



HAL
open science

Vélo et pandémie du Covid-19 : une structuration multiscalaire du réseau associatif en Île-de-France

Clément Dusong, Emmanuelle Faure, Kaduna-Eve Demailly, Audrey Bochaton

► To cite this version:

Clément Dusong, Emmanuelle Faure, Kaduna-Eve Demailly, Audrey Bochaton. Vélo et pandémie du Covid-19 : une structuration multiscalaire du réseau associatif en Île-de-France. *Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 2024. hal-04756802

HAL Id: hal-04756802

<https://hal.science/hal-04756802v1>

Submitted on 4 Nov 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Cybergeo : revue européenne de géographie / European journal of geography

Revue fondée en 1996 / Journal founded in 1996
Espace, Société, Territoire | 2024

Vélo et pandémie du Covid-19 : une structuration multiscale du réseau associatif en Île-de-France

*Bicycle and Covid-19 pandemic: A multi-scale structuring of the associative
network in Île-de-France*

*Bicicleta y pandemia del COVID-19. Una estructuración multiescalar de la red
asociativa en Île-de-France*

**Clément Dusong, Emmanuelle Faure, Kaduna-Eve Demailly et Audrey
Bochaton**



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cybergeo/41307>

DOI : 10.4000/12k5k

ISSN : 1278-3366

Éditeur

UMR 8504 Géographie-cités

Ce document vous est fourni par Campus Condorcet



Référence électronique

Clément Dusong, Emmanuelle Faure, Kaduna-Eve Demailly et Audrey Bochaton, « Vélo et pandémie du Covid-19 : une structuration multiscale du réseau associatif en Île-de-France », *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 1075, mis en ligne le 25 octobre 2024, consulté le 04 novembre 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/41307> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/12k5k>

Ce document a été généré automatiquement le 29 octobre 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Vélo et pandémie du Covid-19 : une structuration multiscalaire du réseau associatif en Île-de-France

Bicycle and Covid-19 pandemic: A multi-scale structuring of the associative network in Île-de-France

Bicicleta y pandemia del COVID-19. Una estructuración multiescalar de la red asociativa en Île-de-France

Clément Dusong, Emmanuelle Faure, Kaduna-Eve Demailly et Audrey Bochaton

Introduction

- 1 En France, la crise sanitaire du Covid-19 est souvent présentée comme une période de bouleversement radical en matière de mobilité, avec des changements relatifs à l'usage de la voiture (Leroutier, Quirion, 2023), des transports collectifs (Caderon, 2021) et du vélo. Cette crise a permis de renouveler les discours sur le vélo comme mode de déplacement quotidien (Buhler, Adam, Ramdani, Jobard, 2024) et de franchir de nouvelles étapes en matière de politiques publiques (Thébert *et al.*, 2024). À la sortie du premier confinement, en mai 2020, des actions ont été menées à l'échelle nationale comme locale avec les aides nationales à la réparation de vélos (Adam, Sayagh, Buhler, 2024) ou la création d'aménagements cyclables provisoires au sein des métropoles (Ortar *et al.*, 2023). Cette période fut aussi celle d'un renforcement de l'action citoyenne, notamment via le mouvement associatif, dont le rôle était déjà identifié avant la crise (Riou, Dusong, 2020). Dans le contexte francilien, où l'on assiste à un essor des déplacements à vélo depuis la fin des années 1990 (Courel, Riou, 2014), il semble important d'étudier si la crise du Covid-19 a modifié en profondeur la place d'un acteur jouant un rôle clé dans le retour du vélo : le monde associatif.

- 2 Les mouvements citoyens ont été identifiés comme des acteurs essentiels dans la lutte contre le système de mobilité automobile, pour défendre l'usage du vélo et l'écomobilité (Lambert, 2004). Le mouvement Provos amstellodamois (Frémion, 1988) puis les événements de Mai 68 (Cox, 2023 ; Huré, 2013) annoncent un nouvel intérêt des citoyens pour le vélo, accompagné par la publication de premiers textes d'écologie politique questionnant la place de la voiture et promouvant l'usage du vélo (Gorz, 1973 ; Illich, 1973). Durant les années 1970, marquées par un essor associatif inédit durant lequel les associations investissent de nouvelles thématiques (Cottin-Marx, 2019), les mouvements citoyens s'organisent pour défendre les intérêts du vélo du quotidien (Bernard, 2015 ; Lambert, 2004) participant à transformer le vélo en symbole et en outil de l'écologie politique (Horton, 2006). Cette dynamique, visible dans les grandes agglomérations occidentales (Héran, 2014 ; Reid, 2017), est particulièrement forte à Paris, où les associations militantes s'organisent. L'association écologiste *Les Amis de la Terre* y organise le 22 avril 1972 une manifestation à vélo pour lutter contre la pollution automobile. En 1974, la première structure associative pro-vélo française portant des idéaux écologistes, le *Mouvement de Défense de la Bicyclette* (MDB), est lancée et reprend le flambeau dans les actions de défense des cyclistes (Bernard, 2015 ; Huré, 2013).
- 3 Si les mouvements militants permettent une prise en compte durable des enjeux liés à la pratique du vélo, à l'instar de l'exemple des Pays-Bas (Dekker, 2022), en France les changements se font attendre. Une nouvelle dynamique militante est toutefois visible depuis les années 1990, avec un positionnement qui, selon les territoires et selon les structures, varie entre des postures revendicatives s'inspirant du mouvement des masses critiques nord-américaines (Furness, 2007 ; Grépinet, 2012) et des souhaits de contractualiser avec les pouvoirs publics pour financer des activités de services (Bernard, 2015).
- 4 Dans ce contexte, cet article vise à appréhender l'impact de la crise sanitaire sur le positionnement des structures associatives et leur organisation en réseau au sein du système vélo francilien. La notion de système vélo, inspirée de travaux de géographes sur le système automobile¹ (Dupuy, 1999), comprend l'ensemble des aménagements cyclables, les dispositifs de stationnement, les services mais également les politiques publiques et les actions émanant du monde associatif permettant une pratique du vélo efficace, confortable et sûre dans un territoire donné (Héran, 2012). Cet article examine les logiques spatiales d'implantation des associations pro-vélo afin d'appréhender leur fonctionnement, notamment le passage d'un ensemble de structures associatives indépendantes à une structuration en réseau dans une logique concentrique. Nous analysons les liens de ces acteurs associatifs franciliens avec les sphères institutionnelles et politiques, de l'échelle locale à l'échelle régionale. Nous montrons ainsi comment la crise sanitaire a participé, sans l'avoir initiée, à la structuration du monde associatif francilien comme au développement de son pouvoir d'agir (interactions soutenues entre les acteurs à différentes échelles et légitimité accrue des plaidoyers et des projets). Nous nous intéressons aux associations pro-vélo depuis leur apparition dans les années 1970 jusqu'à 2023. Ces bornes chronologiques permettent d'évaluer les évolutions organisationnelles et spatiales des dynamiques associatives ainsi que leurs rapports aux collectivités territoriales et institutions publiques avant, pendant et après la crise sanitaire. Il s'agit en définitive de répondre à la question centrale suivante : quels sont les impacts de la crise sanitaire sur la structuration du réseau associatif pro-vélo francilien ?

Méthodologie

- 5 L'article mobilise un corpus issu de deux travaux de recherche, l'un mené avant 2020, l'autre après. Ce double corpus permet d'étudier les effets de la crise sur l'évolution du rôle des associations dans le système vélo en Île-de-France. La complémentarité des corpus repose également sur la diversité des territoires (études de cas approfondies menées dans quinze communes franciliennes) et des échelles d'interventions des acteurs rencontrés (échelons communal, départemental, régional et national).
- 6 Le premier corpus, issu d'un travail de thèse sur l'évolution de l'usage du vélo en Île-de-France (par Clément Dusong), financé par l'IFSTTAR (actuellement Université Gustave Eiffel), est composé de données à caractère historique sur l'évolution du monde associatif pro-vélo en Île-de-France, de données quantitatives sur l'évolution spatio-temporelle des associations à l'échelle de la région (source : relevé auteur.rice.s, inventaires des associations *MDB* et *Paris en Selle*), et enfin d'une série d'entretiens semi-directifs menés entre autres auprès de personnalités militantes pro-vélo (n = 19). Ce travail de terrain a été réalisé entre octobre 2018 et décembre 2019 au sein de sept communes : Sceaux, Nanterre, Aubervilliers, Rosny-sous-Bois, Saint-Maur-des-Fossés, Vincennes et Saint-Mandé. Ces territoires ont été sélectionnés pour leur localisation dans une proche couronne autour de la capitale avec des contraintes de mobilité similaires, mais aussi en prêtant attention à inclure une diversité de positionnements politiques vis-à-vis du vélo. Nous ne mobilisons ici qu'une partie de ce matériau qualitatif, l'entretien d'un militant associatif de la ville de Nanterre (voir annexe).
- 7 Le second corpus est issu du groupe de travail "Vélo et santé en contexte post-Covid" au sein du projet pluridisciplinaire MAMA (Monde d'Avant Monde d'Après) financé par le CNRS (2021-2024) en partenariat avec Île-de-France Mobilités (IDFM) et l'Académie des mobilités actives (ADMA). Entre novembre 2021 et mai 2023, des entretiens ont été conduits en face à face à l'aide d'un guide semi-directif avec des acteur.trice.s associatifs, élu.e.s, agent.e.s de collectivités territoriales et institutions publiques (n = 22). Huit communes franciliennes ont ensuite fait l'objet d'études de cas détaillées (entretiens semi-directifs, questionnaires, observations et comptages) sur les changements opérés en matière de politiques cyclables, de pratiques du vélo après la crise sanitaire. Ces études de cas ont été réalisées entre septembre 2022 et janvier 2023 avec les étudiant.e.s du Master Territoires Villes et Santé (Université Paris Nanterre – Université Paris Est Créteil) dans les villes suivantes : Paris-centre, Montreuil, Boulogne-Billancourt, Fontenay-aux-Roses, Créteil, Melun, Cergy et Versailles. Comme pour le corpus précédent, seule une partie de ces données est mobilisée : deux études de cas (Boulogne-Billancourt et Cergy) ainsi que 11 entretiens auprès d'acteur.trice.s (voir tableau descriptif du corpus en annexe). Enregistré puis intégralement retranscrit, l'ensemble des entretiens mobilisés dans cet article a été codé et analysé par l'intermédiaire du logiciel NVivo. Les personnes enquêtées sont anonymisées (code de E1 à E12 dans le texte), mais leurs fonctions, structures, échelle et territoire d'action sont reportés dans le tableau disponible en annexe.
- 8 Cet article propose une démonstration en trois parties. La première section illustre les modalités de construction du mouvement associatif pro-vélo en Île-de-France depuis les années 1970 jusqu'à 2020. Grâce à une analyse spatio-temporelle, cette section vise à mettre en valeur des processus d'agrégation et de diffusion de structures associatives et

