

## **La création d'un réseau de villes : circulations, pouvoirs et territoires**

### **Le cas du Club des Villes Cyclables (1989 – 2009)**

Maxime Huré, Doctorant en science politique, Triangle UMR CNRS 5206 IEP/ENS-LSH/Université Lyon 2, [maxime.hure@univ-lyon2.fr](mailto:maxime.hure@univ-lyon2.fr)

Résumé : Cet article vise à questionner les effets d'un réseau de villes sur les politiques publiques urbaines à travers la naissance et l'évolution du Club des Villes Cyclables. Autrement dit, il s'agit d'ouvrir « la boîte noire » d'un réseau de villes en analysant sa genèse, sa structure, ses enjeux, son activité, afin de mettre en lumière sa capacité à transformer les cadres de l'action publique urbaine. La description historique et institutionnelle du réseau montre l'importance des circulations dans chaque « phase » de développement du Club, à la fois à l'intérieur du réseau et sur les territoires urbains. Dans un premier temps, on observe ces circulations dès la genèse du réseau, à une période où le Club des Villes Cyclables souhaite constituer un lobby national du vélo urbain. Dans un deuxième temps, les circulations vont s'orienter vers l'échelle urbaine, à travers l'avènement d'un pouvoir d'agglomération technique et politique. Enfin, le réseau et ses circulations constituent, de plus en plus, un enjeu pour les territoires et les politiques publiques urbaines.

Mots-clés : réseau, circulation, pouvoir, agglomération, vélo

Summary : What impact a cities network can have on urban public policies ? This article purpose is to enlighten this question through the birth, and evolution, of the Club des Villes Cyclables (Biking Cities Club). In other words to open the black box of a cities network and analyse its genesis, its structure, its stakes, its activity, and eventually show its ability to transform the framework of public urban policies. The historical and institutional description of the network underlines the importance of circulations in each stage of development of the Club, at once within the network and in the urban areas. These circulations can be observed from the genesis of the

network, when the Club was willing to constitute a national lobby of urban biking. Later on, circulations will turn onto the urban scale, through the advent of a technical and political urban authority. Now, it appears that the network and its circulations constitute, more and more, a stake for the territories administration and the urban public policy.

Key words : network, circulation, power, metropole, bicycle

Le 12 janvier 2009, le Club des Villes Cyclables a fêté ses vingt ans. A l'occasion de son anniversaire, le congrès bi-annuel du Club est organisé dans la ville de La Rochelle. Pour le monde du vélo urbain français, La Rochelle est plus qu'une simple ville « cyclable ». Elle représente l'expérience des *vélos jaunes*<sup>1</sup>, le premier système de vélos en libre service inauguré en France, le 14 août 1976<sup>2</sup>. La ville hôte du congrès 2009 est un symbole fort pour le Club des Villes Cyclables (CVC). Aujourd'hui, avec l'émergence puis la rapide circulation des politiques de vélos en libre service, ce dernier souhaite acquérir un statut international dans le but de « promouvoir les systèmes de vélos partagés dans toute leur diversité »<sup>3</sup> au sein des grandes métropoles mondiales. En élaborant une « charte des villes à vélos partagés » en juin 2008 lors du salon européen de la mobilité, le CVC envisage de développer son activité de réseau au sein de la scène urbaine internationale.

---

<sup>1</sup> Système de vélos en libre service composé de 350 vélos répartis sur 11 points de location dans le centre-ville de La Rochelle.

<sup>2</sup> Initialement, l'expérience a pour objectif la mise en place d'un service de 250 vélos municipaux gratuits à la disposition des habitants et des touristes. Dans la conception du système, la ville souhaite appliquer le principe de « la banalisation » qui consiste à « autoriser quiconque à s'approprier provisoirement sans aucune formalité n'importe quel vélo municipal disponible n'importe où à l'intérieur d'un périmètre déterminé ». Voir CETUR (1978), *Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978*, Bagneux, CETUR, p. 8.

<sup>3</sup> 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 signée par le Club des Villes Cyclables, 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 Chalons-sur-Saône et la communauté d'agglomération de Dijon.

Cette ambition internationale semble toutefois paradoxale. En effet, ce réseau français « d'échanges d'informations et d'expériences sur les politiques cyclables dans les agglomérations »<sup>4</sup> manque de visibilité<sup>5</sup> au niveau national. Depuis sa création en 1989, le Club des Villes Cyclables peine à se faire reconnaître sur la scène nationale comme un acteur incontournable des politiques cyclables urbaines. Alors qu'il représente aujourd'hui un total de 196 collectivités couvrant plus de 1 000 villes, deux conseils régionaux, deux conseils généraux et trente associations et organisations<sup>6</sup> qui œuvrent en faveur de la promotion du vélo en ville, le Club dispose d'une faible structure qui cumule seulement l'équivalent de deux à trois salariés à temps plein<sup>7</sup>. Depuis 1999, son expertise d'échange technique revendiquée est concurrencée par un autre réseau, cette fois départemental : l'Association des Départements Cyclables<sup>8</sup>. A en croire les acteurs des politiques cyclables urbaines, « le Club a toujours eu des difficultés. Le Club existe, il fonctionne, mais finalement, il a relativement peu pesé dans l'évolution des villes »<sup>9</sup>. Pourtant, son statut de réseau, représentant les intérêts des villes en matière de politiques cyclables, est légitimé par le soutien de la majorité des grandes villes françaises<sup>10</sup>. Dans cette perspective nous souhaitons questionner l'impact du Club des Villes Cyclables sur les politiques cyclables urbaines.

---

<sup>4</sup> Définition du CVC affichée dès le deuxième congrès du Club des Villes Cyclables qui s'est tenu à Lorient en 1990. Voir le compte-rendu des troisièmes journées rencontres du Club des Villes Cyclables, *En vélo bien dans ma ville*, Toulouse, le 11 et 12 octobre 1991.

<sup>5</sup> Cette recherche se base sur une enquête par entretiens semi-directifs réalisée entre mars 2006 et novembre 2008 avec les acteurs des politiques cyclables urbaines en France. L'enquête porte sur 43 entretiens dont 7 chargés de mission « vélo » des collectivités locales et 11 présidents d'associations de promotion du vélo en ville. L'enquête a mobilisé plusieurs terrains (associatifs, institutions locales, services centraux, réseaux, congrès, etc.) et plusieurs matériaux : outre les entretiens, un travail sur archives a permis de récolter de nombreuses sources de « premières mains ».

<sup>6</sup> Chiffres 2007, site internet du Club des Villes Cyclables : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org).

<sup>7</sup> Tantôt répartis sur trois salariés, tantôt sur quatre salariés.

<sup>8</sup> Ces difficultés sont pointées par la majorité des personnes interviewées au cours des entretiens.

<sup>9</sup> Entretien avec un acteur des services centraux de l'Etat, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, Paris, le 25 mars 2008.

<sup>10</sup> Un soutien avant tout financier puisque la cotisation de l'adhésion d'une ville ou d'une collectivité au Club des Villes Cyclables est calculée proportionnellement au nombre d'habitants représentés par ladite ville ou collectivité. Le prix de l'adhésion est fixé à hauteur de 0,019 € par habitant. Chiffre 2007.

Autrement dit, il s'agit d'ouvrir « la boîte noire » d'un réseau de villes en analysant sa genèse, sa structure, ses enjeux, son activité, afin de mettre en lumière sa capacité à transformer les cadres de l'action publique urbaine.

### **Des circulations de l'urbain, aux transports**

Le fonctionnement des réseaux de villes reste très souvent méconnu. Les réseaux sont soit présentés comme la représentation d'un processus d'euro-péanisation et d'internationalisation des villes (Kantor, Savitch, 2002 ; Payre, 2006), soit comme des scènes de régulation horizontale entre des acteurs urbains pluriels (Le Galès, 2003). Mais les questions relatives au processus d'institutionnalisation des réseaux, à leurs enjeux politiques et surtout à leur production de savoirs, de normes ou d'instruments au sein des politiques publiques urbaines n'ont pas été au cœur des problématiques formulées autour des réseaux de villes.

A travers son activité d'échanges d'informations et d'expériences, le Club des Villes Cyclables peut être saisi comme un « espace des circulations », c'est-à-dire un « espace social qui repose sur des individus et les circulations de savoirs qu'ils rendent possible, mais qui pèse aussi sur les sens de ces circulations et les choix de ces individus » (Payre, 2007). En tant que focale d'analyse, cet espace rend visible des échanges entre villes, l'émergence de politiques publiques et l'institutionnalisation d'un « sous-secteur » d'action publique, celui des politiques cyclables urbaines<sup>11</sup>.

Cet espace est aussi un enjeu pour les acteurs qui s'y investissent. Il offre une scène nationale à des acteurs locaux en quête de ressources d'expertise, de légitimité,

---

<sup>11</sup> On renvoie ici à la définition de Pierre Muller de la notion de « secteur » : « un secteur regroupe un ensemble d'acteurs exprimant des intérêts spécifiques, une dimension institutionnelle qui exprime la division du travail telle qu'elle est traduite dans un ensemble d'organisations et une dimension cognitive qui exprime la vision du problème et des solutions telle qu'elle a été élaborée par les acteurs dominants le secteur et telle qu'elle s'est imposée sous forme de diagnostic ».

voire de domination (Weber, 1971). Cet enjeu n'est pas neutre, d'autant plus que le bureau du CVC est uniquement représenté par des élus des grandes villes françaises. A partir des travaux portant sur les *Policy entrepreneur* (Kingdon, 1984), nous analyserons les mécanismes qui poussent certains acteurs à s'investir dans cet espace.

