



Le rôle des associations dans le "retour du vélo" en Ile-de-France

Clément Dusong, Dominique Riou

► To cite this version:

Clément Dusong, Dominique Riou. Le rôle des associations dans le "retour du vélo" en Ile-de-France. Note rapide de l'Institut Paris Région, 2020, 834, 5p. <hal-02494074v3>

HAL Id: hal-02494074

<https://hal.science/hal-02494074v3>

Submitted on 10 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Le rôle des associations dans le « retour du vélo » en Île-de-France

Par Clément Dusong doctorant Université Gustave Eiffel

Dominique Riou, chargé d'étude Institut Paris Région

Février 2020

Selon les premiers résultats de l'Enquête Globale Transport (EGT 2020), l'usage du vélo a grimpé de près de 30% en dix ans en Ile-de-France. La mobilisation du mouvement associatif a joué un rôle décisif dans ce développement. Aujourd'hui les associations se diversifient et étendent leurs actions à la promotion d'une mobilité durable, en lien avec les acteurs institutionnels.

Le monde associatif a eu historiquement un rôle prépondérant dans le renouveau du vélo en Île-de-France. Il se renouvelle aujourd'hui dans un contexte où l'usage de ce mode de transport se généralise. Les actions comme les modes d'actions du mouvement citoyen se transforment, accompagnant l'augmentation de la pratique ainsi que la prise en compte progressive de ce mode par les politiques publiques.

L'émergence conjointe de la pratique du vélo et de la mobilisation citoyenne

Durant les années 1970, l'usage du vélo à Paris est au plus bas : seulement 0,3 % des déplacements des Parisiens selon l'Enquête globale transport (EGT)¹ de 1976 tandis qu'à l'échelle de l'Île-de-France, la pratique se maintient encore à 2 % de part modale. L'usage du vélo va alors lentement progresser dans la capitale pour atteindre 0,4 % à l'EGT 1991 et décoller ensuite dans les années 1990 et 2000 pour atteindre 3 % en 2010. À l'inverse, au niveau régional, la part modale du vélo est encore à 2 % en 1976 mais s'effondre ensuite avec un minima de 0,8 % en 1991, pour remonter progressivement et atteindre 1,6 % en 2010 (mais avec un volume supérieur à celui de 1976) et 2 % en 2018².

	1976	1983	1991	2001	2010	2018
Paris	0,30%	0,32%	0,40%	1,18%	3,01%	Ø
Cœur d'Agglomération hors Paris						Ø
	1,73%	1,06%	0,68%	0,64%	1,34%	
Agglomération Centrale	3,31%	2,37%	1,27%	1,03%	1,23%	Ø
Autres Territoires	4,39%	2,86%	1,14%	0,56%	0,74%	Ø
Total Ile-de-France	1,96%	1,37%	0,83%	0,86%	1,59%	1,95%

Figure 1 : Evolution de la part modale du vélo en Île-de-France

De nombreuses explications permettent de comprendre pourquoi le retour de l'usage du vélo est plus précoce à Paris qu'à l'échelle francilienne. Le changement de l'image du vélo, la composition sociodémographique des territoires, la réduction de l'espace consacré à la voiture,

¹ L'Enquête globale transport (EGT) est une enquête ménages déplacements réalisée environ tous les dix ans pour connaître la mobilité des habitants de l'Île-de-France. Les enquêtes successives de 1976, 1983, 1991, 2001, 2010 et 2020 permettent notamment de connaître l'évolution au cours du temps de l'usage du vélo par les Franciliens.

² L'EGT 2020, réalisée en continu sur les années 2018 à 2023, ne nous permet pas pour l'instant d'avoir une analyse spatiale fine de l'évolution.

la nature des déplacements ou le lobbying citoyen sont des facteurs explicatifs. Parmi ces éléments, la présence d'une association militante plaçant pour la promotion de l'usage du vélo sur le territoire parisien paraît décisive. La création en 1972 du Mouvement pour les couloirs à bicyclette (MPCB), qui deviendra deux ans plus tard le Mouvement de défense de la bicyclette (MDB, renommé en 2004 Mieux se déplacer à bicyclette), amorce le début des revendications des cyclistes parisiens. Cette pression militante n'aboutit pas à une prise en compte immédiate des besoins des cyclistes mais est une voix décisive dans les réflexions sur l'évolution de la mobilité parisienne. La prise en compte des revendications par la municipalité est croissante au cours des années suivantes, jusqu'à aujourd'hui, où l'association, subventionnée par la Mairie de Paris, est consultée au sein du comité vélo de la ville. Pendant de nombreuses années, l'échelle d'action de l'association MDB n'est pas strictement circonscrite à Paris, néanmoins en banlieue, les réclamations des cyclistes ne disposent pas de relais équivalent. On constate la création de quelques structures militantes hors Paris au cours des années 1990. Cependant, c'est seulement à partir du début des années 2000 que le mouvement de création d'associations vélo se diffuse véritablement sur les autres territoires.