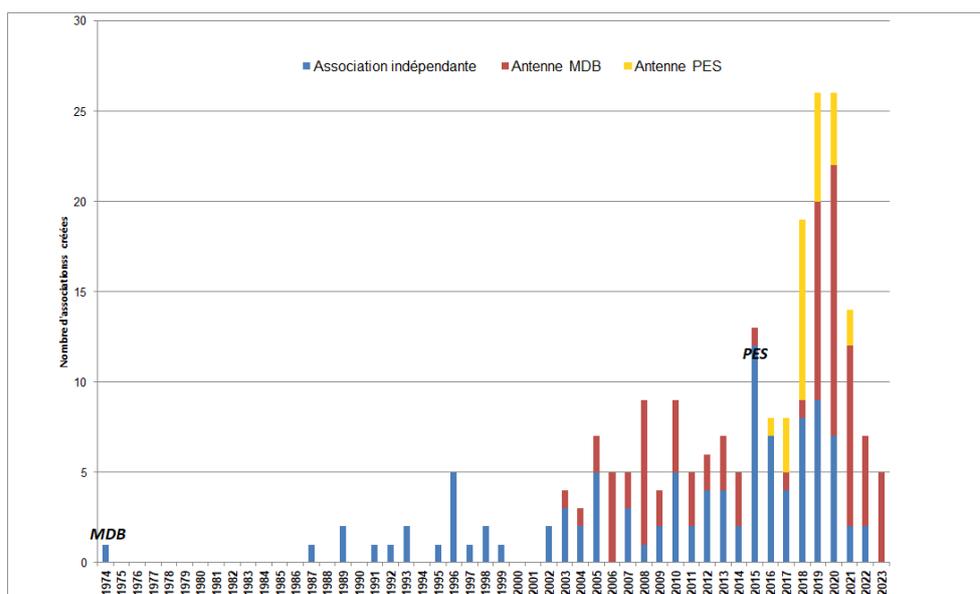
à interroger le modèle centre-périphérie comme dynamique de la structuration des associations à l'échelle régionale. Ensuite, la section suivante montre comment le monde associatif francilien s'est (ré)organisé à l'heure de la crise sanitaire. Les résultats attestent d'un renforcement de cet ensemble au sein du système vélo francilien à travers de nouvelles formes de structuration, d'échelles d'intervention et de pouvoir de négociation en contexte de crise sanitaire. Cette dernière participe à l'émergence de politiques en faveur du vélo au sein desquelles les acteurs associatifs ont un rôle plus affirmé, à différentes échelles. Enfin, la dernière section analyse comment les différentes structures poursuivent les dynamiques collectives engagées afin de consolider et de professionnaliser leurs équipes ou encore d'œuvrer au déploiement de politiques d'envergure, notamment autour d'un projet phare à l'échelle régionale : le RER-V. Cette dernière partie met aussi en avant certains défis émanant des nouveaux rapports entre les sphères associatives et publiques.

La construction du mouvement associatif pro-vélo en Île-de-France des années 1970 à 2020

La dynamique de création d'associations pro-vélo en Île-de-France

- 9 À Paris, après l'apparition des premiers couloirs de bus en 1964, le préfet de Police et la RATP décident de mener, au début des années 1970, une politique d'envergure pour améliorer la vitesse des autobus ralentis par les embouteillages automobiles (Passalacqua, 2008). L'ouverture ponctuelle de voies réservées laisse place, à partir de 1971, à une politique globale d'amélioration du service de bus parisiens dans laquelle le déploiement de couloirs a un rôle central. Cette initiative implique notamment de mettre en place des actions de répression plus strictes auprès des automobilistes et des cyclistes n'ayant pas le droit de circuler dans ces nouveaux espaces réservés aux bus.
- 10 Dans ce contexte, Jacques Essel, artisan du Faubourg Saint-Martin et militant pacifiste, décide d'initier le *Mouvement pour les couloirs à bicyclette (MPCB)* en 1972, autant pour alerter sur la situation dangereuse dans laquelle se retrouvent les cyclistes en circulant entre les bus et les automobiles que pour demander la création d'infrastructures réservées à leurs déplacements (Essel, 1972). Deux ans plus tard, le mouvement devient une association loi 1901 sous le nom *Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB)* et reste durant les années 1970 la seule association francilienne (graphique 1). En France, d'autres associations cyclistes sont créées durant cette période et, en 1980, un organe national apparaît : la *Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy, actuel FUB)*. Elle permet une première structuration du mouvement pro-vélo en France (Héran, 2014). Cette dynamique française s'inscrit dans un élan pro-vélo international amorcé depuis le milieu des années 1960 par le mouvement anarchiste Provos aux Pays-Bas (Frémion, 1988) qui se structure durant la décennie suivante à travers un discours idéologique (Illich, 1973), des propositions techniques (Les Amis de la Terre, Fédération des Usagers des Transports, 1977) et des organisations associatives (Huré, 2013).

Graphique 1 : Nombre d'associations créées en Île-de-France de 1974 à 2023



Sources : Relevé auteur.rice.s, associations MDB et Paris en Selle²
Dusong, Faure, Demailly, Bochaton, 2023.

- 11 Le graphique fait apparaître plusieurs périodes où l'apparition d'associations pro-vélo est particulièrement dynamique. Après l'année 1995, on observe un élan en matière de création de structures : autant d'associations sont créées durant les années 1996, 1997 et 1998 que sur les vingt années précédentes. Il est difficile de ne pas faire de lien entre leurs apparitions et les grèves de novembre et décembre 1995 – dont les grèves des transports publics –, qui ont participé à l'essor de l'usage du vélo les années suivantes (BVA, 1996).
- 12 Après l'élan des années post-grève de 1995, d'autres périodes de forte dynamique associative sont identifiables (graphique 1). À chacune de ces phases, le nombre de création d'associations est plus important que lors de l'épisode précédent. Selon cette logique, l'accélération visible à la sortie du premier épisode de confinement au printemps 2020 éclipse les mouvements associatifs du début des années 2000 et du milieu des années 2010. L'élan en matière d'apparition de nouvelles associations lors la période post Covid-19 est inédit en volume, mais il s'inscrit dans un mouvement initié depuis plusieurs décennies.

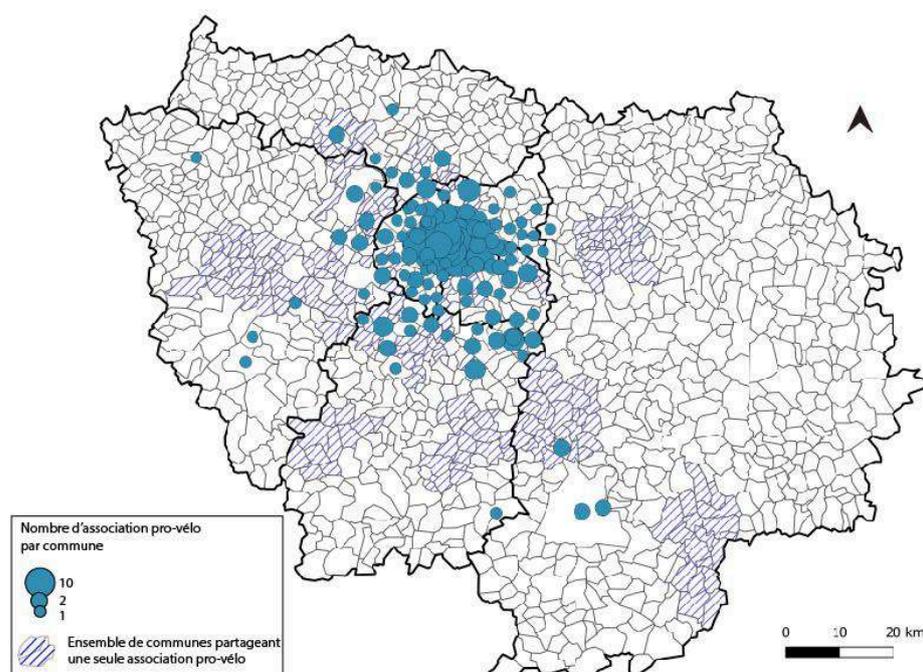
La diffusion des associations pro-vélo depuis le centre de l'agglomération

- 13 Comme évoqué précédemment, l'association MDB localisée à Paris est la seule d'Île-de-France jusqu'à la fin des années 1980. À la fin de cette décennie et au début de la suivante, de nouvelles associations sont créées *intra* et *extra muros* : dans l'ordre d'apparition, *Cyclistes 2000* à Maisons-Laffitte (78), *Vélo XV* dans le 15^e arrondissement (75), *Allez-y à vélo* à Cergy-Pontoise (95), *Réseau Vert* et *Prenons la Parole Vélo* à Paris (75), puis *Vivre à Vélo en Ville* à Montreuil (93).
- 14 Jusqu'au début des années 2000, les nouvelles associations pro-vélo se développent à Paris ainsi que dans les communes de proche et de grande banlieue. Cette tendance se

poursuit avec une croissance continue du nombre de structures lors des décennies 2000 et 2010, qui se concentrent dans les secteurs centraux de l'agglomération, au moment où l'usage du vélo croît dans le centre des agglomérations françaises (Papon, de Solère, 2010). Un processus d'augmentation et de diffusion progressive de l'activité associative depuis le centre vers la périphérie de l'agglomération est alors à l'œuvre. Cette logique concentrique de création d'association n'empêche pas l'apparition de structures en grande couronne francilienne, où le réseau associatif demeure moins maillé. Comme le montre la carte ci-dessous, la capitale regroupe le plus grand nombre d'associations (entre 5 et 10 par arrondissement). Les communes des départements de la petite couronne sont également très bien pourvues à l'exception de quelques communes du nord-est de la Seine-Saint-Denis et du sud du Val-de-Marne.