Enfin, « l'espace des circulations » représente un enjeu pour les territoires. Si les acteurs locaux influent sur les mécanismes d'échanges au sein du réseau, le réseau peut également orienter les choix des acteurs locaux et les politiques publiques. Il construit également le territoire. Le territoire est ici appréhendé comme un processus d'institutionnalisation et de légitimation d'un formatage de l'espace (Smith, Sorbets, 2003). L'exemple des politiques de vélos en libre service en France reflète ainsi la mise en œuvre de processus de standardisation/territorialisation des politiques publiques. Dans la même perspective, le processus d'institutionnalisation du CVC génère des effets visibles sur des institutions métropolitaines en pleine mutation (Négrier, 2005).

Le réseau est ici saisi comme un laboratoire des circulations, car chaque réseau de ville présente des échanges spécifiques et des modes d'actions qui lui sont propres. Certains réseaux disposent d'une structure centrale, d'un « siège social » tandis que d'autres fonctionnent uniquement grâce aux nouvelles technologies de communication. Dans son analyse portant sur le réseau *Eurocities*, Renaud Payre a bien montré que, malgré une antenne centrale basée à Bruxelles, le réseau restait principalement structuré autour du travail des services techniques des villes. *Eurocities* est aussi un réseau où les villes ne disposent pas toute du même statut<sup>12</sup>. Les lieux de productions de savoirs sont également hétérogènes : congrès, voyages

---

<sup>12</sup> On distingue quatre statuts d'adhésion : full member, associate member, associated partner et associated business partner.

d'études, revues, cahiers techniques, ... A travers le Club des Villes Cyclables, l'espace des circulations a principalement été appréhendé à partir des acteurs techniques et des élus des villes. Cette recherche a également mobilisé tout le corpus de documents produit par le réseau depuis sa création. Le plus souvent, ces sources ont été récoltées dans les administrations urbaines, les services de l'Etat, les associations et dans des archives personnelles, suggérant une structuration éclatée du réseau et une diffusion très large de la documentation<sup>13</sup>.

En tant qu'objet d'analyse, le Club des Villes Cyclables présente l'avantage de recourir à des relations institutionnalisées entre les collectivités françaises. Toutefois, il évolue dans un secteur d'action publique non homogène faisant intervenir une pluralité d'acteurs, celui des transports urbains (Jouve, 2003). Depuis sa création en 1989 jusqu'à son processus d'internationalisation, le CVC a connu plusieurs « phases » de développement étroitement liées aux évolutions politico-institutionnelles<sup>14</sup> des transports urbains. L'analyse de sa genèse et de son institutionnalisation nous permet de revenir, à travers le vélo urbain, sur vingt ans d'évolutions des politiques de transport au sein des villes françaises. Au cours de cette période, on observe notamment l'affirmation d'un échelon urbain ponctuée par le déplacement d'une politique de planification des transports vers les structures métropolitaines (Montes, 2003) et le développement croissant d'une expertise locale en matière de transport (Lefèvre, Offner, 1990 ; Gardon, 2007). En France, l'affirmation de l'échelon urbain va de paire avec celle des structures intercommunales, tant au niveau financier, technique que politique (Le Saout, 1998,

---

<sup>13</sup> Depuis le milieu des années 1990, le CVC réalise un travail d'archivage constant, qui s'est accéléré grâce au stockage des archives sur informatique et sur internet.

<sup>14</sup> Depuis 1989, le fonctionnement du CVC a notamment été traversé par trois mandatures municipales (1989-1995 ; 1995-2001 ; 2001-2008).

Le Saout, Madoré, 2004). La naissance du CVC s'insère également dans un contexte spécifique qui renvoie explicitement au chantier consacré à l'histoire de la mobilité<sup>15</sup> et à l'analyse des processus de mise sur agenda<sup>16</sup> des politiques cyclables urbaines.

### **A l'origine des politiques cyclables urbaines**

La prise en compte de la bicyclette dans les politiques de déplacement des villes européennes s'est effectuée durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle à partir des définitions et des représentations des problèmes liés au trafic des vélos, spécifiques à chaque pays et à chaque ville<sup>17</sup>. Dès la fin des années 1940, la ville de Copenhague inaugurerait certains dispositifs de stationnement des vélos et de séparation des trafics (Emmanuel, 2006). En France, la mise sur agenda des politiques cyclables urbaines<sup>18</sup> s'est effectuée dès le milieu des années 1970 à la fois au niveau local et au niveau national. En 1971, la multiplication des nuisances urbaines liées à l'augmentation du trafic automobile pousse l'Etat à généraliser les plans de circulation<sup>19</sup>, notamment pour résoudre les problèmes d'insécurité routière<sup>20</sup>. Comme le prévoient les plans de circulation, les aménagements prévus pour les deux-roues<sup>21</sup> en agglomération

---

<sup>15</sup> Séminaire *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité* animé par Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, Paris I-Paris IV-ENPC (2005-2009).

<sup>16</sup> La mise sur agenda politique des politiques publiques fait notamment référence aux travaux de J. G. Padioleau (1982), « La lutte politique quotidienne : caractéristiques et régulations de l'agenda politique » et J. W. Kingdon (1984), *Agendas, Alternatives and Public Policies*.

<sup>17</sup> Les travaux de Bram Duizer ont notamment montré l'importance des associations locales à Amsterdam dans l'émergence des politiques cyclables hollandaises à partir du début des années 1970.

<sup>18</sup> Cette analyse est tirée d'un travail de recherche doctoral en cours intitulé *De l'urbain à l'international. La circulation des politiques de vélos en libre service en Europe* et dirigé par Renaud Payre à l'IEP de Lyon. Voir également Huré, M. (2008).

<sup>19</sup> Circulaire interministérielle du 16 janvier 1971.

<sup>20</sup> En 1972, selon l'Observatoire National de la Sécurité Routière (ONSER), 16 545 personnes « avaient trouvé une mort absurde, soit plus que les pertes de l'armée française en Algérie ». Christian Gerondeau, responsable de la délégation à la sécurité routière du gouvernement, qui vient de se créer en 1972, déplore alors un « bilan de guerre ». Voir Flonneau, M. (2005).

<sup>21</sup> La distinction entre les deux-roues motorisés et les deux-roues non motorisés intervient au début des années 1990, notamment à la demande du Club des Villes Cyclables, qui dès sa création, emploie le vocable de politiques cyclables.

peuvent être financés à hauteur de 50% par le ministère de l'équipement<sup>22</sup>. Grâce à cette mesure, on assiste à une première « vague » d'aménagements pour les deux-roues dans les villes. En effet, elle permet aux villes de multiplier les projets d'aménagements. Les plans de circulation incitent également l'Etat à créer un poste de chargé de mission « deux-roues » au sein du CETUR<sup>23</sup> en 1974, puis dans chaque CETE<sup>24</sup>, dans un contexte de crise de l'énergie<sup>25</sup>. Alors que l'inscription des politiques deux-roues en ville sur l'agenda national est stoppée dès 1982 par les lois de décentralisation<sup>26</sup>, c'est au niveau local que les associations d'usagers de la bicyclette en ville définissent progressivement le problème spécifique de la circulation du vélo urbain et le portent sur la scène publique. Dès 1974 à Paris, le *Mouvement de Défense de la Bicyclette* (MDB)<sup>27</sup>, incarné par son président Jacques Essel, proche des milieux écologistes, proteste contre l'interdiction des vélos dans les couloirs réservés aux autobus. A Strasbourg, le pasteur Jean Chaumien crée l'association *Comité d'Action Deux-Roues* (CADR 67) en réaction au décès d'une cycliste impliquée dans un accident avec une automobile en 1975. La pluralité des revendications des associations locales, leur capacité à faire circuler une expertise en matière de politiques cyclables qui apparaît dispersée<sup>28</sup>, ainsi que le contexte géographique des villes, aboutissent à la mise en place de plusieurs « recettes » locales expérimentales.

---

<sup>22</sup> Aujourd'hui rattaché au ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

<sup>23</sup> Centre d'Etudes des Transports Urbains.

<sup>24</sup> Centre d'Etudes Techniques de l'Etat, répartis au nombre de sept sur le territoire français.

<sup>25</sup> Le 6 novembre 1974, la circulaire Galley affiche un fort volontarisme pour favoriser les transports qui permettent d'économiser l'énergie, notamment la bicyclette : « La crise de l'énergie, la lutte désormais engagée contre le gaspillage, la nécessité de concevoir et aménager des villes plus humaines nous conduisent à examiner avec un nouvel état d'esprit la conception et le fonctionnement de notre système de transports en privilégiant les modes de transports qui consomment le moins d'énergie, tels que les transports collectifs et les bicyclettes et cyclomoteurs », extrait de la circulaire n° 74-209 du 6 novembre 1974.

<sup>26</sup> Voir notamment la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs.

<sup>27</sup> D'abord nommé *Mouvement Pour les Couloirs à Bicyclettes* (MPCB) de janvier 1974 à novembre 1974.

<sup>28</sup> De nombreuses associations seront à l'origine de voyages d'études sur les aménagements cyclables pour les services municipaux. Les politiques cyclables des villes hollandaises sont notamment citées. A Strasbourg, les échanges avec l'Allemagne seront fréquents. A Grenoble, un voyage est organisé à Bâle en 1975.



Accompagnées par certains financements de l'Etat et par le travail des référents deux-roues des CETE, ces expérimentations se manifestent à travers plusieurs projets comme les *Vélos jaunes* de La Rochelle (1976), le *Plan vélo* de Strasbourg (1978), la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) volontariste en matière d'aménagements cyclables à Grenoble (1986)<sup>29</sup> ou la brève expérience des *Couloirs de courtoisie* à Paris (1983). Pendant les années 1970, les chargés de mission deux-roues des CETE sont quasiment les seuls à produire et à revendiquer une expertise deux-roues. Le rôle de ces techniciens consiste alors à réaliser les schémas directeurs deux-roues des villes dans le cadre des plans de circulations<sup>30</sup>, à effectuer un suivi de l'accidentologie des cyclistes et à engager des procédures d'évaluations de différents projets cyclables<sup>31</sup>.

