système de VLS à Carthagène (300 vélos, 5 stations), puis en 2007 à Pampelune (350 vélos, 20 stations) en Espagne.

[1122] En 2006, la ville de Milan annonce le lancement d'un appel d'offres pour renouveler son marché de mobilier urbain avec un service de vélos en libre service.

[1123] En outre, sur cette question de la publicité, la municipalité peine à freiner l'affichage sauvage et le développement de panneaux illégalement implantés.

Cemusa, la ville de Rome est contrainte de municipaliser le système, en rachetant le dispositif à l'entreprise pour « environ 600 000 euros »[1124]. Cet exemple montre l'échec d'une tentative de standardisation des VLS *via* un programme européen. À Rome, l'organisation du marché de la publicité n'a pas pu être réformée pour financer les offres des grandes entreprises[1125]. Ainsi, la circulation des politiques de VLS est confrontée aux contextes locaux. À cet égard, on peut s'interroger sur les variables locales qui pèsent dans l'implantation de ces dispositifs au sein des villes européennes. Comment les villes font-elles face à la standardisation qui s'opère au sein de l'espace transnational ? Et, plus généralement, quels sont les effets de l'institutionnalisation d'une configuration circulatoire publique-privée sur les pouvoirs politiques urbains ? Si la formation d'une telle configuration conduit à légitimer, voire à imposer, les systèmes de VLS en Europe, la circulation de ces politiques et celle des modèles économiques et organisationnels sont, en grande partie, soumises à des enjeux politiques et institutionnels propres à chaque gouvernement urbain.

Conclusion

Dans ce chapitre, notre enquête montre que l'accroissement du rôle des opérateurs privés dans les politiques urbaines du vélo découle d'un projet politique. Ce projet politique est, d'une part, historiquement construit à partir de la création d'un nouveau marché urbain par les autorités politiques et les entreprises depuis le milieu des années 1960. L'intervention politique dans la création du marché du mobilier urbain a contribué à définir un modèle économique permettant aux élus locaux de communiquer sur la fourniture de nouveaux services gratuits puisque financés par les recettes de l'affichage publicitaire. Cette ruse a participé à légitimer les opérateurs dans la gestion des politique du vélo, à travers les dispositifs de VLS. D'autre part, ce projet est le résultat d'une opportunité politique pour

[1124] Entretien avec Marco Contadini, Rome, le 1er décembre 2009.

[1125] Ces difficultés s'expliquent plus largement par des problèmes de gouvernabilité de la métropole romaine. Christian LEFEVRE pointe notamment des blocages dans la prise de décision des élus municipaux liés à un système politico-institutionnel compliqué et créateur de conflits. Dans un tel contexte, la ville-centre de Rome de détient pas suffisamment de ressources juridiques, politiques et économiques pour assumer un rôle de learder métropolitain. Elle doit composer avec la région, les provinces et les municipii (arrondissements). Voir Christian LEFEVRE, « Rome, une métropole bloquée », *Pouvoirs locaux*, 2005, vol. 2, n° 65, pp. 98-104.

obtenir de nouvelles ressources dans la mise en œuvre de dispositifs en faveur du vélo. Ces ressources légitiment les élus dans leur action en faveur d'une quête de visibilité internationale des villes, notamment auprès des institutions européennes.

L'analyse historique des relations entre les entreprises et les institutions urbaines à Lyon, a montré une stabilisation des relations entre les acteurs publics et privés depuis les années 1960 pour répondre à des enjeux politiques de développement du territoire. Ces relations ont d'abord permis de stabiliser un modèle économique (services contre publicités) et de participer à la construction institutionnelle de l'agglomération lyonnaise. L'analyse de ces relations a mis en lumière des liens d'interdépendances entre les firmes et les institutions publiques urbaines, notamment à partir de l'expertise. Ensuite, ces relations se sont cristallisées autour de la quête de visibilité internationale des villes. À cet égard, la thèse de la construction territorialisée de l'internationalisation des villes est ici validée[1126], notamment à partir de la mise en synergie d'une expertise urbaine publique-privée. L'apport d'une analyse socio-historique des relations entre les entreprises de services urbains et les institutions publiques se situe donc dans l'explicitation des stabilités institutionnelles, économiques, voire organisationnelles, des gouvernements urbains, produites par les interactions entre les acteurs. En devenant un enjeu, l'internationalisation des villes a transformé ces stabilités locales en véritable configuration circulatoire du vélo. Mais ce mouvement n'est pas linéaire. La configuration circulatoire publique-privée du vélo s'institutionnalise parce que se jouent des rééquilibrages au sein des rapports de force entre les acteurs. Si ces rééquilibrages affectent les relations stabilisées entre entreprises et collectivités au niveau local, elles touchent également d'autres groupes d'acteurs et participent à redéfinir les échelles d'action : on observe ainsi une montée en puissance des institutions européennes et une perte d'influence des associations d'usagers au sein de l'espace transnational du vélo. Si les associations s'effacent progressivement des échanges organisés aux côtés des villes, comment se déroule ce changement de configuration au sein des gouvernements locaux ?

[1126] Thèse notamment développée par Gilles PINSON et Antoine VION à propos de l'expertise internationale : Gilles PINSON et Antoine VION, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *op. cit.*

Ces changements s'expliquent aussi par la construction de nouvelles ressources d'action pour les élus, mises notamment à disposition par les entreprises. Ces ressources s'appuient paradoxalement sur un processus de différenciation des territoires urbains à partir de la circulation d'un dispositif standard pour favoriser l'usage du vélo en ville. Mais c'est probablement l'accès à Bruxelles, c'est-à-dire aux financements et à l'inscription symbolique des villes dans les programmes européens, qui constitue la ressource la plus importante pour les décideurs urbains et les entreprises. Cet accès représente le moteur de leur investissement conjoint dans l'espace transnational. En effet, la représentation politique des villes auprès des institutions européennes devient une manière de gouverner, y compris si cette représentation passe par des entreprises, du moment que les modèles d'action publique ou organisationnels des villes obtiennent une visibilité européenne et internationale. En outre, les villes se saisissent des programmes européens pour se doter de nouvelles capacités d'action. L'européanisation des politiques du vélo se traduit par une légitimation des entreprises et des dispositifs de VLS et par l'accroissement de la compétition entre les villes. L'encadrement et la régulation des compétitions à travers les réseaux de villes et les programmes européens confèrent à l'Europe un rôle d'organisation des échanges transnationaux. L'ouverture des politiques du vélo aux opérateurs privés et les règles de la concurrence entre les acteurs sont ainsi organisés par les institutions européennes pour mieux les contrôler et, finalement, les gouverner.

L'institutionnalisation d'une configuration circulatoire du vélo dominée par les municipalités et les firmes et le renforcement du rôle de l'Europe ne peuvent cependant être compris sans revenir sur les transformations du rôle des États. En France, l'État a tenté de réguler le marché du mobilier urbain et de l'affichage dès la fin des années 1970. En 1998, il accroît cette régulation en codifiant les règles de la concurrence et en contestant « les pratiques de position dominante » de la société JC Decaux sur certains marchés. C'est aussi pour contourner l'État que les sociétés s'investissent dans les échanges transnationaux au niveau européen. En d'autres termes, pour passer outre les régulations nationales, les entreprises se tournent vers une activité locale et internationale aux côtés des villes. Cette dynamique indique, de manière implicite, que les régulations locales ou européennes de l'activité des entreprises semblent moins contraignantes pour ces dernières. Dès lors ce processus de contournement des régulations nationales ouvre la voie à de nouvelles

interrogations, qui viennent finalement clôturer cette recherche. D'abord, quel est le rôle de l'État dans la régulation de l'activité des entreprises dans le cadre des politiques urbaines de VLS ? Ces interrogations questionnent aussi les transformations des pouvoirs politiques urbains. Quelles régulations politiques se structurent au niveau des gouvernements urbains pour encadrer l'ouverture des politiques du vélo aux opérateurs privés ? Autrement dit, quelles sont les marges de manœuvre des élus locaux, à la fois pour définir l'implantation et la gestion des dispositifs de VLS et dans l'exercice de leur pouvoir par rapport au rôle croissant des entreprises privées dans l'action publique urbaine ?

Chapitre 6
Des vélos en libre service pour renforcer le pouvoir des élus urbains

L'émergence des entreprises dans les politiques du vélo dans les années 2000 a transformé l'organisation de l'espace transnational. Les échanges semblent dorénavant dominés par les relations entre les acteurs politiques et institutionnels des villes et les entreprises de services urbains proposant des VLS. Cette évolution s'inscrit dans une dynamique plus générale de « montée des firmes »[1127] dans la gestion des services urbains. Dans le cadre des politiques du vélo en ville, la montée en puissance des entreprises s'est réalisée grâce aux échanges transnationaux (Chapitre 5). Comment les décideurs politiques urbains font face à l'émergence et au rôle croissant joué par les acteurs privés dans la mise en œuvre des dispositifs d'action publique en faveur de la bicyclette ? Le pouvoir des élus peut être remis en cause, du moins interrogé, par la montée des grandes firmes de services urbains. Cependant, notre analyse sur le long terme démontre plutôt un renforcement du pouvoir des gouvernements urbains sur l'activité des entreprises.

Dans ce chapitre, nous souhaitons questionner la capacité des élus urbains à organiser les interactions avec les entreprises du mobilier urbain et de l'affichage. Autrement dit, nous allons nous intéresser au travail politique[1128] des élus dans le cadre de la circulation des politiques de VLS et de l'implantation des entreprises sur les territoires urbains. Il s'agit d'interroger les processus de légitimation des élus urbains. Ces derniers sortent-ils légitimés de la mise en œuvre de dispositifs en faveur du vélo gérés par des entreprises ? Le rôle croissant des entreprises dans l'action publique urbaine semble ainsi remettre en cause la

[1127] Cette expression renvoie à un article de Dominique LORRAIN analysant le rôle croissant joué par les entreprises de services urbains dans la production de la ville : Dominique LORRAIN, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *op. cit.*

[1128] Le travail politique correspond ici aux processus individuels et collectifs engagés par les élus locaux pour délimiter et légitimer une intervention spécifique. Ces processus passent par une mise en forme de la représentativité et par la représentation de leur action dans l'action publique. En cela, la notion de travail politique renvoie plus généralement au travail politique des groupes pour faire valoir leurs intérêts. Voir Michel OFFERLE, *Sociologie des groupes d'intérêt*, *op. cit.* p. 65-81.

légitimité des élus à intervenir dans la conduite des politiques publiques. Ce rôle des entreprises s'est accru à la fois au niveau local et dans le cadre des échanges transnationaux. Au niveau local, les politiques de déplacements se prêtent bien à l'affirmation d'une légitimité politique, notamment parce qu'il s'agit d'un domaine « à forte charge symbolique et à forte visibilité dans l'espace public »[1129]. En outre, la mise en scène des élus sur les équipements de transport et l'identification des responsabilités par les électeurs sur ces infrastructures permettent une forte instrumentalisation de la part du politique[1130]. Certains travaux soulignent cependant que cette visibilité est souvent dépendante de la capacité des élus à diriger et coordonner le pilotage des projets en matière de transport[1131]. Or la gestion d'un service de VLS par une société privée peut remettre en cause ce pilotage par le politique. Dans le chapitre 5, nous avons montré que les VLS avaient engendré un brouillage des catégories entre ce qui relève d'un service public ou privé. Dans ce chapitre, la capacité de pilotage des élus est interrogée à partir des relations qu'ils entretiennent avec les entreprises au niveau local dans le cadre des circulations transnationales. Comment les élus urbains organisent-ils la circulation et la réception des dispositifs de VLS à partir de leur territoire ? Cette question interroge à la fois la capacité des élus à orienter les objectifs et la conduite des dispositifs de VLS et à encadrer les relations avec les entreprises au niveau urbain. Pour renforcer leur capacité d'action, les élus urbains peuvent s'appuyer sur les échanges transnationaux, notamment en se saisissant des relations qu'ils entretiennent avec les autres villes, c'est-à-dire avec d'autres élus et d'autres modèles d'organisation politique et institutionnelle. À partir de ces interactions, il s'agit de porter un regard sur les processus de « comparaison en action »[1132] des acteurs urbains et d'interroger les usages politiques des circulations.

[1129] Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p. 38.

[1130] Processus notamment mis en lumière dans les travaux de Jean-Marc OFFNER portant sur les projets dans le secteurs des transports urbains : Jean-Marc OFFNER, « Raisons politiques et grands projets », *Annales des Ponts et Chaussées*, 2001, n° 100, pp. 55-59.

[1131] Bernard JOUVE a montré que les politiques de déplacements des villes européennes étaient fortement dépendantes du leadership politique qui pilote ces politiques. L'auteur explique que les déplacements urbains posent un problème de style politique. Voir Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p. 24-28.

[1132] Approche développée par Renaud PAYRE dans le cadre des échanges transnationaux sur les sciences administratives (1910-1950). Il s'agit d'abord d'aborder la comparaison à travers les acteurs qui se comparent eux-mêmes et des espaces de cette comparaison. Voir Renaud PAYRE, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *op. cit.*

Nous allons montrer que les élus profitent des relations avec les entreprises pour dégager des ressources de légitimation au niveau local. Ils légitiment leur action à travers des usages politiques des circulations transnationales en essayant de conserver une initiative d'action dans la mise en œuvre des dispositifs de VLS. Pour cela, ils s'appuient sur des instruments de régulation politique des services urbains visant à encadrer les relations avec les entreprises[1133]. Il s'agit pour les élus de mettre en œuvre des instruments de régulation pour conserver ou reprendre la main sur la conduite des politiques de VLS. Ces instruments se développent à la fois au sein des échanges transnationaux et dans la gestion locale des services de VLS. Dans ce contexte, de nouvelles « figures » politiques urbaines se constituent pour organiser, voire diriger, l'action publique-privée des VLS soumise à des processus de transnationalisation.

La montée en puissance des entreprises dans la gestion des politiques du vélo urbain, observée dans le chapitre 5, est donc synonyme d'une transformation des instruments politiques pour gouverner les dispositifs de VLS dans les villes européennes. Comment les échanges transnationaux modifient-ils le travail des élus dans les interactions avec les entreprises au niveau des territoires urbains ? Dans un premier temps, les élus peuvent dégager des ressources de légitimation à partir d'un usage politique des circulations pour l'implantation des systèmes de VLS. Cet usage sera éclairé par l'analyse des échanges entre les villes de Barcelone, Bruxelles et Lyon. Ainsi, Barcelone et Bruxelles s'engagent dès 2005 dans une prospection transnationale pour mettre en œuvre un service de VLS sur le modèle de celui de la ville de Lyon. Le modèle lyonnais n'est pourtant pas reproduit à l'identique. Les transferts sont soumis à des traductions et des stratégies politiques locales. Dans cette perspective, les élus font un usage stratégique des échanges transnationaux pour légitimer leur autorité sur les territoires urbains. Dans un deuxième temps, il s'agit de nous interroger sur les instruments de régulation politique mis en place par les élus dans le cadre de la

[1133] Les instruments de régulation politique des services de VLS représentent les moyens mis en œuvre par les élus urbains pour affirmer une capacité d'intervention dans la gestion des services de VLS. Dans cette perspective, la définition de la régulation politique renvoie aux travaux de Julie POLLARD qui analyse la régulation des marchés immobiliers. Pour l'auteure, il s'agit de saisir le rôle d'acteurs infranationaux dans « la construction d'un ordre, plus ou moins stabilisé, dans lequel l'État joue un rôle mais qui n'est pas nécessairement central, d'autres acteurs peuvent et doivent être pris en compte ». Voir Julie POLLARD, *Acteurs économiques et régulation politique : les promoteurs immobiliers au centre des politiques du logement dans les régions de Paris et de Madrid*, Paris, Doctorat de Science Politique, Institut d'études politiques de Paris, 2009. p. 37.

réception et de la mise en œuvre de systèmes de VLS au niveau urbain. L'objectif de ces instruments est de mieux organiser et diriger les relations avec les acteurs privés. Si les élus autorisent les entreprises à participer de manière croissante à produire la ville, notamment en matière d'expertise urbaine, les décideurs politiques mettent en œuvre des instruments de régulation pour contrôler l'activité des firmes et reprendre la main sur la gestion des services. Ces instruments visent à renforcer la légitimité des élus par rapport au poids croissant des entreprises. Cependant, cette régulation s'appuie sur différents acteurs – associatifs, étatiques, européens – car les élus urbains ne disposent pas de capacité autonome pour gérer les dispositifs de VLS et contrôler l'activité des entreprises.

1. Les usages politiques territoriaux des circulations transnationales

L'enquête de terrain montre que les autorités politiques font des usages différenciés des circulations transnationales en fonction des territoires qu'ils gouvernent. Ces usages visent à renforcer le positionnement des élus au sein des configurations locales et leur autorité sur les territoires. À travers l'analyse des usages politiques de l'espace transnational, on observe l'affirmation d'une figure particulière de l'élu : un élu stratège qui s'appuie sur la volonté des entreprises privées d'exporter leurs dispositifs et leurs modèles pour légitimer son action au niveau local. La circulation des VLS constituent une opportunité pour les élus. Ces derniers peuvent asseoir leur légitimité et tenter de reconfigurer l'organisation des pouvoirs urbains.

Analysée dans le chapitre 5, la circulation des VLS interroge sur la capacité des municipalités à privilégier des dispositifs d'action standards ou à transformer ces dispositifs dans le cadre d'une différenciation territoriale[1134]. Certains auteurs privilégient la thèse de la standardisation des politiques publiques, en insistant sur l'influence des réseaux et des standards sur les élus dans la construction de leur action au niveau des territoires[1135]. De ce

[1134] La différenciation des territoires est envisagée comme une distinction, une forme d'intervention publique marquée par le souci d'accompagner les territoires qui savent faire la preuve de leur capacité à porter des projets. Cette définition renvoie aux travaux d'Anne-Cécile DOUILLET, Alain FAURE, Charlotte HALPERN et Jean-Philippe LERESCHE, *L'action publique locale dans tous ses états*, *op. cit.* p. 9. À cet égard, la différenciation dans l'action publique urbaine représente un mode de définition et de traitement des problèmes publics à l'échelle des territoires urbains.

[1135] A travers une analyse comparée des leaderships urbains en Europe, Olivier BORRAZ et Peter JOHN mettent en avant l'influence croissante de l'Union Européenne, de la Commission et indirectement des

point de vue, la circulation des VLS dans la majorité des grandes villes européennes à la fin des années 2000, la légitimation des partenariats publics-privés dans les échanges transnationaux, l'absence de concurrence au sein du marché et le travail d'harmonisation technique réalisé par les entreprises Clear Channel et JC Decaux, peuvent être analysés comme des éléments participant à élaborer un modèle d'action standard pour les villes. Pourtant, la circulation des dispositifs de VLS entraîne une différenciation de l'action publique urbaine en faveur du vélo, c'est-à-dire une distinction de l'intervention politique qui se traduit par une territorialisation des systèmes de VLS. Cette différenciation est la conséquence de l'investissement des élus dans les processus de circulation. La différenciation relève d'une construction des autorités politiques pour adapter les modèles retenus aux contextes institutionnels et sociaux des territoires urbains. Comment interviennent les élus urbains au sein des processus de circulation des politiques de VLS ?

L'activité des élus dans les processus de circulation est ici analysée à partir des échanges entre les villes de Lyon, Barcelone et Bruxelles entre 2006 et 2009. En 2006, les autorités publiques de Barcelone et de Bruxelles entament une phase de prospection transnationale pour implanter un système de VLS sur leur territoire. Elles érigent rapidement le système lyonnais *Vélo'v* en modèle. À travers le cas de Barcelone, nous allons analyser, dans un premier temps, les transformations du modèle lyonnais. Entre le choix du modèle lyonnais et l'implantation du système *Bicing*, les acteurs de la municipalité de Barcelone effectuent des voyages d'études, comparent les variables institutionnelles et sociales des territoires et réalisent une traduction des objectifs et de l'organisation économique et administrative des politiques de VLS. Cette traduction vise à assurer la légitimité des élus par rapport aux acteurs politiques et associatifs locaux, et par rapport aux entreprises du mobilier urbain. La traduction permet même de transformer le marché et l'organisation générale des échanges transnationaux. Dans un deuxième temps, nous allons analyser les tentatives d'implantation d'un système de VLS à Bruxelles sur fond de conflits politiques et institutionnels entre les communes et la région pour la gestion de la compétence en matière de mobilité. L'implantation d'un second dispositif en 2009 – après l'échec du premier en 2006 – montre

---

réseaux et des standards sur les leaders urbains. Voir Olivier BORRAZ et Peter JOHN, « The transformation of Urban Political Leadership in Western Europe », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2004, vol. 28.1, pp. 107-120. (p. 107)

ainsi comment les élus de la région ont essayé de profiter de la circulation des VLS pour transformer l'organisation des pouvoirs politiques de la métropole bruxelloise. Les élus vont former des coalitions avec les entreprises pour redistribuer les cartes des compétences institutionnelles réparties entre les communes et la région de Bruxelles-Capitale.

1.1 La traduction des dispositifs de VLS par les élus

> « L'expérience lyonnaise devait nous permettre de préparer la notre, notamment la rédaction du cahier des charges [de la ville de Barcelone]. Nous nous sommes beaucoup inspirés de Lyon parce que Lyon avait ce système depuis 2004, avec un système de 2 000 à 4 000 vélos. C'était clair que pour tout le monde, le modèle était Lyon, avec des stations tous les 300 mètres et la taille du système. Et le reste des modèles des autres villes comme Oslo, Rennes, Gijon, Cordoba, Berlin étaient vraiment trop petits. Ces systèmes ne fonctionnaient pas. Nous n'avons pas fait de voyages [dans ces villes], mais les photographies et les caractéristiques techniques nous ont suffit. Le système de Berlin avec la Deutsch ban n'était pas pertinent et trop petit, 1 400 bicyclettes je crois, pour 1 000 abonnés. Lyon, c'était 3 000 puis 4 000 bicyclettes et 50 000 abonnés. 50 000 cela nous paraissait énorme, c'est très important. Donc le modèle était Lyon. »[1136]

Dans un contexte d'intense circulation du service proposé par JC Decaux à Lyon en 2005[1137], pourquoi la municipalité de Barcelone a finalement opté pour un dispositif différent ? Comment s'est élaboré ce processus de différenciation ? Pourtant considéré comme un modèle par le directeur du service mobilité de la municipalité de Barcelone, le système lyonnais *Vélo'v,* géré par JC Decaux, n'a pas été reproduit à Barcelone en 2007. Malgré deux voyages organisés à Lyon pour élaborer le cahier des charges de son futur dispositif, Barcelone a construit un autre modèle économique et un autre modèle de gestion pour administrer son système de 6 000 vélos répartis sur 420 stations – *Bicing*. Comment le processus de transfert engagé par la municipalité de Barcelone a-t-il pu aboutir à des transformations substantielles ?

Les processus de transfert des politiques publiques peuvent constituer un usage particulier de l'espace transnational par les élus. En ce qui concerne les politiques de VLS, on observe effectivement l'emprunt et l'utilisation de savoirs d'un système politique vers d'autres

---

[1136] Entretien avec Angel Lopez, directeur du service de la mobilité de la municipalité de Barcelone, Barcelone, le 13 juin 2009 (Traduction C. Argibay).

[1137] En 2006, les villes de Bruxelles, Marseille, Paris ou Dublin ont, entre autres, débuté ou annoncé l'implantation d'un système de VLS. A chaque fois JC Decaux a remporté l'appel d'offres.

systèmes politiques[1138]. Dans les recherches portant sur l'analyse des transferts, les acteurs politiques occupent un rôle majeur, soit pour faciliter l'exportation d'un modèle dont les élus peuvent revendiquer la paternité afin de tirer des bénéfices de leurs actions, soit pour importer des solutions ou des ressources afin de mettre en œuvre des dispositifs d'action[1139]. Cependant ces travaux n'interrogent pas le travail politique qui s'opère dans ce processus. À partir de l'analyse des échanges transnationaux, il s'agit de réintroduire une sociologie des acteurs opérant les transferts et d'interroger les processus de traduction des données et d'hybridation des éléments exportés et importés. En d'autres termes, il s'agit de questionner le travail politique à l'œuvre dans les processus de circulation entre les villes européennes. À cet égard, nous postulons que les acteurs politiques locaux participent, d'une part, à structurer un cadre plus large de circulations à l'échelle transnationale qui ne se définit pas uniquement en termes d'import-export. D'autre part, les élus concourent à traduire les objectifs des dispositifs de VLS en fonction des contextes territoriaux.

En partant de la construction politique du système *Bicing* à Barcelone, nous souhaitons interroger le processus de traduction[1140] qui s'opère entre le dispositif *Vélo'v* à Lyon (2005) et celui mis en œuvre à Barcelone (2007). Ce processus met en scène les élus de la municipalité de Barcelone qui vont construire un nouveau modèle économique et organisationnel pour les VLS à partir du contexte social et institutionnel de Barcelone. Le processus de traduction reflète la capacité des élus à faire accepter le dispositif aux différents groupes d'acteurs des territoires concernés et, *in fine*, à affirmer leur autorité.

[1138] Définition du processus de transfert, formulée dans l'ouvrage de David P. DOLOWITZ et David MARSH, « Who learns What from whom : a review of the Policy Transfer Literature », *op. cit.*

[1139] Pour une synthèse des travaux portant sur les *Policy Transfer*, voir Thierry DELPEUCH, « Des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art », *op. cit.* Voir également Martine KALUSZYNSKI et Renaud PAYRE, *Savoirs de gouvernement : circulation(s), traduction(s), réception(s)*, Paris, Economica, 2013.

[1140] La notion de traduction fait référence aux travaux de Michel CALLON. Au cours des controverses socio-techniques, il s'agit d'un processus de production de sens dans le cadre de transactions entre des acteurs autonomes poursuivant des objectifs différents. Ce processus donne lieu à la circulation de données et à leur confrontation en fonction de la position de chacun des acteurs. Voir Michel CALLON, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques dans la baie de Saint-Brieuc », *op. cit.* Utilisée dans l'analyse de l'action publique, la notion de traduction nous semble pertinente pour saisir le travail politique de mise en circulation des savoirs et de confrontation de ces savoirs entre les acteurs dans le cadre de l'implantation des systèmes de VLS en Europe.

L'observation des échanges entre les deux villes montre que le système lyonnais constitue, dès les premières réflexions, un modèle pour les acteurs barcelonais. Néanmoins le modèle n'est pas reproduit à Barcelone. Plusieurs innovations sont introduites dans la structure économique, la gestion institutionnelle, les objectifs du système, et les discours et représentations politiques du service. Les transformations montrent les limites du transfert, soumis aux incertitudes qui pèsent sur les processus de circulation. À cet égard, le premier voyage organisé à Lyon en 2004 souligne le caractère imprévisible des opportunités. Le voyage n'avait pas pour objectif de mener une réflexion sur les VLS. Il était consacré à l'observation de la gestion des transports publics urbains. C'est au cours du voyage que la délégation de Barcelone[1141] découvre le dispositif *Vélo'v*[1142]. Présent lors de ce déplacement, le directeur du service mobilité de la municipalité de Barcelone, Angel Lopez, revient sur les transformations opérées au cours du voyage :

> « C'était un voyage pour voir uniquement le fonctionnement de la structure du CERTU, pour voir comment l'État français, qui est très centralisé, avait choisi Lyon pour héberger le Centre de Recherche des Transports Urbains. Nous avions beaucoup réfléchi au cas espagnol pour faire la même chose à Barcelone. Barcelone pourrait abriter le centre de recherche sur les transports en Espagne. Puis, au cours du voyage, nous avons été visiter le Sytral, qui est l'équivalent de l'ATM[1143] et M. Rivalta[1144] nous a expliqué le système des transports publics lyonnais, le trolleybus, les bus électriques, etc. Mais il nous a aussi expliqué le plan de la bicyclette et le projet *Vélo'v* ainsi que sa complémentarité avec les transports publics et le fait que la bicyclette était gérée par le Grand Lyon. Donc nous avons contacté le Grand Lyon pour nous renseigner sur la bicyclette et *Vélo'v*. »[1145]

Si le déplacement à Lyon était d'abord destiné à observer l'organisation des transports publics, les agents de la municipalité de Barcelone ont transformé cet objectif au cours du voyage en privilégiant l'observation d'un nouveau dispositif : les vélos en libre service. Ce processus montre que les acteurs ne ramènent pas forcément ce qu'ils sont venus chercher

[1141] La délégation est composée d'Angel Lopez, le directeur du service de la mobilité de la municipalité de Barcelone, de deux techniciens de la municipalité, ainsi que du gérant des transports publics de Barcelone. Voir entretien avec Angel Lopez, Barcelone, le 13 juin 2009.
[1142] D'après les acteurs interviewés, le voyage de 2004 s'est déroulé au moment où JC Decaux venait de remporter le marché, soit après le 24 novembre 2004, date de l'acte d'engagement entre le Grand Lyon et l'entreprise JC Decaux pour la mise à disposition et exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélo. Archives du Grand Lyon (Direction de la voirie).
[1143] Autorité des Transports Métropolitains de Barcelone.
[1144] Bernard Rivalta, élu PS de Villeurbanne est le président du Sytral depuis 2001.
[1145] Entretien avec Angel Lopez, Barcelone, le 13 juin 2009. (Traduction C. Argibay).

dans les voyages. Une sélection s'opère à partir des « passeurs »[1146]. Un compte-rendu du voyage est alors transmis par A. Lopez à l'adjoint en charge de la mobilité et des transports de Barcelone[1147], qui n'est autre que le futur maire de Barcelone[1148]. Ce compte-rendu nous renseigne sur le rôle de ces « passeurs » car la synthèse oriente déjà la vision et le travail de l'élu, notamment à travers une présélection des informations[1149]. Les informations transmises aux élus sont déterminantes pour la décision politique. Cette dernière est prise par le maire en 2006 afin d'anticiper les élections municipales de juin 2007. Un second voyage est alors organisé à Lyon pour réaliser explicitement un transfert des données du système lyonnais :

> « Nous avons aussi fait un voyage uniquement pour *Vélo'v* [juillet 2006] à Lyon avec Gilles Vesco[1150], Keroum Slimani[1151], mais un peu précipitamment, c'est-à-dire que notre modèle était Lyon. En fait, il y a eu un moment politique où nous devions aller très vite, en deux mois, car il y a eu un événement politique qui arrivait, avec les élections qui arrivaient en juin 2007. L'opposition de droite, pour simplifier, dit qu'elle va annoncer pour sa campagne, d'aller vers un système de bicyclettes publiques. Je peux vous dire que, très rapidement, nous avons été à Lyon et nous avons annoncé le lancement d'un système. Et effectivement, en 2006, il y a eu l'appel d'offres qui s'est terminé à la fin de l'année 2006. »[1152]

À l'approche des élections municipales, la majorité sortante (socialiste) apprend au printemps 2006 que l'opposition (parti populaire) souhaite intégrer un système de VLS dans son programme. Le maire décide alors de mobiliser les agents ayant participé au

---

[1146] Au sens de Frédéric PIERRU, c'est-à-dire « des exportateurs ou des importateurs de diagnostics, de principes et/ou de recettes d'action ». Voir Frédéric PIERRU, *Hippocrate malade de ses réformes*, *op. cit.* p. 79. Dans le chapitre 2, nous avons montré que pour les politiques du vélo urbain, ces « passeurs » étaient incarnés, dans les années 1970, par des acteurs associatifs. L'analyse de la circulation des politiques de VLS dans les années 2000 montre que ces « passeurs » sont dorénavant représentés par des acteurs des collectivités et des entreprises de mobilier urbain.

[1147] Cet élément nous a été rapporté à la fin de l'entretien réalisé avec Angel Lopez, mais n'a pas été enregistré. Il figure dans les notes rédigées au cours de l'entretien dans notre journal d'enquête n° 5.

[1148] L'adjoint à la sécurité et aux transports de la municipalité de Barcelone est depuis 2004 Jordi Hereu. Ce dernier succède en 2006 à Joan Clos pour la fonction de maire.

[1149] A. Lopez est considéré comme le personnage « le plus important » des voyages puisqu'aucun acteur politique n'a fait le déplacement. Cette importance s'explique par la position qu'il occupe au sein de la structure politico-administrative de la municipalité. D'après Jordi Girard i Camarasa, les fonctions de directeur de service sont confiées à des individus proches du pouvoir politique car les cabinets politiques sont extrêmement réduits en Espagne, notamment par rapport au système français.Voir entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), chargé de mission *Bicing* au sein de la société Barcelona de Serveis Municipals (BSM), Barcelone, le 9 juin 2009.

[1150] Vice-président du Grand Lyon, délégué aux nouveaux modes de déplacements depuis 2001.

[1151] Chargé de mission *Vélo'v* au service de la voirie du Grand Lyon depuis 2006

[1152] Entretien avec Angel Lopez, Barcelone, le 13 juin 2009. (Traduction C. Argibay).

voyage à Lyon en 2004 pour préparer le cahier des charges de *Bicing*. Les élus souhaitent inaugurer le dispositif avant les élections[1153]. La temporalité électorale accélère le recours au transfert[1154]. Dans ce contexte, les agents municipaux décident de copier le cahier des charges du système lyonnais. Les circulations se trouvent ici fortement contraintes et encadrées par les acteurs politiques. La contrainte de temps ne permet pas aux services municipaux d'organiser d'autres voyages, même si des données informatiques sur les systèmes de Stockholm et d'Oslo sont récoltées à distance[1155]. Le choix de la destination s'est donc effectué par rapport aux données du premier voyage à Lyon. Autrement dit, la destination a été choisie en fonction de l'héritage des interactions stabilisées sur l'espace transnational[1156]. Pour le voyage de 2006, un nouvel acteur est mobilisé : la société BSM (Barcelona de Serveis Municipals), chargée de rédiger l'appel d'offres.

La société publique BSM (Barcelona de Serveis Municipals) à Barcelone

BSM est une société anonyme à capital public détenue à 100% par la municipalité de Barcelone. Son président est le maire de Barcelone. Elle administre plusieurs services urbains en contractualisant d'une part avec la municipalité, d'autre part, avec des prestataires privés. Créée en 2002, BSM s'apparente à une agence de gestion des délégations de services publics de la municipalité[1157]. Elle gère son budget en autofinancement indirect, c'est-à-dire qu'elle récolte toutes les recettes de ses activités. Ensuite, ces recettes sont entièrement reversées à la municipalité de Barcelone. Cette dernière conserve l'excédent et redistribue les recettes sous forme de subventions publiques à BSM afin de financer la gestion des services.

BSM administre les services liés à la mobilité, mais aussi les espaces publics, également délégués à des prestataires. Parmi les services liés à la mobilité, on retrouve les parkings municipaux, la zone verte (zone 30 avec stationnement payant en surface), les VLS, la gare d'autobus et la fourrière. Au niveau des espaces publics, il s'agit du zoo municipal, du stade Olympique, du théâtre municipal et des musées. BSM gère un budget annuel d'environ 125 000 000 d'euros.

Concernant les services liés à la mobilité, l'objectif de BSM est de développer une « mobilité soutenable » à partir de l'investissement des recettes qu'elle dégage de la gestion des parkings et de la zone verte dans des

[1153] Dans le cahier des charges, la première tranche d'implantation de 750 vélos devait être réalisée au 1er mars 2007. Voir BSM, *Description y caracteristicas generales de la gestion integral, implantacion y mantenimiento de un sistema de transporte publico individualizado mediante bicicletas*, 2006, p. 5. Archives privées de l'auteur.

[1154] Nous renvoyons aux travaux de Bernard JOUVE sur les politiques de déplacements urbains en Europe. Ce dernier souligne : « les leaders politiques « se rabattent-ils » sur les solutions techniques éprouvées, qui ont le mérite de la reproductibilité (…) Les élus sont pressés par le temps de l'élection, les experts sont là avec des solutions techniques non pas simples mais dont ils maîtrisent la mise en œuvre. » Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p.40. Dans le cas de l'implantation des dispositifs de VLS, les élus doivent ainsi conjuguer temporalités politique et technique.

[1155] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), chargé de mission *Bicing* au sein de la société Barcelona de Serveis Municipals (BSM), Barcelone, le 21 novembre 2008.

[1156] Dans la citation d'entretien précédente, nous pouvons noter une proximité entre les acteurs lyonnais et barcelonais à travers la nomination des personnes par leurs prénoms et leurs noms.

[1157] À cet égard, voir l'organigramme de la société BSM en annexes.

projets de développement durable. Cet objectif, présent dans le plan de la mobilité de Barcelone, manifeste la volonté politique de financer la « mobilité soutenable » avec les recettes automobiles.

Pour implanter un dispositif de VLS, la rédaction du cahier des charges est une opération déterminante pour la suite du processus de sélection des candidats. Des éléments techniques peuvent influencer le choix des décideurs en écartant des concurrents potentiels. C'est pourquoi l'entreprise JC Decaux s'investit dans l'accueil de la délégation de la municipalité de Barcelone à Lyon en 2006. Une partie du voyage se déroule au côté de l'entreprise pour observer le système de gestion des vélos[1158]. Les agents de JC Decaux facilitent la diffusion de données techniques en faveur de leur système. À ce titre, la société participe activement au processus de transfert. Quels sont les effets de cette circulation des données privées ? Dans le cas de Barcelone, le cahier des charges rédigé par la municipalité est quasiment similaire à celui élaboré par le Grand Lyon pour *Vélo'v*. On retrouve les principales caractéristiques techniques du système lyonnais : gratuité les trente premières minutes, stations tous les 300 mètres, grille d'évaluation, tarification, implantation du système répartie en trois phases, accès par carte bancaire, etc. L'objectif implicite est d'implanter le service proposé par JC Decaux, comme le suggère un technicien de BSM :

> « Si tu regardes le système [*Bicing*], ce n'est pas trop différent entre Lyon et Barcelone. Si tu regardes l'appel d'offres, c'est très semblable à celui de *Vélo'v*, surtout sur les tarifs et sur les différents modes d'utilisation (un jour, une semaine, un an). Après, on a un peu changé les choses, mais l'appel d'offres était basé sur le système de JC Decaux »[1159]

Les processus de circulation participent-ils à biaiser la concurrence entre les entreprises ? Pour ces dernières, tout semble effectivement se jouer lors de la rédaction du cahier des charges, c'est-à-dire dans la phase de prospection transnationale des villes pour implanter un système de VLS. La circulation des données sert à légitimer des modèles. La construction de ces modèles peut participer plus généralement à réorganiser les règles de la concurrence entre les entreprises. Selon le directeur mondial *Smartbike* de Clear Channel, le

[1158] L'entreprise organise ainsi une visite de son atelier de réparation des vélos, une présentation des données de régulation informatique du système, une sortie en plein cœur de Lyon pour présenter l'interface technique et informatique des stations et pour promouvoir le schéma d'intervention des bus et des camions de la société qui assurent la régulation. Voir Municipalité de Barcelone, service de la mobilité, Compte-rendu du voyage à Lyon de juillet 2006, *Sistema de transport public de bicicleta a Lyon-Villeurbanne : Vélo'v*, 8 p. Document interne, archives privées de la société BSM, voir annexes.
[1159] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), Barcelone, le 9 juin 2009.

cahier des charges de la ville de Barcelone donnait un avantage certain à JC Decaux pour remporter l'appel d'offres[1160] :

> « L'appel d'offres a commencé en 2006. Clairement, c'est un projet que la ville de Barcelone a géré avec JC Decaux. Ils avaient préparé l'appel d'offres pour JC Decaux. JC Decaux a demandé beaucoup d'argent pour le gérer. Barcelone a mis des limites en termes de budget, puis ils ont lancé l'appel d'offres. On a participé mais sans se faire d'illusion, car c'est clair que quand tu lis le cahier des charges, il a clairement été rédigé au départ pour JC Decaux. C'était une description du système JC Decaux. »[1161]

Dans ce contexte, pourquoi l'entreprise JC Decaux n'a-t-elle pas remporté le marché de Barcelone ? L'analyse de l'activité des élus pendant la phase de prospection transnationale permet d'expliquer ces transformations. Si les techniciens ont récolté puis formalisé les données pour les mettre à disposition des élus, ces derniers donnent un nouveau sens au projet en reformulant les objectifs et la structure économique du système en fonction des enjeux politiques territoriaux. Le dispositif de VLS ne doit pas remettre en cause leur autorité sur certains groupes d'acteurs du territoire. À Barcelone, les acteurs attentifs à l'arrivée d'un dispositif de VLS sont les associations d'usagers du vélo et les commerçants de location de bicyclette, particulièrement présents dans le cadre du développement touristique de la ville. On assiste alors à de nombreuses innovations politiques. Ces innovations entraînent une reformulation du modèle lyonnais[1162]. Pour comprendre les transformations apportées par les élus, il convient de revenir sur les différentes organisations politiques et institutionnelles qui structurent la gestion des dispositifs de VLS.

[1160] C'est également un sentiment partagé par le chargé de mission VLS de Clear Channel. Voir entretien avec le chargé de mission VLS de Clear Channel, Dijon, le 29 juin 2010.

[1161] Entretien avec le directeur mondial *Smartbike* de Clear Channel, Barcelone, le 6 mai 2011.

[1162] Selon Eleanor D. WESTNEY, de nombreuses innovations s'observent au cours des processus de transfert et aboutissent à l'élaboration de dispositifs hybrides, entre « imitation » du modèle choisi et « innovation » pour construire un nouveau modèle. Dans ses recherches, le travail d'hybridation est réalisé par des fonctionnaires, experts en leur domaine, qui sont envoyés à l'étranger pendant plusieurs années. Dans notre cas, c'est moins les agents administratifs qui transforment les modèles au cours du voyage, que les acteurs politiques. Cela ne veut pas dire pour autant que les agents qui voyagent ne contribuent pas à transformer le modèle. Ici ce travail de reformulation est davantage confié aux acteurs politiques. En d'autres termes, les innovations relèvent d'un travail de traduction qui affirme une reprise en main du système par les élus. Voir Eleanor D. WESTNEY, *Imitation and innovation*, *op. cit.* p. 6.

Illustration 29 : Organisation institutionnelle des politiques en faveur de la bicyclette de la région urbaine de Barcelone

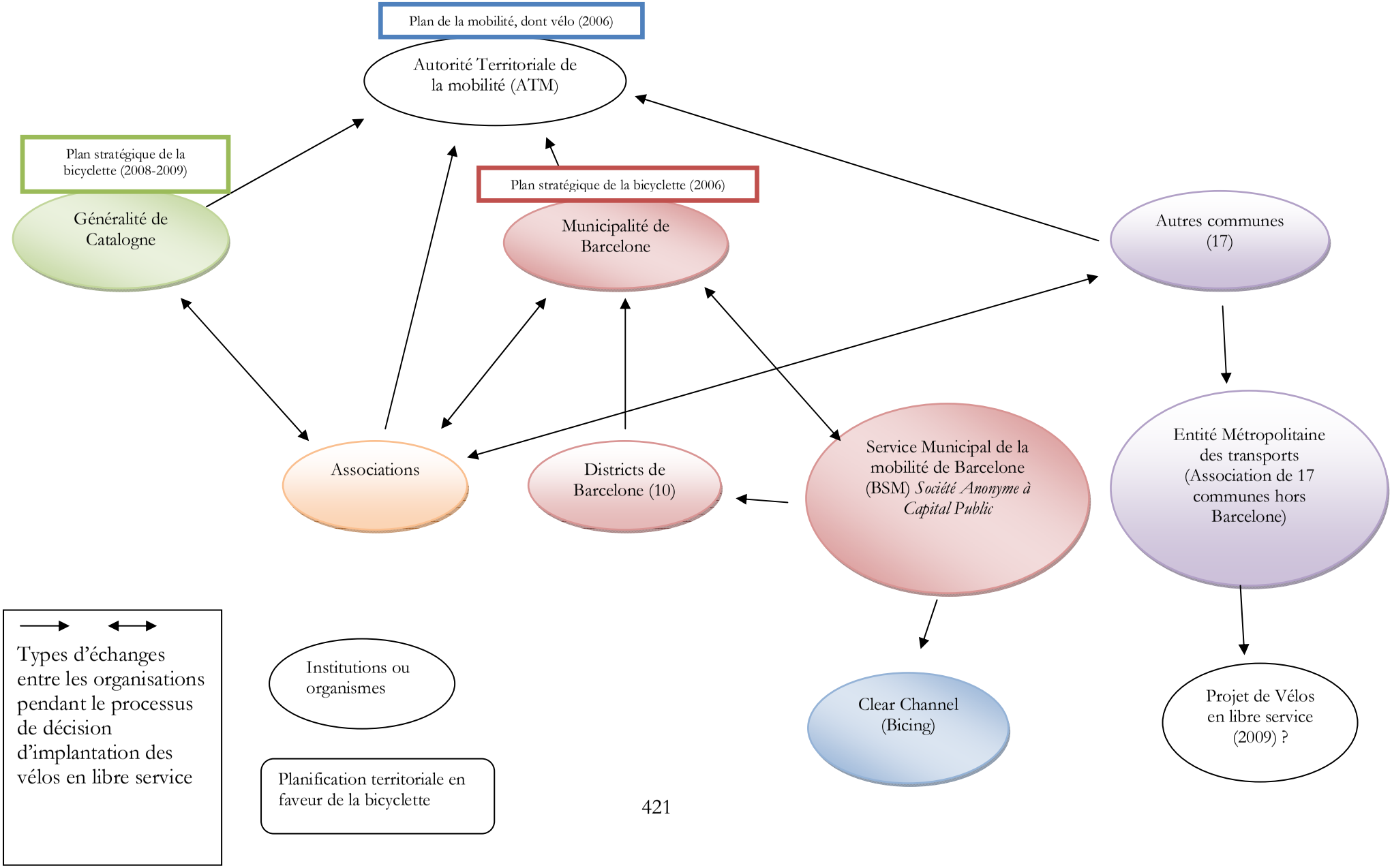
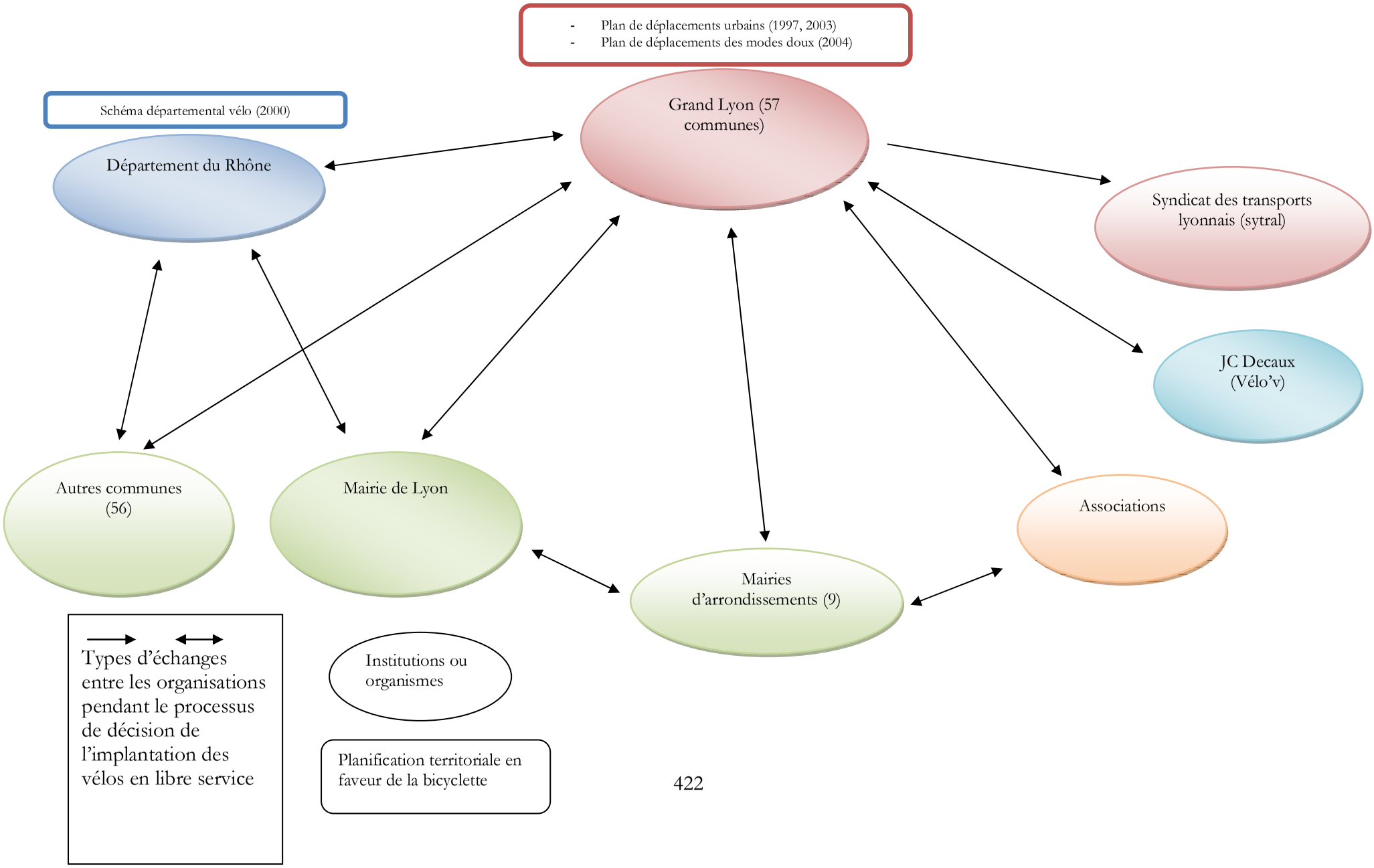


Illustration 30 : Organisation institutionnelle des politiques en faveur de la bicyclette de la communauté urbaine de Lyon



Les organisations institutionnelles des politiques en faveur de la bicyclette des villes de Lyon et de Barcelone révèlent des modes de gouvernement différents, qui reflètent notamment les contraintes et les opportunités juridiques de développement des institutions locales propres à chaque pays[1163]. Ces différences institutionnelles incitent la municipalité de Barcelone à confier la gestion du système à la société BSM, contrairement au dispositif lyonnais, directement géré par la Communauté urbaine de Lyon. Outre le fait que Barcelone ne dispose pas d'une entité métropolitaine forte[1164], le recours à BSM s'inscrit dans une stratégie politique de renforcement du pouvoir de cette institution au niveau local. De plus, en administrant des délégations de service public (DSP), BSM a imposé la DSP comme modèle contractuel pour le dispositif *Bicing*. Avec une DSP, le système devient déconnecté du marché de mobilier urbain et de l'affichage publicitaire, par ailleurs détenu par JC Decaux[1165]. Au final, le choix de recourir à BSM s'est effectué pour des raisons politiques. Ainsi, le développement de la « mobilité soutenable », incarné par l'action de la société BSM, constitue une priorité du nouveau maire Jordi Hereu[1166]. BSM lui apporte de nombreuses ressources : visibilité politique, renforcement du pouvoir municipal, expertise, financement de l'*Aeras Verde*. En outre, BSM offre une interface pour réguler les relations entre la municipalité et les prestataires de service.