- 15 En grande couronne, on observe une continuité notable dans les communes limitrophes de la moitié ouest et sud avec un prolongement vers le sud, à cheval sur les départements du Val d'Oise, des Yvelines et de l'Essonne. S'ajoutent, en outre, des associations opérant à l'échelle de plusieurs communes. Un second cercle se dessine ensuite. Il comprend quelques associations à l'échelle communale mais surtout des associations d'envergure supracommunale. Quatre territoires peuvent être identifiés : autour de Cergy-Pontoise au nord ; les communes correspondant globalement à la communauté de communes cœur d'Yvelines à l'ouest ; le territoire du Dourdannais au sud-ouest ; celui situé entre le val d'Essonne et les communes aux alentours de Melun au sud et les communautés d'agglomération contiguës de Marne et Gondoire et Val d'Europe Agglomération à l'est. On peut enfin noter, au sud de la région, un ensemble de communes partageant une seule association pro-vélo au niveau du pays de Montereau. Les communes de Fontainebleau et d'Avon se distinguent également avec deux associations chacune.

Carte 1 : Répartition spatiale des associations pro-vélo en Île-de-France en 2023



Source : Auteur.rice.s et relevés associations *MDB* et *Paris en Selle*³
Dusong, Faure, Demailly, Bochaton, 2023.

- 16 La diffusion du réseau associatif et l'élargissement territorial de l'échelle d'action du centre de la région vers sa périphérie peuvent être éclairés par l'étude des trajectoires des personnes à l'origine des associations. En effet, l'initiative de créer une association loi 1901 est rendue possible par la combinaison de plusieurs facteurs, dont la capacité à mobiliser des ressources en matière de militantisme et de connaissances du milieu associatif. Parmi les personnes à l'initiative de la constitution d'une nouvelle association, la présence d'au moins un individu ayant déjà une expérience dans le secteur associatif pro-vélo est déterminante. La mobilité résidentielle francilienne se caractérise par des dynamiques spatiales centrifuges et de proche en proche (Delage, Miot, 2019), les personnes engagées participent ainsi à une diffusion du réseau associatif, à une mise en réseau des structures, ainsi qu'à la diffusion de leurs compétences militantes : *"J'avais commencé à bien m'intégrer dans la branche 15e, j'étais dans le groupe local [de Paris en Selle] du 15e. Et malheureusement, ou heureusement, j'ai bougé sur Nanterre. [...] au fur et à mesure des recherches, des contacts, je suis tombé sur Matthieu et Nicolas qui étaient à ce moment-là au Collectif Vélo Nanterre. Et il se trouve que j'étais beaucoup plus serein à partir à 3 [...] l'assoc' se mettait en place plus naturellement"* (E10).

Une professionnalisation croissante des associations pro-velo

- 17 L'augmentation du nombre de structures associatives, l'essor du nombre de personnes adhérentes combiné à la contractualisation des rapports⁴ avec les organismes publics permettent, et nécessitent, une professionnalisation progressive des structures militantes. Ce processus, qui n'est pas spécifique au milieu pro-vélo, se traduit de deux manières. On assiste (i) à la montée en compétence et la spécialisation de certains adhérents (Peter, Sue, 2011) et (ii) au recrutement de salarié.e.s rémunéré.e.s (Ospital, Templier, 2018).
- 18 À l'image de l'ensemble du secteur associatif (Burrinand, Gleizes, 2016), les profils des personnalités militantes pro-vélo se caractérisent par un haut niveau de diplôme. Cette qualification, conjuguée à l'acquisition de nouvelles connaissances et compétences qualifiées de "savoirs militants" (Deboulet, Nez, 2013), peut réorienter le choix d'études ou la trajectoire professionnelle. Ces savoirs et savoir-faire peuvent être de plusieurs ordres : à la fois généralistes et organisationnels (gestion de projet, savoir de représentation, articulation et dialogue avec des acteurs variés) et techniques (maîtrise des réglementations, notamment en termes d'aménagement des infrastructures cyclables, construction d'actions de plaidoyer pour les associations les plus importantes ou encore des compétences plus ciblées comme la mécanique et la réparation de cycles). Cette acquisition de savoirs militants participe à la construction d'une expertise qui commence à peine à se structurer au sein de l'offre de formations professionnelles. De ce fait, les bénévoles sont en capacité de répondre à la demande croissante des secteurs professionnels en postulant à des offres de chargé.e de mission vélo, conseiller.ère en mobilité, mécanicien.ne cycle ou encore éducateur.rice mobilité vélo.
- 19 La seconde dynamique de professionnalisation est principalement rendue possible par l'attribution de subventions publiques et différents dispositifs d'aide à l'emploi (via des subventions, aides à la location de locaux ou des exonérations de cotisation de l'État). Le recrutement de salarié.e.s, au départ réservé à quelques associations dont *MDB*, s'est développé avec un intérêt croissant pour la promotion du vélo et les activités de

services. Il peut s'agir de bénévoles promus en interne pour leur expertise ou de personnes recrutées à l'extérieur des structures associatives.

La région, une nouvelle échelle pour agir en faveur du vélo

- 20 Quelques années après sa création en 1974, l'association *MDB* concentre l'essentiel de ses activités sur le territoire parisien. Afin d'élargir son champ d'action en banlieue, elle décide de créer des antennes dans des communes ou intercommunalités *extra muros* à partir des années 2000. L'association essaie également de fédérer d'autres structures locales afin de créer une structure régionale mais cette tentative échoue.
- 21 En 2016, la Région Île-de-France, qui prépare un troisième plan vélo, lance une enquête sur la politique cyclable. Dans le cadre de cette consultation, les associations sollicitées ne réussissent ni à porter une voix commune, ni à peser sur les décisions prises dans le plan adopté en 2017. Partant de ce constat d'échec, le président de *MDB* lance l'idée d'un regroupement de l'ensemble des associations franciliennes. L'intérêt d'une vingtaine d'associations et le rapprochement avec *Paris en Selle* rendent possible ce projet qui se concrétise dans le *Collectif Vélo Île-de-France*, lancé en mars 2019⁵. La majorité des associations franciliennes et leurs antennes se regroupent, mais certaines structures, dont l'association *Vélorution Paris* ou le *RéPAR*, refusent de l'intégrer en raison d'oppositions sur la promotion du VAE ou sur la nature des relations aux institutions publiques (*Vélorution Paris Île-de-France*, 2019). Ce collectif cycliste a pour objectif d'offrir une plus grande visibilité aux acteurs associatifs pro-vélo, de leur permettre des prises de position communes sur la politique cyclable régionale et ainsi de renforcer leur pouvoir de négociation avec les élus. Le directeur du collectif relate le sentiment général lors de sa genèse : "*Le constat était que pour peser vis-à-vis de la région, de la métropole, des départements, il faut que l'on se réunisse, que l'on arrive à porter quelque chose ensemble. Parce qu'à un niveau individuel, aucune association n'arrive à convaincre ! Donc moi j'ai été recruté pour ça*" (E7).
- 22 En créant une structure associative à une échelle intermédiaire entre la fédération nationale (*FUB*) et les associations locales, le *Collectif Vélo Île-de-France* ouvre la possibilité d'un dialogue avec les acteurs institutionnels régionaux. Renforcer les liens entre les acteurs associatifs, organiser des réunions de travail, construire des projets communs sont au cœur de la mission du *Collectif* animé par une équipe salariée. Les associations locales, via le *Collectif*, souhaitent devenir des acteurs identifiés pour la région pour pouvoir peser sur les décisions publiques. Dans cet objectif, le *Collectif* lance dès sa création un premier schéma métropolitain pour un réseau express vélo constitué d'aménagements à haut niveau de service. Ce projet nommé *RER-Vélo* (ou *RER-V*), qui reprend une des 12 propositions présentées par *MDB* en septembre 2016 en amont du plan régional (*MDB*, 2016), a pu être formalisé grâce à la participation, la connaissance du territoire et l'expertise des membres du collectif. Avec le *RER-Vélo*, que le président du réseau décrit comme "*un projet démonstrateur*", le *Collectif Vélo Île-de-France* ne fait pas que rassembler les bénévoles associatifs nouvellement unis auprès d'un projet commun, il souhaite aussi créer son propre agenda d'actions. Suite au faible écho de la consultation associative à l'occasion du Plan Vélo de 2017, les associations décident, sous l'égide du *Collectif*, de présenter dès l'automne 2019 le projet de *RER-V* à la Région Île-de-France.

- 23 Si Valérie Péresse, présidente de la collectivité, annonce son intérêt pour le projet dès son lancement en 2019, le contexte sanitaire de l'année suivante permet à ce projet associatif ambitieux d'avoir un écho politique d'envergure.