Les effets des lois de décentralisation donnent lieu à de nombreux changements institutionnels. Les financements de l'Etat, accordés aux aménagements deux-roues dans le cadre des plans de circulation, disparaissent. La responsabilité des PDU est confiée aux autorités compétentes pour les transports urbains<sup>32</sup>, incitant les territoires urbains à accélérer la création d'Autorités Organisatrices des Transports (AOT) (Lefèvre, Offner, 1990). Le personnel technique de l'Etat est confronté à une restructuration globale des compétences et des institutions. Les techniciens délégués aux « deux-roues » depuis 1974 sont mêmes dépossédés de leur compétence en

---

<sup>29</sup> A partir de 1986, Grenoble est l'une des six villes à mettre en place un Plan de Déplacements Urbains expérimental avec le soutien de l'Etat, dans le cadre de la Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Les Plans de Déplacements Urbains remplacent progressivement les plans de circulation et deviennent obligatoires pour les villes de plus de 100 000 habitants en 1996 avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

<sup>30</sup> Edith Metzger, chargée d'études au CETE de Lyon réalise notamment les schémas directeurs de Grenoble et de Chambéry. André Schoëll, chargé d'études au CETE de Bordeaux élabore quant à lui ceux de l'agglomération bordelaise.

<sup>31</sup> Ainsi, en 1978, le CETUR entreprend notamment une évaluation de l'expérience des *Vélos jaunes* de La Rochelle. Voir CETUR (1978)

<sup>32</sup> Article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs.

matière de vélo urbain et déplacés vers de nouveaux services, parfois « très éloignés de leur pratiques et savoir-faire »<sup>33</sup>.

« Avec la décentralisation de Gaston Defferre et Mitterrand en 1982-1983, 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 compétences. 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 G. 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. », Entretien avec Hubert Peigné, Coordonnateur interministériel chargé du vélo, Paris, le 5 février 2008.

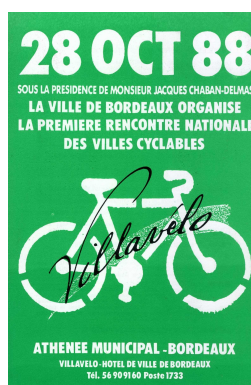
Dans ce transfert de compétences, ce sont les départements qui héritent des politiques deux-roues hors agglomération et les villes qui conservent l'entière initiative en milieu urbain. Le chargé de mission deux-roues de l'État, Gérard Wolf, est réorienté vers des missions d'aménagements urbains. Il s'occupera encore ponctuellement de deux-roues dans le cadre des politiques de sécurité routière<sup>34</sup>, à l'instar d'Edith Metzger au niveau du CETE de Lyon. Dans ce contexte, les villes, qui dépendaient jusqu'à présent de l'expertise des services centraux, vont être confrontées à une carence d'informations, d'expertises et d'échanges d'expériences. C'est dans ce contexte que va apparaître l'idée d'un réseau des villes cyclables.

<sup>33</sup> Entretiens réalisés avec Gérard Wolf, chargé de mission « deux-roues » du CETUR puis du CERTU (1974-1999), Paris, le 6 mai 2008 et Edith Metzger, chargée d'études et « référent deux-roues » au CETE de Lyon (1974-2003), Lyon, le 7 avril 2008.

<sup>34</sup> Entretien avec Gérard Wolf, chargé de mission « deux-roues » du CETUR puis du CERTU (1974-1999), Paris, le 6 mai 2008.

## La naissance d'un lobby technique du vélo urbain

Le 28 octobre 1988 à Bordeaux, une première rencontre, qui réunit sept villes parmi les dix membres fondateurs du CVC<sup>35</sup>, aboutit à la mise en place d'une « dynamique entre les villes afin d'agir pour la circulation des cyclistes en milieu urbain »<sup>36</sup>. Suite à cette rencontre, les statuts du Club des Villes Cyclables sont déposés à la préfecture de la Gironde le 12 janvier 1989.



### Affiche de la première rencontre du Club des Villes Cyclables (1988), (sources : archives Edith Metzger).

Mais l'idée de créer un réseau des villes cyclables n'est pas une initiative des villes. Ce sont les services de l'Etat qui, dès 1984, proposent aux acteurs des collectivités locales urbaines de mettre en place une entité « regroupant un certain nombre de villes actives dans ce domaine qui se réuniraient à intervalles réguliers pour échanger leurs expériences », un groupe de pression qui pourrait se désigner comme le « Club des villes accueillantes aux deux-roues »<sup>37</sup>, à l'instar des villes pilotes retenues en

<sup>35</sup> Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Lorient, Arès, Mérignac, Saumur, Quéven, Chambéry et Franconville.

<sup>36</sup> Article 1 des statuts du Club des Villes Cyclables, préfecture de la Gironde, le 12 janvier 1989.

<sup>37</sup> 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, Chef du CETUR, le 14 juin 1984. Archives Gérard Wolf.

Allemagne dans le cadre du concours de 1979<sup>38</sup>. Cette proposition est la conclusion d'une journée nationale « de réflexion sur les moyens d'une meilleure prise en compte des deux-roues légers en milieu urbain »<sup>39</sup>, organisée le 14 juin 1984 à la demande des techniciens deux-roues du CETUR et des CETE dont les compétences ont été transférées. En effet, après la décentralisation, certaines villes continuent de solliciter les techniciens de l'Etat pour obtenir une expertise en matière de politiques deux-roues. Avec l'organisation de cette rencontre, les agents « dépossédés » de la compétence deux-roues souhaitent démontrer à l'administration centrale que les municipalités ont des attentes spécifiques de l'Etat en matière de politiques publiques deux-roues, ce qui justifierait le maintien de leur fonction, du moins, leur rattachement aux programmes de réflexion menés sur les deux-roues au niveau national<sup>40</sup>.

« Le gros choc est venu en 1981 avec la décentralisation où l'Etat a dit : « c'est aux collectivités de prendre en compte le vélo, donc nous plus un sou, 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 *persona non grata*, on ne peut rien faire. Nous vous proposons de monter un groupe de pression pour travailler avec vous » », Entretien avec Edith Metzger, chargée d'études et « référent deux-roues » au CETE de Lyon (1974-2003), Lyon, le 7 avril 2008.

---

<sup>38</sup> Lancé par l'Etat allemand (RFA) en 1979, le concours des « villes accueillantes aux deux-roues » avait pour but de développer des expériences innovantes en termes de politique cyclable urbaine. Suite à un appel à projet, l'Etat finançait les projets des lauréats.

<sup>39</sup> Journée organisée par le CETUR le 14 juin 1984. 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, Chef du CETUR, archives Gérard Wolf.

<sup>40</sup> Suite aux lois de décentralisation, seule la Direction de la Sécurité Routière du ministère de l'équipement (DSCR) est chargée de poursuivre une réflexion sur les politiques deux-roues.

Cette initiative des techniciens de l'Etat s'appuie sur une circulation des pratiques observée lors des nombreux voyages d'études réalisés en Allemagne à la fin des années 1970. Le concours emblématique des villes cyclables mis en œuvre par la République Fédérale d'Allemagne en 1979 est alors importé par les techniciens du CETUR et des CETE, présenté comme exemplaire, puis adapté au contexte français. Le but de cette circulation est de promouvoir des intérêts convergents entre les différents acteurs. L'idée d'un Club des Villes Cyclables est donc le fruit d'une mobilisation interne des agents de l'administration centrale dans le but d'anticiper et de légitimer un problème<sup>41</sup>, même si plus tard, il sera fortement porté par des élus. Pour les techniciens de l'administration centrale, la légitimation recherchée est surtout d'ordre professionnel car elle leur permettrait de poursuivre un rôle d'expertise deux-roues au niveau national. Cette initiative apporte aussi une réponse aux besoins des villes, alors confrontées à un manque d'expertise en matière de deux-roues.

Dans cette perspective, l'organisation de la première rencontre nationale des villes cyclables à Bordeaux en 1988 n'est pas un hasard. Les techniciens de l'Etat vont s'appuyer sur une des rares villes investies dans une politique deux-roues au milieu des années 1980, à savoir Bordeaux. D'ailleurs, lors de la rencontre organisée dès 1984 au Ministère de l'Equipement, seuls deux élus effectuent le déplacement à Paris : l'adjoint à la circulation de Grenoble et une conseillère municipale de Bordeaux, Hélène Desplats. Depuis les élections municipales de 1983, cette dernière possède une délégation inédite en France à l'échelle urbaine, à savoir une délégation

---

<sup>41</sup> Philippe Garraut parle lui du modèle de l'anticipation, lorsque les autorités publiques jouent un rôle initiateur et moteur dans le processus de mise à l'agenda d'un problème public. Nous préférons emprunter le terme de mobilisation interne, lorsque des groupes d'acteurs internes à une organisation participent au processus de mise à l'agenda dans le but d'obtenir des bénéfices internes ou externes. Voir Philippe Garraut, *Agenda/émergence* dans Bousaguet, L., Jacquot, S. et Ravinet, P. (2004).

entièrement dédiée aux aménagements deux-roues. Confrontée à un manque de ressources techniques, financières et politiques<sup>42</sup> au niveau local, Hélène Desplats s'investit alors à la promotion d'une politique nationale de la bicyclette, au côté des techniciens de l'Etat.

La première rencontre des Villes Cyclables à Bordeaux est marquée par une forte représentation des techniciens de l'Etat, qui constituent la quasi-totalité des intervenants du congrès. Outre les sept villes qui se sont fait représenter, on retrouve la présence des anciens référents deux-roues des CETE de Lyon et de Bordeaux, celle du CETUR (représentée 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. Cette surreprésentation des services de l'Etat montre alors une expertise exclusivement détenue par des acteurs institutionnels non urbains. La mobilisation conjointe des villes et des services techniques centraux pour promouvoir une politique nationale du vélo est confirmée dès le deuxième congrès du CVC organisé à Lorient en 1990. Le CVC définit alors trois objectifs, dont le second consiste à « être l'interprète des collectivités locales auprès de l'Etat pour demander la mise en œuvre d'une politique en faveur des vélos au niveau national »<sup>43</sup>.