La diversification du réseau associatif vélo

Depuis l'année 2002, on assiste sur tout le territoire francilien à un véritable essor de la création d'associations locales faisant la promotion du vélo. Cette dynamique coïncide avec le retour de la mobilité quotidienne à vélo en Île-de-France et interroge sur une potentielle diffusion spatiale de son usage du centre vers la périphérie de l'agglomération. L'étude de la création de ces associations corrobore cette idée pour plusieurs raisons. En premier lieu, on constate que certaines structures parisiennes étendent leur champ d'action en créant des sections locales en banlieue et, en second lieu, on retrouve également parmi les membres d'associations de banlieue d'anciens cyclistes parisiens. Ce développement est en partie porté par les parcours résidentiels de Parisiens quittant le centre vers la périphérie et emportant avec eux leurs pratiques de mobilité et leurs investissements dans l'action citoyenne.

Cet essaimage des associations sur le territoire francilien s'accompagne d'une diversification progressive de leurs actions, des structures et de leurs objectifs. Alors que la majorité des premières associations d'usagers du vélo se consacraient à faire du plaidoyer auprès des collectivités pour la promotion du vélo, ces organismes se sont mis au fil du temps à proposer des services aux cyclistes. En plus de la concertation, il est possible d'identifier trois autres activités majeures qu'accomplissent les associations. On retrouve des ateliers d'auto-réparation qui permettent aux adhérents de réparer leurs vélos grâce aux outils et aux conseils des adhérents ou salariés de l'association; des cours de vélo-écoles dédiés à l'apprentissage du vélo et la remise en selle pour les enfants et les adultes afin de mieux appréhender la circulation à vélo en milieu urbain ; et enfin des sorties à vélo, de la balade familiale à la « masse critique »³, pour permettre aux usagers de découvrir leur environnement de manière ludique tout en revendiquant davantage de place sur la voirie. Certaines structures s'orientent directement lors de leur création vers une ou plusieurs de ces actions tandis que parmi les anciennes associations, certaines élargissent, voire réorientent leurs activités dans l'objectif de s'adapter

³ Une masse critique (de l'anglais, critical mass) est une manifestation à vélo dont l'objectif est de prendre la place sur la voirie afin de contraindre la circulation motorisée habituellement majoritaire sur cet espace.

aux contraintes locales, aux capacités de la structure, aux besoins et aux revendications des cyclistes.

Les associations autonomes type loi 1901 faisant uniquement la promotion du vélo ne sont plus la seule forme d'organisation. Certaines associations parisiennes comme MDB ou Paris en Selle (PeS) développent des antennes ou groupes locaux, de nouveaux ateliers vélos sont gérés par des organismes ouverts sur l'ensemble des enjeux liés au développement durable, et de multiples groupes informels fleurissent grâce aux réseaux sociaux. Le mouvement militant devient de plus en plus hétérogène et protéiforme. L'évolution du nombre d'associations, qui constitue un indicateur intéressant de ce phénomène, ne peut toutefois résumer une réalité plus complexe.

	Plaidoyer	Vélo-école	Atelier	Sortie	Antennes MDB	Groupes PeS	Total
1974	1	0	0	0	0	0	1
1975	0	0	0	0	0	0	0
1976	0	0	0	0	0	0	0
1977	0	0	0	0	0	0	0
1978	0	0	0	0	0	0	0
1979	0	0	0	0	0	0	0
1980	0	0	0	0	0	0	0
1981	0	0	0	0	0	0	0
1982	0	0	0	0	0	0	0
1983	0	0	0	0	0	0	0
1984	0	0	0	0	0	0	0
1985	0	0	0	0	0	0	0
1986	0	0	0	0	0	0	0
1987	1	0	0	0	0	0	1
1988	0	0	0	0	0	0	0
1989	2	0	0	0	0	0	2
1990	0	0	0	0	0	0	0
1991	1	0	0	0	0	0	1
1992	0	0	0	0	0	0	0
1993	1	0	0	0	0	0	1
1994	0	0	0	0	0	0	0
1995	0	1	0	0	0	0	1
1996	3	0	0	0	0	0	3
1997	1	0	0	0	0	0	1
1998	1	0	0	1	0	0	2
1999	1	0	0	0	0	0	1
2000	0	0	0	0	0	0	0
2001	0	0	0	0	0	0	0
2002	1	0	1	0	0	0	2
2003	3	0	0	0	0	0	3
2004	2	0	0	0	1	0	3
2005	3	0	1	1	1	0	6
2006	0	0	0	0	5	0	5
2007	1	0	2	0	3	0	6
2008	1	0	0	0	8	0	9
2009	1	0	1	1	2	0	5
2010	1	0	3	0	3	0	7
2011	1	0	1	0	3	0	5
2012	1	0	3	0	1	0	5

2013	0	0	2	1	3	0	6
2014	1	1	1	0	3	0	6
2015	1	4	6	0	1	0	12
2016	2	0	5	0	0	1	8
2017	1	0	2	0	1	3	7
2018	3	0	3	0	1	10	17
2019	2	1	3	2	5	6	19
Total	37	7	34	6	41	20	145

Figure 2 : Nombre d'associations et de sous-structures promouvant l'usage du vélo en Île-de-France par année de création⁴