À l'heure de la crise sanitaire, l'affirmation d'un réseau associatif à l'échelle francilienne

Des associations renforcées à l'échelle locale

- 24 Au sortir du confinement en mai 2020, l'importante médiatisation des "coronapistes"⁶ et de la distanciation sociale permise par le vélo se traduisent par un engouement important vis-à-vis de ce mode de transport (Buehler, Pucher, 2023). On assiste alors à une augmentation des adhésions de particuliers aux associations locales pro-vélo. Les motifs d'adhésion sont variés et se combinent : apprendre à rouler pour les cyclistes novices, apprendre à réparer son vélo, militer pour participer aux transformations de l'espace public ou encore tisser du lien social. Plusieurs responsables d'associations, de cyclisme utilitaire et sportif, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne ou du Val-d'Oise, témoignent d'une forte croissance des adhésions au cours des mois suivant le premier confinement de 2020. Néanmoins, cette croissance soudaine n'est pas sans difficulté. Le référent de l'antenne MDB à Boulogne-Billancourt, dont le nombre d'adhérents passe de 30 à 70, exprime la difficulté à répondre aux attentes et aux besoins de l'ensemble du nouveau public : *"On a clairement plus de monde qu'avant [...] le problème c'est qu'il faut arriver à assurer derrière. On a un nombre de places limitées dans les vélos-écoles. On a du mal à trouver des moniteurs, on a du mal à trouver des vélos, donc... y a plus de demandes que de places... Et ça c'est depuis le Covid"* (E12).
- 25 On retrouve cette émulation dans les territoires de la grande couronne, où la dynamique militante était jusqu'alors moins forte (partie 1). Dans l'agglomération de Melun en Seine-et-Marne, après la création d'une antenne MDB en 2017, une initiative citoyenne débouche en 2021 sur la création d'une seconde association spécialisée dans la vélo-école. La création des *Cyclonautes*, fondée à Dammarie-les-Lys, ville voisine de Melun, dont l'objectif est de proposer des séances d'apprentissage du vélo pour une pratique utilitaire, participe à diversifier les activités associatives pro-vélo sur le territoire melunais. Le chargé d'animation réseau au sein de l'association MDB résume la dynamique de création d'antennes locales durant cette période particulière : *"2020 a été une année de création assez incroyable d'antennes. [...] Ça a commencé en 2017, mais en 2020, ça a pris une ampleur démesurée, à tel point qu'il a fallu aussi tempérer les ardeurs de certains bénévoles"* (E6).

L'intégration des territoires périurbains et ruraux dans les réseaux associatifs nationaux favorisée par les outils numériques

- 26 On retrouve aussi un intérêt croissant pour la pratique du vélo de la part des collectivités territoriales, qui s'interrogent sur le réaménagement de rues facilitant l'usage du vélo. La présidente de l'association de collectivités locales *Club des villes et territoires cyclables et marchables*⁷ parle d'une *"déferlante de vélo [...] cette envie dans plein de territoires de toute nature de se mettre à penser une politique cyclable"* (E3). Elle relève en outre que l'adhésion de collectivités périurbaines s'est renforcée depuis la crise

sanitaire. La directrice de *Vélo & Territoires*⁸, qui fédère principalement des départements et des régions, souligne également l'augmentation du nombre de collectivités territoriales adhérentes et la participation de nouveaux territoires ruraux, jusque-là peu représentés. Toutes deux mettent en lien cette évolution avec la généralisation des réunions et des séminaires en distanciel avec le confinement. En 2020, les rencontres annuelles de *Vélo & Territoires* ont ainsi été transformées, passant de deux jours en présentiel à une série de séminaires hebdomadaires en ligne : "*ça nous a ouverts à des territoires, voilà, qui n'auraient jamais fait le déplacement*" (E4).

- 27 Les outils permettant des échanges en distanciel ont également pris une place considérable au sein des associations et ont facilité les échanges entre elles. Ceux-ci permettent à des associations, situées hors des cœurs d'agglomération où avaient jusqu'alors lieu les réunions, de participer plus facilement. Cette évolution s'inscrit dans un bouleversement des activités associatives lié à l'utilisation des outils numériques. Si cette évolution avait été amorcée avant l'épidémie de Covid (Solidatech, Recherches & Solidarités, 2019), la crise sanitaire a représenté une réelle opportunité pour l'affirmation d'un réseau associatif multiscalaire, y compris à l'échelle régionale.

La crise sanitaire comme opportunité pour redéfinir les relations entre sphères politiques et associatives à l'échelle francilienne

- 28 Après la première année d'existence du *Collectif Vélo Île-de-France*, le confinement de mars à mai 2020 constitue, d'après les mots de son directeur, une "*fenêtre d'opportunité unique*" (E7). La directrice de l'association nationale de collectivités *Vélo & Territoires* confirme qu'il y a eu au printemps 2020 une "*mobilisation énorme des acteurs de la planète vélo française [...] [avec] l'État, la FUB, MDB, les associations de collectivités, les professionnels et industriels du cycle*" (E4). Des acteurs politiques clés ont pris part aux échanges sur la stratégie du déconfinement, notamment sur la place du vélo dans cette dernière : Elisabeth Borne, alors Ministre de la transition écologique et solidaire et à l'initiative du 1^{er} plan vélo national en 2018, Michel Cadot, préfet de la région Île-de-France ou encore Valérie Pécresse, présidente de la Région Île-de-France. Alors que le vélo est appréhendé comme un mode de déplacement facilitant la distanciation sociale, la présidente de région incite à la création de pistes temporaires et valide le principe du RER-Vélo (partie 3). Le directeur du *Collectif Vélo Île-de-France* souligne l'extrême rapidité avec laquelle les choses ont pu se mettre en place : "*Vous travaillez en avril sur des pistes cyclables, en mai vous avez des milliers de personnes dessus. Il y a peu de politiques publiques aussi rentables. On a redonné de la capacité d'action à une collectivité publique en temps de crise, qui était à cette époque-là complètement désemparée*" (E7).
- 29 Présentant un fonctionnement et des objectifs distincts, le collectif *RéPAR, Réseau parisien des ateliers vélo participatifs et solidaires*, fédérant des associations d'ateliers d'auto-réparation de vélo de Paris et sa petite couronne, émerge aussi dans le contexte de la crise du Covid-19 en Île-de-France. Les 11 membres – associations, ateliers de chantiers d'insertion et collectifs informels – du *RéPAR* proposent des activités de service auprès des cyclistes dans l'objectif de partager des savoirs et des savoir-faire autour de la mécanique cycle via le réemploi. Cette vocation, qui est suivie par les autres associations du réseau national des associations d'auto-réparation *l'Heureux Cyclage*, doit permettre l'apprentissage de la réparation et de l'entretien d'un vélo, aussi appelé "*vélonomie*" (Abord de Chatillon, Eskenazi, 2022). Dès la fin des années 2010, des

discussions sont menées entre les ateliers parisiens d'autoréparation, dans le but de coordonner leurs démarches et de fédérer leurs actions. En adoptant l'autogestion et en s'appuyant sur une gouvernance collégiale, le RéPAR a pour but de promouvoir l'activité des ateliers vélo sur le territoire grand-parisien, de favoriser l'échange d'expérience entre ateliers et, enfin, d'aider au développement des ateliers en Île-de-France.

- 30 À l'image du *Collectif Vélo Île-de-France*, le projet du RéPAR existe avant la crise sanitaire mais prend une nouvelle ampleur en 2020. Avec l'impulsion du *Coup de pouce réparation*⁹, l'augmentation de la fréquentation des ateliers de réparation et d'auto-réparation de vélo a été considérable. Le coordinateur du réseau confirme l'importance de ce moment : "le réseau est devenu vraiment opérationnel avec le Covid, donc on a eu un démarrage avec immédiatement le vent dans le dos" (E8). Il souligne également l'accroissement du nombre de partenaires, de financeurs et de projets durant cette période témoignant d'un "vrai changement de paradigme". Le RéPAR a ainsi développé un nombre considérable d'actions en très peu de temps : alors qu'une centaine d'ateliers vélo était initialement prévu en pied d'immeuble du bâti Paris Habitat en amont de la crise, le réseau a finalement été à l'initiative de plus de 200 ateliers dans les treize Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV) parisiens sur l'année 2020.
- 31 Au-delà de leur position de coordination, et donc de leur capacité à fédérer, ces structures ont participé à une redéfinition des relations entre sphères politiques et sphères associatives dans le contexte du déconfinement. On observe une modification progressive de leurs rapports, passant d'une logique de consultation des associations par les pouvoirs publics à une logique de réappropriation des projets associatifs par ces dernières. Le cas des "coronapistes" est un exemple emblématique. Inspiré par des initiatives colombiennes, notamment à Bogota (Lucas, Gouëset, Demoraes, 2024), le *Collectif Vélo Île-de-France* propose à la région le plan d'un réseau de pistes et bandes cyclables temporaires, afin d'accompagner et inciter les déplacements à vélo au moment du déconfinement. Ce plan a été décliné de l'échelle régionale à l'échelle municipale, avec par exemple, à Paris, la construction de 135 kilomètres d'aménagements cyclables temporaires en deux semaines.
- 32 La création de ces structures associatives, présentes à un niveau intermédiaire entre les échelons local et national, est rendue possible grâce à un double processus de professionnalisation identifié avant la crise sanitaire (partie 1). Cette professionnalisation marquée par (i) la montée en compétence et à la spécialisation des bénévoles et (ii) le recrutement de salariés grâce à des subventions publiques, donnent aux associations les moyens d'investir de nouvelles échelles d'actions. Le regroupement d'acteur.rice.s locaux pour créer le *Collectif Vélo Île-de-France* et le RéPAR permet de traiter des questions liées à la cohérence des services proposés aux cyclistes et à la lutte contre les discontinuités des aménagements au niveau de l'agglomération. En fédérant des associations locales et en proposant des projets à l'échelon métropolitain ou régional, les associations deviennent aussi légitimes à percevoir des subventions publiques des collectivités départementales ou régionales jusqu'alors hors d'atteinte, ce qui participe à la pérennité du réseau.