Objectifs du Club des Villes Cyclables présentés lors du deuxième congrès de Lorient en 1990

- Favoriser les échanges d'informations et d'expériences sur les politiques cyclables dans les agglomérations ;

---

<sup>42</sup> Notamment révélé par la presse régionale. Voir « Hélène Desplats désabusée », *Sud-Ouest*, le 19 octobre 1994.

<sup>43</sup> 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.

- 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 ;
- Ouvrir le dialogue avec toutes les parties : l'État, les industriels du cycle, les associations d'usagers (...) pour adapter la réglementation.

Les premières actions du Club des Villes Cyclables préfigurent l'affirmation d'un lobby du vélo urbain à l'échelle nationale. A travers le réseau, les multiples sollicitations des villes à l'égard de l'Etat vont permettre d'activer un processus de légitimation des acteurs techniques dotés d'une expertise en matière de politiques cyclables urbaines, et même d'accroître leur spécialisation. Ainsi, les effets du lobbying du CVC sur le travail des techniciens de l'Etat se font sentir dès le début des années 1990<sup>44</sup>. Premièrement, le vocable change, la spécialisation s'opère : avec la naissance du CVC, on distingue maintenant les deux-roues motorisés et la bicyclette. On ne parle plus de « politiques deux-roues » mais de « politiques cyclables ». Deuxièmement, les techniciens se voient de nouveau confier la réalisation d'études portant sur le vélo urbain<sup>45</sup>. En 1991, après quasiment dix années sans aucune publication sur le sujet en France, hormis des fiches de sécurité routière, un « argumentaire en faveur du vélo en ville » est publié par les services de l'État, en collaboration avec le CVC (Bouvier, 1991). Ce dernier diffusera largement le document au sein des collectivités locales pour promouvoir l'objet du réseau, se faire connaître et justifier son apport auprès des villes adhérentes. Enfin, dans un contexte où la promotion du vélo urbain se développe à l'échelle mondiale<sup>46</sup>, l'activité de

---

<sup>44</sup> « Suite à la création du Club, nous on s'est dit qu'il fallait qu'on redémarre quelque chose au niveau de l'Etat 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'Etat a recommencé quand même à nous demander des études expérimentales ». Entretien avec Edith Metzger, le 7 avril 2008.

<sup>45</sup> Entretien avec Edith Metzger, chargée d'études et « référent deux-roues » au CETE de Lyon (1974-2003), Lyon, le 7 avril 2008.

<sup>46</sup> On note notamment deux événements retentissants : l'organisation du congrès européen Velocity à Milan en 1991. Cette manifestation, organisée pour la première fois en 1980 par l'European Cycling Federation (ECF),

lobbying du Club des Villes Cyclables, couplée avec celle de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUBicy)<sup>47</sup>, va se révéler déterminante : en 1994, les ministres de l'Équipement et de l'Environnement<sup>48</sup>, annoncent la mise en œuvre d'une politique nationale en faveur du vélo<sup>49</sup>. Parmi les nombreuses mesures énoncées lors de la conférence de presse des deux ministres (5 juillet 1994) figurent : la nomination d'un correspondant vélo au CETUR, Gérard Wolf, et dans chaque CETE, dont Edith Metzger à Lyon et André Schoëll à Bordeaux ; la création d'un poste de chargé de mission « vélo » au sein du ministère de l'environnement ; la création d'un comité de suivi du vélo en 1995, présidé par Hubert Peigné<sup>50</sup>. Ce comité, réunissant les différents acteurs impliqués dans les politiques cyclables, intègre automatiquement le CVC. Le réseau devient alors un interlocuteur officiel de l'État. Toutefois, ce processus de légitimation nationale du CVC n'entraîne pas de grandes transformations dans les politiques cyclables urbaines. La relance de l'État se traduit principalement par la mise en place d'une politique en faveur des véloroutes et voies vertes, hors agglomérations<sup>51</sup>. Pour les acteurs urbains, cette relance constitue, en quelque sorte, un échec. Ne pouvant pas impulser les politiques cyclables urbaines par l'intermédiaire de l'État, le CVC va progressivement accentuer son activité en direction de l'échelle urbaine. Il s'agit alors de créer les conditions institutionnelles d'une prise en compte du vélo au sein des collectivités locales.

---

est un lieu d'échanges entre les villes européennes ; puis la tenue du congrès Velo-mondial du 13 au 17 septembre 1992 à Montréal.

<sup>47</sup> Née en 1980, la FUBicy rassemble toutes les associations de promotion du vélo en ville.

<sup>48</sup> Respectivement M. Barnier et M. Bosson.

<sup>49</sup> Conférence de presse de M. Bosson et M. Barnier, « une politique en faveur du vélo », Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, Ministère de l'Environnement, le 5 juillet 1994

<sup>50</sup> Actuel coordonnateur interministériel chargé du vélo depuis 2006.

<sup>51</sup> A partir de 1996, le comité de suivi du vélo se scinde en deux comités : le premier, nommé comité de suivi du vélo, deviendra en 2001 le comité de promotion du vélo. Le second représente un comité de suivi des véloroutes et voies vertes, l'axe fort développé par l'État.



## L'avènement d'un pouvoir technique urbain du vélo

Les premières années, le développement du CVC sur la scène urbaine est difficile : le CVC n'est pas représentatif de l'ensemble des villes et peine à trouver des ressources financières. En 1994, le CVC ne dispose pas encore de salariés et seules 66 villes ont adhéré<sup>52</sup>. Pour pouvoir assurer l'organisation de ses congrès, la présidence du Club est alors attribuée à un acteur politique de la ville organisatrice du congrès. En contrepartie, celle-ci doit gérer entièrement le déroulement de la manifestation. Ce mode d'attribution de la présidence va perdurer jusqu'en 1996. Les difficultés du Club émanent aussi de son objet et de sa vocation. Les problématiques traitées par le réseau au cours des premières années ne sont pas uniquement orientées vers l'urbain, pour plusieurs raisons : d'une part, la majorité des villes adhérentes ont une population inférieure à 50 000 habitants et se situent dans une agglomération semi rurale<sup>53</sup> ; d'autre part, son activité de lobbying au niveau national tend à aborder des questions éloignées du niveau urbain, notamment la problématique des voies vertes.

Pourtant le niveau urbain constitue progressivement le socle technique du Club, notamment par l'intermédiaire d'un processus de circulation d'expériences et de pratiques entre les agglomérations. Dans un premier temps, les échanges entre les villes, organisés par le CVC, se basent sur les expériences des villes étrangères. Lors de la première rencontre à Bordeaux en 1988, les techniciens et les élus de la ville hollandaise de Delft sont les seuls à présenter une expérience cyclable urbaine<sup>54</sup>. En 1991, deux exemples de villes étrangères sont cités lors du congrès organisé à

---

<sup>52</sup> Dont 17 villes de plus de 50 000 habitants. Chiffres dévoilés lors du congrès de Rennes organisé du 15 au 17 octobre 1994. Voir « Congrès de la petite reine : les leçons », *La nouvelle république*, Le 17 octobre 1994.

<sup>53</sup> L'hétérogénéité démographique des villes adhérentes du 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.

<sup>54</sup> Compte-rendu de la première rencontre nationale des villes cyclables, Bordeaux, le 28 octobre 1988.

Toulouse : Bremen (Allemagne) et Groningen (Pays-Bas). En 1992, un voyage d'études du CVC est effectué en Allemagne<sup>55</sup>, et le congrès de Strasbourg (1992) est très largement centré sur les expériences des villes allemandes. Ainsi, à travers les échanges du CVC au début des années 1990, les expériences mobilisées de l'Allemagne ou des Pays-Bas sont présentées comme des politiques « modèles ». La visibilité des expériences françaises se cantonnent, le plus souvent, à l'organisation d'une « ballade à vélo » dans les rues de l'agglomération qui accueille le congrès.

A partir de 1996, ce rôle de mobilisation et de circulation d'une expertise technique du vélo urbain s'accroît au sein du Club des Villes Cyclables. Cette année-là, le CVC décide d'organiser une deuxième rencontre annuelle spécialement dédiée à un thème de travail destiné aux techniciens des collectivités. Cette décision fait suite à l'adhésion de la Ville de Paris<sup>56</sup> : en échange de son adhésion, Paris s'engage à accueillir tous les ans la « Journée technique du Club des Villes Cyclables ». Destiné aux techniciens des villes, cet outil de circulation rencontre un réel engouement<sup>57</sup>. Les congrès annuels du Club des Villes Cyclables semblent désormais constituer un rendez-vous secondaire pour les techniciens, qui peuvent échanger via d'autres canaux. En effet, depuis 2001, le CVC publie une revue bimestrielle - *Ville et vélo* - destinée à ses adhérents. En 2004, un forum de discussion sur internet est créé pour les techniciens. Cet outil institutionnalise des relations et des échanges qui, avant le développement d'internet, se déroulaient dans des réseaux et des espaces informels. Ces différents supports d'échanges insistent sur la mise en réseau et le partage

---

<sup>55</sup> La lettre du Club des Villes Cyclables, n°3, janvier 1992.

<sup>56</sup> Jusqu'en 1996, la ville de Paris refusait le mode de calcul de l'adhésion du Club des Villes Cyclables, proportionnellement au nombre d'habitants de la ville.

<sup>57</sup> 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](http://www.villes-cyclables.org)

d'expériences, ce qui semble constituer les principaux apports du CVC pour les techniciens des collectivités<sup>58</sup>.