[1163] Tandis que l'organisation lyonnaise est très centralisée autour de la Communauté urbaine qui impulse quasiment l'ensemble des politiques du vélo sur les 57 communes composant son territoire en 2008, la municipalité de Barcelone administre exclusivement les politiques publiques de son territoire. Au niveau institutionnel elle se trouve même en concurrence à la fois avec la Généralité de Catalogne et avec les 17 autres communes de sa région urbaine, regroupées au sein d'une Entité Métropolitaine des Transports (EMT) pour organiser les transports publics urbains et périurbains. L'EMT souhaite notamment implanter des VLS sur les 17 communes qui composent l'association, indépendamment du système *Bicing*. Cette volonté témoigne des concurrences entre la municipalité et les autres communes périphériques de Barcelone. Selon Harritz Ferrando, « Voilà que la président de cette association [l'EMT] a eu l'idée de dire qu'il voulait le Bicing dans toute la région. Alors l'EMT a commencé a travaillé indépendamment du Bicing, car la mairie de Barcelone a dit : « faites ce que vous voulez ». Et là, c'est prévu qu'il y ait un système métropolitain avant l'été [2009]. Mais c'est compliqué car chaque ville décide. L'EMT peut faire des études et proposer mais à la fin ce sera la ville qui financera ». Entretien avec Harritz Ferrando, coordinateur de l'association BACC, Barcelone, le 21 novembre 2008. Avatar de la tentative de métropolisation de Barcelone à la fin des années 1980 suite à la dissolution de la Corporacio Metropolitana de Barcelona (CMB), l'EMT reste une association fortement dépendante du pouvoir des communes. Voir Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.* p. 361.

[1164] Notamment à cause des concurrences avec la région de Catalogne. A ce sujet, *Ibid.*

[1165] Ce dernier n'est pas géré par BSM mais par les services juridiques de la municipalité.

[1166] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

Jordi Hereu, les politiques de « mobilité soutenable » au pouvoir

Le maire de Barcelone à l'initiative de *Bicing*, J. Hereu (2006-2011) a, en partie, construit sa carrière politique à partir des politiques de mobilité et de transport. Après un master d'administration et direction des entreprises, il débute sa carrière professionnelle en 1991 au sein des entreprises de logistique et de transport Port 2000 et CILSA dans lesquelles il occupe une fonction de directeur Marketing. Parallèlement il devient militant du Parti Socialiste Catalan en 1987, puis occupe des fonctions électives à partir de 1997. Il est d'abord conseiller, puis représentant d'un district de la municipalité de Barcelone (*Les Corts*) dans lequel il inaugure une ligne de métro reliant les districts *Les Corts* à *Sants*. En 2004 il est nommé adjoint à la sécurité et aux transports de la municipalité de Barcelone. Il s'appuie sur la société BSM et son expertise pour engager de nombreux projets, dont le développement des voies piétonnes, des pistes cyclables et des lignes d'autobus. Il s'investit particulièrement dans le déploiement d'une « mobilité soutenable » qui se traduit en 2005 par la mise en œuvre de *l'Area Verde,* une zone de stationnement payant pour les automobilistes dans le centre-ville, dont les recettes sont destinées à financer exclusivement les projets de « mobilité soutenable ». En 2006, le système *Bicing* est ainsi financé par le stationnement automobile.

Sa carrière politique s'accélère en 2006 lorsque le maire de Barcelone Joan Clos (1997-2006) le désigne pour prendre sa succession suite à sa nomination au poste de ministre de l'industrie, du tourisme et du commerce. J. Hereu prend ses fonctions de maire en septembre 2006, puis remporte les élections municipales de juin 2007. Bicing est d'ailleurs inauguré pendant la campagne électorale en mars 2007.

L'explication institutionnelle des transformations des VLS peut être complétée par des variables proprement politiques, qui relèvent notamment du parcours du maire de Barcelone, J. Hereu. Sa trajectoire professionnelle, ainsi que sa spécialisation politique dans le secteur des transports peut expliquer l'investissement du maire dans les politiques de VLS. La reformulation des objectifs du dispositif vise également à répondre aux particularités de l'économie barcelonaise. Tandis que le tourisme représente le premier secteur d'activité depuis le début des années 1990, la ville a dû faire face à une croissance urbaine intense depuis les années 1980[1167]. Cet investissement du maire résulte donc d'un impératif de développement économique et territorial.

Contrairement à Lyon, la municipalité délègue à une agence publique (BSM) la gestion des relations avec les prestataires de service. Cette distinction entraîne des divergences quant aux modes de régulation politique des systèmes de VLS. À Lyon, les relations avec l'acteur privé sont directement encadrées par les élus par l'intermédiaire de réunions hebdomadaires entre la société JC Decaux, les techniciens et le Vice-président du Grand Lyon. À Barcelone, les élus ne rencontrent qu'occasionnellement les représentants de Clear Channel. Leurs décisions sont notifiées à BSM, qui organise des rencontres avec

[1167] Sur ce point, voir Donald MCNEILL, *Urban change and the European left*, *op. cit.* Voir également Emmanuel NEGRIER et Mariona TOMAS, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *op. cit.*

l'entreprise pour assurer le suivi technique du dispositif. Ces différents schémas de régulation, analysés plus loin, représentent des modes de gouvernement particuliers.

La spécificité institutionnelle de Barcelone a des effets directs sur la gestion du dispositif et des relations avec le prestataire. La séparation du marché des VLS de celui du mobilier urbain et de l'affichage est ainsi le premier élément de traduction engagé par les élus. Ces derniers décident de créer un marché uniquement dédié aux VLS. Cette séparation est d'autant plus symbolique que les élus avaient la possibilité d'intégrer un dispositif de VLS dans le renouvellement du marché de mobilier urbain en 2006. Malgré l'insistance de la société JC Decaux pour procéder ainsi[1168], la municipalité décide de privilégier une gestion sous forme de DSP par l'intermédiaire de BSM[1169]. L'institution organise ici le marché. La création d'un marché autonome des VLS à Barcelone va produire plusieurs effets, notamment sur les caractéristiques du dispositif *Bicing* et la procédure d'appel d'offres. On assiste d'abord à une reformulation des objectifs du dispositif. La séparation des marchés offre des opportunités aux décideurs politiques pour adapter le modèle lyonnais au contexte local et reformuler ainsi les objectifs de la politique publique. Les élus sont ici délestés des contraintes liées aux négociations avec l'entreprise au sujet des mobiliers urbains ou de l'affichage. Le modèle contractuel – DSP – permet aux élus de garder la main sur les objectifs, et surtout sur le financement des prestations :

> « Le contrat, c'est pour dix ans pour 2,5 millions d'euros par an pour 1500 vélos. Il y avait déjà dans l'appel d'offres l'option jusqu'à 6 000 vélos et on a levé l'offre. Maintenant il y a 6 000 vélos et c'est 10 millions d'euros par an pendant dix ans et il n'y a pas de publicité. Nous [Barcelone], ce n'est pas un partenariat public/privé, c'est une délégation de service public, on externalise notre service à une entreprise privée, mais en échange de rien, car Barcelone a déjà un contrat de publicité avec JC Decaux. Nous souhaitons mettre en place un service de vélos complètement à part. Il était nécessaire que ce service dépende de la politique cyclable de la mairie, et non de la publicité. On voulait bien séparer les choses. (…) Nous c'est plus cher bien entendu de manière globale pour la mairie, mai au moins on a un contrôle strict des activités. »[1170]

[1168] « L'autre différence était que JC Decaux avait son contrat publicitaire [à Barcelone], il avait ça en échange. Il nous disait : « nous on peut mettre ça en place avec le contrat publicitaire, mais en échange vous n'intervenez pas trop et vous ne regardez pas notre niveau de service », c'était une condition qu'il donnait. Et nous on voulait regarder ça dans les détails. » : Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.
[1169] Par ailleurs, JC Decaux remporte de nouveau la concession du mobilier urbain, sans les VLS en 2006.
[1170] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

Si les élus lyonnais affichent un bénéfice de 18,3 millions d'euros par an sur l'ensemble du contrat *Vélo'v*, les autorités de Barcelone annoncent un coût de 100 millions d'euros sur dix ans. Cette dépense est toutefois habilement camouflée par le transfert des recettes du stationnement automobile pour financer le système *Bicing*. La séparation des marchés facilite la connaissance des coûts du dispositif. Cette connaissance des coûts a probablement pesée dans le choix d'un autre modèle de gestion. Toutefois, l'activité de reformulation politique des objectifs intervient plutôt sur des grandes orientations et sur des éléments techniques précis afin de satisfaire les groupes d'acteurs impliqués dans la décision ou impactés par l'émergence de la politique publique.

Le processus de traduction par les élus s'opère effectivement dans un contexte où différents groupes d'acteurs s'impliquent dans la décision. Ces groupes ne partagent pas les mêmes objectifs. Deux groupes d'acteurs interviennent particulièrement dans les débats sur l'implantation du système *Bicing* : les associations d'usagers et les commerçants, notamment ceux proposant un service de location de vélo. Le coordinateur de l'association BACC résume les critiques formulées par ces groupes d'acteurs :

> « Il y a eu une critique très forte des commerçants. Ils critiquent le *Bicing* parce qu'ils pensent qu'ils ont perdu de l'argent. Nous on pense que c'est la crise, seulement ce n'est pas l'avis des commerçants de vélos. La critique des associations, c'est plutôt que le *Bicing* mange tout le budget. Le plan stratégique de la bicyclette n'est pas tenu en compte. La mairie dit qu'on est encore en phase d'évolution, parce qu'on commence à parler de plafond auquel arrive le *Bicing*. Et une fois le rôle consolidé du *Bicing*, quel sera le rôle de la bicyclette privée ? »[1171]

Tandis que les revendications des associations portent sur le budget trop important alloué au dispositif par rapport à l'ensemble de l'enveloppe consacrée aux politiques du vélo à Barcelone, les commerçants pointent la diminution de leur chiffre d'affaire dans le cas où les touristes privilégieraient *Bicing* à la location de bicyclette en magasin. Au final, le problème se cristallise sur l'utilisation du système par les touristes et les effets de cette utilisation. L'implication de ces groupes dans le débat offre aux élus la possibilité de légitimer leur action. Des réunions de concertation sont organisées, contribuant à ouvrir le

[1171] Entretien avec Harritz Ferrando, Barcelone, le 21 novembre 2008.

processus de décision et à mobiliser les groupes d'acteurs autour du projet[1172]. La mobilisation des associations d'usagers et surtout des commerçants de location de vélo, et la prise en compte de leurs objectifs transforment les catégories transférées à partir du modèle lyonnais. Autrement dit, les élus reformulent des objectifs en fonction des attentes de certains groupes d'acteurs implantés sur le territoire de Barcelone. Dans ce processus de traduction, le politique occupe une place singulière. Il se positionne comme un médiateur entre les caractéristiques du modèle choisi dans le cadre du transfert et les différents intérêts territoriaux. Au sein des processus de circulation, il joue donc un rôle d'intermédiaire et d'interface entre les différentes données récoltées dans les échanges transnationaux et sur les territoires administrés.

Le problème de l'utilisation du système par les touristes est résolu à travers la limitation d'accès au système. Les élus décident d'interdire cet accès aux touristes. En outre, il s'agit également d'éviter les dégradations importantes relevées sur le système lyonnais[1173]. Pour mettre en œuvre cette restriction d'accès, la traduction touche un élément technique des systèmes de VLS. Les élus refusent l'accès par carte bancaire, un service qui représentait un coût supplémentaire[1174]. Cette reformulation s'opère de manière explicite, puisque la prestation d'accès par carte bancaire est présente dans le cahier des charges du dispositif élaboré en 2006[1175], puis disparaît lors de l'implantation en 2007[1176].

[1172] Ce mode de légitimation renvoie aux travaux de Bernard JOUVE. En analysant les politiques de déplacements urbains en Europe, l'auteur montre que « pour s'imposer, les leaders doivent également mobiliser des groupes sociaux autour de leurs projets et/ou faire leur des idées initialement développées par ces groupes » Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p. 39.

[1173] À cet égard, on note le processus d'apprentissage réalisé à partir des données récoltées à Lyon. Ces données sont disponibles dans le compte-rendu du voyage organisé à Lyon par la délégation de la municipalité de Barcelone en juillet 2006. Voir Municipalité de Barcelone, service de la mobilité, Compte-rendu du voyage à Lyon de juillet 2006, *Sistema de transport public de bicicleta a Lyon-Villeurbanne : Vélo'v*, 8 p. Document interne, archives privées de la société BSM (annexes).

[1174] Seules les personnes domiciliées à Barcelone peuvent souscrire un abonnement au service. L'abonnement des utilisateurs ne peut donc se réaliser à partir des bornes, mais après envoi d'un courrier justifiant de la domiciliation. Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008. Au cours de l'entretien, le récit relatif aux enjeux de l'abonnement est très bien restitué.

[1175] Voir BSM, *Description y caracteristicas generales de la gestion integral, implantacion y mantenimiento de un sistema de transporte publico individualizado mediante bicicletas*, p. 4. Archives privées de l'auteur.

[1176] Voir entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

Dans le processus de traduction, les élus occupent donc une place particulière. Ils organisent les réunions de concertation, puis prennent les décisions en fonction des rapports de force entre les groupes d'acteurs impliqués. La légitimation de l'élu repose ici sur son travail de médiation entre les différents acteurs. L'usage politique du transfert confère aux élus une position centrale dans l'économie générale des échanges, notamment entre l'échelle locale représentée par des groupes d'intérêts territoriaux et l'échelle transnationale où les acteurs privés valorisent des modèles d'action standard de VLS. En tant que médiateurs, les élus peuvent asseoir leur autorité sur les différents groupes d'intérêts. Ils conservent un pied sur le territoire et avancent un autre pied dans les échanges transnationaux. En d'autres termes, les élus participent à la standardisation des politiques publiques pour rester dans le jeu de la compétition interurbaine, tout en proposant des mécanismes de différenciation au niveau local pour gouverner et imposer leur autorité sur les différents groupes impliqués dans les politiques de VLS.

Au contact de leurs administrés, les élus concourent à inventer de nouvelles représentations de la politique publique à travers des éléments de langage et de communication ainsi qu'en apportant des modifications dans la gestion du dispositif. La dimension publique du service est ainsi davantage valorisée qu'à Lyon. On ne parle plus de « vélos en libre service », mais de « bicyclettes publiques » (*bicicleta publica*) ou de transports publics à bicyclette. Ces éléments de langage s'accompagnent d'une nouvelle modification du modèle. Pour Harritz Ferrando, « ce qui prouve qu'il s'agit d'un transport public, c'est l'horaire. L'horaire d'utilisation du *Bicing* fini en même temps que le métro, à minuit. En fin de semaine, le métro ouvre toute la nuit, alors le *Bicing* ouvre toute la nuit »[1177]. À Lyon, le système est disponible 24h sur 24h tous les jours. La différence concerne également la gestion des abonnements. À Barcelone elle est entièrement assurée par les services municipaux, ce qui contribue à renforcer l'image publique du service. À Lyon, c'est l'entreprise JC Decaux qui effectue cette tâche. Pourquoi la dimension publique du service est beaucoup plus valorisée à Barcelone qu'à Lyon ? Outre le modèle contractuel de la DSP offrant une dichotomie plus nette des missions de chacun des partenaires, la construction politique d'une représentation publique du service vise à calmer les tensions, voire à contenir l'opposition,

[1177] Entretien avec Harritz Ferrando, Barcelone, le 21 novembre 2008.

autour du dispositif au sein de la majorité municipale de Barcelone. En effet, entre 2007 et 2011, le Parti Socialiste Catalan (PSC) gouverne la municipalité avec deux autres formations politiques : *Esquerra Republicana de Catalunya* (ERC), de centre gauche, et *Iniciativa per Catalunya Verds* (ICV), regroupant l'ancien Parti communiste et les écologistes. Seulement, l'ERC a quitté la majorité en cours de mandat à cause de plusieurs divergences, au sein desquelles on retrouve la gestion de *Bicing*. J. Girard i Camarasa résume les tensions politiques au sein de la municipalité de Barcelone :

> « Dans la mairie, au début du mandat, il y avait les socialistes, il y avait les écologistes et *Esquerra republicana*, c'est les catalanistes indépendantistes. Les catalanistes sont sortis du gouvernement. Ils sont là pour donner le support ou pour ne pas donner le support dans certains sujets. Donc le gouvernement de la ville peut être mis en minorité. Donc il y a un problème avec ça. Et avec le *Bicing* il y a eu des problèmes parce que *Esquerra republicana*, ils ont des positions différentes que les socialistes sur ce sujet. Depuis qu'ils se sont séparés, il y a quelques difficultés »[1178]

Pour obtenir la majorité des voix au conseil municipal, les socialistes doivent s'appuyer sur le groupe ERC qui n'appartient plus à la majorité depuis 2009. Or, ERC défend une position différente que les socialistes au sujet de la gestion du système. Il se prononce en faveur d'une gestion du service en régie. Le groupe dénonce régulièrement le partenariat avec Clear Channel et présente, à ce titre, un projet de municipalisation du système pendant la campagne électorale de 2011[1179]. Le développement d'un discours municipal portant sur la gestion publique de *Bicing* vise donc à satisfaire le parti ERC et son électorat. Dans le cadre d'une politique visible comme *Bicing*, le maire doit apaiser les divergences politiques sur la gestion du système. Cet apaisement passe par la construction d'une image publique du dispositif. Cette dernière est le fruit de la recherche d'un consensus politique. On assiste donc à une transformation cognitive des politiques publiques des VLS à travers des impératifs de gouvernement local. Cette différenciation, notamment par rapport au modèle lyonnais, affiche à la fois la singularité de l'action municipale au niveau local et au sein des échanges transnationaux.

[1178] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), Barcelone, le 9 juin 2009.
[1179] Voir : http://noticias.lainformacion.com/espana/portabella-quiere-integrar-el-bicing-en-el-transporte-publico-y-ampliar-sus-horarios_HscBm3ahRVB60r6NrsrF57/ consulté le 28 août 2012.

Dès lors, quel(s) rôle(s) jouent les oppositions partisanes autour de l'action des entreprises dans la gestion des politiques de VLS ? Dans le chapitre 5, nous avons montré que la position des entreprises pouvait être contestée par l'État ou l'Europe. Pour autant, l'action des entreprises ne fait pas consensus dans le cadre des oppositions partisanes locales[1180]. Des contestations associatives se sont développées dans les années 2000 sur la question de la place de la publicité en ville[1181]. On peut aisément supposer que ces contestations associatives trouvent des relais au sein des formations politiques. Elles entraînent une différenciation des services suivant les territoires. Mais l'activité de l'entreprise est rarement remise en cause. L'adaptation contrainte ou volontaire des entreprises aux contextes politiques, institutionnels et sociaux des territoires conduirait-elle à dépolitiser les enjeux de la gestion privée des services urbains ? Cette question peut d'abord être éclairée au regard des discours produits par l'entreprise : ces derniers s'adaptent parfaitement aux communications institutionnelles standards, favorisant le développement durable[1182], ou aux discours territorialisés comme la dimension publique du service mis en avant à Barcelone. Enfin, cette question peut aussi être traitée à partir des informations qui circulent au sein de l'espace transnational du vélo : les services de VLS sont implantés dans des villes dirigées par des majorités plurielles et différentes (socialistes, libéraux, conservateurs, écologistes, communistes). Remettre en cause ce type de dispositif dans une ville reviendrait à contester l'action de ses pairs dans une autre ville et rendrait incohérente la critique. D'ailleurs, la contestation observée à Barcelone est prononcée par un groupe autonomiste et régionaliste, uniquement développé en Catalogne.

Ces processus de distinction permettent ensuite d'appréhender les effets de la traduction sur l'économie générale des échanges transnationaux. La séparation des marchés, la création d'un nouveau modèle de gestion et l'émergence de discours porteurs de sens pour les acteurs locaux, sont des ressources de différenciation valorisables par les élus dans

[1180] Voir notamment l'analyse de l'opposition du parti écologiste à Paris lors de la mise ne œuvre de Vélib' : Martín TIRONI, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *op. cit.* L'auteur montre que c'est la question du financement relié à l'affichage publicitaire qui a été le plus critiquée par le groupe *Les Verts* du Conseil de Paris. Voir également « Les Verts montent au créneau contre JC Decaux à Paris », *Le Monde*, le 10 novembre 2006, p. 16.

[1181] L'association *Casseurs de Pub* a été créée à Lyon en 1999 pour dénoncer l'augmentation des panneaux publicitaires sur l'espace public et dans les réseaux de transport.

[1182] Martín TIRONI, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *op. cit.* p. 79-80.

l'action transnationale de la municipalité de Barcelone. Les transformations du modèle lyonnais ont ainsi conduit à l'avènement d'un nouveau modèle barcelonais de gestion des VLS. En construisant un nouveau modèle, les autorités publiques de Barcelone souhaitent se repositionner dans la compétition interurbaine en s'imposant, à leur tour, comme une destination incontournable pour l'élaboration des politiques de VLS des autres villes européennes. En outre, l'action transnationale de Barcelone s'appuie sur un fort marketing territorial qui tient à la capacité des élus à traduire les modèles et à apporter des innovations aux dispositifs standards qui dominent les échanges entre les villes. Dès lors, l'action transnationale de Barcelone se définit par rapport à la capacité des élus à produire du sens à cette action au niveau local. L'investissement dans les échanges transnationaux devient donc un outil de légitimation des élus.

Les entreprises peuvent tirer profit de la différenciation des modèles pour pratiquer une distinction de leur offre de celles des autres prestataires. Depuis le marché de Barcelone, Clear Channel « répond toujours à des appels d'offres séparé du marché »[1183]. Inversement, JC Decaux ne participe pas aux procédures sur des marchés de VLS isolés. D'ailleurs, un des effets inattendus de la traduction par les élus a été la non participation de JC Decaux à l'appel d'offres de Barcelone, notamment parce que la société française ne souhaitait pas modifier son modèle de gestion des systèmes de VLS relié à la publicité[1184]. Les innovations apportées ont donc des conséquences non prévues. À sa grande surprise, la municipalité n'a reçue qu'une seule offre pour mettre en œuvre *Bicing*, celle de Clear Channel[1185]. L'investissement des élus dans les circulations transforme les équilibres du marché. Le système *Bicing* devient un nouveau modèle économique et organisationnel que l'entreprise Clear Channel s'approprie, au point de réaliser la promotion des innovations politiques apportées au dispositif. D'une part, l'interdiction d'accès aux touristes est considérée par la

[1183] Entretien avec le chargé de mission VLS de Clear Channel, Dijon, le 29 juin 2010.
[1184] Position de l'entreprise relevée lors de l'entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, entretien téléphonique, le 20 avril 2009. En outre, l'entreprise française venait de remporter en 2006 le marché du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire de la ville de Barcelone.
[1185] Lors d'un entretien, A. Lopez revient sur cette épisode : « [Avec JC Decaux] les prix ne sont pas des prix réels, 1 €, 1 000 €, 1 500 €, 3 000 €, 4 000 € par bicyclette, parce qu'il négocie toujours, c'est opaque. Nous avons fait différemment pour exiger un contrat pour connaître le vrai coût. Ils nous ont dit « non, nous ne nous présentons pas à Barcelone », parce que ce n'était pas relié à la publicité. Clear Channel s'est présentée, avec un système équivalent et nous avons choisi Clear Channel parce qu'il n'y en avait pas d'autres ». Entretien avec Angel Lopez, Barcelone, le 13 juin 2009 (Traduction C. Argibay).

société comme une mesure efficace à Barcelone. D'autre part, l'entreprise participe à légitimer le nouveau sens donné par les élus à la politique publique. À cet égard, les acteurs privés font paradoxalement la promotion de la dimension publique du service. Ces ajustements de l'entreprise sont justifiés par le directeur mondial *Smartbike* de Clear Channel :

> « On [Clear Channel] n'arrive pas déjà à livrer la demande que l'on a à Barcelone, si en plus on met les touristes notamment avec le nombre de touristes à Barcelone, c'est impossible. On est une ville avec une forte pression de touristes. Le concept d'utilisation des touristes est différent, c'est plus la location longue durée. Je ne sais pas si c'est une bonne idée d'avoir les deux types. (…) Au départ, les cent premières stations étaient équipées de la carte bleue. Ils [les élus] ont décidé de ne pas l'installer, premièrement pour cette raison d'équilibre entre l'offre et la demande ; la deuxième parce qu'à Barcelone, il y a plein de petite entreprise de location de vélos, donc pour ne pas faire de la concurrence. Le concept [*Bicing*] est différent, c'est un service de vélos publics, donc avec une rotation rapide du vélo. Il faut environ 25 minutes, 30 minutes. Prendre un vélo pendant deux heures, ils privatisent en quelques sorte le vélo. On conseille à la mairie de ne pas mettre de cadenas. L'objectif est un vélo public. »[1186]

L'appropriation des innovations politiques par Clear Channel se retrouve dans les documents de communication de l'entreprise[1187]. Cette dernière légitime ainsi le nouveau modèle d'action fabriqué par les élus de Barcelone. Le processus de traduction a donc des effets importants sur l'action des acteurs du marché. Il participe à construire les modèles cognitifs et organisationnels des services proposés par les sociétés privées. Par conséquent, il façonne les modalités de la compétition entre les entreprises et modifie l'équilibre des échanges au sein de la configuration circulatoire du vélo. Cette forte capacité d'action explique l'investissement des élus dans la circulation et les transferts de modèle. Cet investissement constitue une opportunité pour les élus d'asseoir leur autorité sur les différents acteurs à la fois au sein des échanges transnationaux et au sein des processus locaux de mise en œuvre VLS. En même temps, le fait que JC Decaux ne s'intéresse pas au système barcelonais montre que les villes sont davantage dépendantes des acteurs du marché que des associations d'usagers locales et des commerçants. Les marges de

---

[1186] Entretien avec le directeur mondial *Smartbike* de Clear Channel, Barcelone, le 6 mai 2011.

[1187] Notamment au sein du dossier de présentation du produit *Smartbike* de l'entreprise, dont le titre est « *Smartbike*, an innovative approach to public transport ! ». Il est ainsi noté dans l'introduction du document : « *Smartbike* is a revolutionary and exciting new means of public transportation, using new technologies to facilitate fast and easy access to the user and organized to be a true public transport service for each individual. ». Voir Clear Channel Outdoor, *Smartbike, information document*, septembre 2007, 16 p. Archives privées de l'auteur.

manœuvre des élus sont en effet limitées par le degré de rentabilité ou d'opportunité économique que représentent les partenariats pour les entreprises. Ces marges de manœuvre dépendent des ressources que procure le partenariat avec une ville pour le développement de l'activité des entreprises. On peut donc émettre l'hypothèse que les villes faiblement dotées de ressources financières, d'expertise, de rentabilité de l'affichage ou de visibilité internationale ne peuvent opérer de fortes transformations pendant les transferts[1188]. Des villes seraient donc mieux positionnées que d'autres pour organiser les échanges avec les grandes firmes et façonner les politiques de VLS. Dans le cas contraire, les transferts peuvent aussi constituer des contraintes pour les élus de certaines villes : la contrainte de suivre les standards pour rester dans le jeu de l'innovation et de la compétition, sans disposer des ressources suffisantes pour différencier leur action. À cet égard, le cas de l'implantation d'un système de VLS à Aix-en-Provence en 2006, puis sa fermeture en 2011 illustre parfaitement ces écarts de ressources à disposition des élus pour infléchir le poids important des acteurs du marché. Géré dans le cadre d'un partenariat entre la ville d'Aix-en-Provence et JC Decaux et implanté moins d'un an après le système lyonnais, le dispositif s'est avéré trop coûteux, notamment au regard du faible nombre d'usagers[1189]. Il y aurait donc des politiques de VLS à plusieurs vitesses suivant les villes. À Barcelone, le fait que Clear Channel soit la seule entreprise à répondre à l'appel d'offres représente une contrainte pour la municipalité, qui ne peut alors organiser un second tour de mise en concurrence pour faire monter les enchères.

L'analyse du processus de traduction opéré par les élus de Barcelone au cours du transfert du modèle de VLS lyonnais permet d'apporter des éléments plus généraux pour comprendre le changement dans l'action publique. La capacité des acteurs à opérer des processus de traduction est inégale et dépend de leurs propres ressources. À partir des

---

[1188] Hypothèse également soutenue dans la thèse de Vincent Béal au sujet des politiques urbaines d'environnement : « Les villes, ou plutôt certaines d'entres elles, bien pourvues en ressources financières, organisationnelles et réputationnelles, ont réussi à tirer avantages de ce nouveau contexte d'action pour se hisser en position de leader de la lutte contre le changement climatique ». Voir Vincent BEAL, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, *op. cit.* p. 538.

[1189] Le système de 200 vélos répartis sur 20 stations ne comptait plus que 143 utilisateurs par an en 2010 pour un coût annuel de 640 000 euros : http://www.lepoint.fr/societe/la-fin-des-v-hello-23-06-2011-1347475_23.php consulté le 29 août 2012. La municipalité a déclaré avoir été « prise dans cet espèce d'engouement du vélo en libre service » : voir http://www.revue-transport-public.com/component/content/article/640/1593?sectionid=57 consulté le 29 août 2012.

contextes politiques et institutionnels urbains, nous avons relevé des dynamiques d'hybridation des modèles avec l'introduction d'innovations par les élus. Ces derniers apportent de la territorialité au sein des dynamiques de standardisation qui se développent dans les échanges transnationaux. Ils sont au cœur de l'innovation dans les politiques de mobilité. Ces innovations repositionnent certains acteurs dans les rapports de force au sein de l'espace transnational.

L'hybridation des modèles et les innovations observées tendent à infirmer la pertinence d'une analyse en termes de transfert de politique publique. La construction de nouveaux modèles l'emporte sur les processus de convergence. Toutefois le transfert est ici analysé comme un usage spécifique des élus pour asseoir leur pouvoir. Il représente un outil pour comprendre le travail des acteurs politiques dans un cadre plus général d'échanges et de circulations. L'usage du transfert constitue ainsi une opportunité pour les élus d'impulser de nouvelles interactions avec les villes et les acteurs privés, et de mobiliser les acteurs des territoires impliqués dans les politiques de VLS. Plus généralement, l'investissement des élus dans les échanges transnationaux peut constituer une opportunité de changement pour les acteurs politiques, une manière de maintenir ou de reconfigurer les structures du pouvoir des gouvernements urbains. Cette analyse vaut pour l'organisation institutionnelle des territoires urbains. La circulation des VLS reconfigure les structures des pouvoirs urbains entre les différentes échelles d'action publique.

1.2 S'allier aux acteurs du marché pour gouverner ?

La mise en œuvre des systèmes de VLS dans les villes européennes est marquée par un usage politique des échanges transnationaux qui confère aux élus des ressources de légitimation de leur action au niveau local. Toutefois, ce processus s'inscrit dans un contexte de fragmentation institutionnelle et de concurrences politiques pour l'affirmation de pouvoir urbain[1190]. Ainsi, dans chaque ville étudiée, l'implantation de VLS nous interroge

[1190] Patrick LE GALES a montré l'inscription historique de cette fragmentation institutionnelle des territoires urbains. Voir Patrick LE GALES, *Le retour des villes européennes*, *op. cit.* pp. 209-258.

sur la pertinence des échelles politiques dans la gestion d'un service urbain de mobilité[1191]. Ces échelles institutionnelles et politiques entrent en concurrence pour implanter des VLS sur leur territoire. Pour les élus, positionnés sur des échelles concurrentes, la construction d'une légitimité politique passe par la formation de coalitions avec les entreprises de services urbains, notamment dans le domaine de la mobilité. L'enjeu politique concerne la maîtrise d'une compétence visible pour l'organisation du territoire. Ces coalitions se forment à partir des échanges transnationaux, mais se heurtent aux configurations d'acteurs historiquement stabilisés. Elles montrent comment les élus locaux s'appuient sur les entreprises pour redistribuer les compétences institutionnelles et les pouvoirs politiques urbains et transformer les cadres territoriaux de l'action publique.

La circulation des politiques de VLS en Europe soulève la problématique des échelles de gestion institutionnelle et politique qui structurent les pouvoirs urbains[1192]. Quelques semaines après l'inauguration de *Vélo'v* sur les communes de Lyon et de Villeurbanne, la Communauté urbaine de Lyon se retrouve confrontée à la grogne des élus des autres communes de l'agglomération pour disposer du service sur leur territoire[1193]. La situation est identique quelques mois plus tard à Paris où une extension territoriale de *Vélib'* est négociée en 2009 entre la municipalité, l'entreprise JC Decaux et les communes périphériques de la première couronne. La municipalité de Paris finance alors l'extension du système dans les 30 communes limitrophes, avec 3 300 vélos supplémentaires et environ 300 stations[1194]. Cette extension a entraîné un coût de 7,5 millions d'euros pour la

---

[1191] La question des échelles de gestion des systèmes de VLS touche l'ensemble des grandes agglomérations étudiées dans cette recherche, à savoir Lyon, Paris, Bruxelles, Barcelone et Rome. Toutefois, la problématique se pose également pour de nombreuses villes moyennes. A Rouen, la municipalité et la communauté d'agglomération ont ainsi développé deux systèmes concurrents à deux mois d'intervalle. La municipalité a inauguré le système *Cy'clic* en partenariat avec JC Decaux le 22 décembre 2007. La Communauté d'agglomération a lancé un autre système le 14 février 2008. Le 10 février 2008, la une du quotidien local titrait : « Rouen/Agglo, la guerre des vélos », *Liberté dimanche*, le 10 février 2008, pp. 1-3.

[1192] Cette problématique renvoie aux questionnements formulés dans l'introduction de l'ouvrage d'Emmanuel NÉGRIER. Voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine*, *op. cit.* pp. 11-17.

[1193] La mobilisation des élus pour l'extension du système aboutie en 2006 à un avenant au contrat accordant l'implantation de quelques stations « au territoire juste en limite de Lyon et Villeurbanne ». Voir délibération n° 2006-3736 de la Communauté urbaine de Lyon relative à l'approbation d'un avenant au marché de mise à disposition et exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos, passé avec la société JC Decaux, le 13 novembre 2006, archives du service de la voirie du Grand Lyon.

[1194] « Ça y est, le Vélib' passe le périph », *Libération*, le 31 mars 2009.

municipalité ainsi qu'une renégociation du contrat favorisant une prise en charge des frais de réparation des vélos qui incombait auparavant à JC Decaux[1195]. Mais, aussi coûteux soit-il, ce changement d'échelle a contribué à renforcer le leadership du maire de Paris dans un contexte de tension autour de la mise en œuvre du Grand Paris, notamment sur la question des transports[1196]. L'organisation des pouvoirs métropolitains en matière de mobilité a également fait irruption à Barcelone. Tandis que la municipalité implantait *Bicing* en 2007, l'Entité Métropolitaine des Transports (EMT) annonçait un projet de VLS concurrent sur l'ensemble des dix-sept autres communes composant la région urbaine de Barcelone[1197].

La métropole bruxelloise n'a pas échappé aux débats concernant l'échelle de gestion de sa politique de mobilité à travers les VLS. Bruxelles représente même un cas d'étude privilégié pour rendre compte des concurrences entre l'échelon communal et l'échelon régional, puisque deux systèmes se sont succédés à des échelles différentes. Le premier système de 250 vélos répartis sur 25 stations, implanté en 2006 par la commune de Bruxelles en partenariat avec JC Decaux, est remis en cause dès 2009 par l'entité régionale. Cette dernière déploie alors 2 500 vélos et 180 stations répartis, dans un premier temps, sur onze des dix-neuf communes composant la région, toujours en partenariat avec JC Decaux[1198]. Ce passage d'une gestion communale à une gestion régionale d'une même politique publique permet de questionner le changement d'échelle territorial à l'aune des concurrences politiques pour l'affirmation d'un leadership sur les politiques de mobilité à Bruxelles. L'échec du premier système communal et sa reformulation à l'échelle régionale

---

[1195] *Ibid.*

[1196] En septembre 2007, le président de la République française a annoncé le lancement d'une consultation pour structurer le territoire parisien autour d'une instance dénommée Grand Paris.

[1197] « Le projet est de mettre en place un seul service, commun aux 17 municipalités. Les 17 mairies ont cédé leur pouvoir pour négocier leur contrat avec l'opérateur qui gagnera l'appel d'offres, à l'EMT. Aucune n'a refusé. Mais *Bicing* est tellement bien vu à Barcelone que tout le monde veut ça. (…) Cela a été très rapide de se mettre d'accord sur le projet. Ce qui est difficile maintenant, c'est la mise en place. Le système va être indépendant de Barcelona, il ne va pas être en commun, on ne pourra pas partager les vélos ». Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), Barcelone, le 9 juin 2009.

[1198] Le contrat signé pour une durée de 15 ans précise que la région peut, au terme de l'implantation d'une première phase de 2500 vélos répartis sur un maximum de 200 stations, lever une option pour étendre le système. « Cette extension optionnelle porterait sur la mise à disposition d'un réseau total de 5000 vélos répartis sur un maximum de 400 stations ». L'option a été levée en 2010, mais notre recherche se borne au processus de décision et d'implantation du système dans sa première phase, c'est-à-dire de 2007 à 2010. Voir concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008 (archives de la direction gestion et entretien de la région de Bruxelles-Capitale).

est bien l'expression de concurrences politiques et institutionnelles pour administrer une compétence particulièrement visible à Bruxelles. Les concurrences se cristallisent à la fois sur la couverture territoriale pertinente pour administrer la mobilité, mais également sur la couverture territoriale pertinente pour administrer les marchés du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire. Dans les deux cas, cette gestion est largement structurée par les communes. Dans cette perspective, les VLS constituent une opportunité de légitimation des échelles d'action et de redistribution les pouvoirs. L'hypothèse ici retenue est que les décideurs urbains des différents échelons s'appuient sur les acteurs du marché pour légitimer leur action à travers la formation de coalitions. Toutefois, la fragmentation institutionnelle de la gestion des politiques de mobilité à Bruxelles ainsi que le poids des configurations existantes constituent des freins au changement d'échelle et à l'affirmation d'un nouveau leadership urbain régional.

La gestion politique et institutionnelle des politiques de mobilité à Bruxelles peut être préalablement interrogée. Qui gouverne la mobilité à Bruxelles ? La fragmentation institutionnelle de cette compétence conduit régulièrement à des situations de blocages ou de conflits particulièrement visibles sur la scène politique bruxelloise. Ce constat n'a pas échappé aux chercheurs, comme l'atteste le titre de la conclusion d'un dossier spécial de la revue *Transports Urbains* consacré aux mobilités bruxelloises[1199] : « Une capitale européenne peut-elle être mauvaise élève ? ». Si cette question évoque en grande partie les difficultés de la capitale belge à surmonter son addiction aux déplacements automobiles, l'interrogation renvoie surtout aux blocages institutionnels et politiques observés autour des politiques de mobilité[1200].

[1199] Frédérik DOBRUSZKES, « Conclusions : une capitale européenne peut-elle être mauvaise élève ? », *Transports Urbains*, 2008, n° 114, pp. 31-32.

[1200] Le dossier partage ainsi les nombreuses analyses qui ont démontré combien « la multiplication et la dispersion des responsabilités entre région (et, au sein de celle-ci, entre ministres, administrations et services), STIB, communes et zones de police » était la cause de nombreuses difficultés au sein de la gouvernance en matière de mobilité à Bruxelles. Voir Michel HUBERT, Frédérik DOBRUSZKES et Cathy MACHARIS, « La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », *Brussels Studies*, 2008. p. 6 : http://www.brusselsstudies.be/medias/publications/FR_69_EGB1.pdf , consulté le 9 décembre 2010. A ce sujet, voir également Michel HUBERT et Delphine MISONNE, « Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence », *op. cit.*

Depuis la création de la région de Bruxelles-Capitale en 1989, l'État n'intervient plus à Bruxelles que sur des aspects réglementaires et sur des grandes orientations stratégiques, notamment en matière d'infrastructures ferroviaires. La gestion de la mobilité représente l'une des deux grandes compétences attribuées à la région, avec la fiscalité. En 2008, le budget consacré à cette compétence s'est élevé à 800 millions d'euros, soit un quart de l'ensemble du budget régional[1201]. Cependant, elle intervient essentiellement sur des aspects stratégiques[1202], en soutien aux politiques des communes, même si la région gère 320 kms de voiries qui dépendent de son domaine[1203]. Du côté des communes, la création de la région a paradoxalement renforcé leur rôle. Elles profitent de la disparition du niveau provincial pour hériter des voiries gérées par l'ancienne province du Brabant[1204]. En délivrant des permis d'urbanisme, elles gèrent donc l'ensemble des aménagements sur voiries communales. Si les communes sont tenues de mettre en place certaines orientations de la région avec l'aide d'incitations financières[1205], elles conservent le contrôle des aménagements sur leur territoire. À cet égard, une conseillère en mobilité de la ville de Bruxelles a résumé la situation :

> « La région ne peut jamais bloquer un projet communal. Si la commune a décidé de ne pas mettre de piste cyclable sur une voirie, la région ne peut rien faire. Par contre si la région aménage un grand axe dont elle est gestionnaire, elle doit demander l'avis au collège communal et l'avis des services de police »[1206]

L'organisation institutionnelle de la gestion de la mobilité à Bruxelles s'inscrit dans un schéma de relations d'interdépendance entre les communes et la région et dans une fragmentation entre plusieurs structures. Chacune des entités délivre des permis

---

[1201] Voir Michel HUBERT, Frédérik DOBRUSZKES et Cathy MACHARIS, « La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », *op. cit.* p. 6

[1202] Dans cette perspective la région a élaboré un premier plan stratégique de mobilité en 1995, dit plan IRIS (1995-2005), puis un second en 2010, IRIS 2 (2010-2018).

[1203] Contre 1550 kilomètres pour les voiries communales. Voir les chiffres 2010 de la longueur des routes en Belgique du service public fédéral Mobilité et Transports du ministère de la fonction publique et des entreprises publiques : http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/broroutf.pdf , consulté le 15 septembre 2011.

[1204] Pour plus de précisions à propos des anciennes provinces, voir le site du gouvernement fédéral sur les pouvoirs publics : http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/provinces/ , consulté le 15 septembre 2011.

[1205] Par exemple pour financer l'élaboration des plans communaux de mobilité, déclinaison des plans régionaux.

[1206] Entretien avec Maud Verkindere, conseillère en mobilité au sein du cabinet de l'échevin délégué à la mobilité de Bruxelles, Bruxelles, le 14 mai 2009.

d'urbanisme pour l'aménagement des voiries, permis soumis *in fine* à la décision des communes. Cette situation entraîne des allers-retours permanents entre la région et les communes. La STIB[1207], société d'intérêt public, contractualise avec la région et dépend de ses financements et de ses décisions. L'explication de cette fragmentation est d'ordre politique. D'une part, l'action en matière de mobilité rend visible le travail politique[1208]. D'autre part, les budgets conséquents consacrés à ces politiques confèrent et des marges de manœuvre importantes. L'allocation de ces ressources produit des concurrences politiques pour la gestion de la mobilité, au sein de la région, et entre la région et les communes.