Les défis d'une coordination interscalaire de l'action associative pro-vélo après la crise sanitaire

Des associations locales aux revendications plus visibles et ambitieuses

- 33 Comme le révèle un article sur le traitement des enjeux du vélo avant, pendant et après la crise du Covid-19 par la presse française (Buhler *et al.*, 2024), les associations apparaissent comme les acteurs dont la position s'est renforcée. La présence croissante du secteur associatif dans la presse n'a pas été une conséquence directe de la crise sanitaire puisque cette dynamique était déjà en cours lors des grèves des transports de l'hiver précédent (2019). Or, le contexte de crise sanitaire poursuit et accélère cette couverture médiatique. L'article montre que la période de crise a permis à la sphère associative de se sentir plus légitime pour interpeller les élus et les collectivités locales, notamment pour la mise en place de pistes cyclables temporaires.
- 34 Ces constats font écho à plusieurs discours tenus par des acteur.rice.s associatifs francilien.ne.s en entretien. Un membre bénévole d'une association de Boulogne-Billancourt est par exemple très explicite sur ce point : *"je suis dans une attitude plus combattante jusqu'à ce que l'on obtienne des choses. L'objectif c'est que le maire sente un risque que son image soit dégradée, et mon objectif à moi c'est de faire prendre conscience aux citoyens que la mairie ne fait rien"* (E12). Cette posture plus acérée des associations citoyennes vis-à-vis des pouvoirs publics s'est également illustrée dans les propos d'un membre d'une association à Cergy : *"Par exemple la dernière manif qu'on a faite c'était par rapport à la gare de Pontoise, ils charrient de ne pas vouloir mettre de parking à vélo. Donc on avait mis tous nos vélos par terre, puis on a fait des photos avec une grande banderole "mon vélo je le gare où ?" [...] Après on met sur les réseaux sociaux, dans la presse, histoire de marquer le coup"* (E11).
- 35 Ces positions revendicatives qu'adoptent certaines associations à la suite de la crise du Covid-19 ne doivent pas éclipser la position d'autres associations qui disposent d'ores et déjà d'une écoute attentive. Le processus de contractualisation des échanges se poursuit en effet dans les territoires où les rapports entre les associations et les pouvoirs publics étaient déjà établis. Pour de nouvelles structures militantes, la période de crise est l'occasion d'avoir un retour rapide et positif de la collectivité, grâce à un contexte où le vélo est perçu comme une solution évidente. Dans les meilleurs cas, les discussions entre les organisations cyclistes et les pouvoirs publics se matérialisent par la création rapide d'aménagements favorables à la pratique du vélo. La salariée de *Paris en Selle* évoque ainsi les succès obtenus par un groupe local créé pendant la période du premier confinement sur la commune des Lilas, en Seine-Saint-Denis : *"un groupe qui a un an, qui s'est monté pendant le Covid justement, et ils viennent d'obtenir leur première piste aux Lilas [...] C'est le fruit d'un an de plaidoyer. C'est hyper gratifiant"* (E9).
- 36 Enfin, si cette capacité d'action a pu bénéficier d'un nombre croissant d'adhésions dans le contexte de la crise sanitaire (à Cergy ou à Boulogne-Billancourt par exemple), l'émulation reste néanmoins à nuancer. Certaines associations, comme *Paris en Selle*, font état de réelles difficultés propres à cette période. Le contexte sanitaire a obligé la structure à réinventer son modèle d'animation fondé sur des apéritifs mensuels servant de base aux échanges et à l'intégration de nouvelles personnes. Le cadre convivial que l'association a mis en place depuis sa création en 2015 est remis en question par la crise

sanitaire. "Dans une association, il y a le contact, le travail en collectif, la convivialité des échanges et on a perdu ça pendant un certain nombre de mois. Il a fallu relancer la machine. [...] Et il y a des gens qui ont un peu disparu, il y a des gens qui ont quitté Paris" (E9).

Déploiement des projets associatifs et consolidation des équipes à différentes échelles

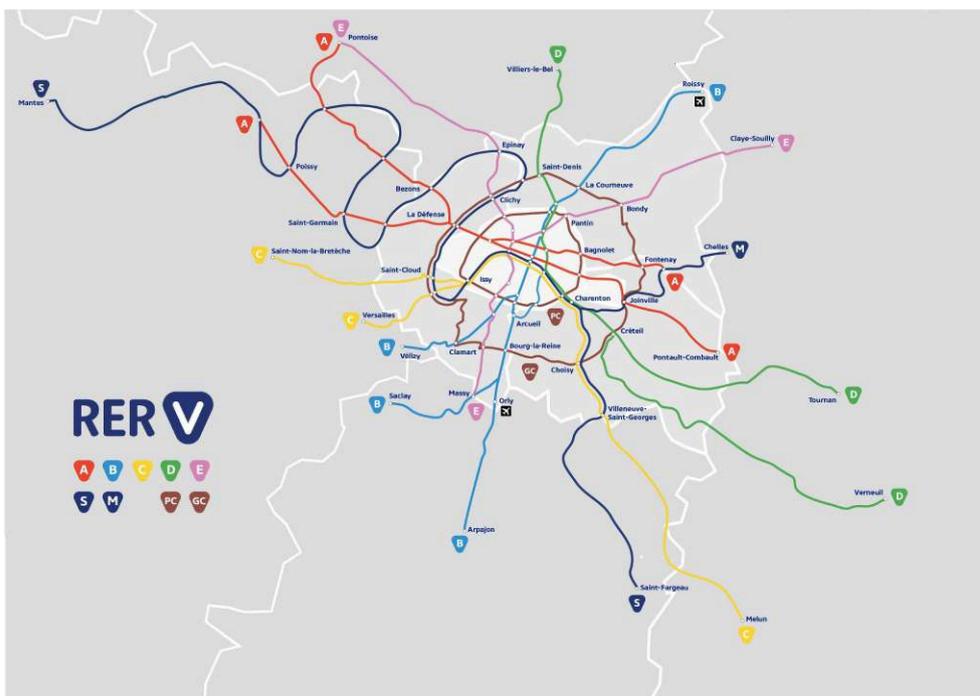
- 37 Malgré un ralentissement du nombre de création d'association en 2022 et 2023 (graphique 1), le secteur associatif apparaît renforcé à l'issue de la période de crise sanitaire. Ce mouvement de consolidation découle d'une combinaison de facteurs, avec (i) la multiplication de projets en faveur du vélo dans les territoires, (ii) l'augmentation des budgets de fonctionnement des associations, (iii) la poursuite de la professionnalisation du secteur et (iv) un accroissement de la visibilité et de la légitimité des associations.
- 38 Le cas de la FUB est emblématique de cette dynamique, avec le portage de nombreux projets dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE)¹⁰ : *Alvéole 2*, puis *Alvéole Plus*, *Adma*, *ColisActiv'*, *Génération Vélo*, *Objectif Employeur Pro-Vélo*, *Coup de pouce vélo*, *Mon Vélo de A à Z* font partie des programmes logés au sein de la fédération nationale et ses partenaires. La FUB a considérablement augmenté ses champs d'actions, ses compétences, et sa masse salariale depuis la fin du premier déconfinement. Un salarié raconte en 2022 l'évolution de la structure : "l'antenne parisienne, ça fait quatre-cinq ans qu'elle existe, mais elle a beaucoup grossi depuis un an en gros. Ils étaient, je crois, quatre personnes ici, maintenant on est une vingtaine. Enfin, c'est très, très récent en fait que l'antenne parisienne soit quasiment aussi grosse, si ce n'est plus que l'antenne... enfin, que le siège strasbourgeois" (E2). La FUB devient un acteur fédérateur central, participant directement au développement des rapports entre acteurs associatifs et politiques, de l'échelle locale à l'échelle nationale.
- 39 Si certains des programmes aujourd'hui portés par la FUB existaient ou étaient en gestation avant la crise sanitaire, cette dernière stimule et légitime ces projets et renforce une forme de délégation des services publics, de l'État vers le monde associatif pro-vélo. Les budgets des associations ont fortement augmenté et de nombreux recrutements ont été réalisés. Le réseau du RéPAR est par exemple passé d'une structure complètement bénévole à sa création en 2018 à une structure employant trois personnes en 2024. Les propos recueillis auprès de la présidente du *Club des Villes & Territoires Cyclables et Marchables* (CVTCM) corroborent cette idée de renforcement des équipes salariées des associations de son réseau, comme de l'essor considérable de la position de la FUB comme du *Collectif Vélo Île-de-France* dans la période récente.

Du RER-V au VIF, le cas d'un projet proposé par le monde associatif et réapproprié par la Région

"C'est le moment [pendant le premier confinement] où l'on a réussi à faire valider, à faire acheter le principe du RER-V par la région IDF, par Valérie Péresse. Je me souviens d'une visio avec elle, on avait fait une carte du RER-V en lui disant "en coronapiste, voilà ce que ça pourrait donner, ce que vous pourriez faire". On avait fait un audit des lignes [...]. Elle [Valérie Péresse] a dit "je l'achète, et en plus je finance les aménagements temporaires"" (E7).