Ce processus de « technicisation » du CVC est une volonté affichée des acteurs urbains qui souhaitent mobiliser de multiples ressources pour l'élaboration de leurs politiques cyclables. La relance de l'Etat en 1994 pour le développement de la bicyclette en France<sup>59</sup> s'est accompagnée d'une inscription du vélo dans les programmes de recherche spécialisés sur les transports<sup>60</sup>, dont certains techniciens espèrent bénéficier. Mais si ce sont les techniciens urbains qui orientent progressivement le Club et qui influencent directement les thématiques techniques développées, on observe dans le même temps que le réseau des villes cyclables produit des savoirs, des normes et contribue à transformer l'action publique urbaine. Les acteurs urbains transforment le réseau. Le réseau modifie la vision du monde et les pratiques des acteurs urbains au sein des institutions. C'est ce que nous pouvons notamment observer à travers les profondes modifications institutionnelles au sein des villes à la fin des années 1990. Par exemple, l'organigramme des institutions métropolitaines se transforme. Ces dernières se dotent progressivement de techniciens spécialisés uniquement sur la question du vélo urbain, parfois au sein de services existants, parfois de manière transversale et décloisonnée des services historiques de transports urbains<sup>61</sup>, ce qui n'est pas sans provoquer de nombreux

---

<sup>58</sup> Entretien avec Didier Couval, chargé de mission « vélo » à la mairie de Paris (2004-2008), Paris, le 14 novembre 2008.

<sup>59</sup> Un plan vélo national est annoncé par les ministres de l'Environnement, M. Barnier, et de l'Equipement, M. Bosson au mois de juillet 1994.

<sup>60</sup> On peut citer les programmes de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Mais d'autres programmes ou études plus ponctuels ont été financés par l'Etat.

<sup>61</sup> Notamment les services de la voirie et circulation.

conflits entre services<sup>62</sup>. Avec cette spécialisation, on assiste à un processus d'autonomisation d'un pouvoir technique urbain du vélo.

**Tableau 1 : exemples de création de postes de techniciens « vélo » dans les villes de France**

Villes	Dates <sup>63</sup> de création d'un 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	Commune
Bordeaux	2001	Communauté Urbaine
Nantes	2001	Communauté Urbaine
Toulouse	2002	Communauté d'Agglomération
Lyon	2003	Communauté Urbaine
Nancy	2005	Communauté Urbaine
Rennes	2005	Communauté d'Agglomération

L'institutionnalisation des techniciens « vélo » au sein des agglomérations est à l'œuvre à un moment où le CVC accroît fortement son emprise sur le territoire<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> On renvoie ici à une étude réalisée en Master 2, notamment la partie de l'enquête réalisée au sein de la communauté urbaine de Lyon. Voir Huré, M. (2007).

<sup>63</sup> Années de recrutement des premiers techniciens « vélo » au sein des différentes institutions urbaines. Cette date ne veut pas dire pour autant qu'il n'existe qu'un seul technicien « vélo ». Dans certaines agglomérations, plusieurs techniciens ont depuis été mobilisés sur cette thématique, en travaillant de manière plus ou moins transversale avec d'autres services et institutions.

Cette variable permet de cibler précisément l'impact du réseau sur ces transformations institutionnelles. Premièrement, la pluralité sociologique<sup>65</sup> des techniciens « vélo » au début des années 1990, ainsi que la mobilisation d'une multitude de savoirs, disciplines et objets d'analyse, décloisonnent la problématique du vélo urbain des seuls services de la voirie ou de la circulation. Le CVC est un promoteur actif de cette transversalité. Au sein des journées techniques, on retrouve notamment des thèmes reliés directement à d'autres secteurs d'action publique comme « le stationnement des vélos dans les immeubles », « l'enseignement du vélo à l'école », « le vélo et l'emploi »<sup>66</sup>, etc. Deuxièmement, l'émergence de techniciens spécialisés au sein des agglomérations traduit un processus de mimétisme institutionnel (Di Maggio, Powell, 1983 ; Mény, 1993 ; Négrier, 2005) avec l'établissement de phénomènes de convergence entre organisations. Dans cette perspective, le CVC exerce une influence déterminante sur les pratiques institutionnelles des collectivités et il concourt de la même manière à la formation professionnelle des techniciens<sup>67</sup>. Il élabore ainsi une base cognitive qui légitime l'autonomie de l'activité des techniciens. On assiste à la création de normes au sein du CVC où chaque ville membre est tenue de recruter un « M. ou Mme Vélo » pour pouvoir peser au sein du réseau et assurer un suivi régulier entre la collectivité et le réseau. Le mimétisme institutionnel s'observe également à travers le choix de

---

<sup>64</sup> Du 21 octobre 1997 au 9 février 1999, le CVC passe de 149 à 349 villes adhérentes. En 2002, il totalise 532 villes.

<sup>65</sup> Par pluralité sociologique, nous entendons les différents processus de socialisation des techniciens liés à leur parcours scolaire (disciplines), leur professionnalisation (associatifs, bureau d'étude, etc.) dans le vélo urbain et les différentes institutions (communes, intercommunalités, agences d'urbanisme, etc.) qu'ils représentent.

<sup>66</sup> Sur ce dernier thème, la communauté urbaine de Strasbourg a mené une campagne d'information intitulée « le vélo créé des emplois » en 1998. Auparavant l'association S.A.BI.NE, créée en 1989 au Havre a ouvert depuis 1996 un centre de réinsertion sociale par la bicyclette qui accueille aujourd'hui plus de 30 personnes. Le thème a notamment été repris lors des journées techniques du Club des Villes Cyclables le 4 mai 2004. L'intitulé de la journée était « Le vélo, une réalité économique ».

<sup>67</sup> Pour caractériser ces processus, on peut emprunter à Emmanuel Négrier (2005) les notions d'isomorphisme coercitif et d'isomorphisme normatif.

l'échelon territorial. Dans le cadre du vélo urbain, ce choix est porté aux structures intercommunales qui vont bénéficier des compétences et affirmer progressivement un pouvoir spécifique à l'échelle de l'agglomération. Enfin, le Club des Villes Cyclables participe fortement à l'invention politique de l'agglomération (Baraize, Négrier, 2001), en renforçant sa légitimation et en institutionnalisant certaines compétences. Si les structures intercommunales vont bénéficier d'un nouveau cadre juridique en 1999<sup>68</sup>, le processus de légitimation de l'échelon intercommunal pour la mise en œuvre des politiques cyclables urbaines s'effectue dès 1993 au sein des villes membres du Club (Tableau 1).

La circulation est alors d'ordre politique : la création de postes de techniciens dédiés au vélo au sein des agglomérations permet aux acteurs politiques délégués aux transports urbains de légitimer leur domaine d'intervention au sein de l'institution métropolitaine. Dans les agglomérations, ces postes de « M. ou Mme Vélo » naissent, le plus souvent, à l'occasion des changements de mandats municipaux, notamment lorsque se crée une nouvelle structure intercommunale. C'est le cas à Toulouse en 2001<sup>69</sup>, où on assiste à des transferts de compétences entre structures communales et intercommunales. Dans les deux cas, il s'agit bien d'une transformation des cadres d'action, à la fois politiques, institutionnels et cognitifs. Le rôle des changements d'équipes municipales montre que le politique n'est pas absent des politiques cyclables. Il occupe même le devant de la scène au sein du Club des Villes Cyclables.

---

<sup>68</sup> Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999, dite loi Chevènement.

<sup>69</sup> Le Grand Toulouse se dote d'un « M. Vélo » en 2002 suite à la création d'une communauté d'agglomération en 2001 qui remplace l'ancien district. Après les élections municipales de 2008, le Grand Toulouse devient communauté urbaine.

## Un espace politique

L'institutionnalisation d'un pouvoir technique urbain du vélo va de paire avec l'accroissement des enjeux politiques du CVC, à la fois au niveau national et au niveau des territoires. Depuis sa création, le réseau des villes cyclables est avant tout un espace politique. Il s'est construit autour d'un *fonctionnement* et d'une *temporalité* politique (Marrel, Payre, 2006)<sup>70</sup> et constitue aujourd'hui un lieu de *politisation* et d'accumulation de *ressources* pour les acteurs politiques urbains.

*Un fonctionnement politique.* Créé à l'initiative de deux élus bordelais<sup>71</sup>, le CVC dispose d'un mode de fonctionnement exclusivement détenu par les acteurs politiques urbains : le bureau du Club est entièrement composé d'élus des villes adhérentes et se structure autour d'un président, quatre vice-présidents, deux trésoriers et deux secrétaires. Ils sont élus pour trois ans lors de l'assemblée générale. Jusqu'en 2008, le Conseil d'Administration (CA) était composé de 26 représentants des collectivités locales. Les statuts du CVC offrent la possibilité aux acteurs issus du monde associatif d'y être élus<sup>72</sup>. Depuis 2008, le CA est passé de 26 à 51 membres car « il y avait beaucoup de candidats », selon Véronique Michaud, secrétaire générale du Club<sup>73</sup>. L'attractivité du CVC est donc forte et le poste de président, convoité. Ce phénomène tend à s'accroître puisqu'on assiste également à une spécialisation et une autonomisation politique du domaine du vélo en ville, comme le montre la multiplication des délégations entièrement dédiées aux vélos ou autres « mobilités actives » : « Le phénomène est de plus en plus accentué pour les élus en charge du

---

<sup>70</sup> Voir le numéro spécial de la revue *Pôle Sud*, dédié aux questions de temporalités politiques.

<sup>71</sup> Hélène Desplats et Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux (1947 - 1995).

<sup>72</sup> 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. Toutefois, la présence des acteurs associatifs est limitée à 1/3 des postes au CA. Voir les statuts du Club des Villes Cyclables votés lors de l'Assemblée Générale du 18 septembre 1998.

<sup>73</sup> « La nouvelle dimension du Club des Villes Cyclables », *Ville et transports*, le 15 octobre 2008, p. 19.