L'implantation des systèmes de VLS à Bruxelles s'insère dans ce système de concurrences. En 2006, alors que la région débute une phase de prospection, la commune de Bruxelles entreprend une expérience isolée sur son territoire. Pour le bourgmestre de Bruxelles, il s'agit de s'affranchir de la tutelle régionale en prévision des élections communales de 2007. L'analyse du processus de décision des premiers VLS (2006) montre comment l'échelle communale s'est appuyée sur les acteurs du marché pour contourner les éventuels blocages du niveau régional. La société JC Decaux a saisi cette opportunité en proposant son système au Bourgmestre de Bruxelles. Pour comprendre cette opportunité, il faut revenir sur l'organisation des marchés de mobilier urbain de la métropole bruxelloise. Chaque commune gère séparément son marché. Seul le marché de l'affichage dans les réseaux de transports collectifs (métro, tramway, bus) est contrôlé par la région, par l'intermédiaire de la STIB. Les communes ont donc l'entière initiative d'attribuer des concessions pour le marché publicitaire. Le marché de la commune de Bruxelles, géré par la société JC Decaux depuis 1967, a été renouvelé en 1999 pour une durée de 15 ans. La proposition d'introduire un système de VLS dans le contrat s'appuie sur un encadrement juridique plus souple qu'en France[1209], permettant à une commune d'apporter à un contrat « toute modification qu'elle juge nécessaire en cours d'exécution »[1210]. JC Decaux et la ville de Bruxelles se sont engouffrés dans cette brèche pour incorporer au contrat de 1999 un système de 250 vélos

[1207] Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles.
[1208] Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, *op. cit.* p. 35.
[1209] En France les modifications des contrats de mobilier urbain sont soumises au respect de l'équilibre économique des contrats, ce qui ne permet pas d'introduire un système de VLS par l'intermédiaire d'un avenant.
[1210] Voir l'article 236 de la nouvelle loi communale du 26 mai 1989.

répartis sur 25 stations[1211]. En échange de l'implantation et de l'entretien du système *Cyclocity* par JC Decaux, la ville s'engage à verser une redevance de 240 000 € par an à l'entreprise. L'implantation de *Cyclocity* se déroule dans un délai très court puisque l'inauguration intervient le 17 septembre 2006, soit trois semaines avant les élections communales d'octobre[1212]. Le recours à JC Decaux pour la gestion des VLS de Bruxelles accroît l'interdépendance entre l'entreprise et la commune et renforce la position de JC Decaux sur le territoire bruxellois. Il permet d'affirmer le pouvoir communal par rapport à la région puisque l'implantation de *Cyclocity* crée de nouvelles contraintes pour l'action régionale. Si la région souhaite développer des VLS sur l'ensemble de son territoire, elle doit dorénavant attendre la fin du contrat entre la ville de Bruxelles et JC Decaux, en 2014, ou renégocier avec les deux partenaires. Son action est donc soumise à une double dépendance, politique avec la commune et contractuelle avec la société JC Decaux. Dans ce contexte, la région choisit de négocier avec la commune et avec JC Decaux. La remise en cause de *Cyclocity* après les élections communales de 2006 engage la région à élaborer un nouveau projet.

Le projet régional redéfinit les enjeux économiques du marché de mobilier urbain et de l'affichage à Bruxelles. Le mode d'attribution des marchés, organisé par commune, bloque toute extension possible de *Cyclocity* aux autres communes, certaines étant en partenariat avec un autre prestataire[1213]. La région peut alors choisir deux solutions : soit mettre en place un appel d'offres régional dans le cadre du marché publicitaire ; soit financer directement le projet sans publicité. Dans les deux cas, l'enjeu financier suscite l'intérêt des entreprises leaders du marché, JC Decaux et Clear Channel. Pour ces dernières, l'enjeu se traduit en termes de visibilité. En 2007, elles disposent déjà d'une vitrine pour leur activité

[1211] Voir la convention du 27 avril 2006 entre la ville de Bruxelles et la société JC Decaux modifiant le contrat de mobilier urbain du 14 octobre 1999.

[1212] Le ministre délégué à la mobilité de la région, Pascal Smet, fut contraint d'apporter son soutien au bourgmestre. Cette contrainte est liée au système électoral régional puisque Chaque ministre de région est obligatoirement élu sur une commune et devient un échevin empêché. Or, le ministre de la mobilité détient une assise électorale sur la commune de Bruxelles. Cette position d'échevin empêché lui fut obtenue sur la liste du bourgmestre de Bruxelles (PS). La poursuite de ses fonctions de ministre passait donc, en 2006, par son renouvellement au collège échevinal de Bruxelles.

[1213] L'idée fut un temps évoquée par les services de la région. Voir les entretiens avec Maud Verkindere, Bruxelles, le 14 mai 2009 et avec Frédéric Depoortere, manager vélo de la région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 12 mai 2009.

de VLS : JC Decaux à Lyon et Clear Channel à Barcelone. Mais, de l'avis du cabinet du ministre délégué à la mobilité, Bruxelles constitue une ville particulièrement convoitée :

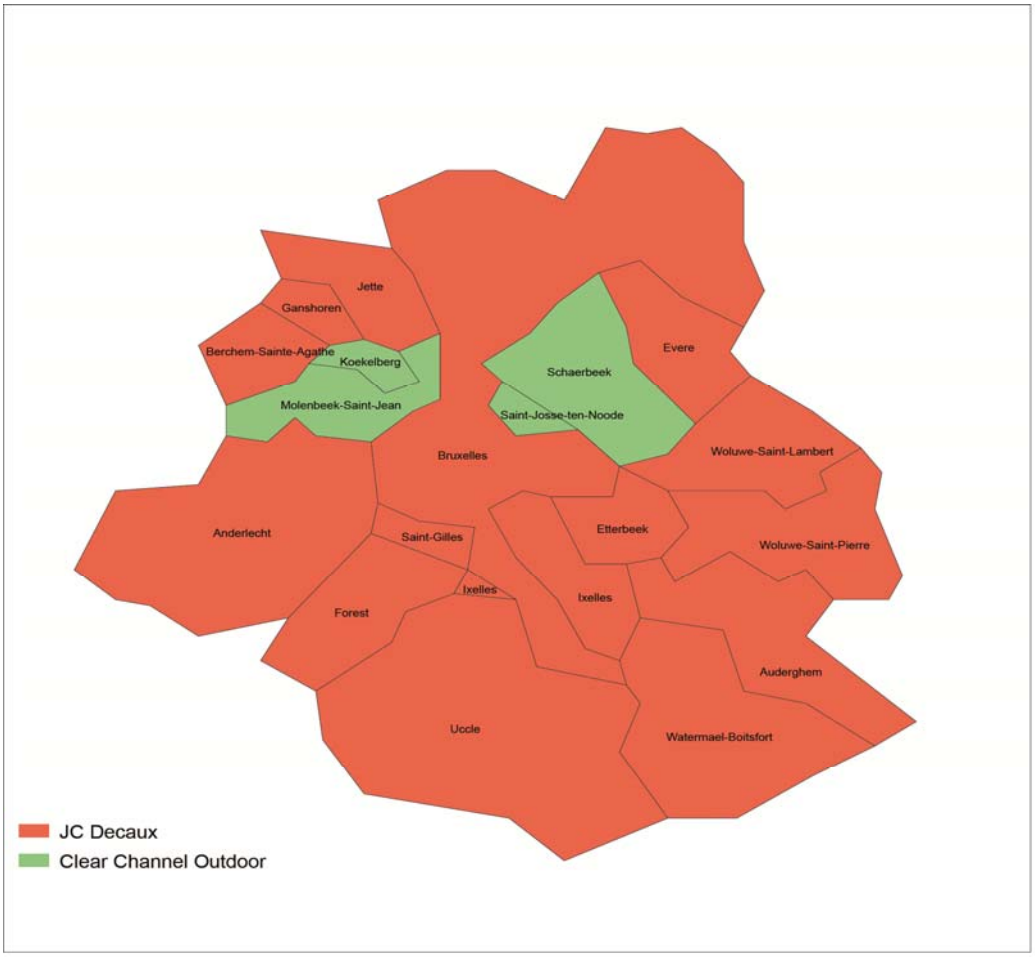
> « Le dossier des vélos en libre service à Bruxelles est un dossier très symbolique autant pour Clear Channel que pour JC Decaux : on se trouve dans la capitale européenne, il y a tous les européens autour qui vont voir le système, donc comme vitrine c'est extrêmement important et quelque part je crois que cela a augmenté la violence des procédures et l'acharnement pour arriver à obtenir le marché de la région de Bruxelles. »[1214]

Si l'entretien résume bien les enjeux de visibilité, il ne renseigne pas sur l'aspect financier. Le choix de financer le système par les recettes publicitaires[1215] implique une transformation importante de l'ensemble des marchés du territoire régional. L'implantation de nouveaux espaces publicitaires régionaux instaure de fait une concurrence avec les espaces publicitaires communaux et pose la question de leur échelle de gestion. Faut-il harmoniser le marché à l'échelle régionale ? La question se heurte à une répartition des marchés par commune avec des opérateurs différents.

[1214] Entretien avec Alain Vandenplas, chargé de mission vélo au sein du cabinet du ministre délégué à la mobilité de la région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 11 mai 2010.

[1215] Contrairement aux propositions de Clear Channel qui souhaitait dégrouper le système du marché publicitaire en incitant les pouvoirs publics à financer le service avec une redevance forfaitaire. Voir l'interview du responsable de Clear Channel pour la Belgique, la France, l'Espagne et l'Italie réalisée par le journal *L'écho* en Belgique, le 2 novembre 2007 : http://www.youtube.com/watch?v=hCyiVULZPtc, consulté le 19 mai 2008.

Illustration 31 : Carte de la répartition des marchés de mobilier urbain et d'affichage publicitaire par communes au sein de la région de Bruxelles-Capitale en 2007 (carte Waniez P., traitée par l'auteur et Saïdi S.)



En 2007, la répartition des marchés sur les dix-neuf communes de la région est très favorable à JC Decaux, présent sur quinze communes. Seules celles de Schaerbeek, Molenbeek-Saint-Jean, Koekelberg et Saint-Josse-ten-noode ont un contrat avec Clear Channel. La société américaine gère également la publicité dans les réseaux du métro, du tramway et sur les bus, en partenariat avec la STIB. Le marché bruxellois est donc fortement polarisé. La création d'un nouveau marché régional répond à des enjeux politiques qui croisent des questions de gestion de la fiscalité et de la mobilité. Sur le plan de la fiscalité, l'occupation de l'espace public par des mobiliers publicitaires est soumise à des taxes fixées par chaque commune. En contrepartie des taxes payées, les entreprises se rémunèrent sur les recettes de l'affichage publicitaire. La question d'une gestion régionale de ces taxes est posée. La région entend ainsi percevoir des recettes jusque-là dévolues aux

communes, en transférant cette compétence. C'est en ces termes l'objectif exprimé par le directeur de cabinet du ministre en charge de la mobilité :

> « On est convaincu qu'avec un seul contrat de mobilier urbain, il y aura un seul opérateur et cela rapporterait plus financièrement. Mais il faudrait que ce soit géré par la région. La seule chose qu'on a pu faire au niveau politique, c'est le stationnement. Donc sur 21 ans de région de Bruxelles-Capitale, c'est la seule compétence qui a pu être transférée au niveau législatif des communes vers la région (…) »[1216]

L'interviewé évoque le transfert de compétence de la gestion du marché publicitaire comme un enjeu important de la politique régionale. Il est aussi question de changement d'échelle pour les politiques de mobilité. Il s'agit d'harmoniser le marché de l'affichage pour administrer une politique de mobilité à l'échelle de son territoire, en contournant les blocages des communes[1217]. Entreprises et décideurs politiques régionaux partagent un même intérêt d'harmonisation du marché publicitaire à l'échelle régionale et souhaitent saisir l'opportunité du projet sur les dix-neuf communes pour réaliser cet objectif. Dans cette perspective, Clear Channel va user d'une stratégie d'alliance avec des acteurs politiques et sociaux. Elle se tourne d'abord vers les associations de défense du vélo à Bruxelles, notamment le GRACQ, en organisant pour elles un voyage à Barcelone financé. La firme souhaite convaincre les associations de choisir le modèle barcelonais en les incitant à intervenir dans la décision du projet de VLS. Dans un premier temps, cette stratégie se traduit par une prise de position publique de l'association dans un article de la revue du GRACQ en faveur du système de Clear Channel[1218]. Dans un second temps, une coopération directe est engagée entre l'association Pro Vélo et l'entreprise pour répondre conjointement à l'appel d'offres. Cette coopération donne lieu à la formation d'un consortium plus large rassemblant Clear Channel, Pro Vélo, la STIB et le groupe français

---

[1216] Entretien avec Dirk Léonard, directeur de cabinet du ministre délégué à la mobilité au sein de la région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, le 11 mai 2010.

[1217] Il faut noter que le projet régional *VillO* prévoit à terme l'implantation de 400 stations et 5000 vélos, c'est-à-dire l'octroi de 400 permis d'urbanisme par les communes (avec pour exception les stations sur voirie régionale). De plus, dans le cahier des charges, l'implantation de ces stations répond à des critères strictement définis : il revient ainsi « au concédant [la région] et au concessionnaire de déterminer en concertation les lieux de localisation des différentes stations de location de vélos » avec comme principe une station tous les 300 mètres, proche des réseaux de transport collectif pour favoriser le « transfert modal ». Voir Concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008, p. 3 (archives de la direction gestion et entretien de la région de Bruxelles-Capitale).

[1218] GRACQ, « Quel vélo public choisir pour nos grandes villes ? », *Ville à vélo*, n° 133, décembre 2007. Archives privées de l'association GRACQ à Bruxelles.

Transdev. Si Transdev est sollicité dans le cadre d'un partenariat industriel et technique, la présence de la STIB (entité régionale) dans la réponse à un appel d'offres organisé par la région marque l'immiscion de Clear Channel dans le jeu institutionnel et politique bruxellois. Le positionnement de la STIB s'explique notamment par sa gestion d'un contrat régional (publicité des métros, tramway et bus) avec Clear Channel. Cette situation va faire émerger des controverses[1219].

La formation du consortium Clear Channel-Pro Vélo-STIB-Trandev est à l'initiative de la société américaine. Elle permet d'interroger la capacité des acteurs privés à comprendre le fonctionnement des institutions et à nouer des alliances en conséquence. À cet égard, Clear Channel s'appuie sur des configurations en place puisque l'entreprise mobilise des acteurs intervenant dans les politiques de mobilité régionales, à savoir Pro Vélo et la STIB. La formation de ce type de coalition tendrait à confirmer la thèse selon laquelle la structuration des intérêts économiques participerait à polariser l'action publique urbaine autour de coalition publique/privée[1220]. Mais cette explication se heurte à plusieurs processus politiques. D'une part, la coalition impulsée par Clear Channel répond à des enjeux politiques forts d'harmonisation du marché publicitaire et d'acquisition d'une nouvelle compétence par la région. D'autre part, les rapports de force politique entre les différentes échelles de gouvernement rendent l'efficacité de la coalition incertaine et fortement dépendante de ces enjeux. L'entreprise s'adapte donc à l'environnement institutionnel et politique de son implantation.

Les entreprises s'appuient également sur les échanges transnationaux pour convaincre les élus. Si le ministre de la mobilité refuse de répondre positivement aux invitations des grands groupes, il croise néanmoins les firmes dans d'autres évènements internationaux[1221].

[1219] Les conflits se situent sein de la STIB et opposent la direction et le Conseil d'Administration composé d'élus régionaux car l'alliance n'a pas été validée par le CA. Voir « Le Vice-président du CA de la STIB Ridouane Chahid se démarque des propos tenus par Alain Flausch », *La Dernière Heure,* le 5 décembre 2008.

[1220] Cette lecture économique de la formation des coalitions d'acteurs se retrouve notamment dans les travaux de Jean-Pierre GAUDIN : Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.* p. 103.

[1221] « Il n'y a pas eu de voyages spécifiques pour le vélo. Le ministre à systématiquement refusé toutes les propositions pour ne pas être lié à l'un ou à l'autre. Ce qui s'est passé, c'est que certains voyages vers Barcelone, vers Paris, vers Lyon, il en a profité pour aller voir et pour rencontrer quelques interlocuteurs par rapport à ça. (…) On a été invité par Clear Channel. Et on a été invité dans toutes les villes où JC

Entre 2006 et 2008, les entreprises investissent des réseaux de collectivités variés. À Lyon, lors de la conférence Global City, le ministre de la région assiste ainsi à une intervention conjointement réalisée par Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon et le directeur régional de JC Decaux[1222] au sujet de *Vélo'v*[1223]. Ces différentes rencontres permettent probablement d'enclencher des négociations informelles et de former des coalitions. Si aucune source ne peut prouver cette interprétation, l'embarras des acteurs à raconter les échanges lors de ces rencontres montre que l'enjeu de ces interactions n'est pas négligeable et que ces échanges s'exercent dans des espaces fermés, accessibles à quelques acteurs. Cet embarras s'est exprimé lors de l'entretien avec le directeur mondial VLS de Clear Channel :

> **MH : *« Il y a eu un appel d'offres de Bruxelles qui a été important. Est-ce qu'il y a eu une délégation de Bruxelles qui est venue ici [à Barcelone] pour observer Bicing ?***
>
> R : Il faut demander à la municipalité de Bruxelles, parce que je ne peux pas dire cela (silence, gêne). Mais à ma connaissance oui, ils ont été à Barcelone. »[1224]

Si les entreprises rencontrent les décideurs urbains au sein des échanges transnationaux, la variable de l'implantation territoriale des firmes pèse beaucoup plus que ces négociations informelles. Selon ce même représentant de Clear Channel, l'implantation de JC Decaux à Bruxelles-ville a pesé en sa faveur pour remporter le marché :

> **MH : *« Et une des stratégies de Clear Channel, c'est de nouer des alliances au niveau local, on l'a vu à Bruxelles par exemple où il y a eu une alliance …***
>
> R : Je pense que cela a été une grande erreur de Clear Channel à Bruxelles de ne pas se présenter avec notre propre système (…). Le problème de l'appel d'offres de Bruxelles,

---

Decaux était présent. On a été invité par Transdev dans les villes où ils étaient présents. Mais je comprends très bien la politique du ministre de ne pas répondre, et en plus on avait les données. (…) Je crois que pour le ministre, c'était intéressant d'avoir été sur un vélo et d'avoir essayé un système pour savoir de quoi on parle en tant qu'utilisateur. Mais pour le reste, non. » Voir entretien avec Alain Vandenplas, Bruxelles, le 11 mai 2010.

[1222] Programme de la Conférence Global City 2006, intervention de Gilles Vesco et du directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux « Grand Lyon, France : Transport public flexible et individuel – *Vélo'v* et l'éco-mobilité », le 17 mai 2006. Archives privées de l'auteur.

[1223] « A Lyon, c'était pour un congrès mondial sur les villes, Global City, et j'étais là aussi en 2007 [en réalité 2006], et en fait on a utilisé les vélos. Et pendant le congrès, il y avait une exposition des *Vélo'v* et une conférence de présentation du système par une personne de la ville de Lyon. J'ai été une fois à Venise pour un congrès sur la mobilité où il y avait aussi le maire adjoint de Lyon [Gilles Vesco] qui a présenté le système, donc à chaque fois un peu par hasard. En tout cas cela faisait partie d'un autre programme. » Entretien avec Dirk Léonard, Bruxelles, le 11 mai 2010.

[1224] Entretien avec le directeur mondial *Smartbike* de Clear Channel, Barcelone, le 6 mai 2011.

> c'est que JC Decaux avait déjà son système sur la ville de Bruxelles. (…) C'est comme nous ici, si l'aire métropolitaine de Barcelone veut développer un système, il doit le faire compatible avec le système de la ville de Barcelone. Ils seront obligés de choisir Clear Channel ou alors ce serait très difficile pour le fonctionnement. »[1225]

L'enjeu des firmes est bien de s'implanter sur un territoire en s'adaptant aux institutions locales. Ensuite, les relations peuvent s'inverser. Les institutions doivent composer avec les firmes pour développer des services. Dans cette perspective, la région choisit finalement la société JC Decaux[1226]. Si des arguments techniques et financiers (autofinancement par la publicité) sont avancés par les agents de l'administration et le cabinet du ministre pour expliquer la sélection de JC Decaux, l'arbitrage fut fortement contraint par la précédente décision communale concernant *Cyclocity*[1227]. En effet, pour implanter un système régional cohérent, JC Decaux devait rompre le contrat qui le lie à la commune de Bruxelles jusqu'en 2014. L'entreprise devait aussi, le cas échéant, démonter l'ensemble des 25 stations implantées à Bruxelles[1228]. Le risque d'impasse était donc important en cas de décision favorable au consortium de Clear Channel, comme le révèle une conseillère en mobilité de la commune de Bruxelles :

> « Je dois avouer qu'heureusement que c'est JC Decaux qui a gagné le contrat de la région, cela a facilité la rupture du premier contrat [de Bruxelles-Ville]. Je ne sais pas ce qu'on aurait fait si cela avait été un autre prestataire. JC Decaux aurait-il accepté de rompre si facilement le contrat ? Le contrat a été rompu après l'appel d'offres [régional]. »[1229]

Ces dépendances contractuelles traduisent le poids de la configuration JC Decaux-Bruxelles-ville dans la constitution du partenariat entre la région et JC Decaux. De ce point de vue, l'institutionnalisation de la région est fortement marquée par le poids des

---

[1225] *Ibid.*

[1226] Voir concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008, p. 3, archives de la direction gestion et entretien de la région de Bruxelles-Capitale.

[1227] Concernant le mode d'attribution du marché, le directeur de cabinet du ministre de la région indique que le choix du prestataire fut effectué par « les membres du jury qui étaient dans le cabinet et, finalement, par le ministre ». Ensuite, ce choix est proposé pour délibération au collège de la région. Entretien avec Dirk Léonard, Bruxelles, le 11 mai 2010.

[1228] En outre, en 2006, le ministre, alors menacé par le scrutin municipal, avait soutenu le système de JC Decaux. Le choix d'un concurrent pour le système régional aurait pu être interprété comme un aveu d'échec de *Cyclocity*.

[1229] Entretien avec Maud Verkindere, Bruxelles, le 14 mai 2009.

configurations historiques[1230]. La dépendance au premier système doit être éclairée par l'importance des effets de l'attribution du marché régional à JC Decaux concernant la gestion de la mobilité. Ce choix s'oppose à l'offre élaborée par des partenaires institutionnalisés au sein de la région, à savoir Pro Vélo et la STIB[1231]. Ainsi, une coalition publique-privée est venue modifier certaines relations institutionnalisées entre la région et d'autres institutions publiques ou associations. Cependant, la région entend aussi profiter de son nouveau partenariat avec JC Decaux pour redistribuer les pouvoirs en matière de gestion de la mobilité.

Pour maîtriser l'implantation du système sur son territoire, la région s'appuie sur la contractualisation pour réguler ses relations avec les communes[1232]. À cet égard, le contrat peut être analysé comme un instrument d'action publique[1233]. Ce dernier véhicule ainsi une vision spécifique des relations entre région et communes et du rapport de pouvoir entre les deux. Dans le cadre de *VillO,* la procédure de contractualisation proposée est une convention tripartite, entre chaque commune, la région et JC Decaux. Elle a pour objectif d'attribuer « les droits et les obligations de chaque communes »[1234]. Ces conventions doivent précéder l'implantation des stations car elles visent notamment à affirmer « l'engagement des autorités communales de délivrer au concessionnaire les permissions de voirie nécessaires à l'installation des stations de location et des dispositifs de publicité

[1230] Ainsi, Emmanuel NÉGRIER insiste sur ce poids des configurations historiques dans les processus de changements d'échelle. Voir Emmanuel NEGRIER, *La question métropolitaine*, *op. cit.* pp. 195-198.

[1231] Cette situation complexe est aggravée par le sentiment des acteurs que la procédure d'attribution du marché a pu être biaisée, ce qui pousse le consortium à introduire un recours au conseil d'État contre la procédure d'attribution du contrat dès l'annonce de la décision gouvernementale. Voir le rapport de l'auditorat, décision n°2008-P/K-72-AUD du 16 décembre 2008, disponible sur le site http://economie.fgov.be, consulté le 18 septembre 2011.

[1232] L'action de la région en matière de mobilité est en effet marquée par de multiples contrats qui représentent à la fois un outil de règlement des conflits et une manière d'impulser les orientations stratégiques de la région. Michel HUBERT et Delphine MISONNE ont notamment analysé les conventions de mobilité visant à renforcer la cohérence des actions régionales, les contrats de mobilité pour subventionner des projets communaux et les contrats d'axe pour les lignes de transports collectifs : Michel HUBERT et Delphine MISONNE, « Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence », *op. cit.* pp. 246-249.

[1233] C'est-à-dire « un dispositif à la fois technique et social qui organise des rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur » : Pierre LASCOUMES et Patrick LE GALES, *Gouverner par les instruments*, *op. cit.* p. 13.

[1234] Concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la pégion de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008, p. 6, archives de la direction gestion et entretien de la région de Bruxelles-Capitale.

correspondants »[1235]. Il s'agit d'imposer aux dix-neuf communes, non seulement l'implantation du système sur leur territoire, mais aussi le nombre de stations et d'espaces publicitaires et les lieux de leur implantation. Cette procédure doit également accélérer l'implantation car l'inauguration est prévue avant les élections régionales de juin 2009. Le partenariat JC Decaux-région s'est ainsi transformé en coalition contre le pouvoir des communes pour imposer un changement d'échelle. Mais, à la veille des élections, les conventions tripartites n'étaient pas encore adoptées, hormis celle avec la ville de Bruxelles :

> « Il faut signer avec chaque commune un accord tripartite, un accord qui règle les revenus entre la commune, la région et JC Decaux. Et donc pour le moment une seule commune a signé cet accord tripartite, c'est Bruxelles. Les 18 autres communes sont d'accord pour que ce soit JC Decaux mais elles ne veulent pas de convention tripartite en disant qu'elle va contre le droit et les revenus des communes »[1236]

Cette nouvelle coalition régionale se trouve confrontée au blocage du projet par les communes. La contestation est essentiellement partisane et s'organise autour de trois actions : le blocage de l'implantation des stations, des recours juridiques et une reprise en main par l'intermédiaire de la Conférence des bourgmestres. Ces actions traduisent trois modes de légitimation du pouvoir communal. La contestation des communes est d'abord d'origine partisane. La convention tripartite suscite une vive critique émanant des partis de l'opposition régionale (MR, FDF, LB)[1237]. L'inauguration du système au cours de la campagne des élections régionales de 2009 a amplifié l'opposition[1238]. Cette opposition se traduit par le blocage des communes dans la délivrance des permis d'urbanisme sur leur territoire. En 2010, peu de communes ont signé la convention tripartite. Bien que la région implante le plus de stations possible sur les voiries de son domaine, la première phase

---

[1235] *Ibid*. p. 11

[1236] Entretien avec Frédérik Depoortere, Bruxelles, le 12 mai 2009.

[1237] Les comptes-rendus du conseil communal de Bruxelles-Ville nous renseignent sur ces oppositions partisanes. Le parti libéral Mouvement Réformateur (MR), dans l'opposition, mais aussi le parti ECOLO, de la majorité, s'opposent à cette convention tripartite, en dénonçant l'affaiblissement du pouvoir des communes. Voir notamment séance du conseil communal de la ville de Bruxelles le 20 avril 2009.

[1238] Les élections régionales de 2009 confirment le président sortant (PS), mais sanctionnent le parti du ministre délégué à la mobilité (Socialiste Flamand), qui perd son poste. Fort de sa poussée électorale, le parti ECOLO hérite de la gestion de la mobilité régionale mais sous la forme d'un Secrétariat d'État, disposant de moins de pouvoir qu'un ministère. Faut-il voir dans ce déclassement de la compétence mobilité un symbole du retour du pouvoir des communes ?

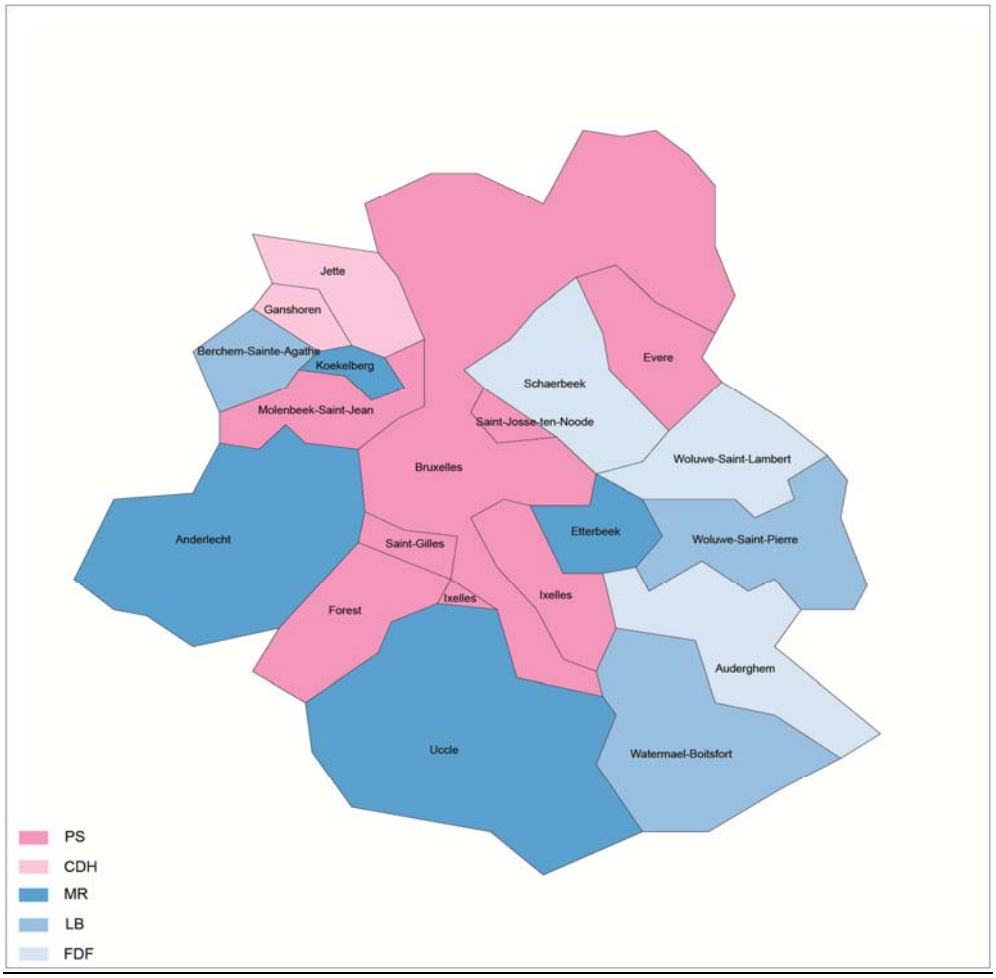
d'implantation est marquée par un fort morcellement du système sur le territoire régional. La discontinuité du réseau met en péril son fonctionnement.

Illustration 32 : Carte de la répartition des 85 premières stations *VillO* sur les communes du territoire de la région de Bruxelles-Capitale en mai 2010 (tirée du mémoire de L. Sailliez, 2010)[1239]

- Stations *VillO*
- Pistes cyclables

[1239] Cette carte a été traitée par Frédéric DOBRUSZKES à partir du numéro spécial de la revue de l'association Inter Environnement Bruxelles : « VillO : Une convention en roue libre », *Bruxelles en Mouvement*, n° 236, mai 2010. Voir SAILLIEZ Laurence, *Les vélos en libre service : marketing urbain ou politique environnementale ?*, mémoire de Master de Sciences de gestion de l'environnement, Université Libre de Bruxelles, 2010, p. 56

Illustration 33 : Carte de la répartition des majorités politiques des communes au sein de la région de Bruxelles-Capitale en 2010 (carte Waniez P., traitée par l'auteur et Saïdi S.)



La carte des stations *VillO* réalisée en mai 2010 illustre la discontinuité du système. Sur les 250 stations prévues lors de la première phase 2009-2010, seules 85 ont été installées. En comparant cette carte avec celle des majorités politiques communales, on observe une forte corrélation entre opposition politique et rejet du système, même si les communes d'Ixelles et de Molenbeek-Saint-Jean (PS) ont également participé aux discontinuités. Le dispositif *VillO* est en effet soumis aux rapports de force politiques du territoire, comme le souligne le manager vélo de la région :

> « Le système a démarré avec des communes à Bourgmestre socialiste puisque la région est dirigée par un socialiste et que le ministre est un socialiste flamand. Donc c'est avec les communes de Saint-Gilles, Bruxelles, Molenbeek et Saint-Josse que tout cela a démarré (…). L'appartenance politique a aidé à lancer le système alors que les partis qui sont dans

l'opposition au niveau régional ont formulé des recours comme la commune d'Etterbeek et la commune de Schaerbeek. »[1240]

L'extrait d'entretien mentionne les recours déposés par certaines communes. Il s'agit du deuxième temps de la contestation qui se déroule sur le terrain juridique. La convention tripartite est visée par les communes de Schaerbeek (FDF) et d'Etterbeek (MR). Ces dernières dénoncent la perte de pouvoir des communes promulguée par l'article du contrat portant sur la convention tripartite. La procédure pourrait casser le contrat. Le recours au droit est utilisé par les communes comme un moyen de légitimer leur pouvoir. Mais son usage est aussi partisan puisqu'au même titre que le blocage de l'implantation, le droit est mobilisé par deux communes de l'opposition.

Face à cette situation de blocage, un compromis est trouvé entre les communes de la majorité et celles de l'opposition : une reprise en main définitive du projet par les communes en écartant la région des négociations. Ce compromis marque une troisième phase de mobilisation des communes visant à mettre en place des dispositifs de dépolitisation du projet[1241], notamment par l'intermédiaire d'une instance réunissant les dix-neuf Bourgmestres de la région : la Conférence des Bourgmestres[1242]. À travers cette instance, les communes ont dénoncé la convention tripartite[1243] et proposé un nouvel instrument contractuel : une convention bipartite entre chaque commune et JC Decaux afin de reprendre la main sur l'implantation des stations, des panneaux publicitaires et la définition des taxes[1244]. Ce dispositif marque à la fois un retrait de la région et une forme de dépolitisation du système des VLS :

[1240] Entretien avec Frédérik Depoortere, Bruxelles, le 10 mai 2010.

[1241] Au sens partisan du terme. L'opposition politique et institutionnelle entre communes et région demeure.

[1242] Il s'agit d'une instance de coordination du pouvoir communal, sans compétence juridique, mais disposant d'un véritable (contre)pouvoir institutionnel. Dans les faits, l'expression d'une opinion coordonnée des 19 communes, se voulant dépolitisée, confère à l'instance un pouvoir de contestation des décisions régionales. A ce titre, elle constitue un espace de régulation intercommunale des relations communes/région.

[1243] Voir http://archives.lesoir.be/feu-orange-des-communes_t-20090402-00MEXR.html consulté le 11 septembre 2011.

[1244] Cette transformation peut être analysée comme le résultat de l'appropriation de l'instrument contractuel par les communes. Elle montre le degré de souplesse de l'instrument rendu possible par « la renégociation régulière des conventions sur lesquelles repose l'instrument » : Pierre LASCOUMES et Louis SIMARD, « L'action publique au prisme de ses instruments », *Revue française de science politique*, 2011, vol. 61, n° 1, pp. 5-22. (p. 17)

> « L'idée de départ était qu'on allait avoir une convention tripartite entre région, communes et JC Decaux. Cela s'est résolu avec une convention bipartite entre JC Decaux et les communes, en laissant la région en dehors. Bien sûr la région est dans toutes les négociations, mais comme JC Decaux est lié à la région, on a laissé JC Decaux aller se mettre d'accord avec les communes. Donc ce sont des conventions bipartites sur les emplacements, sur le nombre de panneaux publicitaires et sur les taxes que la commune peut prendre sur ces panneaux publicitaires. Et donc, pas toutes, mais la plupart des communes qui sont dans le système ont accepté de signer cette convention bipartite, et on se demande si on a encore besoin de la convention tripartite qui est prévue dans le contrat initial. »[1245]

Les propos du manager vélo de la région montrent l'échec d'une gestion régionale de la mobilité. Le changement d'échelle des politiques de VLS s'est finalement traduit par une affirmation du pouvoir communal. Dans cette gestion communale des politiques de mobilité régionales à Bruxelles, un autre acteur semble gagnant : l'entreprise JC Decaux. Cette dernière a renforcé son implantation sur le territoire de Bruxelles, ce qui constitue une donnée importante dans notre analyse des changements d'échelle. Certes, l'entreprise ne détient pas l'ensemble des marchés du mobilier urbain et des VLS, comme elle le fait dans d'autres métropoles européennes, mais elle a contribué à créer un nouveau marché qui se superpose aux dix-neuf marchés des communes. Ainsi, le financement de la première phase du système a ajouté un total de 310 panneaux publicitaires sur le territoire régional[1246], ce qui n'a pas manqué de faire réagir les associations[1247]. Enfin, l'échec politique du changement d'échelle doit être contrebalancé par le fait que le système *VillO* insuffle un nouveau sens à l'action publique en matière de mobilité. Il permet à l'usager de penser ses déplacements à l'échelle régionale et offre ainsi un changement de représentation en faveur d'une régionalisation de l'action publique bruxelloise. L'entreprise JC Decaux est ici positionnée comme un producteur de sens au milieu des concurrences institutionnelles et politiques d'une métropole.

[1245] Entretien avec Frédéric Depoortere, Bruxelles, le 10 mai 2010.

[1246] Concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008, p. 5, archives de la direction gestion et entretien de la région de Bruxelles-Capitale.

[1247] Notamment les associations *Respire asbl* et *Inter Environnement Bruxelles* (IEB) : voir le numéro spécial de la revue de l'IEB : « VillO : Une convention en roue libre », *Bruxelles en Mouvement*, n° 236, mai 2010 : http://www.ieb.be/rubrique193 consulté le 3 septembre 2010

L'analyse de l'usage politique des circulations montre combien les échanges transnationaux constituent des opportunités pour les élus afin de renforcer leur pouvoir à partir des ressources proposées par les entreprises. Ces opportunités consistent à traduire les dispositifs de VLS et à instrumentaliser l'action des entreprises à des fins de gouvernement. Les élus, positionnés sur des échelles concurrentes, cherchent à légitimer leur pouvoir en formant des coalitions avec les entreprises. L'enjeu concerne la maîtrise d'une compétence visible pour l'organisation du territoire. Ces coalitions se forment à partir des échanges transnationaux, mais se heurtent aux configurations d'acteurs historiquement stabilisés. Les configurations locales structurent ainsi l'organisation et le cadre d'implantation des systèmes de VLS et peuvent freiner leur mise en œuvre. Le partenariat avec les grandes firmes représente un instrument de légitimation du pouvoir politique. Si l'utilisation de cet instrument par les élus procure une légitimité importante aux entreprises et leur offre une capacité d'action croissante dans l'action publique urbaine, elle contribue paradoxalement au renforcement des pouvoirs politiques. Les élus semblent ainsi tirer profit du renforcement du rôle des entreprises privées dans l'action publique urbaine à travers la mise en place d'outils (nouveaux) qui encadrent les interactions avec ces acteurs privés.

2. Les instruments de la régulation politique des services de VLS

La circulation des politiques de VLS en Europe modifie la structuration des pouvoirs urbains. Les élus s'appuient notamment sur les entreprises pour renforcer ou transformer leur autorité sur les territoires urbains. Ces processus conduisent à une légitimation croissante des entreprises dans l'action publique en faveur du vélo en ville. Dans ce contexte, quels sont les instruments privilégiés par les élus pour réguler les échanges avec les entreprises au niveau local ?

Dans l'introduction de l'ouvrage *La privatisation des services urbains en Europe,* paru en 1995, Dominique Lorrain invite les chercheurs à réfléchir à l'avènement d'une « nouvelle conception du service public dans les services urbains » qui constitue un nouveau cadre

d'action pour les élus : « les services privés régulés »[1248]. Si, d'après l'auteur, cette dynamique est perceptible à travers le brouillage des frontières entre le public et le privé et les transformations de l'environnement urbain, qui représente un marché croissant, D. Lorrain interroge peu les instruments de régulation des services urbains. D'une part, ces instruments sont, en partie, organisés par les institutions publiques, ce qui implique l'existence d'une régulation politique. L'utilisation de la notion de « services privés » peut donc être légitimement remise en cause et donner lieu à discussion. D'autre part, si l'auteur mentionne l'importance du contrat dans les échanges publics-privés, notre hypothèse est que les relations entre les acteurs sont aussi structurées par d'autres instruments qui renforcent la capacité des élus à surveiller et contrôler l'activité des entreprises, ainsi qu'à impulser et définir l'action publique urbaine.

L'analyse de la régulation politique des marchés urbains[1249] peut être mobilisée dans le cadre des services de VLS mis en œuvre par des grandes firmes pour interroger la capacité des élus locaux à mettre en œuvre des instruments de régulation. Si la régulation du marché du mobilier urbain s'est d'abord réalisée à la fin des années 1970 et des années 1990 par l'intermédiaire des institutions nationales, notamment françaises, les régulations politiques au niveau urbain se sont renforcées à partir des années 2000. On passe ainsi d'une régulation politique urbaine discontinue, au gré des prolongations de contrats et des interventions de l'État, à une régulation continue impliquant la mise en œuvre de plusieurs instruments : la négociation permanente, la coordination d'une évaluation et le recours au droit. Cette régulation continue est la conséquence du poids croissant des acteurs privés dans la conduite de l'action publique urbaine et de leur positionnement à cette échelle et dans les espaces transnationaux. Ce positionnement des entreprises au niveau urbain pouvait alors être perçu comme un moyen d'échapper aux régulations nationales. Mais le renforcement de la régulation des services de VLS par les élus est aussi le résultat des

---

[1248] Dominique LORRAIN, « Introduction : l'extension du marché », *in* Dominique LORRAIN et Gerry STOKER (dir.), *La privatisation des services urbains en Europe*, La Découverte, Paris, 1995, pp. 9-30. (pp. 29-30)

[1249] Dans le cadre de la régulation politique de l'action des promoteurs immobiliers, Julie POLLARD défend la thèse de l'intégration des territoires infranationaux, « au niveau desquels peuvent être analysés des mécanismes originaux de régulation politique ». Voir Julie POLLARD, *Acteurs économiques et régulation politique : les promoteurs immobiliers au centre des politiques du logement dans les régions de Paris et de Madrid*, *op. cit.* p. 37.

transformations de l'exercice du pouvoir politique et de la recherche de légitimité des élus urbains. En s'appuyant de manière croissante sur les entreprises, les élus ont élaboré des mécanismes qui renforcent leur pouvoir vis-à-vis de ces dernières.

Les contrats[1250] jouent dorénavant un rôle déterminant dans la régulation des échanges entre les institutions publiques urbaines et les entreprises[1251]. Mais d'autres instruments accompagnent la contractualisation de l'action publique urbaine. Ces instruments de régulation politique constituent un moyen de redéfinir les modes de légitimation des élus au niveau urbain. Ils sont cependant mobilisés de manière différenciée par les élus et adaptés à la construction politique, institutionnelle et sociale des territoires.

Premièrement, les règles sont moins explicites et les acteurs s'appuient sur l'incomplétude des contrats pour négocier en permanence des évolutions qui traduisent autant de rapports de force[1252]. Dans un premier temps, la négociation représente un instrument où les élus peuvent affirmer leur autorité, à la fois sur les entreprises et sur d'autres groupes d'acteurs impliqués. Le rapprochement des élus et des entreprises ne permet pas toujours d'améliorer la qualité des services proposés par les firmes. Dans cette perspective, les élus se tournent, dans un second temps, vers l'évaluation des dispositifs pour mieux contrôler les activités des opérateurs. Les évaluations des VLS consistent à produire des contre-expertises vis-à-vis des données collectées et transmises par les entreprises. Ces évaluations dépendent des opportunités et de la capacité des élus à mobiliser d'autres groupes d'acteurs pour cette action. Il s'agit d'organiser l'évaluation en coordonnant l'implication de ces groupes afin de contrôler la gestion des services de VLS. Ici, gouverner veut aussi dire produire des savoirs, des connaissances, des discours pour orienter l'action publique. Troisièmement, et c'est une

---

[1250] Dans la sociologie de l'action publique, nous retiendrons la définition du contrat proposée par Patrice DURAN. Selon l'auteur, « le contrat est une régulation des relations de pouvoir dans un contexte de réciprocité et de dépendance » : Patrice DURAN, « Légitimité, droit et action publique », *L'année Sociologique*, 2009, vol. 59, nº 2, pp. 303-344. (p. 333)

[1251] Jean-Pierre GAUDIN a montré comment la conjugaison de trois processus avait favorisé le développement de la contractualisation dans l'action publique urbaine : la décentralisation en France, l'intégration européenne et l'accroissement du rôle des acteurs du marché. Voir Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.* p. 12 et 27-35.

[1252] L'incomplétude des contrats renvoie aux travaux de P. DURAN : « comme toute règle, le contrat fournit une base d'échange, un cadre au sein duquel peuvent intervenir d'autres formes de régulation. En cela, il convient d'assumer ce que les économistes appellent l'incomplétude des contrats ». Voir Patrice DURAN, « Légitimité, droit et action publique », *op. cit.* p. 333.

conséquence de la contractualisation, le recours au droit devient de plus en plus régulier dans l'ensemble des interactions entre les acteurs. Il constitue le moyen ultime de réguler les échanges entre le politique et les entreprises, mais aussi les conflits entre les entreprises concurrentes.

2.1 L'institutionnalisation d'un processus de négociation permanente

La négociation d'un contrat est une procédure classique dans l'action publique contemporaine. Ces effets sur les méthodes de décision ont déjà été analysées et montrent notamment le resserrement de la décision autour de quelques individus[1253]. Lors des renouvellements de contrats de mobilier urbain, les périodes qui précèdent les avenants ou les nouveaux contrats sont riches en échanges entre les acteurs politiques et économiques. À Lyon, entre 1972 et 1989, ces échanges se traduisent par des allers-retours entre le président de la société JC Decaux et le président de la Communauté urbaine de Lyon par l'intermédiaire de courriers ou de relations téléphoniques[1254]. Les archives montrent la baisse d'intensité du dialogue entre les partenaires durant les périodes de plein exercice des contrats. Ainsi, le processus de négociation relevait d'une logique conjoncturelle et d'un processus discontinu. Avec l'émergence des VLS, la négociation s'institutionnalise et fait l'objet d'un travail quotidien de la part des élus, des agents administratifs et des agents de l'entreprise. La nature de ce qui est négocié change. Ce ne sont plus seulement les termes du contrat, bien que cette étape conserve une importance majeure, mais aussi les espaces de liberté laissés dans le contrat qui se retrouvent au cœur de la négociation. En outre, le poids croissant des grandes firmes dans l'action publique et le rapport de force qui en découle se traduisent parfois par une renégociation des clauses du contrat.