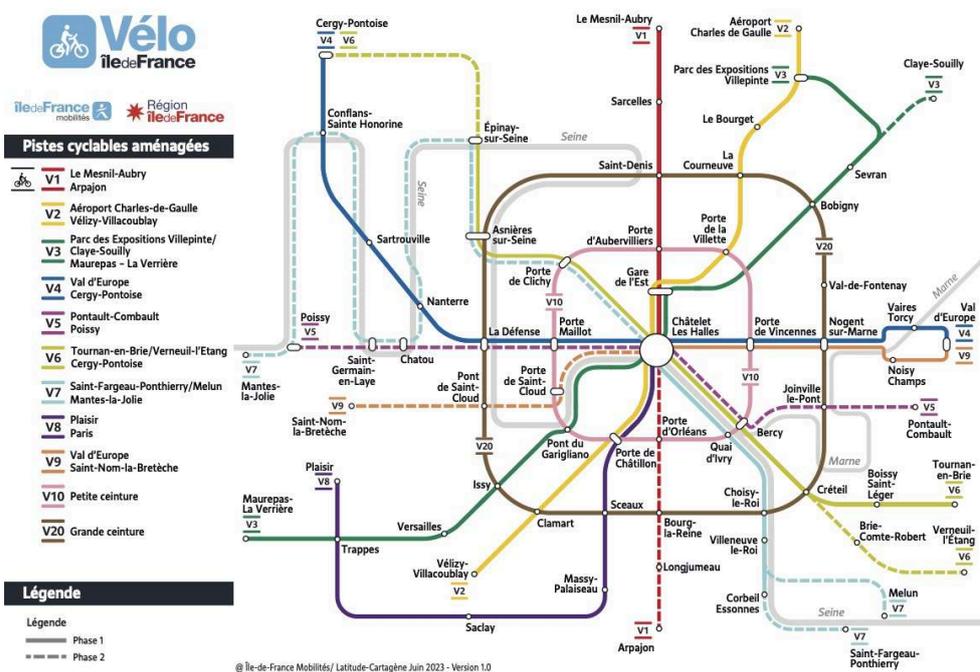
- 40 Cette citation du directeur du *Collectif Vélo Île-de-France* témoigne à la fois du travail d'un réseau associatif s'étant structuré en quelques années et de sa capacité à faire aboutir l'un de ces projets phares pour le faire financer par la Région. Quelques jours après la fin du premier confinement, le 27 mai 2020, la collectivité a approuvé par délibération du conseil régional son soutien au RER-V, en le dotant d'un budget de 300 millions d'euros. La quasi-intégralité des 650 kilomètres d'aménagement répartis en 9 lignes proposés par le *Collectif Vélo Île-de-France* a été reprise par la Région, en s'engageant à réaliser une première moitié avant 2025 et une seconde d'ici 2030.
- 41 "Le fait que la Région Île-de-France reprenne le projet qui était à la base un projet collectif en Île-de-France pour en faire le RER-V, donc ces lignes, ces pistes cyclables structurantes dans Paris et autour de Paris, ça montre aussi qu'il y a une prise au sérieux" (E1). Comme le souligne cet acteur travaillant à l'ADEME, le cas du RER-V témoigne de la montée en puissance du monde associatif, ici en particulier du *Collectif Vélo Île-de-France*, dans le contexte post crise sanitaire. Ce projet montre en effet la professionnalisation et la capacité de ce réseau à négocier à plusieurs échelles territoriales, notamment régionale. Dans son rapport d'activité de 2020, le *Collectif Vélo Île-de-France* se satisfait de la mise en œuvre du projet : "La Région a mis en place des comités de ligne pour travailler avec les collectivités et les associations à la mise en œuvre opérationnelle du projet. Le *Collectif Vélo Île-de-France* est également impliqué dans la rédaction du cahier des charges qui fixera les préconisations et prescriptions relatives aux aménagements RER-V" (*Collectif Vélo Île-de-France*, 2021). L'engagement de la Région sur ce projet et le rôle de la crise dans celui-ci est souligné par plusieurs de nos interlocuteur.rice.s, notamment le chargé de mission vélo à la Région Île-de-France : "je ne suis pas sûr qu'hors période Covid, on aurait tout de suite dit "on va mettre 300 millions d'euros", ce qui est quand même une somme... même pour la Région [...] 300 millions sur plusieurs années pour le vélo, c'est colossal" (E5).
- 42 La Région adhère, soutient, finance mais aussi se réapproprie ce projet afin de créer une cohérence des aménagements franciliens. Le concept et les tracés sont repris, mais la Région change le nom et propose une nouvelle identité visuelle (évolution entre la figure 1 et 2). Le RER-V est rebaptisé VIF (Réseau Vélo Île-de-France) lors des rencontres régionales vélo Île-de-France le 23 juin 2023. L'objectif reste le même : 650 kilomètres d'aménagements cyclables en 2030 dans toute l'Île-de-France, avec des itinéraires structurants et continus. Le directeur d'IDFM a indiqué, lors de la refonte du RER-V le 23 juin 2023, qu'en "matière de vélo en Île-de-France, il y a un vrai changement de culture et de paradigme. L'année 2016, l'enveloppe pour le développement du vélo était de 600K €, en 2021 cette enveloppe est de 47,2 Millions d'Euros" (Sorrel, 2023).

Figure 1 : Visuel du RER-V par le Collectif Vélo Île-de-France



Source : Collectif Vélo Île-de-France, 2020

Figure 2 : Visuel du Réseau VIF par la Région Île-de-France



Source : Région Île-de-France, 2023

43 Cet exemple suscite aussi un questionnement, voire un paradoxe, pour le monde associatif qui fait ainsi face à une réappropriation par la collectivité d'un de ses projets phares. Cette récupération est signe d'une réussite notable de son plaidoyer en faveur

d'aménagements capacitaires et continus, mais peut aussi être perçu comme une dépossession. Par l'engagement de la Région, les associations locales, via le *Collectif Vélo Île-de-France*, ne sont plus garantes de l'ambition du projet, de la pertinence des tracés ou de la qualité des aménagements et leur sécurisation. La Région n'a toutefois pas totalement la main sur le projet. L'aménagement de la voirie reste une compétence communale ou intercommunale et, dans ce cadre, la Région ne peut qu'inciter les collectivités locales via des subventions. Les financements apportés par la Région aux communes et intercommunalités réalisant des travaux, respectant un cahier des charges imposé par le projet, peuvent couvrir 60 % des dépenses. La mise en œuvre d'un réseau continu sur l'ensemble du territoire dépend donc à la fois de la capacité de la Région à faire adhérer l'ensemble des collectivités au projet, mais aussi des associations locales à promouvoir leurs intérêts dans les territoires. L'adhésion au VIF est variable selon les communes et intercommunalités, rappelant que le rôle des associations locales demeure important pour les conseiller et les encourager. Comme certains itinéraires ne sont pas encore stabilisés ou que le cahier des charges offre une variété d'aménagements cyclables possibles, les capacités de plaidoyer comme d'expertise d'usage des militant.e.s locaux.le.s restent essentielles pour que les pouvoirs publics donnent une place de choix aux cyclistes.

Conclusion

- 44 La littérature scientifique tout comme les médias grand public ont relayé l'essor de la pratique du vélo pendant et après la crise sanitaire. Il existe une littérature abondante documentant les évolutions des aménagements cyclables et des usages en France, en Europe et au-delà (Adam, Sayagh, Buhler, 2023 ; Adam *et al.*, 2024 ; Buehler, Pucher, 2023 ; Gangloff, Morteau, 2020 ; Morio, Raimbault, 2021 ; Ortar, Rérat, 2024 ; Raballand, Marchal, Bion, 2022 ; Rérat, Haldimann, Widmer, 2022). Or, si cette littérature renseigne sur les pratiques du vélo comme les politiques publiques favorables à son usage, très peu de travaux s'intéressent aux acteurs associatifs (Buhler *et al.*, 2024). Depuis les premières créations de structures pro-vélo durant les années 1970, période que Pierre Rosanvallon qualifie de "*moment associatif*" (Rosanvallon, 2004, p.420), les associations militantes jouent un rôle d'intermédiaire de plus en plus important entre les cyclistes et les pouvoirs publics. Cette relation, antérieure à l'épidémie de Covid-19, se renforce avec les contraintes de la crise sanitaire, intégrant de mieux en mieux les associations au sein du système vélo francilien.
- 45 Cet article montre ainsi comment les associations ont gagné en légitimité et capacité d'action dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19. Parmi ces structures associatives, celles qui développent des échanges avec les institutions publiques depuis plusieurs années ont réussi à mettre rapidement à l'agenda politique leurs projets lors de la crise. Si les positions citoyennes restent variées, la mise en place d'un dialogue de plus en plus régulier entre collectifs et acteurs publics permet de donner une visibilité et un poids supplémentaire aux structures associatives. Enfin, cet article montre que la crise sanitaire a accéléré un processus déjà amorcé en facilitant la mise en réseau d'associations locales au sein de collectifs plus larges et en renforçant les relations avec les politiques locales, régionales voire nationales. La crise sanitaire semble ainsi participer au renforcement de ces acteurs associatifs qui tendent à se professionnaliser et à devenir des partenaires légitimes des collectivités. La trajectoire des associations

franciliennes, et notamment du *Collectif Vélo Île-de-France*, se rapproche ainsi de celle du collectif citoyen de cyclistes aux Pays-Bas, le *Fietsersbond*. Ce collectif, issu du rassemblement des diverses associations créées durant les années 1970, est devenu un partenaire systématique des projets en faveur du vélo dans l'ensemble du pays depuis plusieurs décennies (Dekker, 2022).