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 »<sup>74</sup>.

La fonction de président du CVC confère à l'élu qui l'occupe une visibilité nationale et une ressource locale, dans le sens où elle procure une légitimité nationale sur un territoire d'élection. Le président est aussi celui qui dispose d'une tribune médiatique. En outre, il obtient une visibilité conséquente en interne du réseau (au sein des institutions adhérentes) et à l'extérieur du réseau (dans le secteur plus vaste des transports urbains). Cette visibilité se manifeste par l'intermédiaire des multiples outils de communication institutionnelle du CVC, notamment la rédaction de l'édition de la revue *Ville et vélo*, les congrès et les autres manifestations dont il est le principal représentant du Club. Aujourd'hui, ces outils de communication et la présence du CVC au sein de divers réseaux et institutions en font un espace politique stratégique pour les décideurs urbains.

#### Le Club des Villes Cyclables en 2008<sup>75</sup>

Il représente aujourd'hui un réseau regroupant 196 collectivités couvrant plus de 1 000 villes. Il bénéficie également du soutien du Conseil Régional d'Île-de-France, du Conseil Régional de Rhône-Alpes, du Conseil Général des Hauts-de-Seine, du Conseil Général de Seine-Saint-Denis et de 30 associations et organisations, dont la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUBicy), la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT), l'ADEME, le Centre d'Etudes des Réseaux et des Transports Urbains (CERTU), le Conseil National des Professions du Cycle (CNPC), la RATP,

<sup>74</sup> Véronique Michaud, Secrétaire générale du CVC, « La nouvelle dimension du Club des Villes Cyclables », *Ville et transports*, le 15 octobre 2008, p. 19.

<sup>75</sup> Informations intégrées à partir de données disponibles sur le site du Club des Villes Cyclables : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)



etc. La Club a le soutien de nombreux partenaires privés dont JC Decaux et Clear Channel.

La vie du Club s'articule, chaque année, autour de deux temps forts :

- Un congrès à l'automne. Pendant trois jours sont organisés des tables-rondes et ateliers de travail sur des thématiques d'actualité ainsi qu'une exposition qui permet de découvrir l'offre de matériels et de services. Le congrès annuel est aussi l'occasion de dresser le bilan de l'année, de redéfinir les axes prioritaires du Club et de réunir les villes adhérentes ainsi que l'ensemble des partenaires ;
- Des rencontres thématiques et notamment, au printemps, une rencontre organisée en partenariat avec la ville de Paris. Elle permet de réunir les élus et les techniciens, les partenaires du Club, les ministères, les administrations et les bureaux d'études. En 2004, la thématique « Périurbain : le vélo remède à ce péril urbain ? » a rassemblé plus de 350 participants.

Les prises de position du Club, sa contribution à l'élaboration d'une expertise technique et à une meilleure prise en compte des circulations douces sont alimentées par les travaux qui réunissent ses adhérents au sein d'un comité technique, de commissions thématiques et d'un forum de discussion. Le Club dispose d'un salarié pour son fonctionnement.

Le Club des Villes Cyclables participe à l'organisation de deux évènements : la « Fête du vélo », chaque premier week-end du mois de juin ; la « Semaine européenne de la mobilité » dont la journée « En ville sans ma voiture » le 22 septembre de cette même semaine. Le Club publie un magazine bimestriel, *ville et vélo* ; les actes de ses congrès ; et des fiches techniques en partenariat avec le CERTU.

*Une temporalité politique.* Une des stratégies des acteurs politiques urbains consiste à maîtriser leur agenda politique, soumis aux temporalités électorales (Payre, 2008). En 1988, la création du Club est déjà l'œuvre d'une opportunité politique, à six mois des élections municipales de 1989, alors que l'idée remontait à 1984. Au sein du réseau, les décideurs urbains accèdent aux projets et expériences des autres villes et peuvent évaluer le temps des procédures ainsi que l'opportunité de saisir une idée pour leur territoire. Surtout, le fonctionnement du Club permet aux élus d'ajuster leurs projets et de dégager des ressources en fonction des élections, notamment les élections municipales. Ainsi, la rotation de l'exécutif s'effectue tous les trois ans et l'organisation du congrès tous les deux ans, ce qui se traduit par une forte concurrence entre les villes pour accéder aux postes de l'exécutif et organiser le congrès dans la période pré-électorale. On observe même une forte différenciation entre les villes qui occupent la présidence après une élection municipale et celles qui l'occupent avant les élections : les présidents qui suivent une élection municipale sont issus de petites et moyennes villes alors que les grandes villes occupent les postes avant les élections (voir encadré ci-dessous). Tout comme la présidence, le congrès qui se déroule six mois avant les élections municipales est très convoité. En 2007, il s'est déroulé à Lyon tandis que la présidence était détenue par Paris, les deux plus grandes agglomérations françaises. Cette remarque laisse supposer que les grandes villes disposent de plus de ressources pour accéder aux postes du CVC à des moments jugés cruciaux. Il laisse entendre aussi que ce sont les politiques qui décident ou pas d'investir leur ville dans le réseau.

## Les présidents du Club des Villes Cyclables

Depuis septembre 2008 : Jean-Marie Darmian, maire de Créon

2004 – 2008 : Denis Baupin, adjoint au maire de Paris

2001 – 2004 : Jean Perdoux, maire d'Annecy

1998 – 2001 : Michel Gilbert, adjoint au maire de Grenoble

1996 – 1998 : Charles Gautier, maire de Saint-Herblain

1994 – 1996 : Christian Benoît, conseiller municipal à Rennes

1993 : Richard Cazenave, député de l'Isère

1992 : Roland Ries, premier adjoint au maire de Strasbourg

1991 : Philippe Dufetelle, adjoint au maire de Toulouse

1990 : Serge Morin, adjoint au maire de Lorient

1989 : Hélène Desplats, conseillère municipale à Bordeaux

Mais la maîtrise de l'agenda des acteurs politiques locaux au sein du réseau est soumise à plusieurs conditions qui limitent la gestion d'une « carrière » au sein du CVC. D'une part, il faut être maire ou détenir une délégation sur les transports<sup>76</sup>. D'autre part, l'organisation des congrès et l'attribution des postes sont conditionnées par des ressources de domination (Weber, 1971) rationnelle (ressources financières) et charismatique (innovation ou spécialisation dans un domaine lié au vélo urbain<sup>77</sup>).

<sup>76</sup> Au sein d'une ville, d'une région ou d'une intercommunalité.

<sup>77</sup> L'organisation du congrès de 2009 à La Rochelle en est une illustration.

Enfin, l'alternance politique, au sens partisane, est une variable à prendre en compte<sup>78</sup>. Toutes ces conditions montrent que l'accès aux ressources du Club découle aussi d'une forme d'opportunité politique.

- *Un lieu de politisation*

Le Club des Villes Cyclables devient un espace politique en concurrence dès le milieu des années 1990, plus précisément en 1996, à un moment où les enjeux politiques se cristallisent. En effet, la relance de l'Etat en 1994 ainsi que l'effet des grèves de 1995 bouleversent les politiques cyclables françaises. En reconnaissant le CVC comme interlocuteur légitime, l'Etat va susciter des attentes, y compris pour le développement du Club. Mais le vélo urbain ne constitue pas la priorité de l'Etat<sup>79</sup>. Par conséquent, le discours du Club va progressivement se politiser vers de multiples appels à l'intervention de l'Etat<sup>80</sup>. Au même moment, la structure du Club évolue. L'adhésion de la ville de Paris en 1996 constitue un tournant. Outre l'organisation des « journées techniques », le siège social est transféré à Paris le 4 avril 1996 et un poste à mi-temps est créé au cours de la même année<sup>81</sup>. A Paris, les tribunes médiatiques deviennent plus accessibles.

La politisation du vélo urbain s'effectue également au niveau local où un nombre croissant de délégations politiques entièrement dédiées aux politiques cyclables se développe au cours des années 2000 dans le secteur des transports urbains, un secteur particulièrement visible (Jouve, 2003). Le réseau constitue alors un espace de socialisation des élus qui ne sont pas toujours sensibilisés à la problématique du vélo

---

<sup>78</sup> Depuis 1996, l'alternance droite/gauche est quasiment vérifiée.

<sup>79</sup> Hormis la remise des trophées du vélo qui récompense les innovations dans ce domaine et les financements alloués tous les ans pour l'organisation de la fête du vélo.

<sup>80</sup> Voir notamment le discours d'inauguration du 17<sup>ème</sup> congrès du CVC prononcé par Denis Baupin à Lyon le 18 octobre 2007. Le ministre des Transports invité, Dominique Bussereau, ne se rendra finalement pas à Lyon.

<sup>81</sup> Il sera transformé en plein-temps en 1998.

urbain. En 2004, cette politisation du CVC s'intensifie avec l'élection à la présidence de Denis Baupin (*Les Verts*), adjoint aux transports à la mairie de Paris. Le vélo urbain, un des principaux symboles de l'écologie politique dans les années 1970 (Durand, 1974), est porté sur le devant de la scène médiatique dans le but de répondre à « la crise des transports urbains liée aux nuisances automobiles » (Baupin, 2007). Dans ce contexte de forte politisation des enjeux urbains, la présidence du Club représente une ressource politique centrale, notamment au sein des équilibres et des rapports de force des exécutifs locaux. Cette ressource semble d'autant plus importante lorsqu'un élu ou un parti<sup>82</sup> n'est pas majoritaire au sein de l'exécutif de la ville :

« Le Club des Villes Cyclables, c'est un outil très intéressant pour échanger. On le voit sous tous les aspects. A Paris, nous allons décliner sur le vélo en libre service les échanges d'expériences qui ont déjà eu lieu au sein du Club. (...) Dans les rapports de force au sein de la majorité, on a ça en sauvegarde. », entretien avec le conseiller technique au cabinet de Denis Baupin, adjoint au maire de Paris, Paris, le 31 mai 2007.