L'institutionnalisation d'une négociation permanente transforme la figure et le travail des élus d'une part, et questionne les formes de démocratie qui se développent dans nos sociétés urbaines contemporaines d'autre part. La question n'est pas de savoir ce qui est

[1253] Notamment à travers la stabilisation de relations interpersonnelles. Voir Jean-Pierre GAUDIN, *Gouverner par contrat*, *op. cit.* p. 46-51.
[1254] L'analyse des avenants au contrat montre que les négociations s'engagent à l'initiative de l'entreprise qui envoie un courrier au président de la Communauté urbaine. Toutefois, dans certains de ces courriers, il est mentionné des entretiens téléphoniques préalables (AGL 2115 W 004-2).

négocié ou ce qui n'est pas négociable[1255], mais de comprendre qui négocie quoi et comment les groupes d'acteurs sont autorisés ou pas à négocier. En effet, la négociation permanente entraîne une centralisation de la décision autour des grands élus et des dirigeants d'entreprise et une relégation de certains acteurs et scènes de négociation à des rôles subalternes. En d'autres termes, ce processus conduit les élus à autoriser ou à fermer la négociation à certains groupes d'acteurs. Il renforce le positionnement des élus, donc leur légitimité, au croisement de plusieurs scènes et au milieu de plusieurs acteurs intervenant dans la négociation. En outre, les scènes de négociation et de décision deviennent fragmentées et les élus participent à la coordination de ces différentes scènes. Dans la construction d'une légitimité politique, la coordination de l'action publique représente un travail et une posture de premier plan pour les élus, au risque de se voir reprocher une relégation de la démocratie locale. Pour comprendre l'institutionnalisation de ce mécanisme de régulation politique que constituent la négociation permanente et ses effets, nous avons suivi les processus d'implantation des systèmes de VLS à travers les avenants aux contrats à Lyon et à Barcelone. La variation des organisations institutionnelles de ces cas d'étude dans la gestion des VLS permet de questionner l'existence de différents modèles de régulation politique et de structuration des négociations.

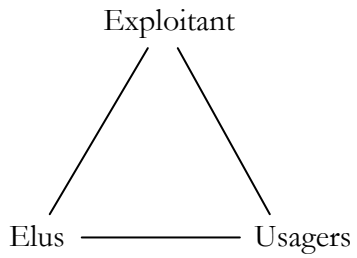
L'analyse des modèles organisationnels de gestion des politiques de VLS à Lyon et Barcelone réalisée au début de ce chapitre montre une structuration des interactions avec les entreprises différenciée. Si la Communauté urbaine de Lyon administre directement le contrat en rencontrant régulièrement les agents de JC Decaux, cette gestion à Barcelone relève d'un autre modèle. Les élus de Barcelone passent par l'intermédiaire de BSM, l'agence municipale de la mobilité, pour gérer les relations avec Clear Channel, dans le cadre d'une DSP. Ces schémas de régulation ont des répercussions sur la place du politique dans les négociations. À Lyon, si le président du Grand Lyon intervient occasionnellement, notamment dans les échanges avec Jean-Claude Decaux, le Vice-président en charge des nouvelles mobilités, Gilles Vesco, organise et préside les réunions hebdomadaires avec

[1255] Dans son ouvrage portant sur la négociation des projets de tramway, Philippe HAMMAN, montre que les espaces et les dispositifs non-négociables apportent une limite aux thèses portant sur le projet négocié comme nouveau paradigme d'action publique, notamment en remettant en cause les effets de la démocratie participative sur l'implantation d'infrastructures de transport. Voir Philippe HAMMAN, *Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, *op. cit.* pp. 24-27.

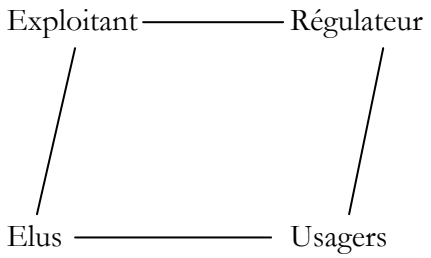
l'entreprise. À l'inverse, à Barcelone, les élus n'interviennent que ponctuellement auprès des entreprises et délèguent le suivi du dossier à BSM. Ces deux modèles s'articulent bien avec les schémas de régulation des services urbains proposés par D. Lorrain.

Les schémas de régulation[1256]

Par le politique (Lyon)



Par une agence (Barcelone)



Dans ces deux schémas de régulation, D. Lorrain voit des capacités d'action et des modes de gouvernement différents. Selon lui, « on peut décider de confier l'organisation du secteur à une institution large et dans ce cas le pouvoir local se trouve vidé d'une compétence possible. (…) A l'inverse, si la compétence pour les services urbains reste au niveau de la commune, la légitimité des élus se trouve renforcée par leur légitimité technique. Les élus contrôlent les opérateurs et un tiers régulateur n'est pas nécessaire »[1257]. Dans le schéma de régulation *par le politique (Lyon)*, le pouvoir politique conserverait ainsi une capacité de contrôle sur les opérateurs privés. À l'inverse, avec un schéma de régulation *par une agence (Barcelone),* le pouvoir politique serait vidé de cette capacité, donc affaibli. Or, l'exemple des négociations des contrats à Lyon et Barcelone montre que cette analyse n'est pas la règle. Concernant l'implantation des stations vélos, une différence est effectivement perceptible puisque les élus de Barcelone interviennent peu. Ceci étant, l'autonomie de l'agence BSM est contrebalancée par un fort contrôle des services de la municipalité sur le suivi du projet, comme le concède Jordi Girard i Camarasa de BSM :

« MH : *Quelle était le rôle de la mairie pour l'implantation des stations ?*

[1256] Schémas tirés de l'ouvrage de l'introduction de Dominique LORRAIN dans son ouvrage avec Gerry STOKER : Dominique LORRAIN, « Introduction : l'extension du marché », *op. cit.* p. 25.
[1257] *Ibid.*

> JGC : Elle avait un rôle comme pour tous les travaux de Barcelone, c'est-à-dire de contrôle de la mise en place des travaux, sécurité, c'était le secteur de l'urbanisme. Ils attribuent les permis pour faire les travaux dans la rue. Les 400 stations mises en œuvre devaient être validées par une commission.
>
> **MH : *Et le rôle des hommes politiques ?***
>
> JGC : Non, en fait les hommes politiques ont validé au début, et ils ne s'occupent pas des critères techniques (…) Les hommes politiques sont informés de ces histoires, mais ce ne sont pas eux qui décident, eux c'est entre hommes politiques. Ce sont les techniciens des districts qui décident et ils regardent beaucoup qu'il n'y ait pas de problèmes, ils connaissent bien les gens, pour voir aussi s'il y a des gens qui protestent. Ils connaissent très bien le territoire. »[1258]

Si les propos de l'agent de BSM tendent à minimiser le rôle des élus, ces derniers contrôlent bien les décisions techniques à travers une commission. L'implantation des stations est ainsi indirectement suivie par les élus. Ces derniers coordonnent une activité de contrôle. Au sujet de l'évolution du contrat, nous verrons que l'analyse des interactions montre même un poids plus important des élus à Barcelone. Si les entreprises imposent dans les deux cas un rapport de force, le politique parvient à mieux tirer profit des négociations à Barcelone.

À Lyon, la mise en œuvre du dispositif a nécessité des échanges quotidiens. Le suivi du contrat mobilise l'organisation de réunions hebdomadaires au Grand Lyon organisées par le Vice-président du Grand Lyon. Ce travail institutionnalisé éclaire différents processus collectifs qui structurent l'action des acteurs. Une phase de négociation particulièrement intense s'est ouverte au moment de l'implantation des 343 stations *Vélo'v*. Ainsi, si le contrat initial prévoit l'implantation de stations tous les 300 mètres, il n'était pas précisé les emplacements exacts. Or, cet espace de liberté laissé dans le contrat représente un enjeu politique d'aménagement du territoire et de valorisation de certains espaces. Pour les entreprises, la couverture territoriale du système représente également un enjeu, financier par rapport aux coûts de gestion du dispositif. Les acteurs se sont donc fortement mobilisés pour négocier l'emplacement des stations. Outre la coordination mise en place avec les services pour le raccordement électrique des bornes et avec l'architecte des

[1258] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

bâtiments de France pour le centre historique classé au patrimoine de l'UNESCO[1259], le Grand Lyon a sollicité les avis des élus d'arrondissement et de Villeurbanne, puis ceux des associations, avant de soumettre les propositions à JC Decaux. La nomination d'un coordonnateur pour piloter le projet et « résoudre un problème de méthode, de métier de la coordination, de métier de la négociation »[1260] a transformé l'organisation des services du Grand Lyon[1261]. Cette nomination est venue définitivement institutionnaliser les processus de négociation comme forme d'intervention relevant du politique.

La question de la desserte des collines de la Croix-Rousse et de Fourvière permet d'illustrer l'action publique négociée. Elle a donné lieu à une confrontation de logiques antagonistes : d'un côté celle, économique, de JC Decaux, qui souhaitait être libre dans son implantation des stations pour limiter les coûts ; de l'autre, celle de l'intérêt dit général, défendue par les élus et les associations d'usagers, en faveur d'une couverture de l'ensemble du territoire[1262]. Si JC Decaux a finalement implanté des stations sur l'ensemble du territoire, l'entreprise a, en contrepartie, négocié un premier avenant pour revoir les critères d'évaluation et la régulation du système[1263]. À travers ces différentes interactions, l'acteur privé s'octroie un droit de regard sur des activités publiques d'organisation du territoire. Il incite par ailleurs l'administration et les élus à prendre en compte le travail de rationalisation économique effectué par l'entreprise. Le travail du coordonnateur *Vélo'v* nous renseigne sur ce processus de négociation :

> « Il y a une négociation permanente. Et je crois qu'il faut être dans un état d'esprit de négociation permanente qui est courtois parce que les gens de JC Decaux sont de bons professionnels. Ils défendent leur point de vue mais acceptent d'écouter celui de la collectivité. Je pense qu'il ne faut pas adopter à cent pour cent la position de JC Decaux, il

---

[1259] Depuis 1998, 427 ha du centre-ville de Lyon sont classés, principalement sur deux zones : le Vieux-Lyon et la Presqu'île.

[1260] Entretien avec Bernard Lensel, Lyon, le 27 mars 2006.

[1261] A cet égard, nous renvoyons au travail de Master 1 réalisé en 2006 : Maxime HURE, « Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain. », *op. cit.*

[1262] En outre, les revendications des associations portaient sur l'extension du système aux communes périphériques de Lyon et de Villeurbanne. De fait, le système *Vélo'v* a été perçu par ces acteurs comme un vecteur d'accroissement des inégalités socio-spatiales liées à l'implantation des grands équipements. Ces critiques rejoignent les analyses de Guillaume FABUREL sur les injustices environnementales en ville : voir Guillaume FABUREL, « La ville durable aux défi des injustices environnementales. Constats empiriques et enjeux sociopolitiques », *Flux,* 2012, n° 89-90, vol. 3, pp. 15-29.

[1263] Avenant à la convention du 24 novembre 2004, Séance du conseil de la Communauté urbaine de Lyon, le 13 novembre 2006, délibérations n° 2006-3736 et n° 2006-3695.

> faut faire des contre-propositions et il faut les négocier. JC Decaux voit la rentabilité avant tout (…) Les points de vue se complètent et, à la limite, chacun avance ses arguments ou les met ensemble, puis c'est l'élu qui tranche. »[1264]

Les processus de négociation entre JC Decaux et le Grand Lyon renforcent la centralisation de la décision autour de l'entreprise, de l'élu en charge du dossier et du président du Grand Lyon. C'est donc un nombre d'acteurs restreint qui prend l'essentiel des décisions[1265]. En ce qui concerne les relations avec les associations, JC Decaux ne participe pas aux réunions de concertation mensuelles. L'entreprise n'entretient pas non plus de relation directe avec les élus de proximité (élus d'arrondissement) et les acteurs impliqués au niveau des quartiers (conseils de quartier, associations de riverains). Ce processus de concertation revient alors au politique qui, en fonction des éléments négociés avec l'entreprise, propose dans un second temps d'ouvrir ou de fermer les négociations sur ces éléments avec les autres groupes d'acteurs impliqués. Un deuxième niveau de négociation est donc organisé par le Vice-président du Grand Lyon qui rassemble les services administratifs et les associations d'usagers dans des réunions de concertation. Si les services du Grand Lyon sont mobilisés en amont pour des éléments techniques à articuler avec les agents de l'entreprise ou pour préparer des documents de communication, la centralisation de la décision entre les élus et l'entreprise permet au politique d'affirmer son autorité sur les services techniques et les associations d'usagers. La fragmentation de la conduite du projet en plusieurs niveaux favorise une coordination de la décision par le politique. Ce dernier organise d'un côté des réunions hebdomadaires avec les agents de l'entreprise, d'un autre côté des réunions internes au Grand Lyon, rassemblant les différents services et élus, intitulées « Pôle déplacement » et, enfin, des réunions de concertation avec les associations d'usagers.

L'observation de ces dernières[1266] montre qu'elles participent de ce processus de renforcement du pouvoir politique. Au cours des réunions de concertation mensuelles

---

[1264] Entretien avec Bernard Lensel, Lyon, le 27 mars 2006.

[1265] Cette analyse vaut également pour la mise en œuvre des VLS à Bruxelles en 2006. Selon la conseillère en mobilité de Bruxelles-Ville, seules trois personnes ont pris part aux négociations : un membre du cabinet du Bourgmestre, l'échevin à la mobilité et un représentant de JC Decaux. Voir entretien avec Maud Verkindere, Bruxelles, le 14 mai 2009.

[1266] Nous avons participé à quatre réunions de concertation « modes doux » en février, mars, avril et mai 2006. Ces réunions se déroulaient les deuxièmes mercredi de chaque mois et rassemblaient les associations d'usagers cyclistes et piétons et les techniciens du Grand Lyon. Les associations invitées étaient : La Fédération française de Cyclotourisme, Réagir, l'enfant et la rue, La ville à vélo, Les droits du

« modes doux », le Vice-président du Grand Lyon se pose en coordinateur de l'action publique, affirme sa maîtrise technique du dispositif, notamment vis-à-vis des techniciens et organise une compétition entre association d'usagers et techniciens des services pour imposer son leadership. En outre, la négociation autorisée par l'élu dans ces réunions concerne des thèmes et des sujets subalternes qu'il a lui-même sélectionné en amont des réunions[1267]. L'absence de JC Decaux aux réunions de concertation est un symbole fort pour les associations. Elle témoigne des transformations de l'action publique en matière de vélo. Avec l'émergence des entreprises, les associations sont reléguées à jouer un rôle moins important qu'auparavant dans la définition des politiques publiques. Leur expertise construite auprès des décideurs au cours des années 1980-1990 est dorénavant délégitimée au profit de l'expertise des grandes firmes. Le président de l'association *Lyon vélo* témoigne des difficultés de dialogue entre ces deux groupes d'acteurs :

> « Nous on est surpris que JC Decaux ne vienne jamais aux réunions de concertation. Hormis les grandes manifestations où l'entreprise fait de la communication, on n'a jamais rencontré JC Decaux au Grand Lyon (…) Et là je pense que c'est une volonté délibérée du Grand Lyon de ne pas faire venir l'entreprise parce qu'elle se ferait fusiller »[1268]

La discrétion de l'entreprise JC Decaux dans les échanges avec les associations d'usagers se manifeste dans d'autres villes, notamment à Marseille[1269]. À Barcelone, la concertation a été réalisée au sein de la Commission civique de la bicyclette, l'instance d'échanges entre les institutions et les associations, stabilisée depuis la fin des années 1990[1270]. Clear Channel n'est pas invitée. La séparation des scènes de négociation par les élus permet ainsi de contourner les espaces de démocratie locale sur des points sensibles du dispositif. En outre, l'expertise des entreprises permet de contourner les éventuels blocages des services administratifs. Dans ce contexte, la légitimité des élus ne peut être remise en cause que par

---

piéton, Vélo et chemins de traverse, Lyon vélo, Pignon Sur Rue, A vélo.com, Inter Quartier Vélo (Villeurbanne), Robin des Villes, Club HERVE, Darly. Si ces réunions concernent l'ensemble des problèmes relatifs aux modes doux, le dispositif *Vélo'v* représentait durant la période observée l'essentiel des sujets abordés au cours des réunions. Voir notes d'observation dans Maxime HURE, « Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain. », *op. cit.*

[1267] *Ibid.* p. 80-86.

[1268] Entretien avec Louis Ladigue, président de l'association *Lyon Vélo*, Lyon, le 20 février 2008.

[1269] Compte-rendu de la réunion de concertation entre la ville de Marseille, la Communauté urbaine de Marseille et les associations « vélo », rédigé par l'association *vélo en ville*, le 7 décembre 2006. Voir Maxime HURE, « Les effets du projet Vélo'v sur le gouvernement des villes. Analyse des politiques partenariales de location de vélos en libre service des villes de Lyon et de Marseille, », *op. cit.*

[1270] Nous renvoyons au chapitre 4.

les entreprises. Ces dernières profitent de leur position pour imposer un rapport de force continu avec le politique.

Ces rapports de force se sont traduits par des prises de position médiatique[1271] des grandes firmes, puis par la négociation d'avenants aux contrats. La renégociation du contrat à Lyon intervient après un an de mise en service, à la demande de l'opérateur privé. Ce dernier atteste une incapacité financière pour remplir les conditions de qualité de service, sans pour autant donner des chiffres précis des coûts d'exploitation de *Vélo'v*. En effet, ces chiffres constituent des savoirs internes à l'entreprise[1272]. Le premier avenant au contrat est directement négocié entre les élus et la société JC Decaux, puis voté le 13 novembre 2006 par le conseil de la Communauté urbaine[1273]. Les négociations ont abouti à la mise en place de nouveaux services pour le fonctionnement des VLS. En contrepartie, JC Decaux a obtenu des modifications substantielles concernant la qualité de service du système. Premièrement, la grille de qualité de service et des pénalités a été fortement revue à la baisse : certains indicateurs de qualité ont été supprimés, d'autres abaissés, notamment le nombre de vélos en circulation, passant de 4 000 à 3 700[1274]. Deuxièmement, la société JC Decaux peut désormais obtenir un intéressement de 15% sur les recettes du service *Vélo'v*, imputé aux recettes d'abonnements et de tarification. Au regard de ces modifications, le premier avenant est extrêmement favorable à l'entreprise[1275]. Le 12 janvier 2009, un deuxième avenant est négocié. Encore une fois, en échange de nouveaux services et de la mise en place d'un système de réabonnement par internet, qui peuvent donner lieu, à moyen terme, à des économies de personnel pour JC Decaux, le groupe obtient des

[1271] Les entreprises s'expriment dans la presse pour dénoncer les coûts supplémentaires engendrés par le vandalisme. Voir notamment « Vélo'v : bras de fer entre JC Decaux et le Grand Lyon », *Le Figaro*, le 7 octobre 2008.

[1272] Rappelons que les recettes de la publicité sont des données internes à l'entreprise qui ne sont pas fournies au Grand Lyon. De plus, la publicité constitue un marché en constante évolution. Les recettes fluctuent d'une année à l'autre, d'un mois à l'autre. Les seuls chiffres dévoilés dans la presse sont les coûts d'exploitation de *Vélo'v* par vélo et par an (toujours sans comparaison avec les recettes publicitaires et l'intégration de ces coûts dans les coûts d'exploitation de l'ensemble du marché). Selon JC Decaux, le coût de chaque vélo par an à Lyon s'élève à 2500 euros en 2008, contre 1000 euros deux ans plus tôt. Voir « Le Vélib', si populaire mais si cher », *Le Figaro,* le 25 juin 2008, p. 2

[1273] Voir avenant à la convention du 24 novembre 2004, Séance du conseil de la Communauté urbaine de Lyon, le 13 novembre 2006, délibérations n° 2006-3736 et n° 2006-3695.

[1274] Les 300 autres vélos du contrat restant en stock ou en maintenance. Voir Délibération n° 2006-3736 et Délibération n° 2006-3695 du conseil de la communauté urbaine de Lyon, le 13 novembre 2006.

[1275] En outre, les nouveaux systèmes de régulation du service entraînent une réduction des coûts pour l'entreprise.

avantages : le prix des abonnements triple (15 € au lieu de 5 €) et les prix de la tarification double (1€ au-delà de trente minutes d'utilisation). Cette nouvelle tarification devient très bénéfique pour l'entreprise, notamment dans le cadre de l'intéressement négocié dans le précédent avenant. D'ailleurs, cet intéressement est également revu à la hausse[1276]. Enfin, la grille des pénalités est remplacée par un système de bonus/malus (malus trimestriel pouvant aller jusqu'à 25 000 €, bonus trimestriel pouvant aller jusqu'à 85 000 €), c'est-à-dire que lorsque JC Decaux atteint les objectifs de qualité de service (revus à la baisse dans le premier avenant, rappelons-le), il bénéficie maintenant d'une rétribution. Cet exemple montre que, malgré une régulation directement pilotée par les élus, le politique concède un certain nombre d'avantages aux entreprises. La régulation directe ne permet pas obligatoirement de « contrôler les opérateurs » comme le propose D. Lorrain[1277]. Il y a bien un contrôle à travers la négociation permanente, mais il peut se traduire par des concessions importantes accordées aux opérateurs. Ce mode de régulation vise davantage à légitimer les élus dans l'animation et la coordination de l'action publique que dans l'encadrement des activités des entreprises. À Lyon, les effets sur les utilisateurs du service sont immédiats : augmentation des tarifs, qualité de service revue à la baisse, financement public des activités du prestataire privé.

À Barcelone, la renégociation du contrat intervient deux ans après la mise en œuvre du service, cette fois à la demande des acteurs politiques. Cette initiative est la conséquence des revendications portées par le groupe politique Catalan, *Esquerra Republicana de Catalunya* (ERC). En novembre 2008, ERC menace de déposer une demande de résiliation du contrat entre la municipalité et Clear Channel, en reprochant au prestataire de ne pas tenir ses engagements sur la qualité du service. La majorité s'engage alors à réviser le contrat dans un délai de trois mois[1278]. Cette révision est finalement actée en juillet 2009 dans le cadre d'un premier avenant visant à améliorer la régulation du système et à ouvrir une ligne de téléphone gratuite pour les usagers. En échange, le coût de *Bicing* pour BSM passe de 10 à

[1276] « L'intéressement sera versé à partir d'un taux de rotation de 4 prises par jour et par vélo au lieu de 5,5 (taux défini en 2006 avec un parc de 3 000 vélos) ». Voir, délibération n° 2009-0477, délibération n° 2009-0478 et délibération n° 2009-0480 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon, le 12 janvier 2009.
[1277] Dominique LORRAIN, « Introduction : l'extension du marché », *op. cit.* p. 25.
[1278] « Barcelona se plantea rescindir la concession del servic Bicing », *El Periodico,* le 1er novembre 2008.

16,7 millions d'euros par an[1279] puis à 18 millions. À la différence de Lyon, BSM connait le coût exact du système et des services ajoutés, grâce au mode de concession (DSP). Selon Jordi Girard i Camarasa, la renégociation du contrat s'est d'abord effectuée à partir de considérations politiques :

> JGC : « Il y a des améliorations techniques et des améliorations sur le système, sur la maintenance, sur l'attention téléphonique au client, le service commercial (…) Il n'y a pas de bénéfices pour eux [Clear Channel]. A la fin, il faut qu'ils gagnent leur vie parce que sinon ils partiront. L'avenant a été directement négocié entre les politiques et BSM. Il y a toujours ces trois acteurs. La mairie a beaucoup de poids, mais finalement c'est nous qui gérons le système et qui payons aussi. (…) Avant on payait 10 millions par an pour 6 000 vélos, cela va passer à 18 millions.
>
> **MH : *J'ai un peu suivi la presse et en décembre 2009 ou janvier 2009, on a parlé de rupture de contrat avec Clear Channel.***
>
> JGC : La mairie a menacé Clear Channel de rompre le contrat, et pas l'inverse. Et c'est surtout une partie de la mairie, avec la pression des indépendantistes [ERC] qui sont en dehors du gouvernement (…) C'était aussi un moment où il y avait cette tension politique qui apparaissait dans les journaux. Lorsque tu regardes le courrier des lecteurs dans les journaux de droite ou de gauche, il y a eu un moment où il y a eu une forte pression sur ce sujet. Il y a eu des menaces de rompre le contrat, mais tout cela s'est remis en marche. »[1280]

Un autre argument pesant en faveur d'une renégociation du contrat fut celui de l'augmentation du nombre de vélos, des stations et des abonnés. Ces augmentations ont engendré des coûts pour le prestataire. Ces coûts menaçaient l'entreprise d'être en déficit sur la gestion du système. Elle aurait alors dû faire fonctionner le système à perte. Or, un fonctionnement à perte peut être considéré comme de la concurrence déloyale, le contrat pouvant alors être cassé par le tribunal administratif en cas de plainte d'un concurrent[1281]. Cette renégociation avait donc pour objectif de maintenir le fonctionnement du système. Le mode de régulation *par une agence* n'affaiblit pas forcément le pouvoir politique. À Barcelone, la négociation permet même d'accroître le contrôle sur l'activité de Clear Channel. En effet, dans l'avenant, il est précisé qu'un agent de BSM à plein temps est dorénavant chargé de surveiller les activités de l'entreprise[1282]. En outre, l'utilisateur

---

[1279] « El coste de mantenimiento del Bicing aumentara un 40% el ano que viene », *El periodico,* le 14 juillet 2009.
[1280] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (2), Barcelone, le 9 juin 2009.
[1281] *Ibid.*
[1282] Ce qui n'était pas le cas auparavant. Voir « El coste de mantenimiento del Bicing aumentara un 40% el ano que viene », *El periodico,* le 14 juillet 2009.

bénéficie d'un nouveau service téléphonique. Au final, les schémas proposés par D. Lorrain sont presque inversés dans le cadre de la régulation politique avec les sociétés du marché de mobilier urbain. Le rapport de force entre le politique et les opérateurs dépend plus du modèle de contrat (DSP *versus* PPP) que de l'organisation institutionnelle qui assure son suivi. Toutefois, nous avons montré que ces choix contractuels sont aussi le résultat d'une hybridation entre les modèles proposés par les entreprises et les spécificités historiques des organisations politiques et institutionnelles des territoires. L'efficacité de la régulation politique locale sur les opérateurs de services urbains résulte donc de processus complexes qu'il s'agit d'analyser au niveau des territoires à partir des différents groupes d'acteurs impliqués et en interaction avec d'autres espaces (nationaux, transnationaux, européens).

Ainsi, l'institutionnalisation d'une négociation permanente renforce davantage l'autorité des élus vis-à-vis des autres groupes d'acteurs – techniciens des services administratifs, élus de proximité, associations d'usagers – qu'au regard des entreprises. Le suivi régulier du service offre aux élus de nouvelles ressources, mais aussi impose des contraintes dans les relations aux entreprises. Les contraintes se situent sur la qualité du service pour les utilisateurs. Or, la séparation des scènes de négociation pousse les associations à se retrouver à la marge de la gestion des systèmes, notamment parce qu'elles ne sont pas invitées à la même table des négociations que les entreprises par les élus. Cette séparation entraîne un repli des associations sur leur thème de prédilection, à savoir le développement des aménagements cyclables. Les services de VLS sont délaissés[1283]. Réduit à des interactions avec les entreprises, l'utilisateur des services de VLS sort ainsi de la catégorie des usagers pour devenir un client. Dans ce contexte, comment les élus parviennent-ils à gouverner les services urbains soumis à la forte capacité d'encadrement des entreprises ? Les décideurs urbains vont s'appuyer sur des acteurs impliqués dans les politiques du vélo (associations, États, UE) pour construire des évaluations publiques. Afin de conserver la main dans la mise en œuvre des systèmes de VLS, les élus vont jouer un rôle de coordination dans la

[1283] Les associations portent toutefois des critiques sur la gestion des VLS par les entreprises. En 2010, l'association Inter-environnement Bruxelles (IEB) a notamment publié un virulent pamphlet contre la gestion des services de VLS en Europe par les grandes firmes de l'affichage publicitaire. Voir IEB, *Bruxelles en mouvement*, revue de l'association Inter-environnement Bruxelles, n° 236, le 10 mai 2010, 16 p.

production d'évaluation. Ces évaluations leur permettent d'assurer un contrôle sur les activités des entreprises et la gestion des dispositifs.

2.2 Coordonner l'évaluation des dispositifs de VLS

Nous avons vu que les élus urbains se rapprochent des entreprises pour légitimer leur action, notamment dans le cadre d'une négociation permanente. Ce mécanisme peut permettre de mieux contrôler l'activité des opérateurs. Il peut également conduire les élus à perdre la main dans le cadre des négociations. Dans cette perspective, comment les élus peuvent-ils opérationnaliser leur contrôle et imposer leur autorité auprès des firmes ? Pour conserver leur capacité d'action ou pour reprendre la main sur la gestion des services de VLS, les élus se tournent, dans un second temps, vers l'évaluation des dispositifs. Ce processus d'évaluation dépend de la capacité des élus à mobiliser et à coordonner des groupes d'acteurs. Pour réaliser un contrôle effectif sur l'activité des entreprises, les institutions publiques s'appuient sur la mobilisation de groupes d'acteurs afin d'animer une véritable contre-expertise par rapport à l'expertise proposée par les firmes[1284]. Pour la puissance publique, l'enjeu est de maintenir un niveau de qualité de service satisfaisant pour l'usager. Cette mission de contrôle transforme l'organisation des institutions publiques. À Lyon, comme à Bruxelles, deux agents à plein temps s'occupent du suivi du contrat[1285]. Selon le directeur adjoint du service de la voirie du Grand Lyon, l'accroissement des outils de contrôle et d'évaluation de l'activité des entreprises va de pair avec le développement de l'action publique négociée :

> « Autant pendant 30 ans, le contrat précédent avec JC Decaux qui a été passé sans aucune mise en concurrence bien évidemment, comme cela se faisait dans les années 1970 : ce marché là n'était absolument pas contrôlé. Il faut se rappeler qu'il y a quatre ans, on ne connaissait même pas le parc d'*abribus* et de MUPI (Mobilier Urbain Pour l'Information), on ne savait pas où ils se trouvaient et JC Decaux ne voulait rien donner. Il a fallu se bagarrer pour avoir un exemplaire papier, même pas informatique, seulement papier. Après on a pu avoir un document faisant état du patrimoine et aujourd'hui, c'est caricatural : on a deux personnes qui s'en occupent à temps plein. Un « cadre A » et un agent de maîtrise. L'agent de maîtrise va discuter emplacement par emplacement, pied à pied, les

[1284] Au sujet de l'expertise des entreprises, nous renvoyons au chapitre 5 de cette recherche.
[1285] Entretien avec Pierre-Jean Bertrand, Bruxelles, le 10 mai 2010.

emplacements avec JC Decaux. On a déjà fait 70 ordres de service et on est à 60 réunions de chantier depuis le début. Donc, on exerce bien un contrôle »[1286]

Le contrat de 2004 a été l'occasion pour le Grand Lyon de revoir globalement les critères de qualité de service rendu à l'usager, à l'aide de grilles d'évaluation. Le contrôle des activités de JC Decaux a ainsi nettement été amélioré. Les grilles d'évaluation rassemblent plusieurs critères : garantie du nombre de vélos en service, taux de disponibilité des stations, état général des vélos, etc.[1287]. En cas de non respect des critères, la société est redevable de pénalités aux collectivités. Conformément aux contrats, JC Decaux s'engage à fournir des statistiques hebdomadaires qui constituent les indicateurs de l'évaluation. Si les outils de contrôle et les grilles d'évaluation figurent dans le contrat, c'est toutefois la société JC Decaux qui a proposé ses propres indicateurs de contrôle[1288]. L'entreprise décrit précisément les éléments de fonctionnement du système, l'état du matériel et l'affectation des tâches de ses salariés[1289]. La société réalise donc des recensements internes et fait partager des éléments d'organisation et de gestion de son entreprise aux collectivités. Elle exploite aussi les données transmises par son système informatique. À Bruxelles, l'encadrement de ces échanges est strict puisque « le non-respect par le concessionnaire des obligations [en termes de transmission des données] donne lieu au paiement d'une pénalité de 1 000 euros par jour pour toute donnée »[1290]. En outre, toutes les données doivent être disponibles dans un délai de 24h[1291]. Le premier enjeu pour les décideurs consistait donc à mobiliser des informations détenues et récoltées par les entreprises pour mettre en place des critères d'évaluation.

[1286] Entretien avec Bernard Lagache, directeur adjoint délégué « aux ressources » du service de la voirie du Grand Lyon, le 6 avril 2006.

[1287] Voir le programme fonctionnel du Grand Lyon de mise à disposition et d'exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos, le 28 novembre 2004. Archives du service de la voirie du Grand Lyon.

[1288] Voir le tableau des données hebdomadaires fournies par JC Decaux au Grand Lyon en annexes.

[1289] A Bruxelles, JC Decaux fournis quasiment les mêmes données, en accentuant sur la description des flux. Voir les données fournies par l'entreprise JC Decaux à la région de Bruxelles-Capitale. Annexes. Voir également : Cabinet du ministre Pascal Smet, « Décision concernant l'octroi d'une concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale », document interne, p. 8-10. Archives privées de l'auteur.

[1290] Le document précise : « Sont considérés comme non-respect de ces obligations : l'absence de données et la fourniture de données manifestement incorrectes et modifiant de façon significative la perception du fonctionnement du système ». *Ibid.* p. 10.

[1291] *Ibid.*

Malgré les outils mis en place par le Grand Lyon ou la région de Bruxelles dans le cadre des échanges de données, l'efficacité du contrôle des activités de JC Decaux est à nuancer car les statistiques servant à établir les indicateurs sont entièrement collectées par JC Decaux. Elles constituent donc des données internes à l'entreprise, dont la vérification est rendue inaccessible pour la collectivité. Dans ce contexte, comment les décideurs urbains organisent le contrôle de ces données ? Il s'agit de rendre opératoire le système d'évaluation et d'appliquer les pénalités qui lui sont associées. Les institutions publiques urbaines s'organisent ainsi en interne pour animer une contre-expertise visant à confronter les informations avec celles transmises par les entreprises. L'originalité de cette contre-expertise est que les institutions publiques urbaines vont s'appuyer sur d'autres acteurs, institutions, organismes, pour mobiliser des informations dans l'évaluation des dispositifs de VLS. L'objectif n'est pas seulement de contraindre les entreprises à fournir des données, mais de vérifier ces informations et de réaliser une évaluation plus large en mobilisant des acteurs. La mobilisation de ces derniers est variable d'une ville à l'autre.

À Lyon, depuis 2006, un cabinet d'études privé réalise des enquêtes annuelles[1292]. Ces études ont pour objectifs, d'une part, de réaliser une enquête technique visant à inspecter les stations et les vélos pendant certaines tranches horaires, d'autre part, de mener une enquête qualitative sur les utilisateurs pour déterminer leurs profils et approfondir leurs comportements[1293]. Il s'agit de comparer les données fournies par l'entreprise et d'établir de nouveaux critères. Par ailleurs, ces données ont servi aux élus pour communiquer sur l'utilisation du système ou les dégradations subies[1294]. La communication politique réalisée sur *Vélo'v* se base donc sur une hybridation de données collectées à la fois par JC Decaux et par les services du Grand Lyon. L'institution publique passe donc par un prestataire de service, le bureau d'étude ISIS, pour produire son évaluation. Le mode opératoire de l'évaluation du système de VLS à Lyon est ainsi centré sur une externalisation de l'expertise par l'institution publique urbaine.

[1292] ISIS, « Vélo'v – Enquête usagers 2006 », mai 2007, 29 p. Archives privées de l'auteur.
[1293] *Ibid.*
[1294] *Ibid.*

À Bruxelles, ce sont les utilisateurs, constitués en association, qui animent dans un premier temps cette contre-expertise à partir de comptages et de recensements. Créée en 2010, l'association *Where's My VillO ?* vise ainsi à « inciter JC Decaux à remédier au problème des stations fréquemment vides ou pleines, en évaluant la performance des stations VillO »[1295].

Objectifs de l'association *Where's My VillO?*[1296]

"These low service quality levels motivate our first call for :
(1) JC Decaux to drastically improve the availibility of bikes and parking spaces, through better reallocation of bikes
(2) JC Decaux to commit to transparent and easily verifiable service levels
(3) The committee in charge of evaluating VillO! to include a group of users"

Dans un premier temps, l'association mène des évaluations indépendantes qu'elle diffuse sur son site internet et dans la presse[1297]. Son activité consiste à collecter des données sur la dégradation des vélos et des bornes informatiques ainsi que sur la régulation du système assurée par JC Decaux (remplissage des stations). Dans un second temps, cette initiative associative donne lieu à la réaction des autorités publiques qui décident de mettre en œuvre un comité d'usagers spécifiquement dédié à l'évaluation du dispositif *VillO*, répondant ainsi à la mobilisation des usagers. Constitué le 9 mai 2012 par la région de Bruxelles-Capitale, ce comité est composé des associations de défense du vélo (GRACQ, Fiesersbond), des représentants de la région, de la STIB et de ceux de l'opérateur JC Decaux, ce qui marque une évolution majeure dans les relations qu'entretient l'entreprise avec les associations[1298]. Le contrôle des activités des firmes est ici envisagé par la mobilisation des associations d'usagers traditionnelles du vélo qui se sont appuyées sur l'émergence d'un collectif d'utilisateurs spécifiquement dédié à ce contrôle pour évaluer l'action d'une entreprise. Cette initiative des utilisateurs interroge sur la capacité des acteurs politiques à conduire l'évaluation des systèmes de VLS. Autrement dit, dans le cas de Bruxelles, l'évaluation des activités de JC Decaux n'a pas été impulsée par les institutions publiques urbaines. Cette évaluation répond à une mobilisation des utilisateurs, mobilisation qui se poursuit malgré la mise en place d'un comité spécifiquement dédiée à cette question. Les décideurs s'appuient

[1295] Voir le site internet de l'association : http://www.wheresmyvillo.be/, consulté le 13 mars 2010.
[1296] *Ibid.*
[1297] *Ibid.*
[1298] Voir le communiqué de l'association GRACQ le 22 mai 2012 : http://www.gracq.be/NEWS-2012-05/ComiteVillo, consulté le 3 octobre 2012.

ainsi sur une commission pour mobiliser des savoirs associatifs, coordonner les informations et les comparer avec celles apportées par JC Decaux.

À Barcelone, nous avons vu que les tensions politiques au sujet de la qualité du service *Bicing* ont poussé les décideurs à établir une gestion publique des relations avec les utilisateurs à travers la société BSM. Cette dernière produit ainsi des statistiques et des enquêtes sur l'utilisation du système[1299]. Toutefois, la mission d'évaluation du service a été confiée à un bureau d'étude, Altran, dans le cadre du projet européen *Spicycles* auquel participe la ville de Barcelone[1300]. L'évaluation du système s'appuie donc sur des données récoltées par l'agence municipale de la mobilité, et sur des celles produites par un cabinet de consultant avec le soutien de fonds européens. Les programmes européens constituent ici une entrée possible pour accompagner des formes d'expertise urbaine préalablement formulées au niveau territorial par les institutions publiques[1301]. Ils viennent compléter les dispositifs d'évaluation élaborés au niveau local. Toutefois, les financements européens ne portent pas sur les dispositifs d'évaluation existants. Ils sont destinés à financer des bureaux d'étude, ce qui incite à externaliser l'évaluation des politiques publiques.

Dans les trois villes étudiées, l'évaluation des activités des entreprises s'appuie sur des acteurs extérieurs aux services administratifs des collectivités. Cette dynamique montre que les institutions urbaines n'ont pas de capacité autonome pour produire une évaluation et mobilisent, à cet effet, des groupes d'acteurs suivant les opportunités propres à chaque territoire. Parmi la diversité des acteurs participants à l'évaluation des dispositifs de VLS, on observe d'abord un retour des associations dans les politiques du vélo en ville, notamment à Bruxelles autour du système *VillO*. Ce rôle des associations dans la construction d'une expertise correspond au répertoire d'action associatif observé dans les

---

[1299] Voir BSM, *El Bicing millora l'atencio a l'usuari*, le 20 février 2009, 3 p. Archives privées de l'auteur.

[1300] Voir Spicycles Final Book, *Cycling on the rise. Public Bicycles and other European experiences*, 2009, 50 p. http://spicycles.velo.info/Portals/0/Deliverables/SpicyclesFinal_Booklet_small.pdf, consulté le 3 octobre 2012.

[1301] Dans ces travaux portant sur l'impact du programme européen CIVITAS concernant sur l'innovation dans les politiques de transports dans quatre villes françaises, Géraldine PFLIEGER montre que les programmes européens financent des dispositifs déjà mis en œuvre au niveau local. Ce processus a tendance a renforcer les expertises locales et affirmer une différenciation de l'action publique urbaine : Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *op. cit.*

années 1970-1980 pour légitimer leur action par rapport aux décideurs urbains (chapitre 2). La différence est que cette expertise est une réponse spontanée ou coordonnée par les collectivités pour contrer les données proposées par les entreprises. Ces contre-expertises des associations du vélo s'organisent au niveau urbain et aux côtés des acteurs des institutions publiques. Au final, l'approche socio-historique et processuelle utilisée montre que l'évaluation constitue un enjeu de pouvoir pour les différents acteurs impliqués dans les politiques de VLS. À cet égard, la production de données et la maîtrise d'une expertise cristallisent les luttes et les mobilisations. Ces dernières s'observent dans chaque phase des projets : dans la phase de prospection et de circulation des savoirs, dans la phase de mise en œuvre et de négociation et dans la phase d'évaluation et de contrôle.

Tableau 9 : Synthèse de l'expertise produite par les différents acteurs lors des différentes phases de développement des systèmes de VLS à Lyon, à Barcelone et Bruxelles.

Phases du projet	**Savoirs produits par les différents acteurs**		
	Firmes	*Institutions publiques*	*Associations*
Phase de prospection	- Savoirs technologiques et industriels - Mise à disposition de connaissances pour l'accueil des délégations de villes - Documents de promotion - Réponse aux appels d'offres	- Synthèse des expériences existantes - Cahier des charges	- Publications dans des revues associatives (Bruxelles)
Phase de mise en œuvre	**Négociation** ↔		
	- Savoirs technologiques - Données issues de l'implantation locale de l'entreprise (Lyon) - savoirs économiques et financiers - Documents de communication	- Documents d'urbanisme/réglementaire - Expertise technique (flux de mobilité, organisation du territoire, etc.) - Documents de planification - Documents de communication	- Opinions citoyennes à travers les instances de consultation
Phase d'évaluation		**Contrôle** ↔	
	- Données et statistiques internes (expertise) - Indicateurs d'évaluation	- Contre-expertise (Lyon et Barcelone)	- Contre-expertise (Bruxelles)

Pour les élus, la maîtrise de l'expertise représente un instrument de pouvoir permettant de réguler les relations avec les entreprises. C'est pourquoi, les collectivités prennent appui sur différents groupes d'acteurs, tantôt les entreprises, tantôt les associations, pour coordonner cette expertise. En se rapprochant d'abord des entreprises pour la mise en œuvre des systèmes de VLS, les élus peuvent perdre la maîtrise de l'expertise, même s'ils tentent de la coordonner à travers des processus de négociation. Les élus souhaitent donc ensuite mobiliser des acteurs leur permettant de reprendre la main sur l'expertise.

L'évaluation par le contrôle des activités des firmes ne mobilise pas que des acteurs des territoires urbains concernés par les VLS. À Barcelone, l'association BACC est mobilisée, mais dans le cadre d'un partenariat avec l'État, à travers l'Institut pour la diversification et le développement de l'énergie, afin de réaliser une évaluation comparée des différents systèmes en Espagne[1302]. Ainsi, l'État n'intervient pas uniquement dans la définition des cadres contractuels. Il peut également se manifester dans la phase d'évaluation des politiques publiques[1303]. En France, on observe le retour de l'État dans les politiques du vélo en ville à travers l'évaluation des VLS[1304]. À cet égard, le Commissariat général au développement durable a publié, en 2008, une étude « d'évaluation sur les vélos en libre service », en menant une analyse économique des coûts et bénéfices de ces dispositifs[1305]. Cet investissement de l'État en France et en Espagne dans la production d'études en matière de VLS semble indiquer une volonté d'organiser une compétition politique entre les villes intra-nationales, comme c'est le cas pour les politiques climatiques urbaines en France et en Grande-Bretagne[1306]. Ainsi, qu'il s'agisse des associations d'usagers ou des

---

[1302] Instituto para la diversificacion y Ahorro de la Energia, *Guia metodologica para la implantacion de sistemas de bicicletas publicas en Espana*, Madrid, novembre 2007, 118 p. Voir également l'entretien avec Harritz Ferrando, le 21 novembre 2008.

[1303] A ce titre, le chapitre 3 montre comment l'État a participé a construire une expertise urbaine du vélo dans les années 1990, pour mieux s'orienter vers l'aménagement des véloroutes et voies vertes en milieu rural au cours des années 2000.

[1304] Le 11 septembre 2012, le ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie a organisé un colloque à Strasbourg intitulé : « Le vélo partagé, ou en est-on ? » : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Colloque-velo-en-libre-service-a.html consulté le 9 septembre 2012.

[1305] Ces coûts et bénéfices ne sont ni communiqués par les entreprises, ni par les institutions urbaines. Voir Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Commissariat général au développement durable, 2009, *Les comptes des transports en 2008* – 46ème rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, tome 2, pp. 31-47.

[1306] En France, l'étude d'évaluation des VLS est d'ailleurs pilotée par le Commissariat général au développement durable. On peut donc contextualiser cette étude dans le cadre plus large des politiques d'environnement en France. À cet égard, Vincent BEAL a montré, dans sa thèse, les stratégies de l'État

services de l'État, on observe le retour de certains acteurs marginalisés par les entreprises au cours des années 2000 dans le processus de décision des dispositifs de VLS. L'évaluation des VLS permet non seulement à certains acteurs de reprendre la main sur les politiques de VLS, mais aussi aux autorités publiques urbaines de renforcer leur autorité par rapport aux entreprises en (re)mobilisant ces différents acteurs associatifs ou étatiques. Enfin, suivant leur positionnement dans l'espace des échanges transnationaux du vélo, certaines villes, comme Barcelone, peuvent s'appuyer sur l'Europe pour construire l'évaluation des dispositifs de VLS. Le renforcement du contrôle des activités des entreprises par les municipalités s'explique par la capacité des élus à s'appuyer sur des acteurs, des ressources et des réseaux pour coordonner une véritable évaluation[1307]. Cette capacité dépend des opportunités liées aux configurations urbaines qui se sont stabilisées pour développer des politiques en faveur du vélo. Si Barcelone s'appuie sur les institutions européennes dans l'évaluation des VLS, c'est qu'elle est particulièrement bien insérée dans l'espace des échanges transnationaux à travers les réseaux de villes et les programmes européens (Chapitre 5). L'évaluation des VLS est-elle un processus concurrentiel entre les acteurs des institutions urbaines, nationales, européennes et des associations ? Elle permet en tout cas de légitimer une intervention dans l'action publique urbaine pour ces différents groupes d'acteurs.

Le contrôle des activités des firmes de services par l'évaluation constitue une forme de régulation politique des services de VLS. Elle permet aux élus urbains de renforcer leur légitimité à travers la coordination de l'expertise produite. Les élus peuvent exercer un contrôle en coordonnant une « expertise distribuée »[1308]. Cette régulation par l'évaluation permet de constituer un rapport de force vis-à-vis des firmes. La mise en scène publique

---

pour organiser des compétitions intra-nationales entre les villes, notamment au sujet des politiques climatiques. Voir la troisième partie de sa thèse : Vincent BEAL, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, *op. cit.* pp. 431-580.