Une intensification de la dynamique associative vélo en regard de l'évolution institutionnelle

Derrière cette diversité, on retrouve un objectif commun pour le déploiement de pratiques de déplacement durable. Pour les associations, le vélo permet d'offrir une réponse locale aux enjeux de transport, économiques, environnementaux et sociaux qui traversent la société. La formule « Penser global, agir local » traduit la logique d'action des associations dont les activités dépassent rarement le cadre de la commune. Qu'elles mènent des actions avec la population locale, en proposant des cours de vélo-école et des ateliers ou bien qu'elles interpellent la puissance publique, en militant pour promouvoir l'usage du vélo, les associations cherchent à rendre visibles des besoins et des revendications souvent mal pris en compte par les politiques locales. Dans ces démarches, les associations pro-vélo restent généralement limitées à des actions à l'échelle communale, du fait du découpage administratif du territoire, avec de réelles difficultés à intervenir sur des territoires plus larges même si cela s'avère pertinent ou nécessaire.

Néanmoins, l'évolution récente de la structuration du monde associatif avec la création en mars 2019 du Collectif Vélo Île-de-France⁵, les multiples réorganisations institutionnelles au niveau régional et l'intérêt progressif des élus pour le vélo, augurent un changement d'envergure pour l'action associative. En créant une structure associative un échelon intermédiaire entre la fédération nationale, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)⁶ et les associations locales,

⁴ Pour ce graphique, seules les associations régies par la loi de 1901 s'intéressant directement à la promotion de l'usage du vélo ont été prises en compte. Les associations disposant de plusieurs structures ont été comptabilisées autant de fois qu'elles disposent de sous-structures. Parmi ces sous-structures, seules les antennes et groupes locaux de Mieux se déplacer à bicyclette et de Paris en Selle ont été distingués dans la représentation graphique. Pour les autres associations, c'est l'activité principale de l'association qui a servi de critère de catégorisation. À noter que si de nombreuses associations qui s'intéressent principalement au plaidoyer pour le vélo proposent parfois des ateliers ou des sorties, l'inverse est rarement vrai.

⁵ Le Collectif Vélo Île-de-France, qui rassemble aujourd'hui une trentaine d'associations franciliennes, souhaite porter « une voix puissante et unifiée » pour défendre les intérêts des cyclistes auprès des institutions régionales.

⁶ La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB, anciennement FUBicy), créée à Strasbourg en 1980, fédère au niveau national les associations promouvant l'usage du vélo. En octobre 2019, 327 associations dont 123 vélo-écoles et 139 ateliers d'autoréparations, sont adhérentes à la FUB.

le Collectif Vélo ouvre la possibilité d'un dialogue avec de nouveaux acteurs institutionnels qui disposent ainsi d'un contrepoids citoyen organisé, dont l'assise dépasse l'échelle locale.

Cette réorganisation du secteur associatif est une étape indispensable pour accompagner l'évolution de la gouvernance et la prise en compte de plus en plus puissante du vélo dans les politiques publiques de mobilité. La Région Île-de-France porte aujourd'hui un plan Vélo promouvant le développement d'infrastructures, de stationnement et de services pour les cyclistes. L'autorité organisatrice, Île-de-France Mobilités, poursuit le développement des espaces de stationnement sécurisé à proximité des gares, Véligo Station, et propose depuis septembre 2019, un nouveau service de location longue durée de vélos à assistance électrique (Véligo Location). Les gestionnaires de voirie de l'ensemble du territoire régional (l'État, les départements, les communes et intercommunalités) sont à la tête de presque 6 000 km de linéaires cyclables, le double d'il y a 10 ans.

Dans ce contexte porteur, les associations de promotion du vélo se positionnent plus facilement en tant que forces de proposition. Le concept RER V (Réseau express régional vélo), présenté en janvier 2020, en est l'exemple le plus probant : porté par les 33 associations du Collectif Vélo Île de France, il propose la construction d'un réseau cyclable régional sur le modèle des transports en commun.

Cette évolution des positions et des pratiques est au final très positive, voire indispensable, pour aborder efficacement les enjeux croisés de mobilité durable et de transition écologique.

ENCADRE : Pour une compréhension du cas francilien à l'aune du militantisme aux Pays-Bas. L'exemple du *Fietsersbond*.

Lors de la prise de conscience néerlandaise des enjeux du vélo, le Fietsersbond (en français, l'association des cyclistes) a joué un rôle majeur. Cette association nationale, très militante lors des grandes manifestations des années 1970, est devenue au fil des années un acteur majeur pour la défense de la mobilité à vélo. Le double changement de nom de l'association, la professionnalisation de la structure, le changement d'échelle des actions ou la pacification des rapports avec les institutions rappellent en de multiples points l'histoire francilienne. Cependant, la place du Fietsersbond au sein de la concertation pour le développement du vélo aux Pays-Bas est difficilement comparable avec la situation francilienne actuelle. En Île-de-France, les associations ne sont pas systématiquement intégrées lors de la concertation, au moment où l'acteur associatif néerlandais participe pleinement au processus de développement des projets vélo.