- 46 Ces dynamiques prennent une autre ampleur tant d'un point de vue numérique, avec l'augmentation du nombre d'associations et d'adhérents, que spatial. Au cours des années 2010, l'analyse de la dynamique associative montre en effet un renforcement du réseau associatif au cœur de l'agglomération et un développement progressif de nouvelles associations pro-vélo dans les communes limitrophes (Riou, Dusong, 2020), dans une logique concentrique. La période de la crise sanitaire témoigne ensuite du renforcement et du développement du maillage associatif ainsi que de la mise en place de projets à l'échelle régionale tel que le déploiement du réseau VIF (ex-RER V).
- 47 Comme cela a déjà été identifié pour la grève des transports à l'hiver 1995-1996 (Bernard, 2015), cet article montre combien les associations, en tant qu'acteurs partenaires des pouvoirs publics, sortent renforcées de la crise sanitaire. Considérées comme des interlocutrices légitimes participant à la construction de l'action publique grâce à une expertise reconnue, les associations pro-vélo supervisent des dispositifs de politiques publiques toujours plus nombreux et étendus et ce à différentes échelles.
- 48 Les évolutions en cours dans la région Île-de-France, depuis la crise sanitaire, ne sont toutefois pas spécifiques à celle-ci. En plus du déploiement d'aménagements temporaires favorables aux cyclistes dans diverses métropoles françaises et étrangères (Ortar *et al.*, 2024 ; Thébert *et al.*, 2024), des dynamiques de mise en réseau d'acteurs locaux similaires à ce qui se passe en région parisienne peuvent être identifiées ailleurs. En effet, le modèle de collectif régional d'associations se développe depuis la crise sanitaire avec par exemple la création du Collectif Bicyclette Bretagne en 2020, du Collectif Vélo Normandie et du Collectif Pays de la Loire en 2021, du Collectif Vélo Occitanie en 2022, du Collectif Bourgogne Franche-Comté ou encore du Collectif Vel'O Centre en 2023 (FUB, 2023). De la même manière, des projets de Réseau Express Vélo (REV), semblables au RER-V (VIF) francilien, émergent entre autres à Rennes, Lille, Nantes, Rouen ou Montpellier au cours des années post-Covid (CVTCM, 2022). Sans nier l'existence d'un collectif régional dans les Hauts-de-France ou de projet de réseaux express à Strasbourg et à Grenoble précédant la crise Covid et les exemples franciliens, l'étude de la circulation des systèmes d'organisation s'inspirant du cas de l'Île-de-France mériterait d'être menée plus avant. Une analyse comparative permettrait en effet d'identifier des spécificités locales dans les modes de fonctionnement des réseaux associatifs et leur place dans le système vélo.

BIBLIOGRAPHIE

- Abord de Chatillon M., Eskenazi M., 2022, "Devenir cycliste, s'engager en cycliste : communautés de pratiques et apprentissage de la vélonomie", *SociologieS*, [en ligne]. URL : <https://journals.openedition.org/sociologies/18924>
- Adam M., Sayagh D., Buhler T., 2023, "Changes in cycling practices in France during the Covid-19 pandemic. An illusory reduction in inequalities", *Journal of Transport & Health*, 101655.
- Adam M., Sayagh D., Buhler T., 2024, "Preaching to the converted? Socially unequal reception of a bike repair subsidy in France", *Transport Policy*, Vol.148, 31-39.
- Bernard P., 2015, *Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004)*, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 232 p.
- Buehler R., Pucher J., 2023, "COVID-19 and cycling: a review of the literature on changes in cycling levels and government policies from 2019 to 2022", *Transport Reviews*, 1-46.
- Buhler T., Adam M., Ramdani H., Jobard P., 2024, "Press Discourse on Cycling Before, During, and After the First Covid-19 Lockdown in France. The Rise of the User-Group Voice", in: Ortar N., Rérat P. (Éd.), *Cycling Through the Pandemic: Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*, The Urban Book Series, Cham, Springer International Publishing, 71-87, [en ligne]. URL : https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-45308-3_4
- Burricand C., Gleizes F., 2016, "Trente ans de vie associative", *Insee Première*, No.1580, [en ligne]. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1908144>
- BVA, 1996, *Les évolutions envisagées en matière de transport domicile-travail suite aux nouvelles pratiques apparues pendant les grèves*.
- Caderon N., 2021, "Une chute brutale du transport de passagers en 2020", *Insee Conjoncture Île-de-France*, No.34, [en ligne]. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5017194?sommaire=5017329>
- Collectif Vélo Île-de-France, 2021, *Rapport d'activités du Collectif Vélo Île-de-France 2020*
- Cottin-Marx S., 2019, *Sociologie du monde associatif*, Paris, La Découverte, 128 p.
- Courel J., Riou D., 2014, "Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien", *Note rapide l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme - Île-de-France*, No.670, [en ligne]. URL : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1120/NR_670web.pdf
- Cox P., 2023, *Cycling Activism: Bike Politics and Social Movements*, Taylor & Francis, 303 p.
- CVTCM, 2022, *La prise en compte de l'enjeu de cohabitation entre modes actifs dans les réseaux express vélo*.
- Deboulet A., Nez H. (Éd.), 2013, *Savoirs citoyens et démocratie urbaine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 138 p.
- Dekker H.J., 2022, *Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020*, Amsterdam University Press, 405 p.
- Delage M., Miot Y., 2019, "Être propriétaire dans les périphéries parisiennes : des mobilités résidentielles marquées par un filtrage socio-spatial", in: Clerval A., Delage M. (Éd.), *Vivre à l'Est de Paris : Inégalités, mobilités et recompositions socio-spatiales*, Paris, L'Œil d'Or, 165-189.

- Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos, 160 p.
- Essel J., 1972, "Oui aux couloirs à bicyclettes - Étude sur la nécessité de préserver l'usage de la bicyclette et reconsidération des transports et de la circulation dans une grande ville".
- Frémion Y., 1988, "Les Provos, 1965-1967", *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, Vol.11, No.1, 48-52.
- FUB, 2023, "Les collectifs régionaux", [en ligne]. URL : <https://www.fub.fr/fub/reseau-fub/collectifs-regionaux>
- Furness Z., 2007, "Critical Mass, Urban Space and Vélomobility", *Mobilities*, Vol.2, No.2, 299-319.
- Gangloff E., Morteau H., 2020, "La crise sanitaire, accélératrice des transformations dans la mobilité ?", *Note d'Analyse*, No.4.
- Gorz A., 1973, "L'idéologie de la bagnole", *Le Sauvage*.
- Grépinet C., 2012, *Vélorution ! Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*, IEP de Lille, 96 p.
- Héran F., 2012, *Vélo et politique globale de déplacements durables*.
- Héran F., 2014, *Le retour de la bicyclette*, Paris, La Découverte, 255 p.
- Horton D., 2006, "Environmentalism and the bicycle", *Environmental Politics*, Vol.15, No.1, 41-58.
- Huré M., 2013, *Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines*, Université Lumière Lyon 2, 565 p.
- Illich I., 1973, *Energie et équité*, Paris, Seuil.
- Lambert B., 2004, *Cyclopolis, ville nouvelle : Contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Georg Editeur, 286 p.
- Leroutier M., Quirion P., 2023, "Tackling Car Emissions in Urban Areas: Shift, Avoid, Improve", *Ecological Economics*, Vol.213, 107951.
- Les Amis de la Terre, Fédération des Usagers des Transports, 1977, *Assez roulé comme ça, on réfléchit ! suivi du Manifeste Vélorutionnaire*, Paris, Jacques Pauvert.
- Lucas M., Gouëset V., Demoraes F., 2024, "Cycling in Bogotá During a Pandemic. The Influence of Tactical Urbanism and Perceived Insecurity on Bicycle Usage", in: Ortar N., Rérat P. (Éd.), *Cycling Through the Pandemic: Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*, The Urban Book Series, Cham, Springer International Publishing, 197-219.
- MDB, 2016, "Vers un plan vélo régional ambitieux ! Les 12 propositions de Mieux se Déplacer à Bicyclette", [en ligne]. URL : <https://www.mdb-idf.org/spip/IMG/pdf/12-propositions-vf-a4l.pdf>
- Morio L., Raimbault N., 2021, "Plus de place pour le vélo en ville ? Covid-19, mise à l'agenda et mise en œuvre des politiques cyclables en France", *Droit et Ville*, Vol.91, No.1, 179-200.
- Ortar N., Chapelon L., Depeau S., Feildel B., Lammoglia A., Poisson A. et al., 2024, "Changing Cycling Practices and Covid Cycle Lanes in Five French Cities", in: Ortar N., Rérat P. (Éd.), *Cycling Through the Pandemic: Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*, The Urban Book Series, Cham, Springer International Publishing, 221-250.
- Ortar N., Rérat P. (Éd.), 2024, *Cycling Through the Pandemic: Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*, Cham, Springer International Publishing.
- Ortar N., Sayagh D., Poisson A., Lammoglia A., Feildel B., Depeau S. et al., 2023, "Comment les coronapistes ont influencé les pratiques cyclistes. Enquête en selle dans 5 métropoles françaises",

L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, No.47-48, [en ligne]. URL : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/11218>

Ospital D., Templier C., 2018, "La professionnalisation des associations, source ou perte de sens pour l'action bénévole ? Étude du cas Surfrider Foundation Europe", *RIMHE : Revue Interdisciplinaire Management, Homme & Entreprise*, Vol.32, No.3, 3-25.

Papon F., de Solère R., 2010, "Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville", *La revue, Commissariat général au développement durable-Service de l'observation et des statistiques*, 65-82.

Passalacqua A., 2008, "Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975)", *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, Vol.120, No.1, 59-76.

Peter J.M., Sue R., 2011, "Rapport de recherche - Intérêts d'être bénévole", Cerlis (Centre de Recherche sur les liens sociaux) - UMR 8070 - Sorbonne Paris Cité / Université Paris Descartes

Raballand W., Marchal A., Bion B., 2022, "Résilience de la pratique du vélo face à la météo et à la crise de la Covid-19", in: 9e Congrès ATEC ITS France - Les Rencontres de la Mobilité Intelligente, Montrouge.

Reid C., 2017, *Bike Boom - The Unexpected Resurgence of Cycling*, Island Press, 283 p.

Rérat P., Haldimann L., Widmer H., 2022, "Cycling in the era of Covid-19: The effects of the pandemic and pop-up cycle lanes on cycling practices", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol.15, 100677.

Riou D., Dusong C., 2020, "Le rôle des associations dans le "retour du vélo" en Île-de-France", *Note Rapide de l'Institut Paris Région*, No.834, 4.

Rosanvallon P., 2004, *Le Modèle politique français : La société civile contre le jacobinisme de 1789 à nos jours*, Paris, Seuil, 464 p.

Solidatech, Recherches & Solidarités, 2019, *La place du numérique dans le projet associatif en 2019*.