[1307] Cette coordination de ressources, de réseaux et d'acteurs correspond à une dimension de la régulation politique en termes de gouvernance des territoires. Voir Patrick LE GALES, « Régulation, gouvernance et territoire », *op. cit.* p. 227. Mais dans notre analyse, cette activité permet d'interroger les modes de légitimation des élus urbains.

[1308] Formule empruntée à Jean-Yves TREPOS qui note à propos des différents acteurs participant à construire une expertise que « chacune des composantes est structurellement incomplète et a donc besoin des autres pour produire le jugement attendu », dans Jean-Yves TREPOS, « L'expertise sociologique ou le complexe de l'albatros », *in* KUTY Olgierd, VRANCKEN Didier, *La sociologie et l'intervention. Enjeux et perspectives*, Bruxelles, De Boeck, 2001, pp. 211-242. (p. 218)

(publication, médiatisation) des évaluations incite les entreprises à communiquer et à respecter les objectifs du contrat[1309].

La régulation des services de VLS dépend de la capacité des élus à mobiliser des acteurs impliqués dans les politiques du vélo au sein des territoires. Certains acteurs, marginalisés par le développement des politiques de VLS, profitent alors du processus de négociation permanant et des difficultés liées à cette négociation pour se mobiliser. Dans ce contexte, les élus se tournent vers ces acteurs capables de participer à la construction d'une évaluation. La coordination de ces acteurs permet aux élus de réguler les relations avec les entreprises. Au poids toujours plus grand des entreprises dans l'expertise urbaine, les décideurs répondent par la coordination d'une contre-expertise animée par une pluralité d'acteurs. Mais, dans certains cas, la production de contre-expertises ne suffit pas. Si l'agence BSM à Barcelone a réussi à imposer des pénalités à Clear Channel à partir des évaluations réalisées[1310], le Grand Lyon préfère revoir à la baisse les critères d'évaluation du service, au profit de l'entreprise JC Decaux. Dans certains cas, le rapport de force peut se traduire par un recours au droit. Le recours croissant au droit et la menace qui pèse avec cet instrument de régulation des contrats, transforment l'action des institutions publiques, comme celle des entreprises.

2.3 Le rôle du droit dans l'encadrement des interactions

Avec le développement des services de VLS, le recours au droit s'est progressivement affirmé dans la gestion des interactions. La contractualisation transforme ainsi les compétences des agents administratifs dans la conduite des politiques publiques. Dans un premier temps, le travail des acteurs publics nécessite une maîtrise des connaissances des lois qui encadrent les conventions et contrats. Dans un deuxième temps, cette juridicisation s'observe dans le suivi du contrat, d'abord pour faire respecter les clauses des conventions, ensuite pour pouvoir réagir aux éventuelles saisines du tribunal administratif en cas de litige.

[1309] C'est une des intentions dévoilée par le Grand Lyon au sujet des évaluations du système *Vélo'v*. Voir entretien avec Bernard Lagache, Lyon, le 6 avril 2006.
[1310] Entretien avec Jordi Girard i Camarasa (1), Barcelone, le 21 novembre 2008.

À Lyon, au terme de la première phase d'implantation de *Vélo'v*, en 2006, les services du Grand Lyon se sont prononcés pour l'application de sanctions financières contre l'entreprise, qui ne remplissait pas les critères de performance du système[1311]. Le nombre de vélos en service s'élevait à 1700, alors que le contrat en prévoyait 2000 à cette date[1312]. Si un agent du Grand Lyon s'occupe quotidiennement du suivi juridique du contrat, la juridicisation touche aussi le travail des entreprises qui, outre la gestion de leurs contrats, restent en « veille » sur les contrats des concurrents :

> [Au sein de Clear Channel] « On est en veille, c'est sûr. On a un service juridique chez nous, mais qui n'est pas le même qu'une collectivité, et effectivement on regarde ça de très près. Mais sans doute on n'est pas assez présent au niveau juridique. Ce sont des batailles longues et coûteuses. J'aimerais bien connaître le service juridique de JC Decaux, cela doit être impressionnant »[1313]

Selon un cadre de JC Decaux, les métiers du droit occupent une place importante dans l'organisation de l'entreprise :

> « Vous savez, on s'est très bien adapté avec le code des marchés publics. Aujourd'hui la direction des « relations villes », c'est cinquante personnes, des juristes et des avocats. Le département « appel d'offres », c'est cent personnes, donc on s'est adapté. »[1314]

La mobilisation du droit s'observe également dans la judiciarisation de l'action publique à travers la multiplication des recours au tribunal. L'analyse de la judiciarisation des relations entre les autorités publiques et JC Decaux permet d'attester « les mécanismes de recomposition à l'œuvre dans le registre des justifications du pouvoir qui conduisent à repenser la place du droit dans la régulation politique »[1315]. La transformation des compétences est aussi la conséquence de conflits faisant de plus en plus appel au juge. Si les appels d'offres de Paris (2007) et de Bruxelles (2009) se sont soldés par des contentieux

---

[1311] Cette position des services a permis aux élus de peser dans les négociations du premier avenant. Voir entretien avec Bernard Lagache, Lyon, le 6 avril 2006. Au sujet de l'application des pénalités, la situation est la même à Paris. Voir entretien avec Didier Couval, Paris, le 14 octobre 2008.
[1312] Voir la convention du 24 novembre 2004.
[1313] Entretien avec le chargé de mission VLS de Clear Channel Outdoor, direction des opérations de l'Europe du sud, Dijon, le 29 juin 2010.
[1314] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.
[1315] Patrice DURAN, « Légitimité, droit et action publique », *op. cit.* p. 307.

entre JC Decaux et Clear Channel[1316], les collectivités avaient, dès le milieu des années 1990, intensifié le recours au droit pour réguler leurs relations avec JC Decaux notamment. Les controverses contemporaines portent sur les pratiques de position dominante de l'entreprise. En effet, la décision du Conseil de la concurrence de 1998, visant à contraindre les entreprises à évoluer dans le cadre d'une mise en concurrence systématique des marchés de mobilier urbain et d'affichage publicitaire, a été prise suite à une plainte de la chambre syndicale française de l'affichage soutenue par quelques collectivités[1317]. Depuis cette décision, les entreprises du marché surveillent les pratiques et les contrats de leurs concurrents. À cet égard, le Conseil de la concurrence s'est prononcé, en 2005, pour une sanction de 10 millions d'euros à l'encontre du groupe JC Decaux « pour ne pas avoir respecté des injonctions qui lui avait été adressées »[1318]. Les raisons de cette décision éclairent ainsi les points de tension entre les entreprises et les collectivités. Si la durée des contrats, différente suivant les mobiliers, et les avenants glissants sont dénoncés, le Conseil a « constaté que les sociétés du groupe JC Decaux n'avaient pas exécuté l'injonction relative à l'information des collectivités publiques, se livrant au contraire à des commentaires fallacieux à l'égard de ces collectivités ou destinés à dissuader ces dernières d'obtenir réparation des pratiques anticoncurrentielles constatées »[1319]. Pour le dire vite, la question des échanges d'information figure au cœur des relations et des tensions entre les acteurs publics et privés et a donné lieu à des sanctions à l'encontre de JC Decaux. En outre, l'autorité de la concurrence relève des pratiques visant à dissuader les collectivités de porter les litiges devant le tribunal administratif. En 2004, JC Decaux est de nouveau condamnée par le Conseil de la concurrence, ce dernier ayant retenu que « la société JC Decaux avait volontairement retardé de six mois le démontage des mobiliers [à Rennes en 1998] et

---

[1316] Au Paris, la société JC Decaux a fait annuler la procédure d'appel d'offres de la ville de Paris. Voir « JC Decaux attaque en justice l'appel d'offres pour l'affichage parisien », *Le Monde*, le 25 octobre 2006, p. 17. Voir également « A Paris, Clear Channel relance la bataille contre JC Decaux », *Le Monde*, le 7 février 2007, p. 17.

[1317] Il est mentionné la commune de Bonneuil-sur-Marne. Mais les cas de Lyon et Paris ont particulièrement retenu l'attention de l'autorité de la concurrence. Voir la décision n° 98-D-52 du Conseil de la concurrence du 7 juillet 1998 relative à des pratiques relevées dans le secteur du mobilier urbain.

[1318] Voir le communiqué de presse de l'autorité de la concurrence, « Marché du mobilier urbain publicitaire », le 4 juillet 2005 : http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=149&id_article=444, consulté le 6 octobre 2012.

[1319] *Ibid.* Voir également la décision de la Cour d'appel de Paris, 1ère chambre – Section H, du 6 septembre 2005 : http://www.autoritedelaconcurrence.fr/doc/ordo05d36decaux.pdf, consulté le 6 octobre 2012.

continué à les exploiter commercialement, pour dissuader à la fois les autres collectivités locales de changer à leur tour de fournisseur en augmentant artificiellement le coût du changement de prestataire, et les concurrents de soumissionner aux appels d'offres de mobiliers urbains non publicitaires, en privant la société More Group France de recettes et en compromettant l'équilibre financier du contrat. »[1320]. Dans les relations entre entreprises et collectivités, le droit constitue donc un instrument de régulation politique important.

À Bruxelles, le recours au droit a pris une telle dimension que la saisine du tribunal administratif pour contester la procédure d'attribution du marché à JC Decaux par la région a été effectuée en 2008 par la STIB. En d'autres termes, et pour reprendre les propos du directeur de cabinet du ministre P. Smet, « la STIB qui est 100% détenue par la région, attaquait la région »[1321], et de poursuivre : « donc a un moment on leur a dit stop, il fallait arrêter (…) Les administrateurs de la STIB ont dit « ça suffit » car c'était trop médiatisé. Donc il y a eu une majorité des administrateurs contre la direction générale qui a voté l'arrêt des recours »[1322]. Cette situation montre que le recours au droit est aussi l'objet d'alliances qui témoignent des enjeux de pouvoir au sein des organisations. Dans le cas de Bruxelles, le recours paradoxal des agents administratifs de la région contre une décision politique régionale s'inscrit dans le cadre du partenariat entre Clear Channel et la STIB. Ici, les entreprises se trouvent engagées dans la régulation des relations entre les acteurs publics, en l'occurrence entre les services internes d'une administration et les acteurs politiques. À l'inverse, cet épisode montre l'incorporation des normes régissant les relations publiques/privées dans la gestion interne des organisations publiques.

Dans cette perspective, la multiplication des contentieux en l'espace de quelques années a rapidement consacré l'exercice du droit en norme d'action intériorisée par les acteurs politiques, comme le soulignent les membres du cabinet du ministre de la région de Bruxelles :

[1320] Extrait de l'arrêt de la cour d'appel de Paris (1ère chambre, section H) en date du 22 février 2005 relatif au recours formé par la société JC Decaux contre la décision n° 04-D-32 du Conseil de la concurrence en date du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More Group France contre les pratiques du groupe Decaux.
[1321] Entretien avec Dirk Léonard, Bruxelles, le 11 mai 2010.
[1322] *Ibid.*

> « On savait avant de lancer l'opération que le perdant allait faire un recours parce qu'il l'a fait dans chaque autre ville. Le perdant de chaque ville a fait un recours, ne serait-ce que par principe. On ne savait pas sur quoi, mais on savait qu'un recours allait venir. »[1323]

> « Donc il y avait déjà des recours au moment où on n'avait pas décidé. Donc il y a eu des tentatives d'influence sur des politiques. Mais cela n'a pas marché. Le gouvernement a décidé puis ils ont utilisé tous les moyens juridiques. Ils ont dit : « puisque c'est un marché public, il faut un huissier général qui contrôle la libre concurrence et les critères économiques ». Il y a eu un recours et on a connu le résultat 15 jours après grâce à une procédure accélérée. (…) Si on avait choisi la STIB, on aurait eu un recours de JC Decaux. »[1324]

Ces normes d'action sont connues et intériorisées par les acteurs car elles circulent. Les acteurs savent comment s'organisent les régulations dans les autres villes. Les échanges transnationaux se structurent également sur les savoir-faire en matière de régulation et leurs effets. À ce titre, la ville de Paris a particulièrement suivi les recours introduits par l'entreprise JC Decaux à Rennes suite à l'expérience menée en 1998 :

> « Alors je connaissais bien mon homologue à Rennes, donc je l'avais interrogé, mais au détour d'une visite personnelle à Rennes, donc là aussi, c'était pour récolter quelques éléments afin de savoir, eux, comment ils s'en sortait du recours fait par JC Decaux face à Clear Channel. »[1325]

La veille juridique des entreprises sur l'ensemble des contrats et celle des collectivités sur les conventions encouragent le développement de mécanismes d'autorégulation des acteurs dans leurs relations avec leurs partenaires, pour éviter les contentieux. Le droit incite donc le recours à d'autres formes de régulation politique, notamment par les contraintes financières et organisationnelles qu'engendre la multiplication des recours juridiques. Pour éviter ces coûts, les acteurs orientent leur action vers des mécanismes de régulation plus souples, comme la négociation. La régulation politique urbaine des relations avec les entreprises ne se résume pas à « surveiller et punir », mais à surveiller et négocier, avec en dernier recours la menace d'une mobilisation des instances judiciaires pour trancher les conflits.

[1323] Entretien avec Alain Vandenplas, Bruxelles, le 11 mai 2010.
[1324] Entretien avec Dirk Léonard, Bruxelles, le 11 mai 2010.
[1325] Entretien avec Didier Couval, Paris, le 14 octobre 2008.

Dans les échanges avec les entreprises, le droit constitue un instrument parmi d'autres qui véhicule une vision spécifique de la régulation, incitant les acteurs à s'orienter vers d'autres mécanismes de régulation, notamment la négociation. À cet égard, Patrice Duran souligne que « certes, le juriste peut voir dans ces pratiques transactionnelles l'émergence de formules hybrides qui s'éloignent de la formule originale du contrat, mais il est tout aussi important de mettre en avant le rôle du droit dans la diversification des échanges sociaux auxquels donnent lieu la gestion publique aujourd'hui »[1326]. Il convient donc de relever l'interdépendance des instruments de régulation politique des services urbains que forment la négociation, l'évaluation et le droit. La construction d'une légitimité politique dans la conduite de l'action publique passe dorénavant par cette forme de régulation plurielle et composée d'instruments interdépendants. Si les élus urbains peuvent s'appuyer davantage sur un instrument plutôt qu'un autre, l'interdépendance doit se comprendre dans la relation des élus avec les autres villes. Le recours au droit est par exemple moins utilisé à Barcelone. Mais il ne constitue pas moins un moyen implicite d'action pour les élus, au regard de ce qui se passe dans les autres villes. En d'autres termes, il faut penser la régulation politique des relations avec les entreprises également dans une structure d'échanges qui organise l'équilibre général de la gestion privée des politiques publiques du vélo.

Nous avons montré comment les élus urbains tentaient de renforcer leur légitimité à travers la mise en œuvre d'instruments de régulation des services de VLS. La négociation permanente, l'évaluation des politiques à travers la mobilisation d'acteurs ou encore le droit, constituent des instruments de régulation privilégiés qui accompagnent la contractualisation des systèmes de VLS. Les élus font toutefois un usage différencié de ces instruments, suivant les cadres institutionnelles et le contexte de mobilisation autour des dispositifs propre à chaque ville. Ainsi la régulation politique urbaine des relations avec les entreprises reste suspendue à la construction historique des modes de gestion des services urbains. La capacité des élus à renforcer leur légitimité vis-à-vis de l'action des entreprises est ainsi fortement dépendante de cette construction historique. Tandis que certains élus urbains imposent leur autorité dès la mise en œuvre des dispositifs de VLS, d'autres tentent de reprendre la main, *a posteriori*, par un renforcement des instruments de régulation.

[1326] Patrice DURAN, « Légitimité, droit et action publique », *op. cit.*p. 332.

L'analyse des régulations des services de VLS montre que la question des pouvoirs urbains organise l'ensemble des interactions avec les entreprises.

Conclusion

Avec l'accroissement du rôle des grandes firmes dans les politiques du vélo en ville, on assiste paradoxalement à un renforcement du pouvoir politique. Ce processus s'observe à travers le développement de mécanismes œuvrant à maintenir l'autorité des élus dans les structures de pouvoir des territoires urbains. Ces mécanismes s'analysent d'une part à partir des échanges transnationaux, au regard des usages politiques des circulations des systèmes de VLS. D'autre part, le renforcement du pouvoir des élus municipaux s'observe au sein des territoires à partir d'instruments de régulation visant à conserver des capacités d'action face aux entreprises. La circulation des systèmes de VLS transforme ainsi le travail des élus dans les interactions avec les entreprises au niveau des territoires urbains. Pour comprendre ces transformations, nous avons analysé le rôle des élus dans les différentes temporalités de mise en œuvre des dispositifs de VLS sur les territoires urbains.

Dans un premier temps, les élus s'investissement dans les circulations transnationales pour implanter des dispositifs de VLS sur leur territoire. Cet investissement permet d'affirmer la légitimité des élus par rapport aux entreprises dans la mise en œuvre des VLS en réalisant un usage domestique des circulations. Les décideurs urbains peuvent opérer une traduction des modèles et des standards, en partie élaborés par les entreprises, et introduire des innovations dans la gestion des dispositifs. Ils peuvent également reformuler les objectifs de ces politiques publiques en fonction des configurations locales. Ces transformations se réalisent pour faire accepter les dispositifs de VLS aux acteurs locaux impliqués ou impactés par le développement du vélo sur les territoires urbains. Ces transformations s'opèrent également pour répondre à des impératifs politiques vis-à-vis des relations entre les partis politiques municipaux pouvant émettre des réserves par rapport à l'implantation d'un système de VLS. Enfin, ces transformations peuvent intervenir pour essayer de reconfigurer l'organisation des pouvoirs urbains, notamment des compétences institutionnelles. En définitive, les élus usent de leur positionnement central au sein des

échanges entre les acteurs pour contrôler les processus de circulation et gouverner les territoires. Ce mode de gouvernement offre aux élus des ressources pour conquérir et conserver des mandats et renvoie donc à une forme de légitimation politique par les *inputs*.

Dans un second temps, les élus sont confrontés à la gestion locale des dispositifs en prise avec les entreprises privées qui exploitent les espaces de liberté laissés dans les contrats. Il s'agit alors pour les élus de mettre en œuvre des instruments de régulation pour conserver ou reprendre la main sur la conduite des politiques de VLS. Des processus de négociation permanente entre les élus et les agents des entreprises s'institutionnalisent et restreignent le nombre d'acteurs dans les prises de décision. De ce fait, les résultats de la négociation dépendent essentiellement des rapports de force entre les élus et les entreprises. Or, ces rapports de force dépendent eux-mêmes de la construction historique des relations avec les entreprises et des modèles de gestion institutionnelle et juridique encadrant ces relations. Parfois, cette construction historique ne permet pas au politique de véritablement imposer son autorité. Les élus se tournent alors vers d'autres instruments de régulation pour accroître leur capacité de contrôle sur l'activité des firmes. Ils peuvent recourir à l'évaluation des dispositifs de VLS ou au droit. Ces différents instruments de régulation politique impliquent des transformations dans l'action publique urbaine. On assiste à une juridicisation de l'action publique, à une mobilisation de certains groupes d'acteurs autour des politiques de VLS et à l'affirmation d'une activité politique de coordination. Ces transformations montrent aussi l'importance des formes de légitimation politique centrées sur le pilotage de l'action publique (*outputs*).

Ainsi, la capacité de contrôle des élus sur les activités des firmes dépend fortement du contexte de mobilisation des autres acteurs historiquement impliqués dans le développement du vélo en ville, notamment les acteurs associatifs et ceux des services de l'État. Cette capacité de contrôle des élus est aussi fortement corrélée à la position et au rôle des villes dans l'espace des échanges transnationaux du vélo. D'une part, certaines villes peuvent s'appuyer sur des programmes européens pour accompagner le développement de leur dispositif d'évaluation au niveau urbain, c'est-à-dire contrôler *a posteriori* l'activité des entreprises. D'autre part, la capacité de contrôle se joue en amont de la mise en œuvre des dispositifs, dès la phase de prospection et de circulation transnationale

des VLS. L'implication des élus dans la circulation est ainsi déterminante sur leur capacité à réguler les services de VLS au niveau des territoires. Dans cette perspective, il ne s'agit pas seulement de gouverner les circulations, mais de mettre en œuvre un mode de gouvernement urbain s'appuyant sur les circulations transnationales pour légitimer la primauté des élus dans la coordination et la régulation des activités des différents groupes d'acteurs. Cette action transnationale des municipalités relève ici d'une intervention politique pour gouverner les territoires.

Conclusion de la partie 3 : Un espace de régulation politique des services urbains ?

Dans les années 2000, l'accroissement du rôle des entreprises dans la gestion des politiques du vélo en ville peut s'expliquer par la volonté des élus urbains d'ouvrir l'espace transnational du vélo. Autrement dit, ces derniers ont autorisé les firmes à s'investir dans les politiques du vélo à travers l'espace transnational. Pourquoi cette mobilisation des opérateurs privés s'est-elle structurée à partir des échanges transnationaux ? L'analyse socio-historique de l'implantation de ces firmes sur les territoires montre que les décideurs urbains avaient, dès les années 1960, favorisé l'émergence des entreprises en participant à construire les marchés du mobilier urbain et de l'affichage. Cette construction visait en fait à légitimer un modèle économique capable d'offrir des services sans coût supplémentaire pour les collectivités, du moins au regard de la communication politique qui en a été faite. Les entreprises se sont appuyées sur ce modèle économique pour convaincre les élus d'incorporer des services de VLS dans l'offre globale du mobilier urbain. Dans cette première perspective d'analyse, centrée sur la construction des marchés urbains, la circulation transnationale des systèmes de VLS restait une énigme. Or, l'analyse des échanges transnationaux apporte d'autres pistes pour comprendre l'ouverture politique aux opérateurs privés. En effet, à la fin des années 1990, la visibilité internationale des villes devient un enjeu de légitimation pour les élus. Les entreprises vont d'emblée être appelées à participer à la construction des stratégies d'internationalisation des villes.

Cette ouverture permet donc aux élus de répondre à des enjeux politiques territoriaux. Pour ce faire, les entreprises sont mobilisées dans le cadre de partenariats locaux. Elles vont développer une nouvelle offre, les VLS, et vont la promouvoir dans les réseaux transnationaux du vélo aux côtés des municipalités. La circulation des dispositifs de VLS, structurée par les partenariats publics-privés, est ainsi un processus qui caractérise la configuration circulatoire du vélo dans les années 2000. À travers ce processus, les municipalités mettent en concurrence les firmes et organisent le cadre d'une compétition entre les villes à travers des réseaux de collectivités. En outre, ces derniers permettent

d'impliquer les institutions européennes dans la régulation des compétitions entre les acteurs à travers le développement de programmes européens dédiés aux politiques du vélo. L'investissement des entreprises et des municipalités dans la circulation des VLS a aussi facilité l'accès à des financements européens pour les villes.

Cependant, les enjeux politiques se situent davantage dans la réception des dispositifs et dans la gestion des relations avec les entreprises au niveau local. De ce point de vue, la circulation des VLS a permis d'accroître le contrôle des élus sur l'activité des entreprises. Elle a aussi contribué à redéfinir des rapports de force politique et institutionnel tout en intégrant les attentes sociales impulsées par certains groupes à l'échelle urbaine. En quoi l'espace transnational participe-t-il de ce processus de régulation des services urbains soumis à l'intervention de différents acteurs impliqués dans les politiques du vélo en ville ? Un élément de réponse peut être formulé au regard du fonctionnement des réseaux de villes. Avec l'investissement des entreprises et l'intervention de l'UE, les réseaux se sont multipliés et constituent de multiples interfaces entre les villes, les entreprises et les institutions européennes. Ainsi, trois hypothèses peuvent être formulées. La première considère les réseaux de villes comme un moyen de renforcer la capacité de l'UE à réguler le marché entre les principaux opérateurs de services de VLS. L'organisation de la compétition entre les opérateurs *via* les programmes européens plaide en faveur de cette hypothèse. Un deuxième postulat analyse les réseaux comme une scène où s'opère une « régulation croisée » entre les municipalités et les institutions européennes[1327]. Enfin, une troisième hypothèse analyse les réseaux comme un moyen de structurer des coalitions de villes pour développer des instruments de régulation politique communs. En 2008, la constitution du réseau des « Villes à vélos partagés » s'est établie à partir de l'objectif commun d'instaurer une régulation des services de VLS. Ce réseau autorise à prendre au sérieux cette dernière hypothèse. Si ces trois manières d'analyser les réseaux témoignent de leur diversité, elles montrent que les élus urbains n'ont pas de capacité autonome pour assurer la régulation des services de VLS gérés par de grands opérateurs privés. En

[1327] Cette hypothèse renvoie également aux travaux de Géraldine PFLIEGER sur le programme européen CIVITAS pour les transports urbains : Géraldine PFLIEGER, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *op. cit.*

conséquence, les municipalités cherchent à nouer des alliances avec d'autres villes ou avec l'UE au sein d'un espace transnational structuré par ces réseaux.

Ainsi, l'espace transnational permet aux élus urbains de penser la légitimation de leurs actions dans des échelles d'action multi-niveaux. Au sein des territoires urbains, la régulation politique des relations avec les entreprises s'appuie de manière croissante sur les acteurs investis dans l'espace transnational du vélo, à savoir les collectivités et les institutions européennes. En outre, les réseaux de villes constituent une nouvelle échelle d'action à part entière (Chapitre 4). Dans ce processus de régulation, les acteurs traditionnels des politiques du vélo (associations d'usagers et États) forment des variables d'ajustement locales, souvent mobilisées par les villes les moins insérées dans les réseaux de collectivités. Car, avec le rôle croissant joué par les entreprises dans les politiques du vélo, on assiste au développement d'inégalités dans la capacité de régulation politique des services de VLS. Ces inégalités concernent plus largement l'aptitude des municipalités à élaborer des dispositifs alternatifs aux standards proposés par les entreprises du mobilier urbain. À ce titre, les réseaux de villes favorisent-ils l'accroissement des inégalités entre les villes ou permettent-ils d'en atténuer les effets ?

À bien des égards, une distinction semble s'opérer entre les villes. D'une part, on retrouve les grandes métropoles capables de rassembler suffisamment de ressources économiques pour attirer les entreprises, et de ressources politiques pour réguler et différencier les services proposés par les opérateurs (Paris, Lyon, Barcelone, Bruxelles, Milan, Séville, Valence). D'autre part, ces grandes métropoles se distinguent des villes faiblement dotées de ressources économiques et politiques. Ce sont les *second cities* du VLS : elles souhaitent rester dans le jeu, quitte à accepter une offre standardisée peu adaptée à leur contexte territorial (Marseille, Aix-en-Provence, Rouen, Nantes, Saragosse, Dublin). Enfin, un troisième groupe de villes n'est pas en mesure d'attirer les grandes entreprises. Ces villes sont dotées de fortes ressources politiques, notamment par leur fonction de capitale. Elles manifestent la volonté de différencier leur action en matière de vélo par rapport aux autres métropoles, mais elles sont faiblement munies de ressources économiques (Madrid, Lisbonne) ou de capacité à organiser le marché (Rome). Ainsi, les réseaux participent plus largement à la hiérarchisation des villes au sein de l'espace transnational du vélo. Les années

2010 semblent apporter une inflexion dans cette hiérarchie. On observe l'émergence de nouveaux acteurs privés et le retrait progressif des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage dans les *second cities*. JC Decaux et Clear Channel préfèrent dorénavant se concentrer sur les principales métropoles mondiales[1328]. Dans ce contexte, de nombreuses municipalités, accompagnées par certains réseaux et acteurs traditionnels des politiques du vélo (associations, États) se tournent de plus en plus vers une approche expérimentale des politiques publiques en faveur de la bicyclette. Ces expériences concernent autant les dispositifs techniques (vélos électriques, achat de vélos) que les modèles de gestion (nouveau partenariat avec les associations d'usagers, les entreprises publiques et les opérateurs de téléphonie mobile).

[1328] Voir « En France, Clear Channel ne croit plus au marché du VLS », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010, p. 26.

Conclusion générale : La prise de pouvoir des villes à vélo

L'analyse des échanges transnationaux entre les acteurs impliqués pour développer l'usage du vélo en ville nous a conduit à envisager ces interactions sous la forme de configurations circulatoires successives permettant d'éclairer des processus de transformation dans l'action publique urbaine. L'étude de ces configurations circulatoires nous permet de conclure que les rapports de force qui structurent les échanges transnationaux entre les acteurs du vélo urbain reflètent et redéfinissent les relations de pouvoir au sein des gouvernements urbains. Nous pouvons identifier plusieurs configurations circulatoires qui se stabilisent, s'entrecroisent ou se dénouent au sein de l'espace transnational du vélo entre les années 1970 et 2000. Nous avons repéré trois configurations essentiellement caractérisées par l'investissement des acteurs dominant les échanges à des moments plus ou moins balisés : un moment dominé par les associations (1965-1983), un moment dominé par les institutions publiques, notamment municipales (1984-1997), et un moment dominé par les entreprises investies dans les politiques de VLS des villes européennes (1998-2010). Il est ainsi observé des fluctuations dans l'organisation des échanges et l'investissement des acteurs, relevant à la fois des opportunités et des contraintes de l'espace transnational, ainsi que des rapports de force entre les différents acteurs[1329]. À cet égard, l'espace transnational relève nécessairement d'une construction politique et permet ainsi d'analyser les jeux de pouvoir qui s'exercent dans les échanges relatifs au vélo urbain. Il peut donc être considéré comme un nouveau cadre d'action publique.

La généralisation des dispositifs de VLS au sein des villes européennes dans les années 2000 ne résulte pas ici de l'injonction au développement durable. Elle découle davantage d'une modification des rapports de force entre les acteurs impliqués depuis la fin des années 1960 dans la production de l'action publique urbaine du vélo. Ainsi, la prise en

[1329] Ces fluctuations correspondent bien à l'approche de Norbert ELIAS : « Au centre des configurations mouvantes, autrement dit, au centre du processus de configuration, s'établit un équilibre fluctuant des tensions, un mouvement pendulaire d'équilibre des forces, qui incline tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Ces équilibres de forces fluctuants comptent parmi les particularités structurelles de toute configuration ». Voir Norbert ELIAS, *Qu'est-ce que la sociologie ?*, *op. cit.* pp. 157-158.

compte d'un problème public du vélo et les solutions choisies par les municipalités pour y répondre s'appuient sur des acteurs et des institutions qui stabilisent des idées, des normes et des instruments au sein d'un espace transnational. La circulation des systèmes de VLS est donc le fruit de la consolidation d'un ordre politique urbain au sein duquel les municipalités interagissent avec les opérateurs privés spécialisés dans la fourniture de services de mobilier urbain. Cet ordre se stabilise de manière interdépendante au sein de l'espace transnational du vélo et des gouvernements locaux.

Les acteurs, les lieux, les processus d'échanges de cet espace transnational varient dans le temps[1330]. Tandis que les premières relations, observées dans les années 1970, se constituent à l'initiative des associations de défense du vélo, l'espace transnational est aujourd'hui davantage investi par les municipalités et les opérateurs privés. Une analyse sur le long terme montre que d'autres transformations s'opèrent. Des foyers d'échanges et des pôles se forment pendant que d'autres disparaissent, ce qui se traduit par la difficulté de repérer les limites géographiques et les frontières de cet espace. Ces processus nous renseignent plus largement sur les changements au sein des structures politiques, institutionnelles et sociales qui s'investissent dans les échanges transnationaux du vélo urbain. À cet égard, nous observons la montée en puissance des municipalités dans cet espace transnational et dans la prise en charge d'une nouvelle compétence d'action publique. Ainsi, l'espace transnational du vélo offre une grille de lecture pour saisir la transformation des pouvoirs institutionnels et politiques urbains entre la fin des années 1960 et les années 2010.

1. Qui gouverne le vélo urbain ?

L'étude de la formation et des effets des configurations circulatoires du vélo a permis de définir des périodes et des régularités dans les recompositions qui affectent à la fois l'organisation des sociétés urbaines et l'espace transnational. Trois grandes périodes se

[1330] Ces changements sont également observés par Pierre-Yves SAUNIER dans son analyse des échanges transnationaux des politiques sociales nationales. Il montre alors la construction d'un régime circulatoire du domaine social, organisant les connexions transnationales. Les mutations qu'il observe dans ce régime le conduisent à formuler cette recommandation : « Pour saisir cet ordre, et donc à la fois accéder à la manière dont circulations et connexions sont mises en place et à la manière dont elles offrent des ressources à ceux qui les utilisent, il faut être attentif au lieu, au moment, aux mécanismes. » : Pierre-Yves SAUNIER, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 », *op. cit.* p. 14.

distinguent par l'implication d'acteurs et d'institutions dans les politiques du vélo en ville. Au cours de chaque période, les municipalités interviennent pour renforcer leur pouvoir.

1.1 Les trois configurations circulatoires du vélo urbain

Le moment des acteurs associatifs (1965-1983)

Une première configuration essentiellement structurée par des circulations associatives a permis de comprendre le rôle des échanges transnationaux dans la définition d'un problème public, puis sa mise à l'agenda dans de nombreuses grandes villes européennes au cours des années 1970. En effet, face à la crise du régime de croissance des Trente Glorieuses, des associations, proches des mouvements écologistes, se constituent pour défendre la bicyclette en ville. Elles se spécialisent dans la quête de savoirs à l'étranger et la formalisation d'une expertise liée à cette activité transnationale. Un réseau associatif européen se constitue pour développer l'usage du vélo. Il permet notamment d'harmoniser la définition du problème posé en termes d'aménagement urbain. Le traitement du problème par les municipalités pousse les élus et les agents administratifs à s'investir dans les circulations pour construire une nouvelle compétence municipale fondée sur les expertises associatives. L'investissement des municipalités dans les échanges transnationaux s'opère donc à travers un double mouvement. Premièrement, le réseau associatif convainc les élus de l'intérêt des échanges transnationaux pour développer des politiques publiques en matière de vélo. Des expériences sont alors menées. Elles permettent notamment d'inventer les fondements idéologiques et économiques des systèmes de VLS à La Rochelle en 1976. Deuxièmement, les élus urbains se tournent vers les acteurs associatifs pour capter leur expertise et contrôler leur activisme, assimilé aux mouvements de l'écologie politique. Dans cette perspective, les municipalités accompagnent les acteurs associatifs dans la construction d'une action publique transnationale du vélo.

Le moment des institutions publiques (1984-1997)

L'investissement des pouvoirs publics dans les échanges transnationaux caractérise la deuxième configuration circulatoire. L'analyse des échanges montre comment les municipalités s'affirment dans la mise en œuvre des politiques publiques du vélo en institutionnalisant des réseaux de collectivités. Il s'agit alors de structurer des réseaux

d'échanges pour construire une nouvelle compétence urbaine d'action publique. Pourquoi la légitimation de l'échelle urbaine dans la prise en charge du vélo passe-t-elle par les échanges transnationaux ? D'une part, la gestion de la compétence du vélo est alors mise en concurrence par d'autres niveaux de gouvernement, notamment par l'intervention des États. En France, les municipalités s'allient d'abord aux services du ministère de l'Équipement pour organiser la décentralisation de la compétence du vélo urbain. Elles profitent de ce rapprochement pour légitimer l'échelle urbaine dans le cadre d'un premier réseau national des villes cyclables, impulsé par l'État (CVC). Celui-ci leur permet ensuite de constituer une compétence en harmonisant des normes d'action entre les villes françaises. D'autre part, les municipalités intègrent l'expertise associative en incorporant les militants associatifs dans la décision. Ce processus engendre un recyclage des pratiques transnationales au sein des administrations municipales et permet de mieux contrôler les associations. Les élus et les acteurs administratifs des villes européennes s'installent de manière croissante au sein du réseau associatif international, Velo-City. Ce dernier devient crédible pour les institutions européennes.

Le moment des opérateurs privés (1998-2010)

Une troisième configuration circulatoire apparait au début des années 2000 avec l'investissement des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage dans les échanges transnationaux. Ce nouveau rôle des entreprises engendre une intense circulation des systèmes de VLS et confronte les élus urbains à l'exercice d'une régulation des relations avec ces grandes firmes, autant dans les interactions transnationales que dans celles qui se déroulent sur les territoires pour la gestion des services. L'analyse de ces relations montre que l'investissement des entreprises découle en réalité d'une ouverture de l'espace transnational du vélo par les élus urbains. Ces derniers souhaitent développer une visibilité internationale de leur ville en s'appuyant sur les ressources économiques et d'expertise des firmes. Il s'agit également de structurer des réseaux pour mieux accéder à des financements européens. Cette ouverture de l'espace transnational aux entreprises se réalise dans un contexte de compétition entre les villes. Les opérateurs s'adaptent à cette compétition en développant des offres de VLS et des modèles de gestion, puis en assurant la circulation de ces dispositifs. L'espace transnational constitue alors un instrument de légitimation des partenariats publics-privés, des systèmes de VLS et de la compétition entre les villes. Ces

dynamiques représentent les nouvelles normes d'action s'institutionnalisant au sein des territoires urbains. Dans cette perspective, les municipalités s'allient aux opérateurs pour se positionner dans la compétition interurbaine en faisant des usages politiques territoriaux de la circulation des VLS. Pour faire face au poids croissant des entreprises dans l'action publique urbaine, elles s'associent ensuite à d'autres acteurs afin d'améliorer le contrôle des activités des opérateurs. À cet égard, les municipalités peuvent mobiliser des associations, des collectifs d'usagers des VLS, des cabinets d'études privés, l'État ou les institutions européennes.

Au terme de cette recherche, on observe donc une succession de périodes au cours desquelles certains acteurs, modèles, lieux, réseaux et certaines institutions et normes s'imposent dans les échanges transnationaux. Ces périodes ont été analysées au prisme des configurations circulatoires car ces dernières ont permis de montrer les luttes pour imposer un ordre au sein de l'espace transnational. Les acteurs souhaitent ainsi contrôler les échanges et développer des cadres pour l'action publique du vélo. Mais ce schéma de configurations circulatoires linéaires et successives est beaucoup plus complexe. D'abord, les configurations s'enchevêtrent et se superposent, si bien que les bornes chronologiques semblent davantage indiquer des phases de transition, plus ou moins accentuées. Ensuite, cette lecture linéaire est à nuancer puisque les autorités municipales paraissent incontournables dans l'ensemble de la période analysée. Elles forment l'ossature de l'espace transnational dans lequel fluctuent les configurations.

1.2 Le pouvoir municipal au centre des politiques du vélo

L'affirmation des pouvoirs municipaux dans le développement de l'usage de la bicyclette constitue la véritable lecture linéaire de cette recherche, et sa principale conclusion. En effet, une autre manière d'aborder les transformations de l'action publique du vélo consiste à interroger la place des pouvoirs municipaux dans les échanges transnationaux. L'analyse montre que les élus et les administrations municipales interviennent constamment dans les interactions entre les acteurs impliqués dans les politiques du vélo, de 1965 à 2010. En effet, c'est bien la municipalité d'Amsterdam qui est interpellée par le mouvement écologiste *Provos* lors de l'inauguration des premiers vélos en libre service associatifs en

1965. Les pouvoirs municipaux sont donc concernés dès cette date par la problématique du vélo et agissent en conséquence. Les municipalités renforcent leur pouvoir tout au long de la période étudiée pour développer l'usage du vélo en ville. Afin de réaliser ce vaste projet, elles s'appuient sur des acteurs et des institutions impliqués dans les politiques du vélo, au gré des opportunités.

L'investissement de l'État au cours des années 1970 dans l'action publique du vélo constitue la première opportunité d'alliance pour les élus municipaux. Ces derniers vont s'appuyer sur des financements et sur l'expertise des services du ministère de l'Équipement pour mettre en œuvre des politiques publiques expérimentales (chapitre 1). La Rochelle bénéficie ainsi du plan « ville moyenne » pour engager une expérience ambitieuse de vélos en libre service municipaux en 1976. L'État n'est pas absent des échanges transnationaux. Il fait circuler des documents et des études en matière d'aménagements cyclables et accompagne les villes dans la construction d'une nouvelle compétence urbaine du vélo avec l'idée de créer un Club des Villes Cyclables en 1984[1331] (chapitre 3). Dans les politiques de VLS contemporaines, l'État n'est pas partie prenante du processus de décision, mais il peut être mobilisé par les municipalités pour réguler des services urbains, *via* des expertises, des réglementations ou des incitations (chapitre 5 et 6). Ces différents exemples d'intervention de l'État montrent que les villes utilisent ce type d'alliance pour renforcer leur capacité d'action dans la mise en œuvre et la gestion des politiques du vélo.

La sollicitation de certains acteurs par les villes a des effets sur les politiques urbaines du vélo. Elle entraîne des dépendances au sentier. En ce qui concerne l'État en France, les villes ayant fait appel à l'expertise et aux financements du ministère se retrouvent dépourvues de ces ressources après la décentralisation. Quelle pérennité pour l'expérience des « vélos municipaux » de La Rochelle sans les contributions de l'État ? Pour faire face à ces transformations, les élus se tournent vers la recherche d'une nouvelle forme d'expertise, citoyenne, et d'un nouveau modèle de financement, par la publicité. Dans ce contexte, il n'est pas étonnant d'observer une mobilisation des élus municipaux pour obtenir une

[1331] Voir le compte-rendu de la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain » rédigé par B. Durand, directeur du CETUR, le 14 juin 1984. Archives privées de Gérard Wolf.

relance nationale de l'État en faveur du vélo entre 1983 et 1994. De fait, ces dépendances, qui peuvent parfois se transformer en contraintes pour les municipalités[1332], peuvent expliquer les changements d'alliance.

La sollicitation des institutions européennes par les municipalités s'intensifie continuellement des années 1980 à nos jours. On observe alors une montée en puissance de l'UE dans la prise en compte du problème du vélo en ville, permettant aux municipalités de se doter de nouvelles capacités d'action. Le recours aux institutions européennes traduit plusieurs processus qui éclairent ces changements d'alliance. Premièrement, les institutions européennes sont d'abord mobilisées par les associations d'usagers au début des années 1980 (chapitre 2). La stabilisation des interactions entre l'UE et les acteurs associatifs à travers le réseau Velo-City pousse les municipalités à se rapprocher des associations pour accéder à Bruxelles. Deuxièmement, l'UE est ensuite sollicitée par des villes qui ne disposent pas d'un soutien affirmé de l'État pour développer l'usage du vélo (Barcelone, Bruxelles). Pour effectuer ce rapprochement avec l'UE, les municipalités nouent des partenariats avec les associations locales qui ont des entrées à Bruxelles (chapitre 4). Troisièmement, ce processus se généralise aux villes souhaitant se détacher des dépendances vis-à-vis de l'État pour essayer de nouer de nouvelles alliances. Les municipalités tentent de saisir de nouvelles opportunités.

Ces alliances se forment pour renforcer le pouvoir des élus municipaux. Il s'agit d'une part de légitimer les élus dans la conduite des politiques publiques (*outputs*). D'autre part, ces alliances visent à accroître leur légitimation dans la quête de leur fonction au niveau des municipalités (*inputs*). En effet, le recours des municipalités aux associations dans les années 1980-1990 (chapitre 3) et la mobilisation des entreprises dans les années 2000 (chapitre 5) s'inscrivent dans ces processus de légitimation. À travers ces partenariats, les élus répondent à des luttes partisanes au sein des exécutifs locaux, contrôlent des groupes pouvant remettre en cause leur pouvoir de décision et imposent un style politique dans les gouvernements locaux. La mobilisation des entreprises par les municipalités dans les

[1332] On pense ici aux injonctions de l'État à travers la réglementation (LAURE en 1996) pour rendre obligatoires les aménagements vélo dans les projets de réaménagement des voiries urbaines. Cette intervention au cours des années 2000 n'est cependant pas suivie de financements et de l'expertise de l'État.

politiques du vélo s'effectue autour d'un discours politico-institutionnel de promotion de l'innovation économique et de la visibilité internationale des villes. Elle constitue une opportunité pour nourrir les stratégies électorales locales et développer la capacité d'action des élus urbains. Elle est enfin une manière de nouer des relations avec les institutions européennes qui diffusent des normes pour la conduite des politiques urbaines du vélo dans les années 2000, notamment en ce qui concerne les VLS.

La prise de pouvoir des villes par l'intermédiaire d'alliances avec des groupes d'acteurs et des institutions impliqués dans les politiques du vélo exprime une régularité au sein des configurations circulatoires du vélo. Le changement dans les relations entre les municipalités et certains groupes d'acteurs ou institutions s'explique par la volonté des élus urbains de rompre certaines dépendances et de saisir de nouvelles opportunités. Ces modifications d'alliance s'organisent au sein de l'espace transnational car les municipalités passent par des réseaux pour promouvoir des normes et tenter de reconfigurer les partenariats locaux. L'espace transnational constitue ainsi une échelle d'action pour les villes. Il représente autant un moyen d'observer les changements qu'un instrument de transformation des gouvernements urbains.

2. L'apport d'une approche transnationale pour saisir les transformations de l'action publique urbaine

L'espace transnational du vélo offre un regard privilégié pour expliquer le changement dans l'action publique urbaine. La circulation des politiques publiques constitue en effet un moyen pour les municipalités d'inventer, puis de diffuser des modèles d'action et des dispositifs en faveur du vélo. L'analyse des échanges transnationaux a permis de réinterroger le rôle de certains acteurs, notamment les élus urbains, dans la stabilisation des modèles et des institutions au sein de l'action publique des grandes villes européennes. Cette recherche a plus largement contribué à mieux saisir les dynamiques transnationales contemporaines dans lesquelles les villes s'insèrent au sein de la mondialisation.

2.1 Une socio-histoire de l'action transnationale des acteurs du vélo urbain

L'espace transnational représente une approche pertinente pour (re)penser l'apport de certains groupes d'acteurs dans la construction politique et institutionnelle des métropoles. Au sein des politiques du vélo en ville, les associations d'usagers et les grands groupes de services urbains sont particulièrement présents dans la fabrique de la ville.

Deux grandes contributions peuvent être observées concernant les associations d'usagers. Premièrement, elles sont à l'origine des réseaux d'échanges transnationaux du vélo. Cette édification n'est pas sans conséquence sur la manière de produire l'action publique contemporaine du vélo. Les associations d'usagers participent à la définition et à l'harmonisation des problèmes publics, puis à la construction des solutions. Elles ont incité les décideurs politiques et administratifs urbains à développer une prise de décision plus horizontale que celle des autres modes de déplacement urbain[1333]. Certains militants du vélo occupent des postes d'experts au sein des administrations municipales ou s'investissent dans des fonctions politiques déléguées aux transports urbains. Ces élus sont d'ailleurs souvent affiliés aux partis écologistes.