- *Des ressources politiques*

Les élus locaux peuvent obtenir de multiples ressources de leurs investissements au sein du CVC. Outre l'importance du CVC dans les oppositions partisans classiques, ces ressources peuvent permettre aux élus d'asseoir un *leadership* territorial, du moins institutionnel (Borraz, 2003). Nous pouvons citer au moins quatre types de ressources, plus ou moins marquées suivant les contextes politiques locaux et le degré d'investissement d'un élu au sein du Club :

---

<sup>82</sup> Comme le parti des *Verts* à Paris (2001 – 2008).

Des ressources cognitives. Le CVC est un espace de socialisation des élus qui leur permet d'accéder à de l'information, des savoirs et des expériences qui pourront servir à mettre en œuvre leurs politiques publiques locales. Le réseau donne également la possibilité de constituer un carnet d'adresses, notamment avec les autres élus qui peuvent occuper différents postes. Il ouvre aussi sur d'autres réseaux d'acteurs.

Des ressources politiques internes. Pour les élus, le CVC peut constituer une ressource symbolique<sup>83</sup> pour pouvoir s'imposer à l'intérieur de leur formation politique. Le réseau rend visible le travail et la notoriété de l'élu, ce qui lui confère un certain charisme.

Des ressources financières. Si l'Etat ne participe pas directement au financement des politiques cyclables en milieu urbain, le Club, lui, décerne des récompenses lors de ses congrès. Le réseau rassemble également des entrepreneurs qui exposent pendant les diverses manifestations et qui peuvent constituer de futurs investisseurs pour les villes et territoires.

Des ressources institutionnelles. Nous l'avons vu, le CVC peut permettre à un élu de légitimer sa position au sein de l'institution communale ou intercommunale, notamment en autonomisant le travail technique lié à sa délégation. Le réseau confère à l'élu un poids non négligeable dans les débats politiques centrés sur les transports de l'agglomération à laquelle il est rattaché.

---

<sup>83</sup> Ou ressource de domination charismatique, qui englobe toute une symbolique de domination, si nous faisons référence à la sociologie de la domination de Weber (1971).

## Un espace pour gouverner la ville

La volonté d'acquérir des fonctions au sein du CVC, d'avoir accès à des ressources, pousse les élus locaux à s'investir dans une logique de compétition. Cette « entreprise politique »<sup>84</sup> (Weber, 1971 ; Kingdon, 1984) se traduit par une recherche de grands projets cyclables innovants, une multiplication de partenariats entre les collectivités et les acteurs associatifs ou privés, et la valorisation d'une expertise urbaine locale. Cette dernière paraît nécessaire pour faire « carrière » au sein du CVC. De fait, l'autonomisation croissante des techniciens du vélo urbain dans les agglomérations vise aussi à satisfaire des intérêts politiques. Le réseau, en tant qu'espace politique, contribue à transformer les cadres d'action des politiques publiques urbaines par un jeu de circulation de « bonnes pratiques » politiques et institutionnelles partagées par les acteurs qui souhaitent peser au sein du CVC.

De même, dans cet espace concurrentiel, certains projets urbains se trouvent dotés d'une forte visibilité interne, et deviennent de plus en plus légitimes. On observe alors la construction d'objets d'action publique standards et normatifs, véhiculés par les collectivités dominantes, au détriment de certaines actions menées par les petites et moyennes agglomérations. Un exemple nous est fourni par l'émergence puis la rapide circulation des projets de vélos en libre service au sein des agglomérations françaises. En effet, acquérant très vite une légitimité au sein du CVC, les vélos en libre service se sont imposés comme des projets urbains incontournables. Ces derniers confèrent aux acteurs urbains une chance supplémentaire pour acquérir des

---

<sup>84</sup> « L'entreprise politique » fait ici référence à la notion « d'entrepreneur politique ». Entendons par « entrepreneur politique », un décideur urbain qui investit des ressources dans une action dans le but d'obtenir des bénéfices politiques (Kingdon, 1984). « *Entrepreneurs as advocates who are willing to invest their resources – time, energy, reputation, money – to promote a position in return for anticipated future gain in the form of material, purposive, or solidary benefits* ». Cette entreprise constitue une activité continue en finalité (Weber, 1971). Dans ce cas de figure, les ressources sont investies dans une finalité électorale.

fonctions au sein du Club ou organiser le congrès. Depuis 2005, et l'inauguration du système *Vélo'v* à Lyon, les vélos en libre service occupent une place importante dans les échanges du réseau. Lors du congrès organisé à Lyon en 2007, un atelier fut spécialement consacré à la question et, pour la première fois, les entrepreneurs privés spécialisés dans ces systèmes de location (notamment JC Decaux, Clear Channel, Effia, etc.) furent invités à exposer leurs produits.



**Stand d'une société privée présentant son système de vélos en libre service lors du 17<sup>ème</sup> congrès du Club des Villes Cyclables à Lyon en octobre 2007 (Photo : Maxime Huré)**

Dans ce contexte de promotion interne, on observe ces dernières années une forte émulation des systèmes de vélos en libre service (Tableau 2). Cette émulation entre villes est notamment incitée par le réseau des villes cyclables lui-même et par ses adhérents lors des congrès : d'un côté, les villes présentent leurs projets par l'intermédiaire d'ateliers et de ballades cyclables effectuées en vélos en libre service ; d'un autre côté, les sociétés privées souhaitent conquérir de nouveaux marchés au sein du CVC par l'intermédiaire d'un soutien financier au Club (adhésion, repas, sponsoring, etc.) et l'organisation d'expositions de promotion.



**Tableau 2 : Comparaison des systèmes de vélos en libre service inaugurés en France**

Villes	Appellations	Prestataires/Opérateurs	Vélos	Stations	Date de mise en service
La Rochelle	Vélos jaunes	Municipalité	350	11	1976
Rennes	Vélos à la carte	Clear Channel	200	25	1998
Lyon	Vélo'v	JC Decaux	4 000	343	2005
Aix-en-Provence	V'Hello	JC Decaux	200	16	2006
Mulhouse	Vélocité	JC Decaux	200	35	2006
Besançon	Vélocité	JC Decaux	200	30	2007
Marseille	Le Vélo	JC Decaux	1 000	150	2007
Rouen	Cy'clik	JC Decaux	250	20	2007
Paris	Vélib'	JC Decaux	20 600	1 451	2007 (extension en banlieue 2009)
Toulouse	VelôToulouse	JC Decaux	2 400	253	2007
Montpellier	Véломagg	TAM	300	19	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
Orléans	Vélo +	Effia	350	33	2008

Perpignan	BIP	Clear Channel	150	14	2008
Nancy	VélOstan'lib	JC Decaux	1 050	105	2008
Bordeaux	En projet	Keolis	1680	139	2009
Rennes Métropoles	Vélos à la carte	Kéolis (Effia)	1285	117	2009
Nice	Veloway	Véolia	900	90	2009
Vannes	Velocea	Véolia	174	20	2009
Plaine commune (Banlieue parisienne)	Velcom	JC Decaux	450	50	2009
Cergy Pontoise	VelO2	JC Decaux	360	41	2009 <sup>85</sup>

Dans cette perspective, la promotion des vélos en libre service profite à la fois aux grandes métropoles qui se positionnent comme des « modèles » et aux grandes sociétés privées qui bénéficient de retombées indirectes. De plus, dans certains contrats, la promotion du service est, en partie, confiée aux prestataires<sup>86</sup>. Cette promotion a pour effet d'accroître la circulation d'objets standards, affirmant une domination des plus grandes villes et des plus grandes firmes dans les domaines de l'expertise et des savoirs.

Par la promotion de partenariats négociés entre de multiples acteurs des politiques cyclables urbaines, le CVC participe fortement à l'autonomisation de l'espace urbain. Il agit autant sur les acteurs techniques et politiques que sur les acteurs privés et associatifs des villes. Au premier plan, les acteurs politiques peuvent jouer de leur double positionnement : le premier, au sein du réseau ; le second sur leur territoire

<sup>85</sup> Pour l'année 2009, seuls les systèmes inaugurés avant le 1<sup>er</sup> juillet sont mentionnés.

<sup>86</sup> C'est le cas à Lyon pour *Vélo'v*, à Paris pour *Vélib'* et à Barcelone pour *Bicing*.

d'élection. Ce double rôle leur permet de rechercher l'émergence d'un acteur collectif urbain porteur d'une conception commune de la ville par la mise en place de projets urbains. Pour certains élus, la recherche de visibilité, la « conquête » d'un territoire autour de la formation d'un acteur collectif passe donc par le réseau des villes cyclables et les multiples savoirs, ressources et expériences qu'il fait circuler. Il devient un espace politique incontournable<sup>87</sup>. En tant qu'espace politique agrégeant de multiples acteurs et ressources, le CVC se dote d'un double rôle au niveau urbain : il est à la fois acteur et spectateur du développement des politiques cyclables urbaines, de plus en plus institutionnalisées et autonomes.

Le réseau des Villes Cyclables est aujourd'hui au cœur des reconfigurations territoriales et de la transformation des cadres de l'action publique. L'espace des circulations des villes cyclables contribue à légitimer des cadres d'actions impulsés de manière interdépendante par le réseau et ses territoires. Au sein des politiques cyclables, le CVC a joué un rôle non négligeable dans le déplacement progressif des institutions de l'échelle urbaine vers les structures intercommunales et les nouvelles aires métropolitaines. La légitimation de l'échelle de l'agglomération au sein du réseau s'est notamment concrétisée par le thème des journées techniques du Club, le 25 septembre 2008 : « le vélo à l'échelle de l'agglomération ».