Sorrel J., 2023, "Île-de-France, un VIF intérêt pour le vélo - la région fait le point cyclable", *Weelz*, [en ligne]. URL : <https://weelz.ouest-france.fr/velo-ile-de-france-reseau-cyclable-vif-interet-point-region-juin-2023/>

Thébert M., Eskenazi M., Adam M., Baudelle G., Chapelon L., Lammoglia A. *et al.*, 2024, "Public Action in Times of Crisis: Trajectories of Cycling Policies in Four French Cities", in: Ortar N., Rérat P. (Éd.), *Cycling Through the Pandemic: Tactical Urbanism and the Implementation of Pop-Up Bike Lanes in the Time of COVID-19*, The Urban Book Series, Cham, Springer International Publishing, 45-69.

Vélorution Paris Île-de-France, 2019, "Vélorution ! - Lettre ouverte de Vélorution Paris-Île-de-France au Comité Vélo Île-de-France en cours de constitution", [en ligne]. URL : <https://velorution.org/paris/2019/02/09/comite-velo-idf/>

ANNEXES

Annexe 1 : Tableau des personnes enquêtées

Code entretien	Corpus	Fonction enquêtée	Nom structure	Type structure	Echelle	Territoire	Date entretien
E1	Projet MAMA	Chargé de mission Mobilités actives	Agence de la transition écologique (ADEME)	Etablissement public	Nationale	France	juin-22
E2	Projet MAMA	Responsable plaidoyer	FUB	Association	Nationale	France	déc-21
E3	Projet MAMA	Secrétaire générale	Club des villes et territoires cyclables	Association	Nationale	France	déc-21
E4	Projet MAMA	Directrice	Vélos et territoires	Association	Nationale	France	nov-21
E5	Projet MAMA	Chargée de mission Opérations de pôles et de voisines	Région Ile de France	Collectivité territoriale	Régionale	Ile-de-France	janv-22
E6	Projet MAMA	Chargé d'animation réseau	Mieux de Déplacer à Bicyclette (MDB)	Association	Régionale	Ile-de-France	nov-21
E7	Projet MAMA	Directeur	Collectif vélo Ile-de-France	Association	Régionale	Ile-de-France	nov-21
E8	Projet MAMA	Coordinateur	RéPAR (Réseau Parisien des Ateliers vélo participatifs et solidaire)	Association	Communale	Paris	mai-22
E9	Projet MAMA	Directrice	Paris en Selle	Association	Communale	Paris	déc-21
E10	Thèse IFSTTAR	Bénévole Co-fondateur de l'association	La Rustine de Nanterre	Association	Communale	Nanterre	févr-19
E11	Projet MAMA	Bénévole	Allez-à-vélo	Association	Communale	Cergy	déc-22
E12	Projet MAMA	Bénévole	MDB Boulogne-Billancourt	Association	Communale	Boulogne-Billancourt	nov-22

Dusong, Faure, Demailly, Bochaton, 2023.

NOTES

1. Utiliser une voiture nécessite non seulement un réseau routier de qualité, mais aussi des véhicules abordables, des règles de circulation, une information routière fiable ainsi que de nombreux services (stations-service, parkings, garages). Tous ces éléments combinés constituent le système automobile et permettent de circuler sur des territoires de grandes dimensions.
2. Ce comptage prend en considération les associations pro-vélo type loi 1901 ainsi que les sous-structures des associations parisiennes MDB et Paris en Selle (PES), développant des antennes à Paris et en région parisienne. Malgré une volonté de recenser l'ensemble des associations, il est à noter que le comptage n'est vraisemblablement pas exhaustif.
3. La base de données utilisée pour cette carte est la même que pour le graphique 1.
4. Cette contractualisation instaure des liens particuliers et engage souvent des relations financières qui peuvent prendre différentes formes. Les associations cyclistes reçoivent ainsi des subventions, ponctuelles ou récurrentes, pour mener leurs missions ou développer des actions spécifiques identifiées par la collectivité à l'origine de l'aide financière (vélos écoles, intervention auprès de publics précaires, missions de réemploi, etc.).
5. Fin 2023, le *Collectif Vélo Île-de-France* regroupe 42 associations dans plus de 160 communes, représentant 8 000 adhérent.e.s.
6. Une "coronapiste" est une piste ou bande cyclable provisoire tracée au sol à la peinture jaune. Ces linéaires cyclables sur des voies de circulation automobile ont parfois été délimités par des plots en plastique ou bornes en béton, eux aussi peints en jaune.
7. Le *Club des villes et territoires cyclables et marchables* est une association de collectivités locales fondée en 1989. En 2024, l'association regroupe 240 collectivités territoriales, principalement des communes et des intercommunalités, investies dans le développement de l'usage du vélo et de la marche comme modes de déplacement du quotidien.
8. *Vélo & Territoires* est une association fondée en 1999. Elle regroupe, en 2024, autour de 200 collectivités territoriales, principalement des régions, des départements et des intercommunalités, investis dans le développement de l'usage du vélo.
9. Dispositif proposant une prime pouvant aller jusqu'à 50 euros pour faire réparer son vélo, mise en place par le gouvernement à l'échelle nationale en avril 2020 (Adam, Sayagh, Buhler, 2024).
10. Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE), créé par la loi Programmation fixant les Orientations de la Politique Énergétique (POPE) de 2015, oblige les fournisseurs d'énergie à réaliser des économies d'énergie via le financement d'actions dans le domaine de la mobilité notamment. Cette source de financement constitue un levier intéressant pour les collectivités, entreprises et particuliers qui souhaitent mettre en œuvre des solutions de mobilité durable.

RÉSUMÉS

Les travaux réalisés autour de la pandémie de Covid-19 présentent cette dernière comme une période de changement radical en matière de mobilité. La crise sanitaire a permis de renouveler les discours sur le vélo comme mode de déplacement quotidien et de franchir de nouvelles étapes en matière de politiques publiques (aides à la réparation de vélos, aménagements cyclables provisoires tels que les "coronapistes"). Cet article étudie la structuration du réseau associatif pro-vélo en Île-de-France, en analysant ses dynamiques spatiales et son évolution de 1970 à 2023. Dans quelle mesure la crise du Covid-19 a-t-elle constitué un accélérateur des processus en cours, ou bien un levier de changements plus radicaux ? L'article mobilise des données quantitatives (recensement d'associations) et qualitatives (récits d'histoires associatives, entretiens d'acteur.rice.s associatifs, de collectivités territoriales et institutions) issues de deux corpus : l'un constitué avant 2020, l'autre après cette date. Les principaux résultats montrent que le rôle de plaidoyer associatif a permis d'ancrer le vélo comme moyen de transport crédible en Île-de-France. Si ces discours pro-vélo sont bien antérieurs à la crise du Covid 19, celle-ci a permis au monde associatif de gagner en légitimité, en structuration et en capacité d'action. Ce renforcement s'est traduit différemment en fonction des échelles d'action.

Research on the Covid-19 pandemic highlights it as a catalyst for significant changes in mobility patterns. The health crisis sparked a renewed focus on cycling as a viable mode of daily transportation and prompted new public policies, including support for bicycle repairs and the establishment of temporary cycling infrastructure known as "coronapistes". This article investigates the development of the pro-bike association network in the Île-de-France region, examining its evolution from 1970 to 2023 and analyzing its spatial dynamics. It poses the question: To what extent did the Covid-19 crisis act as a catalyst for ongoing processes, or did it serve as a driver for more transformative change? Drawing on both quantitative data (a census of associations) and qualitative insights (narratives of organizational histories, interviews with association members, local authorities, and institutions), the research compares two sets of data: one collected prior to 2020 and another gathered afterward. The findings indicate that the advocacy efforts of these associations have played a crucial role in establishing cycling as a legitimate mode of transport in the Paris region. Although the foundations of these pro-bike discussions were laid well before the Covid-19 crisis, the pandemic has significantly enhanced the legitimacy, structure, and effectiveness of the associated movements. The degree of this impact varies based on the level of action involved.

Los trabajos realizados en torno a la pandemia de Covid-19 presentan a esta última como un evento que propició cambios radicales en términos de movilidad. La crisis sanitaria permitió renovar el debate sobre la bicicleta como medio de transporte cotidiano y avanzar en términos de políticas públicas (apoyo para la reparación de bicicletas, ciclovías provisionales tales como las "coronapistas"). Este artículo estudia la estructuración de la red asociativa pro-bicicleta en la región parisina de Île-de-France, analizando sus dinámicas espaciales y evolución entre 1970 y 2023. ¿En qué medida la crisis del Covid-19 aceleró los procesos en curso?, ¿de qué manera propició cambios más radicales? El artículo utiliza datos cuantitativos (censo de asociaciones) y cualitativos (relatos de historias asociativas, entrevistas con actores(as) asociativos, entidades territoriales e instituciones) recopilados antes y posteriormente del año 2020. Los principales resultados expresan que el papel de la defensa asociativa ha permitido consolidar a la bicicleta como un medio de transporte validado en Île-de-France. Si estos discursos a favor de la bicicleta

son anteriores a la crisis de Covid 19, han permitido que el mundo asociativo obtenga legitimidad, estructura y capacidad de acción. Este refuerzo se materializó de manera diferenciada según las escalas de acción.

INDEX

Mots-clés : Covid-19, politiques de transports, politique publique, mobilité active, Île-de-France

Keywords : Covid-19, transport policy, public policy, active mobility, Île-de-France

Palabras claves : COVID-19, políticas de transporte, política pública, movilidad activa, Île-de-France

geographyun 908, 926, 250

AUTEURS

CLÉMENT DUSONG

Chercheur associé, LVMT, École nationale des ponts et chaussées, Institut Polytechnique de Paris, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée, France, clement.dusong@gmail.com

EMMANUELLE FAURE

Maîtresse de conférences, Université Paris-Est Créteil, Lab'Urba, France, emmanuelle.faure@upec.fr

KADUNA-EVE DEMAILLY

Maîtresse de conférences, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, LADYSS - UMR 7533 CNRS, France, kadunaeve.demailly@univ-paris8.fr

AUDREY BOCHATON

Maîtresse de conférences, Université Paris Nanterre, LADYSS - UMR 7533 CNRS, France, abochaton@parisnanterre.fr