Deuxièmement, les associations ont plus largement diffusé de nouveaux cadres d'action politiques et idéologiques, notamment parce qu'à travers elles, les mouvements écologistes ont pu trouver un relais dans les institutions publiques urbaines. L'écologie politique naissante des années 1970 a fortement influencé l'action des associations d'usagers du vélo. Du partage de l'espace public à la consécration de la notion de mobilité durable, on assiste à un renouvellement des approches en matière de transport et d'aménagement urbain. Cette dynamique est impulsée par les acteurs associatifs devenus représentants des partis écologistes au sein des institutions. Les politiques de mobilité durable ne s'expliquent pas seulement par la réponse des institutions publiques à l'émergence de nouvelles problématiques énergétique et sociale dans le domaine des transports[1334]. Elles sont ici

[1333] Ainsi, la participation des usagers au processus de décision n'est pas réduite aux seules scènes de concertation institutionnalisées, notamment analysées dans le cadre des politiques de tramway. Voir Philippe HAMMAN, *Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, *op. cit.*

[1334] Sur ce point, voir Francis BEAUCIRE, *Transports collectifs urbains: quelle contribution au développement durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia Environnement, 2006.

appréhendées comme un processus de diffusion des idées des mouvements écologistes dans la conduite de l'action publique urbaine.

Les réseaux associatifs sont également à l'origine d'une structuration de l'action publique urbaine à l'échelle européenne. À travers l'organisation des congrès Velo-City dans les années 1980-1990, les associations ont en même temps interpellé les institutions européennes et légitimé ces dernières auprès des villes. Elles ont donc amorcé un mouvement précurseur d'européanisation des politiques du vélo urbain.

Ces contributions des associations aux transformations de l'action publique urbaine du vélo paraissent cependant appartenir au passé. En effet, avec l'intervention de plus en plus marquée des municipalités et l'accroissement du rôle des entreprises dans les politiques du vélo, leur place semble aujourd'hui remise en cause. Or, plusieurs éléments montrent que les associations se repositionnent vers de nouvelles orientations afin de peser sur les politiques du vélo. Elles peuvent d'abord intervenir dans la régulation des services de VLS en participant à évaluer les dispositifs. Les usagers des VLS trouvent dans ces associations un relais au sein des institutions. Ce repositionnement a notamment été observé à Bruxelles. Ensuite, elles peuvent participer directement à élaborer des systèmes de VLS. À Strasbourg, les élus ont sollicité les associations locales pour proposer un système innovant de location de vélos[1335]. Enfin, elles peuvent se tourner vers de nouvelles stratégies de partenariat. En 2008, l'appel d'offres pour les VLS de la région de Bruxelles a vu naître un consortium entre l'association Pro Vélo, la Société des transports bruxellois (Stib), Clear Channel et Transdev. Des partenariats entre les associations d'usagers et les grands groupes privés semblent ainsi envisageables. En outre, certaines structures associatives semblent s'orienter vers une internationalisation de leur activité locale en recherchant des partenariats à l'étranger. Cette dynamique a déjà été observée dans les années 1990 lorsque l'association *Fietsersbond,* fondée à Amsterdam, a développé des antennes dans certaines villes belges. Ces

[1335] La Communauté urbaine a notamment noué un partenariat avec une association d'insertion locale par le vélo. L'association d'usagers a été impliquée dans l'ensemble du processus de décision. Le système est différent des VLS puisqu'il propose une offre de location courte durée (à la journée) et une autre longue durée (plusieurs mois) avec un nombre limité de stations « humanisées ». Voir « Strasbourg : des vélos partagés à la rentrée », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010, p. 33.

partenariats internationaux pourraient-ils concerner les villes des pays émergents ou celles des Emirats ?[1336]

Dans ces processus, les élus urbains jouent un rôle central. Leur investissement dans les échanges transnationaux constitue un moyen de nouer des partenariats, mais aussi d'inventer, puis de diffuser des modèles d'action et des dispositifs en faveur du vélo.

2.2 Une action publique hybride

Comment est produite l'action publique urbaine contemporaine ? En ce qui concerne le vélo urbain, les différentes alliances entre les municipalités et les groupes d'acteurs ou institutions impliqués montrent que les villes n'ont pas de capacité autonome pour développer des politiques publiques. Elles s'appuient ainsi sur d'autres acteurs pour co-produire l'action publique du vélo, en passant par les réseaux de collectivités. L'expertise mobilisée par les institutions publiques urbaines offre une illustration de cette co-production. Elle est tantôt élaborée par les associations d'usagers, tantôt par les services du ministère de l'Équipement en France, tantôt par des opérateurs privés. Le rôle des institutions publiques urbaines consiste alors à coordonner l'expertise du vélo et à négocier les formes d'échanges d'informations entre les acteurs. Dans ces processus de co-production, les élus municipaux développent des stratégies pour garder la main sur la gestion des politiques publiques. À cet égard, l'investissement des élus dans les réseaux de collectivités constitue un moyen de diffuser des instruments pour renforcer leur pouvoir. Les réseaux donnent ainsi à voir des rapports de force locaux entre les acteurs politiques (partis politiques) et institutionnels (régions vs municipalités) pour imposer des normes et des cadres d'action. Ils représentent donc un instrument de pouvoir au sein des rapports de force territoriaux.

Cette instrumentalisation politique est l'objet des nombreux allers et retours de la part des acteurs entre les réseaux et les territoires urbains. L'action publique du vélo se construit

[1336] L'hypothèse d'un partenariat avec le Qatar a été formulée par l'association lilloise ADAV dans le cadre d'une boutade le 1er avril 2013. Voir http://www.droitauvelo.org/Le-Qatar-nouveau-partenaire-de-l-ADAV, consulté le 3 avril 2013.

donc sur plusieurs échelles, locales et transnationales. On observe par exemple une promotion des modèles standards par les municipalités à l'échelle transnationale afin de rester dans le jeu de la compétition interurbaine. Au contraire, lorsque les modèles circulent et sont réceptionnés au sein des villes, on assiste à une territorialisation des dispositifs dans le but de répondre aux attentes des groupes impliqués et des jeux partisans au niveau local. Les politiques de VLS participent pleinement à légitimer cette double dynamique. Cette dernière représente un marqueur de l'intégration des villes dans la mondialisation.

Le travail réalisé par les élus dans ce processus montre l'hybridation des dynamiques territoriales et transnationales. Les politiques standards sont ainsi amendées par une série d'innovations pour satisfaire les acteurs impliqués ou impactés par l'arrivée d'un nouveau dispositif. À cet égard, les VLS sont l'objet d'une adaptation en fonction des préoccupations des élus en termes de calendrier électoral, de prise en compte des revendications des groupes d'intérêt locaux, de la construction d'une identité territoriale, des contraintes juridiques et institutionnelles. L'innovation et les changements dans les politiques du vélo sont ainsi marqués par une action publique hybride. « La notion d'hybridation renvoie non seulement à la combinaison d'éléments convergents et divergents, mais aussi de composants *a priori* contradictoires (…), ainsi que d'éléments préexistants et d'éléments nouveaux »[1337]. Les éléments contradictoires ne manquent pas dans les politiques de VLS : atout collectif d'un transport individuel, gratuité affichée contre financements publicitaires, libre appropriation des déplacements contre régulation contrainte de la mobilité, incompatibilité des cartes d'abonnement entre les villes ayant implanté le même dispositif.

L'action publique du vélo en ville se caractérise par l'hybridation et la co-production des modèles. Ces processus se manifestent au-delà des politiques publiques. Ils affectent la manière de gouverner les territoires urbains. Par exemple, les entreprises sont invitées à jouer un rôle croissant dans l'action publique urbaine. Au niveau local, elles sont présentes dans la construction des compétences institutionnelles et de l'aménagement du territoire depuis les années 1960 (chapitre 5). Aujourd'hui, avec les échanges transnationaux, les

[1337] Voir Patrick HASSENTEUFEL, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *op. cit.* p. 130.

opérateurs interviennent également dans la mise en visibilité internationale des villes et dans le marketing politique et territorial. Cette extension progressive du rôle des firmes dans l'action publique urbaine ouvre un champ de questionnements plus vaste sur la place des villes dans le capitalisme.

3. Des politiques du vélo à l'analyse de la construction des capitalismes urbains

Le rôle croissant joué par certains acteurs dans la fabrique de la ville peut finalement être analysé au regard de l'affirmation continue des municipalités dans les politiques du vélo urbain depuis plus de 40 ans. Dans le cadre des systèmes de VLS, ces deux dynamiques semblent paradoxales : avec l'accroissement du rôle des entreprises de mobilier urbain et d'affichage dans l'action publique urbaine, on assiste au renforcement du pouvoir des élus municipaux. Ce processus s'observe sur le temps long de la construction politique et institutionnelle des villes et des marchés urbains. Cette enquête nous permet alors d'entrevoir un chantier de recherche consistant à étudier le rôle des élus municipaux dans la production et la circulation des modèles de capitalismes urbains[1338].

3.1 Capitalismes urbains : la montée en puissance des villes

Dans un article intitulé « Capitalismes urbains : la montée en puissance des firmes d'infrastructures »[1339], Dominique Lorrain montre comment les firmes spécialisées dans les services urbains se sont imposées dans l'économie et l'organisation des villes européennes à la fin du XXe siècle. Selon l'auteur, une des explications de cette montée en puissance

[1338] La notion de capitalisme urbain renvoie à l'émergence des acteurs du marché dans la gestion des infrastructures et des réseaux urbains. Selon Dominique LORRAIN, les modèles de capitalisme urbain dépendent de trois variables : la complexité et la taille des infrastructures d'une ville ; l'internationalisation des firmes et des problèmes d'externalités négatives de la gestion des réseaux (eau, pollution) et l'attitude des pouvoirs publics qui se déchargent des financements dans de nombreux pays et qui paraissent démunis dans les pays émergents. Voir Dominique LORRAIN, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *op. cit.* p. 31. Par ailleurs, l'analyse en termes de modèles de capitalisme urbain suppose qu'il existe une variété de capitalismes au niveau urbain, liée à l'histoire et aux institutions nationales qui encadrent les marchés. Voir Peter A. HALL et David W. SOSKICE (dir.), *Varieties of capitalism : the institutional foundations of comparative advantage*, Oxford, Oxford University Press, 2001.

[1339] Dominique LORRAIN, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *op. cit.*

réside dans la « sensibilité institutionnelle » de ces entreprises, c'est-à-dire dans leur capacité d'adaptation aux préoccupations politiques et aux contextes institutionnels des villes[1340]. Notre recherche a validé cette thèse en montrant effectivement la souplesse des opérateurs dans la mise en œuvre des dispositifs de VLS, et ce dès la préparation des appels d'offres par les institutions publiques (chapitres 5 et 6). Nous proposons d'aller plus loin en analysant la construction des marchés urbains depuis leur origine à partir des interactions entre les décideurs politiques locaux et les entreprises. Par cette démarche, il s'agit d'offrir une grille de lecture pour comprendre la construction des capitalismes urbains. Ce chantier de recherche peut se déployer dans le cadre de l'analyse des échanges transnationaux, car il s'agit d'abord de comprendre les jeux d'échelles dans la construction des marchés. Ces derniers sont insérés entre les échelles locale, nationale, transnationale et européenne. Ensuite, l'approche transnationale peut se révéler pertinente pour observer la confrontation et la cohabitation des modèles de capitalismes urbains à cette échelle.

La circulation des systèmes de VLS se structure ainsi dans une compétition plus générale de modèles de gestion qui recouvrent plusieurs dimensions : juridiques, économiques, technologiques, institutionnelles et politiques. JC Decaux diffuse ainsi le modèle du PPP reliant les VLS au marché du mobilier urbain. Clear Channel s'appuie davantage sur des DSP en isolant un marché spécifique des VLS. Mais d'autres modèles s'affrontent, notamment parce que la construction historique des marchés urbains participe à créer des opportunités et des contraintes dans le choix des modèles par les élus municipaux. On observe par exemple l'émergence d'une nouvelle offre de VLS dans les années 2010, reliée au marché global des transports urbains sous forme de DSP. Notre analyse montre que ces différents modèles sont fortement façonnés par les décideurs urbains qui souhaitent renforcer leur pouvoir de contrôle sur les firmes et leur position dans la compétition entre les villes. La construction politique des marchés met également en lumière les sentiers de dépendance des municipalités aux opérateurs, qui ont pris soin de s'imposer dans un certain nombre de domaines (expertise, financier, technologique) et d'accroître leur visibilité sur l'espace public. Dans ce contexte, le premier contrat d'un marché est déterminant pour les opérateurs et constitue un véritable enjeu pour la puissance publique.

[1340] *Ibid.* p. 30.

Dans cette perspective, le développement des mobilités durables constitue un moyen d'observer les recompositions dans la construction des capitalismes urbains. Des opérateurs traditionnels spécialisés dans la gestion des transports collectifs urbains sont confrontés à l'émergence de nouveaux groupes privés. Si les VLS ont consacré les entreprises de mobilier urbain et de l'affichage dans la gestion des mobilités urbaines, d'autres dispositifs peuvent être analysés pour penser les recompositions à l'œuvre dans le domaine des transports urbains. Une première proposition consiste à comparer ces dispositifs. Les politiques d'auto-partage[1341] semblent montrer l'affirmation de nouvelles firmes dans les mobilités urbaines. Après avoir implanté le système *Autolib'* en 2011 à Paris, l'entreprise Bolloré est en passe de remporter de nouveaux marchés de l'auto-partage, notamment à Lyon et à Bordeaux[1342]. Le concept proposé par l'entreprise semble similaire à celui des VLS[1343], mais son modèle de gestion s'insère dans un milieu économique différent. L'entreprise entre en concurrence avec les prestataires de transports en Taxi et de location de voitures[1344]. Elle est aussi en concurrence avec les constructeurs automobiles puisqu'elle conçoit une automobile (Bluecar) alimentée en énergie par une batterie électrique fabriquée par Bolloré. La proximité et la complémentarité d'*Autolib'* et de *Vélib'* à Paris ne manquent pas d'interroger les synergies entre ces deux dispositifs, notamment du point de vue politique. Ainsi, la comparaison des différents modèles d'auto-partage et leur circulation constitue une deuxième proposition d'analyse. En effet, certaines villes proposent une gestion de l'auto-partage en partenariat avec des acteurs associatifs ou en régie. Le modèle en régie est défendu par la municipalité de Rome qui s'appuie en outre sur le soutien de

---

[1341] L'auto-partage est un système de location de voitures en libre service.

[1342] Voir « L'opération commando d'Autolib' à Bordeaux », *Le Monde*, le 22 mars 2013, http://transports.blog.lemonde.fr/2013/03/22/operation-commando-dautolib-a-bordeaux/, consulté le 2 avril 2013 ; « Après Vélo'v, voici Autolo'v : autolib' de Bolloré à Lyon, les tarifs, les différences avec Paris », *Lyon Capitale,* le 25 mars 2013, http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Actualites/Transports/Apres-Velo-V-voici-Autolo-V-Autolib-de-Bollore-a-Lyon-les-tarifs-les-differences-avec-Paris, consulté le 2 avril 2013.

[1343] Dans le modèle mis en œuvre à Paris, des voitures électriques sont disponibles dans plusieurs points de stationnement répartis dans la ville de Paris, qui permettent de recharger la batterie des automobiles. Le système de paiement fonctionne avec un abonnement et un forfait supplémentaire suivant le déplacement effectué. En juin 2012, le système *Autolib'* devait atteindre 3000 véhicules électriques répartis sur 1200 stations, avec environ 6000 bornes de recharge.

[1344] Voir « Autolib' fâche les loueurs de voiture et les Taxi parisiens », *Le Figaro*, le 7 décembre 2011, http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/12/06/04016-20111206ARTFIG00688-autolib-fache-les-loueurs-de-voiture-et-les-taxis-parisiens.php, consulté le 9 décembre 2011.

l'État pour accompagner le constructeur automobile Fiat dans le développement de son activité[1345]. Là encore, des modèles de mobilité durable, largement façonnés par l'intervention politique, se confrontent. Enfin, nous proposons de compléter l'analyse de la construction des capitalismes urbains en comparant les firmes, leurs modèles économique et financier, leurs structurations territoriales, la trajectoire de leurs dirigeants et les réseaux qu'ils mobilisent. La « sensibilité institutionnelle » des entreprises peut ainsi être interrogée à l'aune des effets des organisations politiques sur les structures et le fonctionnement des opérateurs privés investis dans les transports urbains et la mobilité. Surmonter les difficultés méthodologiques d'une telle approche constitue en soi un chantier de recherche pour les sciences sociales. Afin de mieux s'insérer dans ces propositions de recherche, quelques réflexions sur l'avenir des systèmes de VLS s'imposent.

3.2 Des services de VLS pour les grandes métropoles, l'utopie pour le reste du monde ?

En 2006, le directeur régional Rhône-Alpes de l'entreprise JC Decaux nous confiait lors d'un entretien : « Les Vélo'v ont pris le pouvoir »[1346]. Ce travail de thèse a montré comment les municipalités avaient renforcé leur pouvoir avec les politiques de VLS. Si la prise de pouvoir des VLS semble s'essouffler, celle des grandes métropoles ayant développé ce type de dispositifs pourrait se renforcer.

Depuis le début des années 2010, les politiques de VLS subissent de nombreuses transformations. En 2010, la couverture du magasine, *Ville, rail et transports*, titre ainsi : « Vélib'. Vers la fin du modèle JC Decaux – Clear Channel ? »[1347]. Si la crise économique a stoppé un certain nombre de projets, notamment à Madrid, l'offre de VLS s'est élargie avec l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché. Ces derniers ont profité d'une contestation plus générale du coût des systèmes de VLS gérés par les entreprises du mobilier urbain[1348].

[1345] Aurélien DELPIROU et Arnaud PASSALACQUA, *Rome par tous les moyens*, Rome, Ecole française de Rome, à paraître.
[1346] Entretien avec le directeur régional Rhône-Alpes de JC Decaux, Lyon, le 17 novembre 2006.
[1347] Voir « Vélib'. Vers la fin du modèle JC Decaux – Clear Channel », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010.
[1348] Voir « Le Vélib', si populaire, mais si cher », *Le Figaro*, le 25 juin 2008, p. 2 ; « La facture salée du Vélib', *Les échos*, le 9 octobre 2009.

En outre, les premières évaluations montrent que l'objectif affiché par les élus de diminuer le nombre de déplacement en automobile n'a pas été atteint[1349]. En France, les opérateurs de transports urbains, Kéolis (filiale de la SNCF) et Véolia-Transdev intègrent dorénavant des dispositifs de VLS dans les DSP pour la gestion des transports collectifs. Les villes de Bordeaux, Nice et Strasbourg se sont tournées vers ces opérateurs. La ville de Londres s'est appuyée sur l'autorité organisatrice des transports, Transport for London, pour déléguer la gestion des VLS à une entreprise locale. Le financement par la publicité est toujours présent, désormais sur les vélos[1350]. À Montréal, le système de VLS a été confié à une entreprise publique qui souhaite exporter son offre aux États-Unis[1351]. Pour l'ensemble de ces offres, le choix des modèles de gestion et des prestataires a autant été guidé par des considérations financières que par la volonté des élus de différencier leurs politiques publiques. Ainsi, en France, la contestation la plus franche des VLS gérés par JC Decaux et Clear Channel a été menée par la municipalité de Strasbourg. En 2012, cette dernière a organisé un colloque sur le bilan des systèmes de VLS dans lequel leur modèle de gestion attaché au marché publicitaire a été fortement critiqué[1352]. Pour renforcer cette critique, la municipalité de Strasbourg a mobilisé son leadership national en matière de part des déplacements à vélo (10% dans l'agglomération, 15% en centre-ville) en la comparant avec celle des villes ayant implanté des systèmes de VLS (Paris, 2% ; Lyon, 4%). Cette démarche visait ainsi à valoriser l'action des élus à travers leurs politiques publiques d'aménagement.

Ces critiques et l'action des nouveaux opérateurs amorcent-ils pour autant un déclin des entreprises de mobilier urbain dans la gestion des systèmes de VLS ? Trois raisons permettent de penser le contraire. Premièrement, les succès politiques des maires des grandes villes disposant de VLS semblent confirmer leur stratégie[1353]. Seule la défaite du

---

[1349] Voir notamment « Vélo'v ne fait pas d'ombre aux autos », *20 minutes*, le 9 janvier 2006.

[1350] Voir « Londres lance et finance son vélo d'hypercentre », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010, p. 34.

[1351] Voir « Montréal lance son réseau de vélos en libre service », *Le Monde*, le 13 mai 2009, http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2009/05/13/montreal-lance-son-reseau-de-velos-en-libre-service_1192333_3222.html, consulté le 10 septembre 2012. La ville de New-York s'est récemment dite intéressée par ce système.

[1352] Voir « Le Vélib' et ses avatars n'ont pas détrôné l'auto », *Le Monde*, le 6 septembre 2012, http://www.lemonde.fr/vous/article/2012/09/06/le-velib-et-ses-avatars-n-ont-pas-detrone-l-auto_1756670_3238.html, consulté le 9 septembre 2012.

[1353] On pense ici aux victoires des maires sortants aux élections municipales, notamment à Paris et Lyon en 2008. À cet égard, la presse a souvent souligné le bénéfice des systèmes de VLS pendant les

maire de Barcelone en 2011 a ouvert la voie à une éventuelle remise en cause du système *Bicing*. Toutefois, en 2012, le nouveau maire Xavier Trias (Ciu, centre-droit), semblait finalement opter pour le maintien de *Bicing*[1354]. Et pour cause, les municipalités doivent attendre la fin des contrats pour pouvoir rééxaminer l'offre de service des dispositifs. Que se passera-t-il à Lyon lors de la fin du contrat en 2017 ? Les dépendances des villes aux opérateurs et la difficulté à contester leur position indiquent qu'une reconduite de JC Decaux sera privilégiée par les élus, avec une poursuite du système *Vélo'v* probablement étayée de quelques améliorations. Par ailleurs, le contrat stipule que si le Grand Lyon souhaite se séparer de JC Decaux, la Communauté urbaine pourrait racheter le système à l'entreprise[1355]. Mais à quel prix ? Enfin, la concentration des sociétés de mobilier urbain dans les grandes métropoles et le désintérêt de ces firmes pour les marchés les moins rentables découlent d'une stratégie de ces sociétés[1356].

Dans ce contexte, les transformations observées dans les politiques de VLS tendent à accroître la hiérarchisation entre les villes. Cette dynamique se traduit par le développement des inégalités en matière d'offre de service pour l'usager. Ainsi, pour renforcer le pouvoir des grandes métropoles, les élus souhaitent développer l'interopérabilité des systèmes de VLS. Les entreprises pourraient bientôt répondre positivement à cette demande, y compris en nouant des alliances, pour augmenter « l'effet club » et l'attrait des municipalités pour leur système. L'enjeu porte aujourd'hui sur la capacité des autres villes à adapter les systèmes de mobilité à leurs besoins sociaux et à leurs réalités territoriales. Faute de quoi le triomphe de la mobilité durable pourrait se confondre avec le triomphe des grandes métropoles et des grands groupes de services urbain.

---

campagnes électorales. Voir « Delanoë dopé au Vélib' », *Libération*, le 29 août 2007 ; « Municipales : Paris, Vélib' et la politique », *Ville et transports*, n° 442, le 27 février 2008.

[1354] Pendant la campagne des élections municipales de 2011, le candidat de droite, aujourd'hui maire de Barcelone Xavier Trias, indiquait vouloir transformer le système de VLS *Bicing* afin de développer un nouveau dispositif de motos électriques en libre-service. En 2012, il a engagé des discussions avec Clear Channel afin de développer ce nouveau dispositif. Voir « Trias propone usar bicing para recargar motos electricas y menos contenedores », *La Vanguarda*, le 10 mars 2011; « El alcade de Barcelona apoya la creacion de un « bicing » de motos electricas », *ABC Catalunya*, le 26 juin 2012, http://www.abc.es/20120625/local-cataluna/abci-alcalde-barcelona-apoya-creacion-201206251052.html, consulté le 12 septembre 2012.

[1355] Communauté urbaine de Lyon, *marché n° 041060F de mise à disposition et exploitation d'abris pour voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos*, le 24 novembre 2004, p. 16-17.

[1356] Voir « En France, Clear Channel ne croit plus au marché du VLS », Ville, rail et transports, n° 496, le 19 mai 2010.

Sources écrites

Textes législatifs

Loi n° 66-1069 du 31 décembre 1966 relative aux Communautés urbaines

Circulaire n° 74-209, dite Galley, du 6 novembre 1974

Circulaire du ministre de l'Intérieur n° 78-207 du 18 mai 1978

Circulaire du ministre de l'Intérieur n° 78-319 du 25 août 1978

Loi n° 82-1153 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), du 30 décembre 1982

Article 236 de la nouvelle loi communale (Belgique) du 26 mai 1989

Loi n° 90-55 du 15 janvier 1990 relative à la limitation des dépenses électorales et à la clarification du financement des activités politiques

Décret n°94-134 du 9 février 1994, création du CERTU

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 relative à l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

Article 67-1 du Code des Marchés Public par le décret 2004-1298

Décision n° 265784 du Conseil d'État, le 4 avril 2005

Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant sur diverses dispositions de sécurité routière

Documentation officielle

Actes du colloque international « Des vélos pour tous », Bruxelles, le 2 février 1999

Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Plan de déplacements urbains, Grenoble, juin 1987

ANWB, *Woonerf,* Direction de la Sécurité Routière, 1980

Ambroise-Rendu Marc, *Les politiques de la ville de Paris en faveur du vélo,* rapport de stage effectué à la direction de la voirie de la ville de Paris, 1996

Arrêt de la Cour d'appel de Paris (1re chambre, section H) en date du 22 février 2005 relatif au recours formé par la société JC Decaux contre la décision n° 04-D-32 du Conseil de la concurrence en date du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More Group France contre les pratiques du groupe Decaux

Bardet Fabrice, Jouve Bernard (dir.), document de préparation du cours « Les ingénieurs des Travaux Publics de l'État et l'action publique : un « corps d'État » en mutation », ENTPE, 2010-2011

Barincou R., « Le mobilier urbain de Paris », novembre 1969

CERTU, *Les politiques cyclables en Europe. Tour d'horizon des politiques nationales*, Rapport d'étude, collection du CERTU, 2001

CERTU, *enquêtes ménages déplacements*, 1998

CETUR, *Rapport de mission d'un voyage d'études, Amsterdam, Zurich, Barcelone*, mai 1994

CETUR, *Pistes cyclables : conception des structures,* 1986, 50 p.

CETUR, *Les deux-roues légers : aménagements simples et sécurité en milieu urbain,* Fiche technique n°7, 1985, 10 p.

CETUR, *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978,* ministère de l'environnement et du cadre de vie, ministère des transports, décembre 1978

CETUR, *Présentation du Centre*, janvier 1978

CETE de Lyon, *la sécurité des deux-roues à Bourg-en-Bresse*, 1985, 69 p.

CETE de Lyon, *Les Plans de Déplacements Urbains (PDU),* sans date

CETE Nord-Picardie, *Le dossier des deux-roues*, rapport, 1976

Club des Villes Cyclables, Compte-*rendu du 13ème congrès du Club des Villes Cyclables*, novembre 2002

Club des Villes Cyclables, *Compte-rendu du voyage Club des Villes Cyclables 26, 27, 28 mai 1993*, « Politiques cyclables et déplacements à Genève, Bâle et Berne », septembre 1993

Club des Villes Cyclables, *Compte-rendu des journées annuelles du Club des Villes Cyclables à Strasbourg*, 1992

Club des Villes Cyclables, *Compte-rendu des troisièmes journées rencontre du Club des Villes Cyclables* : *en vélo bien dans ma ville,* Toulouse, le 11 et 12 octobre 1991

Club des Villes Cyclables, *Compte-rendu de la première rencontre nationale des villes cyclables*, Bordeaux, le 28 octobre 1988

Commission européenne, document A2-183/66, 16 décembre 1986

Communauté urbaine de Lyon, *Vélo'v, la ville autrement. The City in a different light*, 2006

Communauté urbaine de Strasbourg, *Schéma directeur deux-roues*, 1994

Communauté urbaine de Strasbourg, *Enquête-ménage : déplacements deux-roues dans la Communauté urbaine de Strasbourg*, 1990

Communiqué de presse de JC Decaux, « JC Decaux lance l'application *Allbikesnow* sur iphone pour ses systèmes de vélos en libre service », Paris, le 16 mars 2010

Communiqué de presse du Club des Villes Cyclables, « lancement du réseau international des villes VLS », le 27 juin 2007

Communiqué de presse de l'autorité de la concurrence, « Marché du mobilier urbain publicitaire », le 4 juillet 2005

Conference Catalogue Velo-City Bruxelles, 12-15 mai 2009

Conference papers, 7ème International Velo-City Conference, Nottingham (6-10 sept. 1993)

Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, *Etude historique sur les valeurs propres au Ministère de l'Equipement*, rapport n° 2004-0105-01, Paris, 2004, 117 p. : http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics//054000173/0000.pdf , consulté le 03 janvier 2012.

Conseil Général du département du Nord, *Vers un schéma directeur départemental des itinéraires cyclables*, 1991

Cour d'appel de Paris, Arrêt (1ère chambre, section H) du 22 février 2005 relatif au recours formé par la société JC Decaux contre la décision n°04-D-32 du Conseil de la concurrence en date du 8 juillet 2004 relative à la saisine de la société More Group France contre les pratiques du groupe Decaux

Coutinho L., *Etude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971

Décision n° 98-D-52 du conseil de la concurrence du 7 juillet 1998 relative à des pratiques relevées dans le secteur du mobilier urbain, obligeant les collectivités à mettre en concurrence les contrats de mobilier urbain

Délibération n° 2009-0477 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon relative à l'approbation d'un avenant au marché d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos passé avec la société JC Decaux - Approbation d'un avenant à la convention de mandat passé avec la société JC Decaux, le 12 janvier 2009

Délibération n° 2009-0478 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon relative au marché d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos - Modification de la tarification Vélo'v, le 12 janvier 2009

Délibération n° 2009-0480 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon relative au marché de mobilier urbain et mise à disposition de vélos avec la société JC Decaux - Approbation des modifications des conditions générales d'accès et d'utilisations du service Vélo'v, le 12 janvier 2009

Délibération n° 2006-3736 du conseil de la Communauté urbaine de Lyon relative à l'approbation d'un avenant au marché de mise à disposition et exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos, passé avec la société JC Decaux, le 13 novembre 2006

Délibération n° 96.304 du conseil de la ville de Rennes relative à la convention de mise à disposition de mobilier urbain de la ville de Rennes, cahier des clauses particulières valant programme fonctionnel détaillé, le 20 décembre 1996

Faivre-d'Arcier Bruno, *Conception des plans de circulation et fonctions urbaines collectives,* Institut de Recherche des transports, Arcueil, 1977

Fondation Roi Baudoin, *Les cyclistes dans la circulation*, 1984, 123 p

GRACQ*, itinéraires dans Bruxelles*, GRACQ, mai 1979.

Héran Frédéric, *Vélo et politique globale de déplacements durables*, rapport final du PREDIT, 2012, 114 p.

Héran Frédéric (coord.), Le vol des bicyclettes. Analyse du phénomène et méthodes de prévention, rapport final PREDIT 2, Ministère de l'Équipement, 2003, 225 p. http://bicycode.org/html/telechd/rapportvol2003.pdf , consulté le 2 février 2012.

Héran Frédéric, Philippe Tostain (coord.), *Lillàvélo,* rapport final, 1992

Instituto para la diversificacion y Ahorro de la Energia, *Guia metodologica para la implantacion de sistemas de bicicletas publicas en Espana*, Madrid, novembre 2007

Intelligent Energy Europe, *Spicycles* EIE/05/059/S12.421631, *Bike sharing – key findings and recommendations*, Working Document Number 4.3: http://Spicycles.velo.info/, consulté le 14 octobre 2008

JC Decaux, dossier de presse *Lyon : Cyclocity, du mobilier urbain à la mobilité urbaine*, Paris, 2005 http://www.JCDecaux.com/fr/presse/archives/2005/Lyon-Cyclocity-du-mobilier-urbain-a-la-mobilite-urbaine consulté le 5 août 2012

JC Decaux, rapport d'activité annuel 2003

Journal d'information municipale BSM, entrevista a Jordi Hereu : « [Bicing] ser una aposta innovadora lider a Catalunya y Espanya », 2011

Lassave Pierre, CETUR, *L'expérience des Plans de Déplacements Urbains (1983-1986),* Bagneux, 1987, 134 p.

Le Moniteur Belge, *Statuts de l'European Cyclists Federation*, le 24 avril 1997

Libro de ponencias, 10è Congreso internacional de planification para la bicicleta – Velo-City Barcelona (15-19 sept. 1997)

Ligue des familles de Bruxelles, *Compte rendu du colloque international « des vélos pour tous »*, Bruxelles, 1999

Livre Blanc de l'ADTC, *Le Tram-train,* décembre 2001

Livre Blanc de l'ADTC, *Transports publics dans la région grenobloise : horizon 2010,* mai 1995

Livre Blanc de l'ADTC, *Le vélo véhicule d'avenir,* juin 1990 (deuxième étude)

Livre Blanc de l'ADTC, *Pour un R.E.R. grenoblois,* septembre 1987

Livre Blanc de l'ADTC, *Voirie rapide dans l'agglomération grenobloise : halte au gaspillage,* mai 1978

Livre Blanc de l'ADTC, *Marchandises : priorité au rail,* juin 1977

Livre Blanc de l'ADTC, *Bilan de la rénovation des transports publics grenoblois,* mars 1977

Livre Blanc de l'ADTC, *L'automobile au service des citadins,* décembre 1976

Livre Blanc de l'ADTC, *Le piéton dans la ville,* mars 1976

Livre Blanc de l'ADTC, *Le vélo véhicule d'avenir,* mai 1975

Livre Blanc de l'ADTC, *Poma 2000 ou tramway moderne,* septembre 1974

Livre Blanc de l'ADTC, *La crise des transports urbains : analyse et propositions,* avril 1974

Livre vert de la Commission européenne, *Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine*, Bruxelles, le 25 septembre 2007

Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie, Commissariat général au développement durable, 2009, *Les comptes des transports en 2008* – 46ème rapport à la Commission des comptes des transports de la Nation, 2 tomes

Ministère de l'Equipement, *Les Plans de circulation,* Paris, 1974

Ministère des Travaux Publics et des Communications de la Région de Bruxelles-Capitale, actes du 5ème colloque international sur les déplacements urbains, « Vélos dans la cité, ville de qualité ! », Inter-Environnement Bruxelles, Auspert & Cie, Bruxelles, le 12 janvier 1995

Ministère des Travaux Publics et de la reconstruction, *Bruxelles, Carrefour de l'Occident,* Bruxelles, 1956

Minutes of the Conference, Velo-City'91, International Conference (19-22 nov. 1991)

OBIS, *final project report*, août 2011

OBIS, Optimiser le vélo en libre service dans les villes européennes, manuel, 2011, 96 p. Voir : http://www.obisproject.com/palio/html.wmedia?_Instance=obis&_Connector=data&_ID=1034&_CheckSum=-368586294, consulté le 9 août 2012

Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, *La sécurité des bicyclettes de 1982 à 1992*, La documentation française, 1994, 71 p.

Préfecture de la Gironde, *Statuts du Club des Villes Cyclables*, le 12 janvier 1989

Proceeding Velo-City 1999, http://kamen.uni-mb.si/Velo-City99/docs-Velo-City99/proceedings.pdf , consulté le 3 décembre 2010

Proceeding of the 8th Velo-City Conference, Bâle (26-30 sept. 1995)

Proceeding Velo-City 1989, International Bicycle Conference (21-23 août 1989)

Proceeding Velo-City 87, International Congress « Planing for the urban cyclist » (22-26 sept. 1987

SETRA, *Aménagements en faveur des cyclistes, cyclomotoristes,* Paris, Ministère de l'équipement et ministère de l'intérieur, 1976

Spicycles Final Book, *Cycling on the rise. Public Bicycles and other European experiences*, 2009, 50 p. http://spicycles.velo.info/Portals/0/Deliverables/SpicyclesFinal_Booklet_small.pdf, consulté le 3 octobre 2012

Tribunal administratif de Lyon (3ème chambre), audiences n° 0502594 – 0502595 du 2 février 2006

UNDR, *Les pistes et bandes cyclables cyclomotorables en France*, Imprimerie de Chartres T. et C, 1974

Velo-City 2003 Paris, *Guide du congressiste* (23-26 sept. 2003)

Velo-City 1984, « a three day international conference for professional transport planners, cycle activists and politicians, sponsored by the London Cycling Campaign and the Greater London Council », document de presentation, 1984

Documentation interne

ADSHEL, *bilan du service vélos à la carte après 4 ans et demi d'exploitation*, le 12 juin 2003, p. 1-2. Archives de la ville de Rennes (11-21W1-3)

ADSHEL, courrier adressé à la ville de Rennes, programme de la visite de Toulouse le 28 août 2001, archives de la ville de Rennes (10-20W3)

Ajountament de Barcelona, *Protocol of intention : the creation of the international network of cities with public cycle systems*, Barcelona, le 30 novembre 2007, archives privées de l'auteur

Bouvier Irène, *argumentaire en faveur du vélo en ville.* Compte rendu de la journée de travail du 31 mai 1991, Lyon Vélo, Lyon, 1991, 58 p., archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

BSM, *El Bicing millora l'atencio a l'usuari*, le 20 février 2009

BSM, *Description y caracteristicas generales de la gestion integral, implantacion y mantenimiento de un sistema de transporte publico individualizado mediante bicicletas*, 2006

Cabinet du ministre Pascal Smet, « Décision concernant l'octroi d'une concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale », document interne, sans date

Charte des villes à vélos partagés, le 12 juin 2008, Paris, archives privées de l'auteur

Club des Villes Cyclables, « La lettre du Club des Villes Cyclables », n°3, janvier 1992

Clear Channel Outdoor, *Smartbike, information document*, septembre 2007

Communauté urbaine de Lyon, ISIS, « Vélo'v – Enquête usagers 2006 », mai 2007

Communauté urbaine de Lyon, *Avenant à la convention du 24 novembre 2004*, Séance du conseil de la Communauté urbaine de Lyon, le 13 novembre 2006

Communauté urbaine de Lyon, *Convention du 24 novembre 2004, programme fonctionnel du Grand Lyon de mise à disposition et d'exploitation d'abris voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos*, le 28 novembre 2004

Communauté urbaine de Lyon, *marché n° 041060F de mise à disposition et exploitation d'abris pour voyageurs, de mobiliers urbains d'information et d'un parc de vélos*, le 24 novembre 2004

Communauté urbaine de Lyon, *Avenant à la convention du 24 octobre 1972*, le 20 décembre 1988 (AGL, 2115 W 004-2)

Communauté urbaine de Lyon, *Avenant à la convention du 24 octobre 1972*, le 17 mars 1982 (AGL, 2115 W 004-2)

Communauté urbaine de Lyon, *Avenant à la convention du 24 octobre 1972*, le 5 février 1982 (AGL, 2115 W 004-2)

Communauté urbaine de Lyon, *Convention du 24 octobre 1972* (AGL, 2115 W 004-2)

Communauté urbaine de Lyon, *Appel d'offres du 18 avril 1972* (AGL, 2115 W 004-2)

Compte-rendu de la réunion du groupe de travail sécurité deux-roues (20 novembre 1984), CETUR, le 24 janvier 1985, archives privées de *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Compte-rendu de la « journée de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain » rédigé par B. Durand, directeur du CETUR, le 14 juin 1984, archives privées de Gérard Wolf.

Compte-rendu de la première réunion « groupe de travail sécurité deux-roues », CETUR, le 5 septembre 1983, archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Comptes-rendus de réunion du « Comité de suivi du vélo » de 1995, 1996, 1997 rédigés par Hubert Peigné, archives de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Conférence de presse de M. Bernard Bosson, Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, et de M. Michel Barnier, Ministre de l'environnement, « Une politique en faveur du vélo », le 5 juillet 1994, archives privées de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Concession pour l'exploitation d'un système de location de vélos automatisé sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, le 5 décembre 2008

Convention du 27 avril 2006 entre la ville de Bruxelles et la société JC Decaux modifiant le contrat de mobilier urbain du 14 octobre 1999

ECF, « Notes from a meeting with the European Conference of ministers of transport », document interne, 6 avril 1987

ECF, « Amendments to the CENT resolution on safety of cyclists », document interne, juillet 1983

Eurocities mobility forum meeting, *draft agenda*, Lyon, 12-14 mars 2007

Lassave P., CETUR, *Quelques réflexions sur les Plans de Déplacements Urbains*, 1983, archives privées de *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Lettre du Président du Comité de Suivi de la politique du vélo au directeur de l'ENTPE à propos des sujets de recherche TFE concernant le vélo et les cyclistes, Melun, le 7 octobre 1997, archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

Lettre d'Edith Metzger au CERTU, thèmes et groupes de travail du Comité Technique du Club des Villes Cyclables, dossier réalisé par Edith Metzger, Lyon, le 1er octobre 1997, archives de l'association *Pignon sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger)

Lettre de M. Pappalardo du ministère de l'Environnement et E. Duret du ministère de l'Équipement à Jean Chaumien, Paris, le 13 décembre 1994, archives de l'association *Pignon sur Rue* (fonds Edith Metzger)

Lettre du délégué interministériel à la Sécurité Routière à Messieurs les Directeurs des Centres d'Etudes Techniques de l'Équipement sur la politique en faveur du vélo et la désignation d'un correspondant vélo dans les CETE, le 21 novembre 1994, archives privées de l'association *Pignon Sur Rue* à Lyon (fonds Edith Metzger).

Lettre d'Andy Clarke, président de l'ECF, à l'ensemble des adhérents de la fédération, Londres, décembre 1987.

Lettre du président de la Communauté urbaine de Lyon au président de la Communauté urbaine de Cherbourg du 17 juillet 1987 (AGL, 2115 W 004-2)

Lettre du directeur régional de JC Decaux au Secrétaire générale de la Communauté urbaine de Lyon du 31 juillet 1981 (AGL, 2115 W 004-2)

Lettre du directeur régional de JC Decaux au président de la Communauté urbaine de Lyon du 5 septembre 1979 (AGL, 2115 W 004-2)

Lettre du président de JC Decaux au président de la Communauté urbaine de Lyon du 28 décembre 1978 (AGL, 2115 W 004-2)

Municipalité de Barcelone, service de la mobilité, Compte-rendu du voyage à Lyon de juillet 2006, *Sistema de transport public de bicicleta a Lyon-Villeurbanne : Vélo'v*, 8 p. Document interne, sans date.

Municipalité de Rennes, Document annexe commun aux actes d'engagement et relatif à la mise au point des marchés, septembre 2009, archives de la ville de Rennes (11-21W1-3)

Municipalité de Rennes, *Pourquoi ADSHEL est à Rennes ?*, document interne, archives de la ville de Rennes (RM38W193)

Rapport annuel de l'ECF, 1986, rapport financier, cotisation des adhérents au 14 décembre 1986

« Statuts du Club des Villes Cyclables », Assemblée Générale du 18 septembre 1998, archives privées de l'association Pignon Sur Rue à Lyon (fonds Edith Metzger)

Fonds d'archives associatives

Les documents associatifs se caractérisent par leur éparpillement et l'absence de classement. Il s'agit essentiellement d'archives privées stockées au sein des organisations associatives ou au sein du domicile des fondateurs et présidents d'association. Nous avons essayé de les rassembler, mais elles sont parfois incomplètes. Les documents sont d'une grande richesse, notamment en ce qui concerne la période couvrant l'ensemble des années 1970 et des années 1980. Dans certaines villes, ces documents représentent les seuls rédigés sur les questions relatives au vélo urbain au début des années 1970. Ils nous renseignent donc sur l'expertise du vélo urbain produite pendant ces années. Au cours de cette même période, les associations emmagasinent les rares documents administratifs produits sur le sujet, complétant souvent des archives administratives. Au cours des années 1990 et surtout des années 2000, certaines entreprennent un classement des documents, visant le plus souvent à « faire de la place » dans les locaux associatifs, ce qui entraîne une perte de documents. Mais depuis 2005, le fonds d'archives du centre de documentation de l'association lyonnaise Pignon Sur Rue rassemble de nombreux documents. L'objectif du centre de documentation est de collecter et de valoriser l'ensemble des documents relatifs à la bicyclette. À cet égard, il sollicite les associations d'usagers françaises et européennes pour alimenter son fonds. En 2004, l'important fonds d'Edith Metzger a été déposé à l'association. Nous avons contribué au classement des cartons. Edith Metzger fut chargé de mission vélo au sein du CETE de Lyon (1974-2001). Au cours de sa carrière, elle a conservé quasiment l'ensemble des documents du ministère de l'équipement relatif au vélo. Dans l'inventaire qui suit, il est précisé les lieux où nous avons reconstitué les archives des associations.

Centre de documentation de l'association *Pignon Sur Rue* (PSR) à Lyon
10 rue Saint-Polycarpe, 69001 Lyon

Le centre de documentation de l'association Pignon Sur Rue rassemble une collection d'ouvrages sur la mobilité, les transports et la bicyclette. Il s'agit d'ouvrages universitaires, de romans, d'essais et de rapports administratifs. Nous avons notamment retrouvé les comptes-rendus des congrès Velo-City depuis 1987 classés dans les étagères et ceux des congrès du Club des Villes Cyclables depuis 1990 archivés dans des cartons. L'association récolte également les revues de nombreuses associations. Nous en avons consulté certaines. Elle archive les documents des associations lyonnaises qui ont également été consultés pour cette recherche.

- ADTC Infos Grenoble, n° 1 1978 à n° 86 2000, puis Mars 2001 à déc 2008
- ADTC Infos 1991 à 1997, Velocité revue de la FUBICY 1987 à 2005
- Roue Libre, revue du MDB, 1990 à 2007
- Congrès CVC 1990-1998
- Associations lyonnaises + évènements, manifestations
- Le RVV contre la bagnole et les projets autoroutiers
- Courriers RVV 1995/1997
- Vélo'v

Fonds Edith Metzger

En 2004, Edith Metzger, chargé d'étude « vélo » au sein du CETE de Lyon de 1974 à 2001, a fait don des archives sauvegardées au CETE pour ne pas que ces documents soient détruits par l'administration. Ce fonds rassemble 71 cartons ou chemises cartonnées qui permettent de retracer l'ensemble des documents accumulés pour le travail de Mme Metzger. On retrouve de la documentation interne au ministère, des rapports officiels et de la documentation externe. Il s'agit du fonds d'archives le plus riche que nous ayons consulté au cours de notre enquête. Le classement est inégal, ce qui laisse penser que certains cartons sont manquants.