« 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

---

<sup>87</sup> Mais l'investissement politique au sein du Club des Villes Cyclables ne veut pas dire pour autant que les élus locaux agissent et dynamisent leur territoire en matière de politiques cyclables. Le regroupement d'acteurs dans la perspective d'un projet de ville est parfois éphémère et peut cesser dès que l'objectif affiché ou affichable est atteint. Ce décalage entre le discours et la mise en œuvre locale contribue à alimenter la méfiance des acteurs associatifs locaux envers le rôle et l'utilité du Club.

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. »<sup>88</sup>

Les espaces de circulation entre les villes cyclables ne s'arrêtent pas au territoire français. Les réseaux cristallisent, façonnent et diffusent des modèles d'action publique (comme celui des systèmes de vélos en libre service) et des structures d'organisations politiques et institutionnelles, au niveau international. On note l'apparition de multiples espaces de circulation similaires : le Club des Villes Cyclables italien en 1991, le réseau des villes cyclables espagnol en 2007-2008, l'Association des Départements Cyclables en France en 1999, le réseau international des villes à vélo partagés en 2008, etc. Toutes ces structures font appel à une organisation hiérarchique et politique, comme celle que nous avons décrite dans cet article. Ces espaces politiques accumulent et répartissent des ressources de pouvoir. De fait, elles accentuent les concurrences internes, celles entre les villes, et même entre les différents réseaux. Au niveau français, on observe le développement d'une concurrence entre le CVC et l'Association des Départements Cyclables (ADC) pour obtenir l'adhésion des régions, gages d'une légitimité renforcée et d'une accumulation de ressources accrue<sup>89</sup>. Au niveau international, on note des concurrences entre le Club des Villes Cyclables et la ville de Barcelone pour obtenir la gestion du réseau international des villes à vélo partagés. L'élaboration de la « charte des villes à vélos partagés » en juin 2008 par le CVC a succédé à deux

---

<sup>88</sup> Compte-rendu des journées techniques du Club des Villes Cyclables, « le vélo à l'échelle de l'agglomération », le 25 septembre 2008.

<sup>89</sup> En 2007, les deux réseaux ont chacun reçu l'adhésion de deux régions. Cet élargissement de la couverture territoriale a eu des conséquences directes sur les réseaux : le CVC a notamment modifié ses statuts pour devenir le Club des Villes et Territoires Cyclables.

tentatives de création de ce même réseau : la première en juin 2007 par le CVC ; la seconde en novembre 2007 par la ville de Barcelone.

Dans cette perspective, les réseaux de villes peuvent constituer des institutions au sens de North (1990), à savoir un ensemble plus ou moins coordonné de règles et de procédures qui gouverne les interactions et les comportements des acteurs et des organisations (Lascoumes, Le Galès, 2004)<sup>90</sup>. Dans le cas des politiques cyclables françaises, ces institutions sont des espaces de médiation entre l'Etat et les collectivités territoriales. A travers le CVC, les villes ont permis d'institutionnaliser un lobby du vélo urbain de plus en plus actif et reconnu. En 2006, un poste de coordonnateur interministériel a été créé. Plus récemment, suite à une motion des élus du CVC votée lors de l'Assemblée Générale de 2007, « pour une généralisation des double-sens cyclables dans les rues à sens unique situées en zone trente<sup>91</sup> », le gouvernement a adopté le 30 juillet 2008 un décret autorisant la généralisation des double-sens cyclables dans toutes les zones trente de France<sup>92</sup>.

Les vingt ans d'activité du Club des Villes Cyclables ont montré le rôle majeur des relations de pouvoir, notamment techniques et politiques, dans les circulations des politiques publiques et des cadres d'action entre les territoires. D'abord orienté vers l'échelle nationale, le CVC a ensuite contribué à affirmer de nouveaux pouvoirs urbains. Aujourd'hui, cet espace est de plus en plus institutionnalisé au sein des territoires, et la faible centralisation de sa structure ne semble pas constituer un paradoxe. Cette dernière révèle, au contraire, l'affirmation d'un pouvoir urbain

---

<sup>90</sup> C'est aussi la définition empruntée par P. Le Galès et P. Lascoumes pour qualifier les instruments d'action publique. Dans bien des cas, les réseaux de villes s'apparentent à des instruments d'action publique.

<sup>91</sup> « Zone trente » : aire urbaine dont la circulation est limitée à trente kms/heures.

<sup>92</sup> Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière, article R-110-2, code de la route.

visible à travers les multiples concurrences et convergences que suscitent le CVC et à travers sa capacité à transformer les cadres de l'action publique urbaine. Ainsi, le réseau devient une institution périphérique où s'exerce le pouvoir central des villes<sup>93</sup>.

## Références

- Baraize, F., Négrier, E., (2001), *L'invention politique de l'agglomération*, L'Harmattan, Paris.
- Baupin, D., (2007), *Tout voiture, no future. Il y a une vie après l'auto !*, L'Archipel, Paris.
- Borraz, O., (2003), « Le leadership institutionnel » dans Smith, A. et Sorbets, C., (2003), *Le leadership politique et le territoire*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, pp. 125-143.
- Bouvier, I., (1991), *Argumentaire en faveur du vélo en ville*. Compte rendu de la journée de travail du 31 mai 1991, Lyon Vélo, Lyon, 58 p.
- Di Maggio, P., Powell, W., (1983), "The iron cage revisited : Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields", *American Sociological Review*, 48, p. 147-160.
- Duizer, B., (2005), In het nut van actie moet je goleven. Derting jaar actievoeren door de Fietzersbond, Wetenschapswinkel letteren, Utrecht.
- Durand, J., (1974), *Vive le vélo*, Editions Stock, Paris.
- Emmanuel, M., (2006), « A spectacular miscalculation. Changing conceptions of bicycle traffic in Stockholm and Copenhagen 1940-60 », Communication présentée lors de la *Fourth International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility*, à Marne-la-Vallée.
- Flonneau, M., (2005), *Paris et l'automobile, un siècle de passion*, Hachette, Paris, p. 220.
- Gardon, S., (2007), « Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'Etat. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle », *Métropoles*, n° 2.
- Garraut, P., (2004), « Agenda/émergence », dans Boussaguet, L., Jacquot, S., Ravinet, P., (2004), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Science Po, Paris.
- Huré, M., (2007), 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 de Lyon.

<sup>93</sup> Je souhaite remercier toutes les personnes ayant menées une réflexion autour du séminaire « La ville internationale : savoirs, réseaux et gouvernements urbains » de l'UMR 5206 Triangle, organisé par Renaud Payre, Aisling Healy et Sarah Russeil.

Huré, M., (2008), « Le retour du vélo en ville (1968-2008) », communication dans le cadre de la journée d'étude « Les savoirs : de leurs productions à leurs mobilisations, enquêtes sur les politiques de transports » du laboratoire MOSAP, ENS Lyon, le 22 avril 2008.

Jouve, B., (2003), *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, L'Harmattan, Paris.

Kantor, P., Savitch, H.V., (2002), *Cities in the International Marketplace*, Princeton, University Press Princeton.

Kingdon, J.W., (1984), *Agendas, Alternatives and Public Policies*, Little Brown, Boston, p. 175.

Lefèvre, C., Offner, J.-M., (1990), *Les transports urbains en question. Usages, décisions, territoires*, Celse, Paris.

Lascoumes, P., Le Galès, P., (2004), *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, Paris, p. 15.

Le Galès, P., (2003), *Le retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Presses de Sciences Po, Paris.

Le Saout, R., Madoré, F., (2004), *Les effets de l'intercommunalité*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Le Saout, R., (1998), *Les enjeux de l'intercommunalité*, La Documentation Française, Paris.

Marrel, G., Payre, R., (2006), « Introduction. Les temporalités du politique », *Pôle Sud*, n° 25, 2, pp. 5-7.

Mény, Y., (1993), *Les politiques du mimétisme institutionnel. La greffe et le rejet*, L'Harmattan, Paris.

Montès, C., (2003), *Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, Géocarrefour*, Lyon.

Négrier, E., (2005), *La question métropolitaine. Les politiques à l'épreuve du changement d'échelle territoriale*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble.

Muller, P., (2004), *Secteur*, dans Boussaguet, L., Jacquot, S., Ravinet, P., (2004), *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Science Po, Paris, pp. 407-412.

North, D.C., (1990), *Institution, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge.

Padioleau, J.G., (1982), *L'Etat au concret*, PUF, Paris, pp. 23-47.

Payre, R., (2008), *Ordre politique et gouvernement urbain*, mémoire d'habilitation à diriger

les recherches, Université Lyon 2.

Payre, R., (2007), « L'espace des circulations. Réseaux d'acteurs et fabrique transnationale des sciences administratives (années 1910 – années 1950) » dans Audren, F., Laborier, P., Vogel, J., Napoli, P., (2007), *Les sciences camérales*, PUF, Paris.

Payre, R., (2009), « The Importance of Being connected : City Networks and Urban Government. Lyon and Eurocities (1990 – 2005) », *International Journal ou Urban and Regional Research*, Vol. 33, 4 (à paraître).

Smith, A., Sorbets, C., (2003), *Le leadership politique et le territoire*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Weber, M., (1971), *Economie et société*, Plon, Paris.

## Sources :

CETUR, (1978), Les vélos à La Rochelle. Conception d'une expérience et suivi de l'opération – juillet 1976 à juillet 1978, CETUR, Bagneux, p. 8.

Club des Villes Cyclables (2008), *Charte des villes à vélos partagés*, le 12 juin 2008, Paris, Salon européen de la mobilité.

Statuts du Club des Villes Cyclables, préfecture de la Gironde, le 12 janvier 1989.

Club des Villes Cyclables (1988), *Compte-rendu de la première rencontre nationale des villes cyclables*, Bordeaux, le 28 octobre 1988.

## Internet :

[www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)

<http://www.departements-cyclables.org>

<http://www.certu.fr/>

<http://www.cete-lyon.equipement.gouv.fr/>