- Groupe de travail CETUR, sécurité deux roues (1983-1987)
- Groupe de travail, sécurité deux roues, 1984, 1985, 1986
- Groupe de travail deux-roues
- Concertation 1885-1999
- EM Correspondants vélo
- Recherche vélo, contact université
- Enquêtes d'opinion vélo
- CVC Edith
- Véloroutes et voies vertes 1
- Véloroutes et voies vertes 2
- Revues (Eurovélo, Lettre du Club des Villes Cyclables, Network news, Safe routes to school, Roue libre (MDB), ADTC, Velocité)
- Mobilité : évaluation ; statistiques. Transports et urbanisme
- RAC aménagement
- Vélo et TC 1
- Vélo et TC (suite)
- Vélo et TP
- Vélo mondial 1992

- Transparents données, formation, dossiers et divers
- Brochures
- Divers, à classer
- Vélo et tiers monde, transport tiers monde
- Chemise verte, 13e congrès CVC Strasbourg 2001
- Chemise verte, code de la route, vélo
- Chemise verte, schéma directeur vélo Lyon, piétons + divers
- Mobilité Etudes
- Divers (politiques de ville cyclable)
- Enquêtes ménages
- Club des Villes Cyclables + autre
- Docs pour les étudiants (« culture vélo », argumentaire pour le vélo en ville rapport final juin 1996)
- PDU et LOTI (Certu)
- Bibliographie vélo + brochures CETE
- Bibliographie deux-roues + glossaire
- 31 Argumentaire en faveur du vélo en ville
- 33 bis Communication – vélo – bus
- 35 Comportement deux-roues
- 37 Communication
- 40 Enquête Réagir deux-roues
- 40 bis Enquête déplacement à vélo
- 41 Aménagement vélo
- 46 Législation = LOTI, Loi sur l'Air
- 46 bis Réglementations, textes officiels vélo
- 48 Marché du vélo
- 49 Monographies. Sécurité deux-roues légers CETE
- 50 Sociologie vélo + images
- 52 Politiques vélo – chartes – schémas
- 53 Politiques de déplacements + financement
- 54 Pollution vélo
- 55 Réalisations techniques
- 56 Santé/vélo
- 57 Sécurité deux-roues
- 60 Trottoirs cyclables
- 70 Avignon
- 71 Bordeaux
- 72 Clermont-Ferrand
- 73 Dijon
- 74 A Grenoble
- 74 B Grenoble
- 75 Lille
- 76 A Lyon
- 76 B Lyon
- 77 Montpellier
- 78 Nantes
- 79 Paris

- 80 Rennes
- 80 bis Saint-Etienne
- 81 Strasbourg
- 82 Toulouse
- 89 Sécurité deux-roues
- 89 bis Sécurité deux-roues (suite)

Association Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB) à Paris
37 boulevard Bourdon, 75004 Paris

- Archives de l'association MDB depuis 1975
- Documents du Club des Villes Cyclables

Associations Comité d'Action Deux Roues (CADR 67) à Strasbourg
12 rue des Bouchers, Strasbourg

Quelques cartons non classés, sans titres.

Associations Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBICY) à Strasbourg
12 rue des Bouchers, Strasbourg

En 2008, les archives de la FUBICY sont éparpillées et réparties entre l'association CADR 67 et la FUBICY. Dans ces deux structures, hébergées dans le même bâtiment, nous avons consulté plusieurs cartons non classés et sans titres. Beaucoup de revues associatives ont été consultées ainsi que les comptes-rendus des journées de la FUBICY.

Association pour le Développement des Transports en Commun (ADTC) à Grenoble
5 place Bir Hakeim, Grenoble

- Archives de l'association ADTC depuis 1975
- Revues ADTC information de janvier 1978 à juin 2008
- Livre Blanc de l'ADTC, *Le Tram-train,* décembre 2001
- Livre Blanc de l'ADTC, *Transports publics dans la région grenobloise : horizon 2010,* mai 1995
- Livre Blanc de l'ADTC, *Le vélo véhicule d'avenir,* juin 1990 (deuxième étude)
- Livre Blanc de l'ADTC, *Pour un R.E.R. grenoblois,* septembre 1987
- Livre Blanc de l'ADTC, *Voirie rapide dans l'agglomération grenobloise : halte au gaspillage,* mai 1978
- Livre Blanc de l'ADTC, *Marchandises : priorité au rail,* juin 1977
- Livre Blanc de l'ADTC, *Bilan de la rénovation des transports publics grenoblois,* mars 1977
- Livre Blanc de l'ADTC, *L'automobile au service des citadins,* décembre 1976
- Livre Blanc de l'ADTC, *Le piéton dans la ville,* mars 1976
- Livre Blanc de l'ADTC, *Le vélo véhicule d'avenir,* mai 1975
- Livre Blanc de l'ADTC, *Poma 2000 ou tramway moderne,* septembre 1974
- Livre Blanc de l'ADTC, *La crise des transports urbains : analyse et propositions,* avril 1974
- Documents internes d'opposition au projet POMA 2000

- Comptes-rendus des commissions de concertation avec la Métro, le Conseil régional et la ville de Grenoble

Association Droit Au Vélo (ADAV) à Lille
23 rue Gosselet, Lille

- Revue de l'association Nord-Touriste (1899-1999)
- Documents de l'ADAV depuis 1991 (pétition, articles de presse, compte-rendu d'AG, services et actions)
- Certains numéros de la revue de l'ADAV, l'*Heurovélo*
- Documents administratifs de la municipalité de Lille et de la Communauté urbaine de Lille (plan vélo, réunion de concertation)

Associations Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ) à Bruxelles
Rue de Londres, Bruxelles

- VAV 1-55

Association Bicicleta Club de Catalunya (BACC) à Barcelone

- Quelques comptes-rendus de la commission de la bicyclette (1996-1997)
- Velo-City 1997 Barcelona
- Manuel de las vias ciclistas de Gipuzkoo, recomendaciones para su planificacion y proyecto
- Alfonso SANZ, *La bicicleta en la ciudad. Manuel de politicas y disenos para favorecer el uso de la bicicleta como media de transporte,* Ministerio de fomento, 1996, 119 p.
- Divers documents étrangers, provenant notamment d'Amsterdam et de Copenhague

Association *European Cyclists Federation* (ECF) à Bruxelles
28 rue Franklin, Bruxelles

- Juni 1983 t/m januari 1988
- AGM (1989-1995)
- Correspondance externe 11/92 – 9/93 : Velo-City Milano
- Statuts 24 avril 1997

Fonds d'archives administratives

Les archives administratives ont permis d'analyser les relations entre les institutions municipales et les opérateurs privés spécialisés dans le mobilier urbain et l'affichage publicitaire. Les documents sont très riches pour comprendre les négociations de contrat pour les marchés. Ainsi, de nombreuses correspondances entre les maires et l'entreprise JC

Decaux montrent la proximité des élus avec l'entreprise, notamment en France. Plus généralement, la fourniture en abris pour voyageurs des entreprises a rendu possible la consultation d'archives, peu exploitées, pour comprendre la construction des réseaux de transports collectifs urbains. En effet, les archives sur les marchés de mobilier urbain ont été versées dans les mêmes cartons que celles des transports urbains, notamment dans le cadre de l'aménagement des voiries. Cette proximité entre mobilier urbain et transport depuis les années 1960 est riche d'enseignement. Il nous a permis d'approfondir nos recherches dans le domaine des transports urbains, mais a aussi révélé l'absence quasi généralisée d'archives concernant les politiques du vélo durant les années 1970, 1980 et 1990. Les documents mentionnant des politiques du vélo sont plus fréquents à partir de 1994-1995 et tout au long des années 2000 lorsque les archives ont été versées. Seules les archives municipales de La Rochelle relatent de manière précise une expérience dans les années 1970, « les vélos municipaux » entre 1976 et 1978.

Archives municipales de Lyon
1 place des archives, 69002 Lyon

- 1442 WP 29 : Avenir publicité, concessionnaire, adjudication 1964-1967
- 1070 WP 13 : Les droits du piéton

Archives du Grand Lyon
20 rue du lac, 69003 Lyon

En plus des archives officielles mentionnées ci-dessous, nous avons eu accès aux archives internes du service de la voirie, notamment les documents non versés aux archives des années 2000. Cette consultation, réalisée en 2010, nous a permis d'obtenir l'ensemble des documents de préparation de l'appel d'offres du marché de mobilier urbain de 2004 avec la convention et les avenants au marché. Des documents spécifiques à l'élaboration du système *Vélo'v* ont été récoltés.

- 2115 W 004-2 : Société Decaux 1969 à 1987
- 1891 W 018 : Mobilier urbain 1975 à 1980

Archives de la ville de La Rochelle
Ancien arsenal, 16 place Baptiste Marcet, La Rochelle

- Temp.1347/9 (1973-1981) : Voirie urbaine, vélos municipaux, articles de presse, commission extra-municipale, correspondances diverses (1975-1981)
- Temp.1347/10 (1976-1978) : Voirie
- 81 W 1 : courriers « vélos municipaux » + règlement
- 55 PER 1 : Le journal de La Rochelle (1965-1978)
- 78 W 26 : Vélos municipaux, correspondances (1983)
- Br 10 : Expérience banalisation CETUR 1978
- Br 100 : Expérience de la banalisation des cycles
- 1 D3 96 : Délibérations (1976)
- 1 D3 97 : Délibérations (1977)
- 1 D3 98 : Délibérations (1978)

Archives départementales de la Charente-Maritime
35 rue François de Vaux de Foletier, La Rochelle

- Journal Sud-Ouest, édition La Rochelle, du 11 août 1976 au 31 août 1978.
- Jx 262/173
- Jx 262/174

Archives de la ville de Rennes
18 avenue Jules Ferry, Rennes

- RM38W193 : Direction de la Communication et de l'Information ; Plan vélos ADSHEL, communication
- 10-20W3 : Service Transports Urbains ; Plan vélos ADSHEL, gestion usagers, demandes de cartes
- 11-21W1-3 : Service Etudes Urbaines, déplacements ; Plan vélos ADSHEL, marché, correspondance, bilans

Archives de la ville de Paris
18 boulevard Serurier, 75019 Paris

- 2276W/49 : Échanges sur la publicité sauvage sur les installations du métro (1952) ; Question écrite sur la publicité lumineuse (1957) ; Subventions sur la recherche pour l'amélioration des transports urbains (1969) ; Publicité lumineuse Grandin (1956) ; Palissades d'affichage (1955) ; Lutte contre la publicité sur le pont du cours de Vincennes (1961) ; Affichage sur les ponts de chemin de fer (SPACT) (1937)
- 2276W/52 : Demande de réduction de la redevance d'occupation de la voirie par la RATP (SOPACT) (1973) ; Convention Ville de Paris – SOPACT (1972) ; Rapport Lapébie (non photographié) ; Publicitor (1974) ; Abribus porte de Saint-Cloud transports Citroën (1973) ; Pompiers et abribus (1973) ; Ministre des affaires culturelles sur les abribus (1969) ; Propositions d'abris (Decaux, OFCA) (1958-1968)
- 2276W/56 : Correspondance avec la SOPACT (années 1970) ; Convention et avenants (années 1970)
- Pérotin/101/77/1/46 : Le mobilier urbain
- 2276W/53 : Conférences sur place (1979-1983)
- 2276W/57 : Plans d'équipement en couloirs (1978-1983)

Archives de la ville de Barcelone
Biblioteca Francesc Candel, Amnistia International, 10, Barcelona

Les archives de la ville de Barcelone n'ont aucun document enregistré concernant les politiques du vélo. Les documents mentionnés ci-dessous ont été retrouvés dans une bibliothèque municipale qui rassemble de nombreux documents administratifs.

- Ajuntament de Barcelona, *Pacte per la mobilitat de Barcelona*, 1998, 16 p.
- Compte-rendu commission « pacte de la mobilité » de 1998 à 2006

- Ajuntament de Barcelona, *Barcelona en Bici*, Sector de Serveis Urbans i medi Ambient, 2004, 38 p.
- Documents de communication de *Bicing*

Archives de la ville de Bruxelles
65 rue des tanneurs, Bruxelles

- SA Decaux Belgium 86-120
- SA Decaux Belgium 121-160
- SA Decaux Belgium 161-200
- SA Decaux Belgium 201-225
- SA Decaux Belgium 226-250
- Délibérations du conseil communal (1967-2009)

Archives de la région Bruxelles-Capitale

En 2010, nous avons pu consulter les documents internes du service vélo au sein de la direction de la mobilité. Nous avons notamment analysé la construction des Plans pour organiser la mobilité au niveau régional, IRIS (1995) et IRIS II en cours d'élaboration. Des documents internes de préparation du congrès Velo-City 2009 ont également été consultés.

Fonds d'archives privées

Les archives privées correspondent aux documents personnels récoltés auprès de certains acteurs impliqués dans les politiques du vélo. Les archives de Jacques Dekoster sont particulièrement foisonnantes. Elles nous ont été ouvertes au fur et à mesure de nos demandes à M. Dekoster. Ce dernier a toujours répondu favorablement à nos sollicitations. Cependant, nous ne sommes pas allés consulter l'ensemble des archives chez lui. Il a réalisé une sélection. En outre, ces archives sont souvent éparpillées et montrent l'importance de certains documents pour les acteurs dans leur activité. Ainsi Gérard Wolf nous a fourni un guide des aménagements cyclables réalisé par le SETRA en 1976 qui constituait pour lui « la bible » des aménagements vélo en France durant presque 20 ans.

Archives privées du fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ (1975-2010), Jacques Dekoster, à Bruxelles

- Agenda de Jacques Dekoster, de 1975 aux années 2000, recopié sur document word en 2009 suite à nos questionnements.
- Certains numéros de la revue de l'association GRACQ, *ville à vélo*, entre 1977 et 2010.

Archives privées du président de l'association Velocité, Didier Féneron (2006-2010) à Bordeaux

- Documents du Club des Villes Cyclables, notamment au sujet de la création du CVC puis de son activité au cours des années 1990
- Documents de communication sur le système de VLS, VCUB, géré par Kéolis et la Communauté urbaine de Bordeaux
- Historique de l'association Velocité

Archives privées du chargé de mission CETUR, puis CERTU, Gérard Wolf (1974-1999) au sein du ministère de l'Équipement à Paris

- SETRA, *Aménagements en faveur des cyclistes, cyclomotoristes,* Paris, Ministère de l'équipement et ministère de l'intérieur, 1976
- UNDR, *Les pistes et bandes cyclables cyclomotorables en France*, Imprimerie de Chartres T. et C, 1974
- Divers documents du CETUR et du CERTU (années 1980-1990), notes internes

Fonds d'archives iconographiques

Archives municipales de La Rochelle

- 28 FI 295
- 28 FI 300
- 28 FI 302
- 28 FI 803
- 28 FI 1341
- 28 FI 2339
- 28 FI 2340
- 28 FI 4302

Archives du Grand Lyon

- 2978W041
- DSC_0013
- DSC_0016
- DSC_0021
- DSC_0040
- DSC_0040_2
- DSC_0048

Articles de presse (par ordre chronologique)

« French Town is Battling the Auto with Bicycles », *New-York Times*, 27 décembre 1976

« A partir de samedi : les vélos gratuits pour tous ! », *Sud-Ouest*, le 9 août 1976

« Une ville française fait échec à l'automobile avec des vélos », *Sud-Ouest*, 6 janvier 1977

« French Mayor Fights The Crunch of Cars », *The Journal Lorain*, Ohio, le 11 février 1977

« The Agitator Mayor », *News Week*, le 6 juin 1977

Le Monde, le 22 et 23 août 1979

Le Monde, le 25 mai 1981

« Le coin du voile », *Le Progrès*, 1er octobre 1981

« Congrès de la petite reine : les leçons », *La nouvelle république,* Le 17 octobre 1994

« Hélène Desplats désabusée », *Sud-Ouest,* le 19 octobre 1994

« Le ministre de l'environnement promet un projet de loi sur l'air pour l'automne », *Le Monde*, le 23/24 juillet 1995

« À Grenoble, le vélo roule avec le tram », *Transport Public*, juillet-août 1998

« Grenoble, pionnière du tram, remonte à vélo », *Le Monde*, 20 septembre 2000

« Editorial de Gérard Collomb », *Grand Lyon Magazine*, N° 12, avril/mai 2005

« La délibération *Vélo'v* attaquée », *Le progrès*, le 15 mai 2005

Ville et Transports, n° 381, 27 juillet 2005

« Vélo'v ne fait pas d'ombre aux autos », *20 minutes*, le 9 janvier 2006

« JCDecaux attaque en justice l'appel d'offres pour l'affichage parisien », *Le Monde*, le 25 octobre 2006

« Les Verts montent au créneau contre JC Decaux à Paris », *Le Monde*, le 10 novembre 2006

« A Paris, Clear Channel relance la bataille contre JC Decaux », *Le Monde*, le 7 février 2007

La Croix, le 6 juillet 2007

« Delanoë dopé au Vélib' », *Libération*, le 29 août 2007

« Paris est la vitrine mondiale du vélo en libre service », *La Gazette*, 2007

« Rouen/Agglo, la guerre des vélos », *Liberté dimanche*, le 10 février 2008

« Municipales : Paris, Vélib' et la politique », *Ville et transports*, n° 442, le 27 février 2008

« Interview, Jean-Charles Decaux : les VLS comme un vrai transport collectif individuel », *Ville et Transports*, n° 442, 27 février 2008

« Le Vélib', si populaire, mais si cher », *Le Figaro*, le 25 juin 2008

« Vélo'v : bras de fer entre JC Decaux et le Grand Lyon », *Le Figaro*, le 7 octobre 2008

« La nouvelle dimension du Club des Villes Cyclables », *Ville et transports,* le 15 octobre 2008

« Barcelona se plantea rescindir la concession del servic Bicing », *El Periodico,* le 1er novembre 2008

« Le Vice-président du CA de la STIB Ridouane Chahid se démarque des propos tenus par Alain Flausch », *La Dernière Heure,* le 5 décembre 2008

« Ça y est, le Vélib' passe le périph », *Libération*, le 31 mars 2009

« Montréal lance son réseau de vélos en libre service », *Le Monde*, le 13 mai 2009, http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2009/05/13/montreal-lance-son-reseau-de-velos-en-libre-service_1192333_3222.html, consulté le 10 septembre 2012

« El coste de mantenimiento del Bicing aumentara un 40% el ano que viene », *El periodico,* le 14 juillet 2009

« La facture salée du Vélib', *Les échos*, le 9 octobre 2009

« Vélib'. Vers la fin du modèle JC Decaux – Clear Channel », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010

« En France, Clear Channel ne croit plus au marché du VLS », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010

« Strasbourg : des vélos partagés à la rentrée », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010

« Londres lance et finance son vélo d'hypercentre », *Ville, rail et transports*, n° 496, le 19 mai 2010

« Retour au premier plan pour Michel Duchène », *Sud-Ouest*, le 16 novembre 2010

« Trias propone usar bicing para recargar motos electricas y menos contenedores », *La Vanguarda*, le 10 mars 2011

« Autolib' fâche les loueurs de voiture et les Taxi parisiens », *Le Figaro*, le 7 décembre 2011, http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/12/06/04016-20111206ARTFIG00688-autolib-fache-les-loueurs-de-voiture-et-les-taxis-parisiens.php, consulté le 9 décembre 2011

« Le Vélib' et ses avatars n'ont pas détrôné l'auto », *Le Monde*, le 6 septembre 2012, http://www.lemonde.fr/vous/article/2012/09/06/le-velib-et-ses-avatars-n-ont-pas-detrone-l-auto_1756670_3238.html, consulté le 9 septembre 2012

« El alcade de Barcelona apoya la creacion de un « bicing » de motos electricas », *ABC Catalunya*, le 26 juin 2012, http://www.abc.es/20120625/local-cataluna/abci-alcalde-barcelona-apoya-creacion-201206251052.html, consulté le 12 septembre 2012

« L'opération commando d'Autolib' à Bordeaux », *Le Monde*, le 22 mars 2013, http://transports.blog.lemonde.fr/2013/03/22/operation-commando-dautolib-a-bordeaux/, consulté le 2 avril 2013

« Après Vélo'v, voici Autolo'v : autolib' de Bolloré à Lyon, les tarifs, les différences avec Paris », *Lyon Capitale*, le 25 mars 2013 http://www.lyoncapitale.fr/Journal/Lyon/Actualite/Actualites/Transports/Apres-Velo-V-voici-Autolo-V-Autolib-de-Bollore-a-Lyon-les-tarifs-les-differences-avec-Paris, consulté le 2 avril 2013

Revues associatives

Revue de l'association ADAV, *heurovélo,* de 2002 à 2006
Revue de l'association ADTC, *ADTC informations,* de 1978 à 2008
Revue de l'association Amics de la Bici*, El Full de la Bici*, 2001
Revue de l'association Inter Environnement Bruxelles, *Bruxelles en Mouvement*, n° 236, mai 2010
Revue de l'association GRACQ, *Ville et vélo*, de 1977 à 2010.
Revue de l'association CADR 67, *Vélocité*, de 1977 à 1981 et de 1983 à 1986
Revue de la FUBICY, *Vélocité,* de 1982 à 1983 et de 1986 à 2009
Revue de l'association MDB, *Roue-libres*, de 1981 à 2007

Sites internet

Affimétrie SAS : http://www.affimetrie.fr/
Association *Droit au Vélo* (Lille) : http://www.droitauvelo.org/
Association *Groupement de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens* (Bruxelles) : http://www.gracq.org/
Association *Inter-Environnement Bruxelles* : http://www.ieb.be/
Association *Pro Vélo* (Bruxelles) : http://www.provelo.org/fr
Association *Vélo 15 et 7* (Paris) : http://velo15et7.free.fr/articles/
Association *Vélo Québec* : http://www.velo.qc.ca/fr/accueil
Association *Where is my VillO* (Bruxelles) : http://www.wheresmyvillo.be/

Autorité de la concurrence (France) : http://www.autoritedelaconcurrence.fr/
Barcelona de Serveis Municipals : http://www.bsmsa.cat/
Bicicleta Publica (réseau de collectivité, Espagne) : http://www.bicicletapublica.org/
Blog Vélib' Paris : http://blog.velib.paris.fr/
Bruxelles Mobilité (région) : http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/
Bypad : http://www.bypad.org/
CIVITAS : http://www.civitas-initiative.eu/
Club des Villes Cyclables : http://www.villes-cyclables.org/
Clear Channel Outdoor : http://clearchanneloutdoor.com/
Commission européenne : http://ec.europa.eu/index_fr.htm
Conférences Vélo-mondial : http://www.velomondial.net/
Congrès Velo-City 2001 : http://freespace.virgin.net/velo-city.2001/
Congrès Velo-City 2007 : http://www.svk-kaulen.de/Velo-City2007/
Congrès Velo-City 2009 : http://www.Velo-City2009.com/
Congrès Velo-City Global 2010 : http://www.velo-city2010.com/
European Cyclists' Federation : http://www.ecf.com/
Fédération Française de Cyclotourisme : http://www.ffct.org/
Fondation Roi Baudouin (Belgique) : http://www.kbs-frb.be/index.aspx?langtype=2060
Fédération française des usagers de la bicyclette : http://www.fubicy.org/
Gouvernement fédéral belges :
http://www.belgium.be/fr/la_belgique/pouvoirs_publics/autorites_federales/
Instituto National de Estadistica (Espagne) : http://www.ine.es/
JC Decaux : http://www.jcdecaux.fr/
Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : http://www.developpement-durable.gouv.fr/
NICHES : http://www.niches-transport.org/
OBIS : http://www.obisproject.com/palio/html.run?_Instance=obis
PREDIT : http://www.predit.prd.fr/predit4/homePage.fo
POLIS : http://www.polisnetwork.eu/
Service Public fédéral de la mobilité et des transports (Belgique): http://www.mobilit.fgov.be/
Site internet de l'économie belge : http://economie.fgov.be
Spicycles : http://Spicycles.velo.info/

Mémoires / Rapports de stage

AMBROISE-RENDU Marc, *Les politiques de la ville de Paris en faveur du vélo,* rapport de stage effectué à la direction de la voirie de la ville de Paris, 1996

BANSE Antoine, *Construction et analyse d'un problème public. Le cas du vélo à Strasbourg*, mémoire de 4ème année d'IEP, Institut d'Etude de Strasbourg, 2010, 150 p.

HURE Maxime, Les effets du projet Vélo'v sur le gouvernement des villes. Analyse des politiques partenariales de location de vélos en libre service des villes de Lyon et de Marseille, mémoire de Master 2 de l'Institut d'Etude Politique, Lyon, 2007, 182 p.

HURE Maxime, *Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain*, mémoire de Master 1 de science politique, Lyon, 2006, 106 p.

SAILLIEZ Laurence, *Les vélos en libre service : marketing urbain ou politique environnementale ?*, mémoire de Master de Sciences de gestion de l'environnement, Université Libre de Bruxelles, 2010

Sources orales

Entretiens

Nous nous sommes appuyés sur 72 entretiens, dont 15 tirés du mémoire de notre Master 1 et 6 tirés de notre mémoire de Master 2.

Liste des entretiens

Le 6 mai 2011, entretien avec le Directeur général mondial SmartBike de la société Clear Channel Outdoor, Barcelone, 80 minutes.

Le 18 novembre 2010, Didier Fénéron, président de l'association Velocité Bordeaux (2007-2010), Bordeaux, 62 minutes. (Non retranscrit)

Le 29 juin 2010, entretien avec le chargé de mission SmartBike de la société Clear Channel Outdoor, attaché à la direction des opérations de l'Europe du Sud (France, Belgique, Espagne, Italie), Dijon, 94 minutes.

Le 11 mai 2010, double entretien avec Dirk Léonard, Directeur de cabinet du ministre de la région de Bruxelles Capitale Pascal Smet (2004-2009), chargé de la mobilité ; et Alain Vandenplas, chargé de mission vélo et déplacements doux au sein du cabinet de Pascal Smet, Bruxelles, Hôtel Métropoles, 81 minutes.

Le 10 mai 2010, double entretien avec Burckhard Doempke, co-fondateur du GRACQ et traducteur interprète au sein de diverses institutions (dont l'UE) et Jacques Wilmart, ancien président de la Ligue des familles de Bruxelles, Bruxelles, 31 minutes.

Le 10 mai 2010, Jacques Dekoster, fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ, Bruxelles, 36 minutes.

Le 10 mai 2010, Pierre Taillade, Ingénieur technicien au sein de la direction Gestion et Entretien des Voiries, en charge du suivi de l'implantation technique de VillO, Bruxelles, 11 minutes.

Le 10 mai 2010, Frederik Depoortere, manager « vélo » au sein du service stratégie et mobilité de la Région de Bruxelles Capitale, Bruxelles, 53 minutes.

Le 10 mai 2010, Pierre-Jean Bertrand, chargé de mission vélo depuis 1992 au sein du service stratégie et mobilité de la région de Bruxelles Capitale, Bruxelles, 42 minutes.

Le 01 décembre 2009, Fausta Bonafaccia, président de l'association BiciRoma, Rome, 43 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 01 décembre 2009, Marco Contadini, directeur de la politique cyclable de la ville de Rome, Ilaria Gherardelli, chargée de mission politiques cyclables, Département X (ambiente) de la municipalité de Rome, Rome, 60 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 30 novembre 2009, Ilaria Ponato, militante de l'association Ciclonauti, Rome, 44 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 30 novembre 2009, entretien avec la Présidente et coordinatrice de l'association des habitants du centre historique de Rome, Rome, 21 minutes. (Non retranscrit)

Le 30 novembre 2009, Sandro Bartolucci, chargé de mission Bike sharing et Car sharing au sein de l'Agence ATAC à Rome, François Pierdet, directeur développement et stratégie à ATAC, Rome, 117 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 15 octobre 2009, Bernard Dehaye, Président de l'association GRACQ, Bruxelles, 142 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 14 octobre 2009, Jacques Dekoster, fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ, Bruxelles, 275 minutes. (Synthèse sur prise de notes)

Le 12 juin 2009, Angel Lopez, Directeur du service de la mobilité au sein de la municipalité de Barcelone, Barcelone, 101 minutes.

Le 9 juin 2009, Jordi Gerard i Camarasa, Chargé de mission « Bicing » a Barcelona de serveis municipals, serveis mobilidad, Barcelone, 50 minutes.

Le 14 mai 2009, entretien avec l'administrateur de la société JC Decaux au Bénélux et en Italie, Bruxelles, 11 minutes.

Le 14 mai 2009, Jacques Dekoster, fondateur et président d'honneur de l'association GRACQ, Bruxelles, 46 minutes.

Le 14 mai 2009, Bernard Dehaye, Président de l'association GRACQ Bruxelles, 14 minutes.

Le 14 mai 2009, Maud Verkindere, conseillère en mobilité au sein de la ville de Bruxelles, Bruxelles, 62 minutes.

Le 12 mai 2009, Jean-Marie Darmian, Président du Club des Villes Cyclables, maire de Créon, Bruxelles, 17 minutes. (Non retranscrit)

Le 12 mai 2009, Frederik Depoortere, manager « vélo » au sein du service stratégie et mobilité de la Région de Bruxelles Capitale, Bruxelles, 51 minutes.

Le 20 avril 2009, entretien avec le Directeur Régional Rhône-Alpes JC Decaux (entretien téléphonique), Lyon, 21 minutes.

Le 21 novembre 2008, Haritz Ferrando, Coordinateur de l'association BACC (Bicicleta Club de Catalunya), Barcelone, 81 minutes.

Le 20 novembre 2008, Jordi Gerard i Camarasa, Chargé de mission « Bicing » a Barcelona de serveis municipals, serveis mobilidad, Barcelone, 83 minutes.

Le 14 novembre 2008, Didier Couval, Chargé de mission « Vélo » à la ville de Paris, Paris, 90 minutes.

Le 26 septembre 2008, Bruno Vigny, Président de l'association ADTC Grenoble (1983-1993), Grenoble, 36 minutes. (Non retranscrit)

Le 26 septembre 2008, Jean Sivardière, Président de l'association ADTC Grenoble (1974-1983), Président de la FNAUT, Saint-Egrève, 70 minutes.

Le 15 septembre 2008, Pierre Toulouse, Président de l'association MDB à Paris (2003-2007), Paris, 45 minutes. (Non retranscrit)

Le 12 septembre 2008, Hubert Peigné (5), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Paris, 116 minutes.

Le 22 août 2008, Jean-Claude Coustes, Fondateur et Président de l'association Vélo Toulouse, Toulouse, 75 minutes. (Non retranscrit)

Le 25 juin 2008, Serge Asencio, chargé de mission vélo à la communauté urbaine de Strasbourg, Strasbourg, 65 minutes.

Le 24 juin 2008, Fabien Masson, Salarié de l'association CADR 67, Strasbourg, 34 minutes. (Non retranscrit)

Le 24 juin 2008, Jean Chaumien, Président du CADR 67 (1975-2008), Président de la FUBICY (1980-1995), Chargé de mission vélo au sein du ministère de l'environnement (1995-1997), Strasbourg, 88 minutes.

Le 6 mai 2008, Gérard Wolf, Chargé de mission vélo au sein du CETUR puis du CERTU (1975-1999), Paris, 65 minutes. (Problème lors de l'enregistrement, donc non retranscrit)

Le 6 mai 2008, Hubert Peigné (4), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Paris, 85 minutes.

Le 18 avril 2008, Bernard Renou, Président de l'association Place au vélo (Nantes), Président de la FUBICY (1995–1999), Grenoble, 43 minutes. (Non retranscrit)

Le 14 avril 2008, Jacques Ramean, directeur du service déplacements à la communauté urbaine de Lille, Lille, 81 minutes.

Le 7 avril 2008, Edith Metzger, chargée d'études « vélo » au CETE de Lyon (1974-2001), Pierre-Bénite, 76 minutes.

Le 26 mars 2008, Laurent Lopez, Président de l'association MDB à Paris (1996-2003), Paris, 80 minutes. (Non retranscrit)

Le 25 mars 2008, Hubert Peigné (3), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Paris, 85 minutes.

Le 29 février 2008, Michel Anceau, Directeur de l'Association Droit au Vélo (ADAV), Lille, 76 minutes.

Le 26 février 2008, Isabelle Lesens, Présidente association Vélo 7-15, société Vélo conseil, Paris, 86 minutes. (Non retranscrit)

Le 25 février 2008, Hubert Peigné (2), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Paris, 71 minutes.

Le 20 février 2008, Louis Ladigue, Président de l'association « Lyon Vélo », Lyon, 46 minutes. (Non retranscrit)

Le 5 février 2008, Hubert Peigné (1), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Lyon, 82 minutes.

Le 24 octobre 2007, Bernard Lensel, Coordinateur mission « Vélo'v », Délégation Générale du Développement Urbain du Grand Lyon, Lyon, 37 minutes. (Fichier endommagé, donc non retranscrit)

Le 9 juin 2007, Jean-Luc Dumesnil, Conseiller technique au sein du cabinet de M. Baupin (adjoint aux transports de la mairie de Paris 2001-2008), Paris, 64 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 13 mars 2007, Hubert Peigné (1), Coordinateur Interministériel chargé de la mission vélo, Lyon, 60 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 7 février 2007, Phillipe Grand, Reponsable communication mission métro/tramway à la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole, Marseille, 49 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 23 janvier 2007, Thierry Grand-Dufay, Président de l'association « Collectif Vélos en Ville » à Marseille, Marseille, 135 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 7 décembre 2006, Jean-Gabriel Madinier, Directeur Général adjoint du Grand Lyon délégué aux ressources, Lyon, 75 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 17 novembre 2006, entretien avec le Directeur Régional Rhône-Alpes JC Decaux, Lyon, 120 minutes. (Mémoire de Master 2)

Le 12 juin 2006, Philippe Gamon, Directeur de la mission déplacement au sein de la Direction Générale du Développement Urbain (DGDU) du Grand Lyon, Lyon, 45 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 06 juin 2006, Gérard Claisse, Vice-président du Grand Lyon, chargé des relations avec les citoyens, de la mise en oeuvre et du suivi des comités d'usagers, Lyon, 66 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 05 juin 2006, Dominique Bolliet, maire du quatrième arrondissement de Lyon, Lyon, 59 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 30 mai 2006, Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon chargé des nouveaux modes de déplacements, Lyon, 72 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 18 mai 2006, M. Mollonch, adjoint au maire de Villeurbanne chargé des transports, Villeurbanne, 35 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 16 mai 2006, Alexandrine Pesson, maire du cinquième arrondissement de Lyon, Lyon, 28 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 15 mai 2006, Nathalie Perrin-Gilbert, maire du premier arrondissement de Lyon, Lyon, 18 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 9 mai 2006, Gilles Fourt, conseiller technique au sein du Cabinet du Président du Grand Lyon, chargé des transports, 40 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 2 mai 2006, Jeanne D'Anglejan, adjoint au maire du deuxième arrondissement de Lyon, chargée des déplacements, Lyon, 35 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 20 avril 2006, Gilles Vesco, Vice-président du Grand Lyon chargé des nouveaux modes de déplacements, Lyon, 61 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 19 avril 2006, Patrick Huguet, maire du troisième arrondissement de Lyon, Lyon, 28 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 6 avril 2006, Bernard Lagache, Directeur du service ressource de la voirie au Grand Lyon, responsable juridique du contrat entre JC Decaux et le Grand Lyon, Lyon, 25 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 27 mars 2006, Bernard Lensel, Coordinateur mission « Vélo'v », Délégation Générale du Développement Urbain du Grand Lyon, Lyon, 13 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 23 mars 2006, Bernard Lensel, Coordinateur mission « Vélo'v », Délégation Générale du Développement Urbain du Grand Lyon, Lyon, 24 minutes. (Mémoire de Master 1)

Le 13 mars 2006, Florence Larcher, chargée de mission « mode de déplacements doux », chargé de mission « Vélo'v » au Grand Lyon, Lyon, 34 minutes. (Mémoire de Master 1)

Autres sources orales

Documentaire

« Aguigui Mouna », de Bernard Baissat et André Dupont, 1989, consulté le 28 octobre 2011 à la vidéothèque de Paris : http://www2.forumdesimages.fr/Collections/notice/VDP4373

Interviews filmées

Interview du responsable de Clear Channel pour la Belgique, la France, l'Espagne et l'Italie réalisée par le journal *L'écho* en Belgique, le 2 novembre 2007 : http://www.youtube.com/watch?v=hCyiVULZPtc, consulté le 19 mai 2008.

Interview de Jean-Claude Decaux, président et fondateur du groupe JC Decaux, « Jean-Claude Decaux à l'inauguration de Vélib' » anonyme, le 21 juillet 2007 : http://www.youtube.com/watch?v=0w2aKeu4StA, consulté le 19 mai 2008.

Bibliographie

Ouvrages

BALME Richard, FAURE Alain et MABILEAU Albert, *Les nouvelles politiques locales : dynamiques de l'action publique*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999, 486 p.

BARTHELEMY Martine, *Associations : un nouvel âge de la participation ?*, Paris, Presses de sciences po, 2000.

BEAUCIRE Francis, *Transports collectifs urbains: quelle contribution au développement durable et par quels moyens ?*, Paris, Institut Veolia Environnement, 2006.

BERTHO-LAVENIR Catherine, *La roue et le stylo : comment nous sommes devenus touristes*, Paris, O. Jacob, 1999.

BEZANÇON Xavier, *Les services publics en France de la Révolution à la Première Guerre mondiale*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1997.

BORRAZ Olivier, *Gouverner une ville : Besançon, 1959-1989*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998.

BOY Daniel, *L'écologie au pouvoir*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1995.

BRENNER Neil, *New state spaces : urban governance and the rescaling of statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

BRETON Éric LE, *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citadin ?*, Paris, l'Harmattan, 2002, 255 p.

BUTON François et MARIOT Nicolas, *Pratiques et méthodes de la socio-histoire*, PUF, Paris, 2009.

CALLON Michel, LASCOUMES Pierre et BARTHE Yannick, *Agir dans un monde incertain : essai sur la démocratie technique*, Paris, Éditions du Seuil, 2001.

CARMONA Michel, *Le mobilier urbain*, Presses Universitaires de France, Paris, 1985.

CARON François, *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*, Paris, A. Michel, 1997.

COBB Roger W. et ELDER Charles D., *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda-Builiding*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1972.

DAMAMME Dominique, GOBILLE Boris, MATONTI Frédérique et PUDAL Bernard, *Mai-juin 68*, Les éditions de l'Atelier, Ivry-sur-Seine, 2008.

DAMIEN Marie-Madeleine, *La politique européenne des transports*, Paris, PUF, 1999.

DELIGNE C. et JAUMAIN S., *L'expo 58, un tournant dans l'histoire de Bruxelles*, Le cri Histoire, Bruxelles, 2009.

DELMAS Corinne, *Sociologie politique de l'expertise*, Paris, La Découverte, 2011, 125 p.

DELOYE Yves, *Sociologie historique du politique*, Paris, La Découverte, 2003.

DELPIROU Aurélien et PASSALACQUA Arnaud, *Rome par tous les moyens*, Rome, Ecole française de Rome, A paraître.

DOUILLET Anne-Cécile, FAURE Alain, HALPERN Charlotte et LERESCHE Jean-Philippe, *L'action publique locale dans tous ses états : différenciation et standardisation*, Paris, l'Harmattan, 2012, 353 p.

DUDOUET François-Xavier et GREMONT Éric, *Les grands patrons en France : du capitalisme d'État à la financiarisation*, Paris, Lignes de repères, 2010.

DUIZER Bram, *In het nut van actie moet je geloven' Derting jaar actievoeren door de Fietsersbond*, Wetenschapswinkel letteren, Amsterdam, 2005.

DURAND Jacques, *Vive le Vélo*, Stock., Paris, 1974.

ELIAS Norbert, *Qu'est-ce que la sociologie ?*, traduit par Yasmin HOFFMANN, La Tour-d'Aigues, Éd. de l'Aube, 1991.

FAURE Alain, LERESCHE Jean-Philippe, MULLER Pierre et NAHRATH Stéphane, *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*, Paris, L'Harmattan, 2007.

FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005.

FLONNEAU Mathieu et GUIGUENO Vincent, *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

FONTAINE Joseph et HASSENTEUFEL Patrick, *To change or not to change ? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002.

GABORIAU Philippe, *Le Tour de France et le vélo : histoire sociale d'une épopée contemporaine*, Paris, L'Harmattan, 1995.

GAUDIN Jean-Pierre, *La démocratie participative*, Armand Colin., Paris, 2007.

GAUDIN Jean-Pierre, *Gouverner par contrat : l'action publique en question*, Paris, Presses de Sciences Po, 1999.

GENIEYS William, *Sociologie des élites*, Paris, Armand Colin, 2011.

GREMION Pierre, *Le pouvoir périphérique : bureaucrates et notables dans le système politique français*, Paris, Éditions du Seuil, 1976.

GROSSMAN Emiliano et SAURUGGER Sabine, *Les groupes d'intérêt : action collective et stratégies de représentation*, Paris, Armand Colin, 2006.

GUERRAND Roger-Henri, *Les lieux : histoire des commodités*, Paris, La Découverte, 1985.

GUSFIELD Joseph R., *La culture des problèmes publics : l'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, traduit par Daniel CEFAÏ, Paris, Economica, 2009, 354 p.

HAEGEL Florence, *Un maire à Paris : mise en scène d'un nouveau rôle politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1994, 261 p.

HALL Peter A. et SOSKICE David W. (dir.), *Varieties of capitalism : the institutional foundations of comparative advantage*, Oxford, Oxford University Press, 2001, 540 p.

HAMMAN Philippe, *Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 288 p.

HASSENTEUFEL Patrick, *Sociologie politique : l'action publique*, Paris, A. Colin, 2008, 294 p.

ILLICH Ivan, *Némésis médicale*, Paris, Le Seuil, 1975.

ILLICH Ivan, *Energie et équité*, Le Seuil, Paris, 1973.

ILLICH Ivan, *Une société sans école*, Paris, Le Seuil, 1971.

ION Jacques, *La fin des militants ?*, Edition de l'Atelier, Paris, 1997.

JOUVE Bernard, *Les politiques de déplacements urbains en Europe : l'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, l'Harmattan, 2003.

KAIJSER Arne et VLEUTEN Erik VAN DER, *Networking Europe : transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*, Science History Publication., Sagamore Beach, 2006.

KALUSZYNSKI Martine et PAYRE Renaud, *Savoirs de gouvernement: circulation(s), traduction(s), réception(s)*, Paris, Economica, 2013, 190 p.

KELLENS Georges et PEREZ-DIAZ Claudine, *Le contrôle de la circulation routière dans les pays de la CEE*, Paris, L'Harmattan, 1997.

KINGDON John W, *Agendas, alternatives, and public policies*, Boston, Little Brown, 1984.

LABORIER Pascale et TROM Danny, *Historicités de l'action publique*, Paris, Presses universitaires de France, 2003.

LAGROYE Jacques, *Société et politique. Jacques Chaban-Delmas à Bordeaux*, Pedone, Paris, 1973.

LAGROYE Jacques, FRANÇOIS Bastien et SAWICKI Frédéric, *Sociologie politique*, Paris, Dalloz, Presses de Sciences Po, 2006.

LAGROYE Jacques, LEHINGUE Patrick et SAWICKI Frédéric, *Mobilisations électorales : le cas des élections municipales de 2001*, Paris, Presses universitaires de France, 2005, 368 p.

LASCOUMES Pierre, *L'éco-pouvoir : environnements et politiques*, Paris, La Découverte, 1994.

LASCOUMES Pierre et GALES Patrick LE, *Gouverner par les instruments*, Paris, les Presses Science Po, 2004.

LAVILLE Jean-Louis et SAINSAULIEU Renaud, *Sociologie de l'association : des organisations à l'épreuve du changement social*, Paris, Desclée de Brouwer, 1997, 403 p.

LEFEVRE Christian et OFFNER Jean-Marc, *Les transports urbains en question : usages, décisions, territoires*, Paris, Éd. Celse, 1990.

LE GALES Patrick, *Le retour des villes européennes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003.

LE GALES Patrick et THATCHER Mark, *Les réseaux de politiques publiques*, L'Harmattan., Paris, 1995.

LOCHARD Yves et SIMONET-CUSSET Maud, *L'expert associatif, le savant et le politique*, Paris, Syllepse, 2003.

LOLIVE Jacques, *Les contestations du TGV Méditerranée : projet, controverse et espace public*, Paris, l'Harmattan, 1999.

LORRAIN Dominique et STOKER Gerry, *La privatisation des services urbains en Europe*, Paris, Éd. la Découverte, 1995.

MCADAM, DOUG, MC CARTHY, JOHN, ZALD et MAYER Nonna, *Comparative perspectives on social movement: political opportunities, mobilizing structures and cultural framings*, Cambridge, Cambridge University Press, 1996.

MCNEILL Donald, *Urban change and the European left : tales from the new Barcelona*, London, Routledge, 1999, 198 p.

MERCKLE Pierre, *La sociologie des réseaux sociaux*, Paris, La Découverte, 2004.

MILLWARD Robert, *Private and public enterprise in Europe : energy, telecommunications and transport, 1830-1990*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.

MONTES Christian, *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon*, Lyon, Géocarrefour, 2003.

NEGRIER Emmanuel, *La question métropolitaine : les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 2005.

NEVEU Érik, *Sociologie des mouvements sociaux*, 4ème édition, Paris, la Découverte, 2005.

OFFERLE Michel, *Sociologie des organisations patronales*, La Découverte, Paris, 2009.

OFFERLE Michel, *Sociologie des groupes d'intérêt*, Paris, Montchrestien, 1998, 158 p.

ORSELLI Jean, *Usages et usagers de la route : requiem pour un million de morts, 1860-2010*, Paris, l'Harmattan, 2011, 598 p.

PADIOLEAU Jean-Gustave, *L'État au concret*, Paris, Presses universitaires de France, 1982.

PASSERON Jean-Claude, *Le raisonnement sociologique : un espace non poppérien de l'argumentation*, Paris, France, Albin Michel, 2006, 666 p.

PAYRE Renaud, *Lyon, ville internationale*, Lyon, Editions Libel, 2013.

PAYRE Renaud, *Une science communale ? : réseaux réformateurs et municipalité providence*, Paris, CNRS éditions, 2007.

PIERRU Frédéric, *Hippocrate malade de ses réformes*, Editions du croquant., Bellecombes-en-Bauges, 2007.

PINSON Gilles, *Gouverner la ville par projet : urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Paris, Presses de sciences po, 2009.

PIOTET Françoise et SAINSAULIEU Renaud, *Méthodes pour une sociologie de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1994.

RODGERS Daniel T., *Atlantic crossings : social politics in a progressive age*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press, 1998.

SAINSAULIEU Renaud, *Sociologie de l'organisation et de l'entreprise*, Paris, Presses de la Fondation nationale de sciences politiques, 1991.

SAUNIER Pierre-Yves et EWEN Shane, *Another global city : historical explorations into the transnational municipal moment, 1850-2000*, Palgrave, New-York, 2008.

SAUVY Alfred, *Les quatre roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968.

SAVITCH H. et KANTOR Paul, *Cities in the international marketplace*, Princeton (N.J.), Princeton university press, 2002.

TAYLOR Peter J., *World city network : a global urban analysis*, London ; New York, Routledge, 2004, 241 p.

THŒNIG Jean-Claude, *L'ère des technocrates : le cas des Ponts et Chaussées*, Paris, L'Harmattan, 1987, 317 p.

TILLY Charles, *La France conteste de 1600 à nos jours*, Paris, Fayard, 1986, 622 p.

TOPALOV Christian, *Laboratoires du nouveau siècle: la nébuleuse réformatrice et ses réseaux en France, 1880-1914*, Paris, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1999, 574 p.

TOPALOV Christian, *Naissance du chômeur : 1880-1910*, Paris, Albin Michel, 1994, 626 p.

VIALATTE Jérôme, *Les partis verts en Europe occidentale*, Paris, Economica, 1996, 306 p.

WEBER Max, *Économie et société*, Paris, Plon, 1971.

WESTNEY Eleanor D., *Imitation and innovation : the transfer of Western organizational patterns to Meiji Japan*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1987.

Chapitres d'ouvrages collectifs et entrées de dictionnaire

BLONDIAUX Loïc, « Le profane comme concept et comme fiction politique. Du vocabulaire des sciences sociales aux dispositifs participatifs contemporains : les avatars d'une notion. », *in* Thomas FROMENTIN et Stéphanie WOJCIK (dir.), *Le profane en politique. Compétences et engagements du citoyen*, L'Harmattan., Paris, 2008, pp. 37-51.

BOY Daniel, « L'écologie au pouvoir », *in* Pascal PERRINEAU et Colette YSMAL (dir.), *Le vote surprise. Les élections législatives du 25 mai et 1er juin 1997*, Presses de Sciences Po., Paris, 1998, pp. 207-221.

CHATRIOT Alain, « Qui défend le consommateur ? Associations, institutions et politiques publiques en France (1972-2003) », *in* Alain CHATRIOT, Marie-Emmanuelle CHESSEL et Matthew HILTON (dir.), *Au nom du consommateur*, La Découverte., Paris, 2004, pp. 165-181.

GARRAUD Philippe, « Agenda/émergence », *in* Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT et Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po., Paris, 2004, pp. 51-59.

HASSENTEUFEL Patrick, « Deux ou trois choses que je sais d'elle. Remarques à propos d'expériences de comparaisons européennes », *in* CENTRE UNIVERSITAIRE DE RECHERCHES ADMINISTRATIVES ET POLITIQUES (dir.), *Les méthodes au concret : démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Paris, France, Presses universitaires de France, 2000, pp. 105-124.

HUBERT Michel et MISONNE Delphine, « Les communes bruxelloises et le problème de la mobilité : entre autonomie et convergence », *in* Els WITTE, André ALEN, Hugues DUMONT, Pierre VANDERNOOT et Roel DE GROOF (dir.), *Les dix-neuf communes bruxelloises et le modèle bruxellois*, Bruxelles, De Boeck et Larcier, 2003, pp. 231-253.

ION Jacques, « Modes d'engagement et savoirs associatifs: petit coup d'œil dans le rétroviseur », *in* Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET (dir.), *L'expert associatif, le savant et le politique*, Syllepse., Paris, 2003, pp. 21-26.

JOIN-LAMBERT Odile et LOCHARD Yves, « Les apports de l'expérience. Les savoirs en action d'une association d'habitants dans les années 1960 et 1970 », *in* Olivier IHL (dir.), *Les « sciences » de l'action publique*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble, 2004.

JOIN-LAMBERT Odile et LOCHARD Yves, « L'invention du « cadre de vie » dans la France des années 1960 et 1970 », *in* Alain CHATRIOT, Marie-Emmanuelle CHESSEL et Matthew HILTON (dir.), *Au nom du consommateur*, Paris, La Découverte, 2004, pp. 295-311.

JOUVE Bernard et PURENNE Anaïk, « Une politique des déplacements urbains en quête d'expertise : les expériences lyonnaises », *in* Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, Paris, L'harmattan, 2003, pp. 81-110.

KAUFMANN Vincent, « « Circulation 2000 » à Genève : l'innovation institutionnelle et procédurale au service de l'innovation technique », *in* Bernard JOUVE, *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, Paris, L' Harmattan, 2003, pp. 47-80.

LASCOUMES Pierre, « La technocratie comme extension, cumul et différenciation continus des pouvoirs », *in* Vincent DUBOIS et Delphine DULONG (dir.), *La question technocratique : de l'invention d'une figure aux transformations de l'action publique*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 1999.

LE GALES Patrick, « Régulation, gouvernance et territoire », *in* Jacques COMMAILLE et Bruno JOBERT (dir.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, 1998, pp. 203-240.

LE LIDEC Patrick, « La réforme des institutions locales », *in* Olivier BORRAZ et Virginie GUIRAUDON (dir.), *Politiques publiques*, Presses de Sciences Po., Paris, 2008, vol.1, pp. 255-274.

LOCHARD Yves et SIMONET Maud, « Les experts associatifs, entre savoirs profanes, militants et professionnels », *in* Didier DEMAZIERE et Charles GADEA (dir.), *Sociologie des groupes professionnels*, La Découverte., Paris, 2009, pp. 274-284.

LORRAIN Dominique, « Introduction : l'extension du marché », *in* Dominique LORRAIN et Gerry STOKER (dir.), *La privatisation des services urbains en Europe*, La Découverte., Paris, 1995, pp. 9-30.

MESSU Michel, « Du face-à-face à la trilogie participative », *in* Yves LOCHARD et Maud SIMONET-CUSSET (dir.), Paris, Syllepse, 2003, pp. 137-146.

PASQUIER Romain, « L'européanisation par le bas : les régions et le développement territorial en France et en Espagne », *in* Joseph FONTAINE et Patrick HASSENTEUFEL (dir.), *To Change or not to change ? Les changements de l'action publique à l'épreuve du terrain*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, pp. 171-188.

PAYRE Renaud, « L'espace des circulations. La fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) », *in* Frédéric AUDREN, Pascale LABORIER,

Paolo NAPOLI et Jakob VOGEL (dir.), *Les sciences camérales*, Paris, Presses Universitaires de France, 2011, pp. 283-306.

PFLIEGER Géraldine, « Du local au communautaire, les régulations croisées des politiques de transports urbains », *in* DOUILLET Anne-Cécile, FAURE Alain, HALPERN Charlotte et LERESCHE Jean-Philippe, *L'action publique locale dans tous ses états. Différenciation et standardisation*, Paris, L' Harmattan, 2012, pp. 97-111.

POINSOT Eric, « L'engagement communautaire d'Amnesty international. La défense paradoxale des droits humains », *in* Hélène MICHEL (dir.), *Lobbyistes et lobbying de l'Union Européenne. Trajectoires, formations et pratiques des représentants d'intérêts*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2005, pp. 197-223.

PROVANSAL Danielle, MONNET Nadja, MIQUEL Cécile et TABAKMAN Elisa, « Barcelone : de sa projection internationale à l'affirmation de ses repérages identitaires », *in* Isabelle BERRY-CHIKHAOUI, Agnès DEBOULET et Laurence ROULLEAU-BERGER (dir.), *Villes internationales*, Paris, La Découverte, 2007, pp. 103-121.

RODRIGUEZ ALVAREZ José Manuel, « Madrid : le pilotage politique par la région », *in* Bernard JOUVE et Christian LEFEVRE (dir.), *Métropoles ingouvernables*, Paris, Elsevier, 2002, pp. 107-124.

RUSSEIL Sarah, « Transfert de politiques publiques », *in* Laurie BOUSSAGUET, Sophie JACQUOT et Pauline RAVINET (dir.), *Dictionnaire des politiques publiques*, Paris, Presses de Sciences Po., 2004, pp. 444-452.

TREPOS Jean-Yves, « L'expertise sociologique ou le complexe de l'albatros », *in* KUTY Olgierd, VRANCKEN Didier, *La sociologie et l'intervention. Enjeux et perspectives*, Bruxelles, De Boeck, 2001, pp. 211-242.

Articles

ALBERTI Enoch, « Le nouveau statut d'autonomie de la Catalogne », *Revue française d'administration publique*, 2007, vol. 2, n° 121-122, pp. 145-159.

ANCELOVICI Marcos et JENSON Jane, « La standardisation et les mécanismes du transfert transnational », *Gouvernement et action publique*, 2012, vol. 1, n° 1, pp. 37-58

BACQUE Marie-Hélène, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *Espaces et sociétés*, 2005, vol. 4, n° 123, pp. 70-84.

BALME Richard, « Des maires sous quelle influence? », *Politix*, 1989, vol. 2, n° 7-8, pp. 108-114.

BARAUD-SERFATY Isabelle, « La nouvelle privatisation des villes », *Esprit*, 2011, n° 3-4, pp. 149-167.

BEAL Vincent et PINSON Gilles, « Du petit chose au « 5th best mayor in the world ». », *Pôle Sud*, 2009, vol. 1, n° 30, pp. 7-29.

BEAUCIRE Francis et EMANGARD Pierre-Henri, « Un réseau et ses territoires : le tram-train d'interconnexion de Karlsruhe (Allemagne) », *Flux*, 2000, vol. 16, n° 41, pp. 41-45.

BEAUD Stéphane, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique », *Politix*, 1996, n° 35, pp. 226-257.

BERARD Yann, « L'étranger comme art des distances. Innovation, transfert de projets et grandeurs de l'action publique dans les transports urbains », *Pôle Sud*, 2009, vol. 1, n° 30, pp. 47-65.

BEROUD Benoît, « Les expériences de vélos en libre service en Europe », *Transports Urbains*, 2007, n° 111, pp. 16-20.

BONGRAND Philippe et LABORIER Pascale, « L'entretien dans l'analyse des politiques publiques : un impensé méthodologique ? », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, n° 1, pp. 73-111.

BORRAZ Olivier et JOHN Peter, « The transformation of Urban Political Leadership in Western Europe », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2004, vol. 28.1, pp. 107-120.

CAILLOSSE Jacques, « La décentralisation, une ruse de l'État central ? », *Pouvoirs locaux*, 2004, vol. 63.

CALLON Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année Sociologique*, 1986, n° 36, pp. 169-208.

CALLON Michel, MEADEL Cécile et RABEHARISOA Vololona, « L'économie des qualités », *Politix*, 2000, vol. 13, n° 52, pp. 211-239.

CARRE Jean-René, « Le vélo dans la ville : un révélateur social », *Les cahiers de la médiologie*, 1998, vol. 1, n° 5, pp. 151-164.

CARRERAS Carles, « La métropolisation de Barcelone. Réalité versus politique », *Les annales des Ponts et Chaussées*, 2002, n° 102, pp. 8-12.

CHAMBOREDON Hélène, PAVIS Fabienne, SURDEZ Mireille et WILLEMEZ Laurent, « S'imposer aux imposants. A propos de quelques obstacles rencontrés par les sociologues débutants dans la pratique et l'usage de l'entretien », *Genèses*, 1994, n° 16, pp. 114-132.

CHESSEL Marie-Emmanuelle, « Aux origines de la consommation engagée : la Ligue sociale d'acheteurs (1902-1914) », *Vingtième Siècle*, 2003, vol. 77, n° 1, pp. 95-108.

CHESSEL Marie-Emmanuelle et NICOURD Sandrine, « Les ressorts des modes de gestion des associations », *Entreprises et histoire*, 2009, vol. 56, n° 3, pp. 6-10.

COLLOVALD Annie, « Identité(s) stratégique(s) », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1988, vol. 1, n° 73, pp. 29-44.

CROZIER Michel et THOENIG Jean-Claude, « La régulation des systèmes organisés complexes », *Revue française de sociologie*, 1975, vol. 16, n° 1, pp. 3-32.

DELPEUCH Thierry, « Des transferts internationaux de politiques publiques : un état de l'art », *Cahier du Centre d'études et de recherches internationales de Sciences Politiques*, 2008, n° 27, pp. 1-69.

DENORD François, « Le prophète, le pèlerin et le missionnaire. La circulation internationale du néo-libéralisme et ses acteurs », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2002, vol. 5, n° 145, pp. 9-20.

DE SWAAN Abram, « Pour une sociologie de la société transnationale », *revue de synthèse*, 1998, n° 1, pp. 89-111.

DEZALAY Yves, « Les courtiers de l'international. Héritiers cosmopolites, mercenaires de l'impérialisme et missionnaires de l'universel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2004, vol. 151-152, n° 1, pp. 4-35.

DIMAGGIO Paul et POWELL Walter, « The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields », *American Sociological Review*, 1983, vol. 48, pp. 147-160.

DOBRUSZKES Frédérik, « Retour à Bruxelles : le projet de plan Iris 2 », *Transports Urbains*, 2009, n° 116, pp. 15-18.

DOBRUSZKES Frédérik, « Conclusions : une capitale européenne peut-elle être mauvaise élève ? », *Transports Urbains*, 2008, n° 114, pp. 31-32.

DOLOWITZ David P. et MARSH David, « Who learns What from whom : a review of the Policy Transfer Literature », *Political studies*, 1996, vol. 44, n° 2, pp. 343 - 357.

DUPUY Claire et HALPERN Charlotte, « Les politiques publiques face à leurs protestataires », *Revue française de science politique*, 2009, vol. 4, n° 59, pp. 701-722.

DUPUY Claire et POLLARD Julie, « La comparaison de politiques publiques infranationales : méthodes et pratiques », *Revue internationale de politique comparée*, 2012, vol. 19, n° 2, pp. 7-14.

DURAN Patrice, « Légitimité, droit et action publique », *L'année Sociologique*, 2009, vol. 59, nº 2, pp. 303-344.

DURAN Patrice et THOENIG Jean-Claude, « L'État et la gestion publique territoriale », *Revue française de science politique*, 1996, vol. 46, nº 4, pp. 580-623.

EPSTEIN Renaud, « Gouverner à distance. Quand l'État se retire des territoires », *Esprit*, 2005, nº 10, pp. 96-122.

FREMION Yves, « Les Provos, 1965-1967 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 1988, vol. 11, nº 1, pp. 48-52.

FABUREL Guillaume, « La ville durable aux défis des injustices environnementales. Constats empiriques et enjeux sociopolitiques », *Flux*, 2012, N° 89-90, Vol. 3, pp. 15-29.

GABORIAU Philippe, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle*, 1991, pp. 17-33.

GARDEN Maurice, « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, 2006, vol. 1, nº 116, pp. 5-17.

GARDON Sébastien, « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État », *Métropoles*, 15 octobre 2007, nº 2, [http://metropoles.revues.org], consulté le 21 avril 2010.

GARDON Sébastien, CHATELAN Olivier, DESAGE Fabien, LINOSSIER Rachel, MEILLERAND Marie-Clotilde, VERDEIL Eric, PREVOT Maryvonne et BENTAYOU Gilles, « Les agences d'urbanisme en France », *Métropoles*, 17 septembre 2008, nº 3, [http://metropoles.revues.org/2322], consulté le 23 mars 2009 .

GARRIGOU Alain, « Le politologue aux Archives », *Politix*, 1989, vol. 2, nº 6, pp. 41-45.

GAUDIN Jean-Pierre, « La genèse de l'urbanisme de plan et la question de la modernisation politique », *Revue française de science politique*, 1989, vol. 39, nº 3, pp. 155-168.

GAXIE Daniel, « Rétributions du militantisme et paradoxes de l'action collective », *Swiss Political Science Review*, 2005, vol. 11, nº 1, pp. 157-188.

GERVAIS Julie, « Les sommets très privés de l'État », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 2012, vol. 194, nº 4, pp. 4-21.

HAMELIN Fabrice et SPENLEHAUER Vincent, « L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme », *Réseaux*, 2008, vol. 1, nº 147.

HARLOE Michael, « Le nouveau gouvernement métropolitain de Londres : vers la terre promise ? », *Revue française d'administration publique*, 2003, vol. 107, nº 3, pp. 319-331.

HARVEY David, « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, 1989, vol. 71, nº 1, pp. 3-17.

HASSENTEUFEL Patrick, « De la comparaison internationale à la comparaison transnationale », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, nº 1, pp. 113-132.

HEIDEN Nico VAN DER et TERHORST Pieter, « Varieties of glocalisation: the international economic strategies of Amsterdam, Manchester, and Zurich compared », *Environment and Planning C: Government and Policy*, 2007, vol. 25, pp. 341-356.

HENK Jans, BRUGGEN Marc VAN, WIJNEN Joop VAN et VERHOEFF Arnoud, « The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutant », *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 1995, vol. 67, pp. 187-193.

HERAN Frédéric, « À propos de la vitesse généralisée des transports. Un concept d'Ivan Illich revisité », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009, nº 3, p. 210.

HERAN Frédéric, « Le reflux des rues à sens unique », *Flux*, 2002, vol. 2, nº 48-49, pp. 83-93.

HERAN Frédéric, « La ville Cyclable. Concept, conditions et impacts », *Recherche Transports Sécurité*, 1995, nº 47, pp. 35-50.

HIETALA Marjatta, « Transfer of German and Scandinavian administrative knowledge : Examples from Helsinki and the Association of Finnish Cities (1870-1939) », *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2003, vol. 15, pp. 109-130.

HIETALA Marjatta, « La diffusion des innovations : Helsinki (1875-1917) », *Genèses*, 1993, vol. 10, pp. 74-89.

HUBERT Michel, « L'expo 58 et le « tout automobile ». Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines », *Brussels Studies*, 2008, vol. 22, pp. 1-17.

HUBERT Michel, DOBRUSZKES Frédérik et MACHARIS Cathy, « La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », *Brussels Studies*, 2008.

KALUSZYNSKI Martine, « Les Congrès internationaux d'anthropologie criminelle (1885-1914) », *Cahiers Georges Sorel*, 1989, vol. 7, nº 1, pp. 59-70.

KITSCHELT Herbert, « La gauche libertaire et les écologistes français », *Revue française de science politique*, 1990, vol. 40, nº 3, pp. 339-365.

LASCOUMES Pierre, « Les instruments d'action publique, traceurs de changement : l'exemple des transformations de la politique française de lutte contre la pollution atmosphérique (1961-2006) », *Politique et Sociétés*, 2007, vol. 26, nº 2-3, pp. 73-89.

LASCOUMES Pierre et LORRAIN Dominique, « Trous noirs du pouvoir. Les intermédiaires de l'action publique », *Sociologie du travail*, 2007, vol. 49, nº 1, pp. 1-9.

LASCOUMES Pierre et SIMARD Louis, « L'action publique au prisme de ses instruments », *Revue française de science politique*, 2011, vol. 61, n° 1, pp. 5-22.

LEFEVRE Christian, « Rome, une métropole bloquée », *Pouvoirs locaux*, 2005, vol. 2, n° 65, pp. 98-104.

LORRAIN Dominique, « Urban Capitalisms : European Models in Competition », *International Journal of Urban and Regional Research*, 2005, vol. 29, n° 2, pp. 231-267.

LORRAIN Dominique, « Capitalismes urbains : la montée des firmes d'infrastructures », *Entreprises et histoire*, 2002, vol. 2, n° 30, pp. 7-31.

MARREL Guillaume et PAYRE Renaud, « Temporalités électorales et temporalités décisionnelles », *Pôle Sud*, 2006, vol. 2, n° 25, pp. 71-88.

MARREL Guillaume et PAYRE Renaud, « Introduction. Les temporalités du politique », *Pôle Sud*, 2006, vol. 2, n° 25, pp. 5-7.

MAZOYER Harold, « Le rôle des expériences et méthodes étrangères dans la fabrication d'une expertise locale des transports collectifs urbains », *Métropoles*, 2009, n° 6, [http://metropoles.revues.org/4018], consulté le 19 décembre 2009.

NEGRIER Emmanuel et TOMAS Mariona, « Temps, pouvoir, espace : la métropolisation de Barcelone », *Revue française d'administration publique*, 2003, vol. 107, n° 3, pp. 357-368.

OFFERLE Michel, « Retour critique sur les répertoires de l'action collective (XVIIIe - XXIe siècles) », *Politix*, 2008, vol. 81, n° 1, pp. 181-202.

OFFNER Jean-Marc, « Raisons politiques et grands projets », *Annales des Ponts et Chaussées*, 2001, n° 100, pp. 55-59.

OFFNER Jean-Marc, « L'expertise locale en transports urbains : entre logiques professionnelles et organisationnelles », *Politiques et management public*, 1988, vol. 6, n° 1, pp. 81-102.

PASQUIER Romain, « Quand l'Europe frappe à la porte des régions », *Politique européenne*, 2002, vol. 3, n° 7, pp. 159-177.

PAYRE Renaud, « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *International Journal on Urban and Regional Research*, 2010, vol. 33, n° 2, pp. 260-280.

PAYRE Renaud et POLLET Gilles, « Analyse des politiques publiques et sciences historiques : quel(s) tournant(s) socio-historique(s) ? », *Revue française de science politique*, 2005, vol. 55, n° 1, pp. 133-154.

PINÇON Michel et PINÇON-CHARLOT Monique, « Pratiques d'enquête dans l'aristocratie et la grande bourgeoisie : distance sociale et conditions spécifiques de l'entretien semi-directif », *Genèses*, 1991, n° 3, pp. 34-40.

PINSON Gilles, « Projets de ville et gouvernance urbaine », *Revue française de science politique*, 2006, vol. 56, n° 4, pp. 619-651.

PINSON Gilles et VION Antoine, « L'internationalisation des villes comme objet d'expertise », *Pôle Sud*, 2000, vol. 13, n° 1, pp. 85-102.

POLLARD Julie et PRAT Pauline, « La part du national. Comparer des politiques infranationales dans un environnement multi-niveaux », *Revue internationale de politique comparée*, 2012, vol. 19, n° 2, pp. 37-56.

RADAELLI Claudio, « The Domestic Impact of European Union Public Policy : Notes on Concepts, Methods and Challenges of Empirical Research », *Politique européenne*, 2002, n° 5, pp. 105-136.

RASMUSSEN Anne, « Les Congrès internationaux liés aux Expositions universelles de Paris (1867-1900) », *Cahiers Georges Sorel*, 1989, vol. 7, n° 1, pp. 23-44.

REIGNER Hélène, « La territorialisation de l'enjeu « sécurité routière » : vers un basculement de référentiel ? », *Espaces et sociétés*, 2004, vol. 118, n° 3, pp. 23-41.

SALGADO Rosa Sanchez, « Les effets des programmes européens sur les associations du secteur social : une influence à niveaux multiples », *Pôle Sud*, 2009, n° 31, n° 2, pp. 41-56.

SAUNIER Pierre-Yves, « Les régimes circulatoires du domaine social 1800-1940 : projets et ingénierie de la convergence et de la différence », *Genèses*, 2008, vol. 2, n° 71, pp. 4-25.

SAUNIER Pierre-Yves, « La toile municipale au XIXème-XXème siècles : un panorama transnational vu d'Europe », *Urban History Review*, 2006, XXXIV, n° 2, pp. 163-176.

SAUNIER Pierre-Yves, « Circulations, connexions et espaces transnationaux », *Genèses*, 2004, vol. 4, n° 57, pp. 110-126.

SAUNIER Pierre-Yves, « Paris in the Springtime : un voyage de sciences sociales en 1929 », *Revue d'Histoire des Sciences Humaines*, 2004, vol. 2, n° 11, pp. 127-156.

SAUNIER Pierre-Yves, « Les voyages municipaux américains en Europe (1900-1940). Une piste d'histoire transnationale », *Annuaire d'histoire administrative européenne*, 2003, vol. 15, pp. 267-288.

SAURUGGER Sabine et SUREL Yves, « L'européanisation comme processus de transfert de politique publique. », *Revue internationale de politique comparée*, 2006, vol. 13, n° 2, pp. 179-211.

SIRINELLI Jean-François, « L'histoire politique à l'heure du transnational turn : l'agora, la Cité, le monde ... et le temps », *Revue historique*, 2011, vol. 658, nº 2, pp. 391-408.

THOMPSON Christopher, « Corps, sexe et bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, 1998, vol. 1, nº 5, pp. 59-67.

TIRONI Martín, « Mettre l'écologie en mouvement. Les controverses aux origines du projet Vélib' », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 2012, nº 22, pp. 65-83.

VERDES-LEROUX Jeannine, « Les conditions de transport : objet de mobilisation », *Sociologie du travail*, 1974, nº 74/3, pp. 225-246.

VILLALBA Bruno, « La genèse inachevée des verts », *Vingtième siècle*, 1997, vol. 53, nº 1, pp. 85-97.

VION Antoine, « L'invention de la tradition des jumelages (1951-1956) : mobilisations pour un droit », *Revue française de science politique*, 2003, vol. 53, nº 4, pp. 559-582.

WELLER Jean-Marc, « La modernisation des services publics par l'usager : une revue de la littérature (1986-1996) », *Sociologie du travail*, 1998, nº 3, pp. 365-392.

WERNER Mickael et ZIMMERMANN B., « Penser l'histoire croisée : entre empirie et réflexivité », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2003, vol. 58, nº 1, pp. 7-36.

Numéros de revues

CHESSEL Marie-Emmanuelle et NICOURT Sandrine, « la gestion des associations à but non lucratif », *Entreprises et histoire,* n° 56, vol. 3, 2009.

FRINAULT Thomas et LE BART Christian, « L'étranger ou la question des modèles et transferts », *revue française de science politique*, vol. 59, n° 4, 2009.

LE GALES Patrick, LORRAIN Dominique, « Gouverner les très grandes métropoles », *Revue française d'administration publique*, vol. 3, n° 107, 2003.

LORRAIN Dominique, « Les grands groupes et la ville », *Entreprises et histoire*, vol. 3, n° 30, 2002.

« Les congrès, lieux de l'échange intellectuel (1850-1914) », *Cahiers Georges Sorel*, vol. 7, n°1, 1989.

« La bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, vol. 1, n° 5, 1998.

« Militantismes institutionnels », *Politix*, n° 70, vol. 2, 2005.

Thèses et travaux universitaires

ARGIBAY Camilo, *De l'amphithéâtre à l'hémicycle ? Socialisation au métier politique et réseaux militants des dirigeants étudiants de la MNEF (1962-1986)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière, 2011.

BARONE Sylvain, *Le Train des Régions: Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*, France, Doctorat de science politique, Université Montpellier I, 2008, 767 p.

BEAL Vincent, *Les politiques du développement durable. Gouverner l'environnement dans les villes françaises et britanniques (1970-2010)*, Saint-Etienne, Doctorat de science politique, Université Lyon 2 Lumière, 2011, 665 p.

DEMONGEOT Benoît, *Discuter, politiser, imposer une solution d'action publique: l'exemple du tramway.*, Grenoble, Doctorat de science politique, Université de Grenoble, 2011.

DESAGE Fabien, *Le consensus communautaire contre l'intégration intercommunale : séquences et dynamiques d'institutionnalisation de la Communauté Urbaine de Lille (1964-2003)*, Lille, Doctorat de science politique, Université du droit et de la santé de Lille, 2005.

GABORIAU Philippe, *La classe ouvrière et le vélo*, Nantes, Doctorat de sociologie, Université de Nantes, 1980.

GARDON Sébastien, *Gouverner la circulation urbaine : des villes françaises face à l'automobile : années dix-années soixante*, Lyon, Doctorat de science politique, Institut d'études politiques de Lyon, 2009, 664, 260, 275 p.

GERVAIS JULIE, *La réforme des cadres de l'action publique ou la fabrique d'un « nouveau » corps des Ponts et Chaussées : impératifs managériaux, logiques administratives et stratégies corporatistes (fin du XXe siècle)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lumière Lyon 2, 2008.

HEALY Aisling, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine : Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin du XXe siècle)*, Lyon, Doctorat de science politique, Université Lumière Lyon 2, 2007.

HURE Maxime, « Les effets du projet Vélo'v sur le gouvernement des villes. Analyse des politiques partenariales de location de vélos en libre service des villes de Lyon et de Marseille, », Mémoire de Master 2, IEP Lyon, 2007, 182 p.

HURE Maxime, « Le projet Vélo'v : évolution de l'action publique et gouvernement urbain. », Mémoire de Master 1, Université Lyon 2, 2006, 106 p.

MAZOYER Harold, *Les calculs de la puissance. Socio-histoire d'une science de gouvernement : l'économie des transports (1960-1982)*, Lyon, Doctorat de science politique, Lyon 2 Lumière, 2011.

PASSALACQUA Arnaud, *L'autobus et Paris. Souplesse, espace public et mobilité de 1900 aux années 1970*, Paris, Doctorat d'Histoire contemporaine, Paris VII Denis Diderot, 2009, 1192 p.

PAYRE Renaud, *Ordre politique et gouvernement urbain*, Habilitation à Diriger des Recherches, Lyon, 2008.

PAYRE Renaud, *A la recherche de la « science communale » : les « mondes » de la réforme municipale dans la France de la première moitié du vingtième siècle*, Grenoble, Doctorat de science politique, Université Pierre Mendès France Grenoble 2, 2002, 3 vol. p.

POLLARD Julie, *Acteurs économiques et régulation politique : les promoteurs immobiliers au centre des politiques du logement dans les régions de Paris et de Madrid*, Paris, Doctorat de Science Politique, Institut d'études politiques de Paris, 2009.

POYER Alex, *Cyclistes en sociétés : naissance et développement du cyclisme associatif français (1867-1914)*, Doctorat d'Histoire contemporaine, Université Lyon 2, 2000.

REIGNER Hélène, *Le ministère de l'Equipement : un révélateur des mutations en cours de l'action publique territoriale en France*, Rennes, Doctorat de science politique Université Rennes 1, 2000.

RUSSEIL Sarah, *L'espace transnational, ressource ou contrainte pour l'action internationale des villes à la fin du XXème siècle*, Lyon, Doctorat de science politique, Institut d'Etudes Politiques de Lyon, 2006.

Communications et séminaires

EMMANUEL Martin, « A spectacular miscalculation. Changing conceptions of bicycle traffic in Stockholm and Copenhagen 1940-60 », Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility, Marne-la-Vallée, 2006.

HEALY Aisling et de RUSSEIL Sarah, « comment enquêter de manière collective sur un réseau de villes européennes ? », séminaire « La ville internationale », ENS de Lyon, le 24 avril 2006

Rapports de recherche

BARDET Fabrice, JOUVE Bernard (dir.), document de préparation du cours « Les ingénieurs des Travaux Publics de l'État et l'action publique : un « corps d'État » en mutation », ENTPE, 2010-2011.

MARSHALL Adam Jay, « Europeanisation at the urban level : local actors, institutions and the dynamics of multi-level interaction », Sheffield, 2004, 26 p.

TRIGALO Marianne, DEBIZET Gilles, FAURE Alain et GOURGUES Guillaume, « Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Décentralisation, régionalisation ferroviaire et

différenciation territoriale », *INRETS*, 2007, nº 55, [http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00135823], consulté le : 15 mai 2013.

Avertissement

La bibliographie a été réalisée à l'aide du logiciel Zotéro. Sa restitution présente quelques erreurs, dont certaines n'ont pas pu être modifiées, notamment des substitutions entre les points et les virgules.

Index des encadrés

1) L'association *Pignon Sur Rue* et son centre de documentation : une expérience singulière pour le chercheur, p. 54

2) La découverte du milieu de la grande entreprise : premiers contacts, premières difficultés, p. 57

3) La bicyclette, objet technique et phénomène social (XIXe siècle-milieu du XXe siècle), p. 75

4) L'expérience des *White Bikes* à Amsterdam (1965) sous l'égide des *Provos*, p. 100

5) La « bruxellisation » à l'origine des contestations urbaines bruxelloises, p. 137

6) *Les cyclistes dans la circulation* (1984) : une co-production de l'administration et de l'association GRACQ, p. 156

7) La circulation des programmes « zone 30 » en Europe, p. 162

8) Les services d'études sur les transports du ministère de l'Équipement, p. 210

9) L'Union Nationale des Deux-Roues, p. 212

10) Frédéric Héran, un acteur multipositionné, p. 214

11) Le rôle des Plans de Déplacement Urbains (PDU), p. 222

12) Annonces de la conférence de presse commune au ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme et au ministère de l'Environnement, Paris, le 5 juillet 1994, p. 229

13) Le vélo dans la loi sur l'air et l'utilisation de l'énergie et les actions de l'ADAV, p. 248

14) La trajectoire politique de Michel Duchène à Bordeaux, p. 250

15) Objectifs du Club des Villes Cyclables présentés lors du deuxième congrès de Lorient en 1990, p. 275

16) Les revues, instruments de circulation, p. 280

17) A Barcelone, un contexte d'oppositions politique et institutionnelle entre la municipalité et la région, p. 308

18) Le congrès Velo-City dans la mise en visibilité internationale de Barcelone, p. 310

19) La Conférence Velo-Mondial – Pro Bike – Velo-City, Montréal (13-17 septembre 1992, p. 321

20) Le modèle économique de JC Decaux, p. 345

21) Les vélos dans l'internationalisation des entreprises, p. 362

22) L'accueil des délégations de villes par les entreprises : l'exemple de Rennes, p. 363

23) Chronologie de la création du réseau international des villes à vélos partagés, p. 385

24) Le réseau *Polis* et les politiques en faveur du vélo urbain, p. 396

25) Le programme européen *Spicycles* (2006-2009), p. 403

26) La société publique BSM (Barcelona de Serveis Municipals) à Barcelone, p. 418

27) Jordi Hereu, les politiques de « mobilité soutenable » au pouvoir, p. 424

28) Objectifs de l'association *Where's My VillO?,* p. 469

Index des tableaux

1) Les voyages d'études de Jacques Dekoster, président de l'association GRACQ, dans les villes européennes entre 1975 et 1983, p. 144-145

2) Typologie des savoirs produits et légitimés par l'association GRACQ à partir des échanges transnationaux, p. 158-159

3) Trajectoire des représentants des usagers du vélo passant d'une activité associative administrative au sein de l'ADAV (Lille) à une activité politique, p. 253-254

4) Dates et institutions de rattachement des techniciens vélo lors de la création du premier poste dédié à cette compétence dans les villes françaises : l'exemple de dix grandes villes, p. 282

5) Tableau des délégations de villes et d'associations lors des congrès Velo-City (1987-1997), p. 293

6) Tableau des délégations de villes et d'associations lors des congrès Velo-City (1999-2009), p. 294

7) Liste des systèmes de vélos en libre service implantés par une société du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire dans les villes européennes entre 1998 et 2009, p. 373

8) Typologie des réseaux de collectivités et programmes européens intervenants dans les échanges transnationaux dans le cadre des VLS, p. 395

9) Synthèse de l'expertise produite par les différents acteurs lors des différentes phases de développement des systèmes de VLS à Lyon, à Barcelone et Bruxelles, p. 472

Index des illustrations

1) Evolution de la part de marché du vélo en France par ville dans les modes de déplacements mécanisés (CERTU, 1998), p. 78

2) Affiche d'un collectif d'associations pendant le premier mandat de Jacques Chirac à la mairie de Paris (1977-1983) (Coll. Archives privées de l'association MDB), p. 84

3) Page de couverture du magasine de l'association CADR 67, *Vélocité*, 1er trimestre 1985 (Coll. Archives privées de l'association CADR 67), p. 89

4) Photographie du carrefour de la Bastille à Grenoble (1965) avant la mise en place du plan de circulation (Coll. : ministère de l'équipement, 1974), p. 92

5) Photographie du carrefour de la Bastille à Grenoble (1967) après la mise en place du plan de circulation (Coll. : ministère de l'équipement, 1974), p. 92

6) Tableau de l'accidentologie des cyclistes en France (1982-1992) (ONSER), p. 93

7) Carte des aménagements cyclables de l'agglomération lilloise en 1990 (Conseil Général du Nord), p. 96

8) Photographie d'une mobilisation en faveur des *White Bikes* (coll. IISG), Amsterdam, août 1965, p. 101

9) Photographie de l'inauguration des « vélos municipaux », La Rochelle, le 14 août 1976 (coll. Archives municipales de La Rochelle), p. 103

10) Plan d'ensemble de la zone concernée par l'opération des vélos municipaux (Coll. CETUR 1978), p. 104

11) Photographie d'une aire de stationnement des « vélos municipaux », août 1976 (coll. Archives municipales de La Rochelle), p. 121

12) « Vélos municipaux » avec publicité à La Rochelle, janvier 1986 (coll. Archives municipales de La Rochelle), p. 123

13) *City-Bikes* à Copenhague en 2005, publicité Coca-Cola (photographie de Frédéric Depoortere, manager vélo au sein de la Région de Bruxelles-Capitale), p. 124

14) Lettre de Jean-Claude Decaux, président de JC Decaux, au maire de La Rochelle, le 25 juin 1975 (coll. Archives municipales de La Rochelle), p. 125

15) Couverture de la revue du GRACQ, *Ville à vélo*, n°1, mai 1977 (archives privées de l'association GRACQ), p. 153

16) Couverture de la carte des itinéraires cyclables dans Bruxelles réalisée par l'association GRACQ, mai 1979 (archives privées de l'association GRACQ), p. 155

17) Carte des foyers associatifs à l'origine de la fondation de l'ECF en 1983 (Carte : auteur et Saïdi S.), p. 181

18) Couverture du premier document technique des services de l'État : SETRA *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes,* 1976 (Archives privées de G. Wolf), p. 213

19) Couverture du document CETUR, *Unfalle im radverkher. Accidents des deux-roues légers dans la circulation. Traduction*, 1984, 39 p (Archives Privées de l'association *Pignon sur Rue*), p. 222

20) Affiche de la première rencontre du Club des Villes Cyclables (1988), (Coll. Centre de documentation de l'association Pignon Sur Rue, fond Edith Metzger), p. 271

21) Couverture de la revue *Ville et vélo* du Club des Villes Cyclables, n° 29, septembre/octobre 2007 (Archives privées de l'auteur), p. 281

22) Carte des collectivités adhérentes du Club des Villes et Territoires Cyclables en mars 2011 (site internet du CVTC), p. 285

23) Carte de la provenance des intervenants au congrès Velo-City de Groningen en 1987, par nationalité (Carte : auteur et Saïdi S.), p. 295

24) Carte de la provenance des intervenants au congrès Velo-City de Barcelone en 1997, par nationalité (Carte : auteur et Saïdi S.), p. 296

25) Photographie de l'inauguration du système *Vélo'v* à Lyon, le 19 juin 2005 (coll. Archives du Grand Lyon), p. 366

26) Photographie du stand de l'entreprise JC Decaux lors de l'exposition du rassemblement *las primeras jornadas de la bicicleta publica*, organisée à Barcelone du 30 novembre au 1er décembre 2007 (Photographie de l'auteur), p. 380

27) Photographie du stand de l'entreprise JC Decaux lors de l'exposition du congrès du Club des Villes Cyclables, organisée à Lyon le 14 octobre 2007 (Photographie de l'auteur), p. 381

28) Photographie du parc de VLS mis à disposition des congressistes pour la visite d'aménagements cyclables à Bruxelles lors du congrès Velo-City 2009 (photographie de l'auteur), p. 382

29) Organisation institutionnelle des politiques en faveur de la bicyclette de la région urbaine de Barcelone, p. 421

30) Organisation institutionnelle des politiques en faveur de la bicyclette de la communauté urbaine de Lyon, p. 422

31) Carte de la répartition des marchés de mobilier urbain et d'affichage publicitaire par communes au sein de la région de Bruxelles-Capitale en 2007 (carte Waniez P., traitée par l'auteur et Saïdi S.), p. 441

32) Carte de la répartition des 85 premières stations *VillO* sur les communes du territoire de la région de Bruxelles-Capitale en mai 2010 (tirée du mémoire de L. Sailliez, 2010), p. 449

33) Carte de la répartition des majorités politiques des communes au sein de la région de Bruxelles-Capitale en 2010 (carte Waniez P., traitée par l'auteur et Saïdi S.), p. 450

Table des matières

Liste des principaux sigles, abréviations, et acronymes utilisés.....11

Introduction générale.....15

1. Les politiques du vélo au prisme des réseaux transnationaux 19

1.1 Le vélo, dernière roue des politiques de transports urbains.....20
1.2 Le vélo dans la fabrique locale des politiques de mobilité urbaine 23

2. L'étude des dynamiques transnationales dans l'analyse des politiques publiques urbaines.....25

2.1 L'analyse des transferts de politiques publiques et la question de la convergence 27
2.2 La comparaison transnationale pour analyser les acteurs des circulations.....30
2.3 La formation d'un espace transnational pour comprendre la structuration des échanges entre les villes.....32

3. Un espace transnational pour gouverner la ville ?.....36

3.1 L'espace transnational comme action publique urbaine.....36
3.2 L'espace transnational dans l'affirmation des pouvoirs politiques municipaux .38

4. Une approche socio-historique de la compréhension des échanges transnationaux 42

4.1 Historiciser la construction d'un espace transnational et choisir des terrains de comparaison.....42
4.2 À la croisée des sources écrites et des entretiens 50
4.3 Enquêter sur les grands groupes privés : un enjeu méthodologique pour l'analyse des politiques publiques 55

5. Architecture de la thèse : les trois configurations de l'espace des circulations transnationales du vélo urbain.....61

Partie 1 : Un espace d'échange associatif transnational pour développer les politiques en faveur du vélo dans les villes européennes (1965-1983) 67

Chapitre 1 : Les associations d'usagers dans la mise à l'agenda des politiques du vélo en ville.....71

1. L'émergence des associations de défense du vélo urbain. De l'écologie politique à la reconnaissance institutionnelle des usagers.....74

1.1 Un contexte international favorable à un « retour » de la bicyclette sur la scène publique ? 76
1.2 La bicyclette comme catalyseur de la pensée écologique ? 80
1.4 Le problème de la sécurité routière et la transformation des acteurs associatifs en usagers 90

2. Les premières expériences municipales en faveur de la bicyclette : une alternative politique pour les transports urbains ? 98

2.1 La construction politique des expériences municipales en faveur de la bicyclette 100
2.2 La circulation d'un dispositif d'action publique : le premier « schéma directeur deux-roues » 107
2.3 Le partage de l'espace public : l'émergence d'une alternative dans la problématisation des transports urbains 111
2.4 L'innovation sous contrainte : la gestion municipale des controverses 118
2.5 Une action extra-municipale pour modéliser les systèmes de VLS ? 122

Conclusion 127

Chapitre 2 : La formation d'un espace transnational d'experts associatifs du vélo urbain 131

1. Les premiers voyages associatifs transnationaux : entre quête de savoirs et mise en réseau de relations interpersonnelles 136

1.1 L'association GRACQ : une entreprise de circulation des savoirs contre la « bruxellisation » 137
1.2 Des voyages d'études pour légitimer une expertise associative 142

2. Une expertise associative pour stabiliser les relations avec les autorités publiques municipales 150

2.1 Les savoirs issus de l'activité transnationale des associations : essai de typologie 151
2.2 Une expertise associative plurielle 160
2.3 Vers la formation de configurations d'acteurs, publics et associatifs, dans les villes européennes 164

3. La structuration d'un espace transnational comme stratégie de légitimation des associations 169

3.1 Une structuration entre le local et le national ? Les associations d'usagers sous tension, le cas de la fédération des usagers de la bicyclette en France (1980) 170
3.2 Des associations à la recherche d'une action européenne 177

3.3 Les stratégies de représentation de l'*European Cyclists Federation* : vers une mise à l'agenda européenne ?....182

Conclusion....188

Conclusion de la partie 1 : Des échanges transnationaux associatifs pour transformer l'action publique urbaine ?....193

Partie 2 : L'affirmation des pouvoirs urbains au sein de l'espace transnational du vélo (1984-1997)....197

Chapitre 3 : De la décentralisation d'une compétence à l'affirmation d'une expertise urbaine du vélo....201

1. L'organisation d'une compétence urbaine par les services de l'État....206

1.1 La création d'un réseau d'expert « deux-roues » au ministère de l'Équipement (1966 -1982)....209
1.2 La formation d'une coalition entre les villes et les agents du ministère pour une politique nationale du vélo (1982 – 1994)....217
1.3 Vers un nouveau rôle de l'État (1994 – 2010) ?....228

2. « Des usagers aux manettes de l'action publique ». La compétence urbaine du vélo coproduite par les acteurs associatifs et les collectivités....239

2.1 La professionnalisation des associations d'usagers....243
2.2 L'entrée en politique des représentants des associations d'usagers du vélo....252
2.3 Vers un recyclage des savoirs associatifs par les administrations ?....259

Conclusion....264

Chapitre 4 : Des réseaux de collectivités pour gouverner les politiques du vélo....267

1. Les réseaux de collectivités comme nouvelle échelle d'action publique....271

1.1 Le Club des Villes Cyclables en France : un producteur de normes d'action pour les villes ?....273
1.2 La stabilisation d'une configuration circulatoire urbaine du vélo....287

2. Des réseaux pour légitimer les pouvoirs urbains....305

2.1 Un congrès pour gouverner la ville. L'organisation de Velo-City en 1997 dans l'affirmation du pouvoir municipal de Barcelone....307
2.2 La légitimation de l'échelle européenne pour prendre en charge les politiques du vélo urbain....318

Conclusion.....325

Conclusion de la partie 2 : Un espace transnational pour gouverner les territoires urbains ? 329

Partie 3 : L'espace transnational et la gestion des politiques de vélos en libre service (1998-2010) 333

Chapitre 5 : L'ouverture des politiques du vélo aux opérateurs privés 339

1. La construction publique-privée d'un nouveau marché urbain 342

1.1 JC Decaux dans la construction institutionnelle de l'agglomération lyonnaise 344
1.2 Une monopolisation de l'expertise urbaine par JC Decaux ? 349
1.3 Les VLS, services publics ou privés ? Un brouillage des catégories.....354

2. Le recours aux opérateurs privés pour développer la visibilité internationale des villes.....359

2.1 L'internationalisation des villes. Processus politique ou stratégie des opérateurs privés ?.....361
2.2 Une nouvelle configuration circulatoire du vélo pour organiser la compétition entre les villes ?.....368

3. Vers un marché européen des réseaux de collectivités du vélo urbain ? 375

3.1 Une compétition politique organisée par les réseaux de collectivités.....378
3.2 Une ouverture aux opérateurs privés organisée par l'Union Européenne.....391

Conclusion.....405

Chapitre 6 : Des vélos en libre service pour renforcer le pouvoir des élus urbains 409

1. Les usages politiques territoriaux des circulations transnationales 412

1.1 La traduction des dispositifs de VLS par les élus.....414
1.2 S'allier aux acteurs du marché pour gouverner ?.....434

2. Les instruments de la régulation politique des services de VLS.....453

2.1 L'institutionnalisation d'un processus de négociation permanente.....456
2.2 Coordonner l'évaluation des dispositifs de VLS.....467
2.3 Le rôle du droit dans l'encadrement des interactions.....475

Conclusion.....481

Conclusion de la partie 3 : Un espace de régulation politique des services urbains ?.....485

Conclusion générale : La prise de pouvoir des villes à vélo 489

1. Qui gouverne le vélo urbain ? 490

1.1 Les trois configurations circulatoires du vélo urbain 491
1.2 Le pouvoir municipal au centre des politiques du vélo 493

2. L'apport d'une approche transnationale pour saisir les transformations de l'action publique urbaine 496

2.1 Une socio-histoire de l'action transnationale des acteurs du vélo urbain.....497
2.2 Une action publique hybride.....499

3. Des politiques du vélo à l'analyse de la construction des capitalismes urbains 501

3.1 Capitalismes urbains : la montée en puissance des villes 501
3.2 Des services de VLS pour les grandes métropoles, l'utopie pour le reste du monde ? 504

Sources écrites.....507

Textes législatifs.....507

Documentation officielle.....507

Documentation interne 513

Fonds d'archives associatives 516

Fonds d'archives administratives 520

Fonds d'archives privées 523

Fonds d'archives iconographiques.....524

Articles de presse (par ordre chronologique) 524

Revues associatives 527

Sites internet.....527

Mémoires / Rapports de stage 528

Sources orales.....530

Entretiens 530

Autres sources orales 535

Bibliographie 536

Ouvrages.....536
Chapitres d'ouvrages collectifs et entrées de dictionnaire.....541
Articles 543
Numéros de revues 550
Thèses et travaux universitaires.....551
Communications et séminaires.....552
Rapports de recherche.....552

Index des encadrés 554

Index des tableaux.....556

Index des illustrations 557

Table des matières 560