



Severine Fernandes

MOBILITÉ

Février 2020 • www.institutparisregion.fr

LE RÔLE DES ASSOCIATIONS DANS LE « RETOUR DU VÉLO » EN ÎLE-DE-FRANCE

1

ASSOCIATION EN 1974

Plus de 150

ASSOCIATIONS ET GROUPES EN 2019

SELON LES PREMIERS RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE GLOBALE TRANSPORT (EGT 2020), L'USAGE DU VÉLO A GRIMPÉ DE PRÈS DE 30 % EN DIX ANS EN ÎLE-DE-FRANCE. LA MOBILISATION DU MOUVEMENT ASSOCIATIF A JOUÉ UN RÔLE DÉCISIF DANS CE DÉVELOPPEMENT. AUJOURD'HUI, LES ASSOCIATIONS SE DIVERSIFIENT ET ÉTENDENT LEURS ACTIONS À LA PROMOTION D'UNE MOBILITÉ DURABLE, EN LIEN AVEC LES ACTEURS INSTITUTIONNELS.

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

L'ÉMERGENCE CONJOINTE DE LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MOBILISATION CITOYENNE

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

De nombreuses explications permettent de comprendre pourquoi le retour de l'usage du vélo est plus précoce à Paris qu'à l'échelle francilienne. Le changement de l'image du vélo, la composition sociodémographique des territoires, la réduction de l'espace consacré à la voiture, la nature des déplacements ou le lobbying citoyen sont des facteurs explicatifs. Parmi ces éléments, la présence d'une association militante plaidant pour la promotion de l'usage du vélo sur le territoire parisien paraît décisive. La création en 1972 du Mouvement pour les couloirs à bicyclette (MPCB), qui deviendra deux ans plus tard le Mouvement de défense de la bicyclette (MDB, renommé en 2004

 **Université
Gustave Eiffel**

anciennement Ifsttar

**L'INSTITUT
PARIS
REGION**



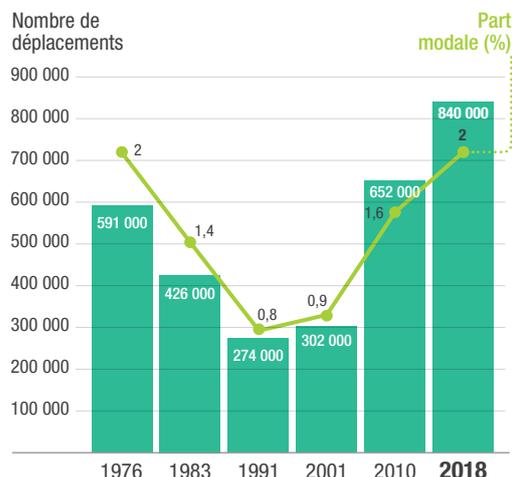
1. Cortège de la branche verte de la Convergence Francilienne en 2019.
2. Manifestation organisée par MDB le 14 avril 2019 pour le réaménagement du pont de Sèvres aux cyclistes.

EXEMPLE HOLLANDAIS DE L'ASSOCIATION FIETSERBOND

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

Mieux se déplacer à bicyclette), amorce le début des revendications des cyclistes parisiens. Cette pression militante n'aboutit pas à une prise en compte immédiate des besoins des cyclistes mais est une voix décisive dans les réflexions sur l'évolution de la mobilité parisienne. La prise en compte des revendications par la municipalité est croissante au cours des années suivantes, jusqu'à aujourd'hui, où l'association, subventionnée par la Mairie de Paris, est consultée au sein du comité vélo de la ville. Pendant de nombreuses années, l'échelle d'action de l'association MDB n'est pas strictement circonscrite à Paris, néanmoins en banlieue, les réclamations des cyclistes ne disposent pas de relais équivalent. On constate la création de quelques structures militantes hors Paris au cours des années 1990. Cependant, c'est seulement à partir du début des années 2000 que le mouvement de création d'associations vélo se diffuse véritablement sur les autres territoires.

Évolution de l'usage du vélo en Île-de-France



© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Sources : Omnil EGT 1976-2010, EGTH



LA DIVERSIFICATION DU RÉSEAU ASSOCIATIF VÉLO

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

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



plusieurs de ces actions tandis que parmi les anciennes associations, certaines élargissent, voire réorientent leurs activités dans l'objectif de s'adapter aux contraintes locales, aux capacités de la structure, aux besoins et aux revendications des cyclistes.

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

« PENSER GLOBAL, AGIR LOCAL »

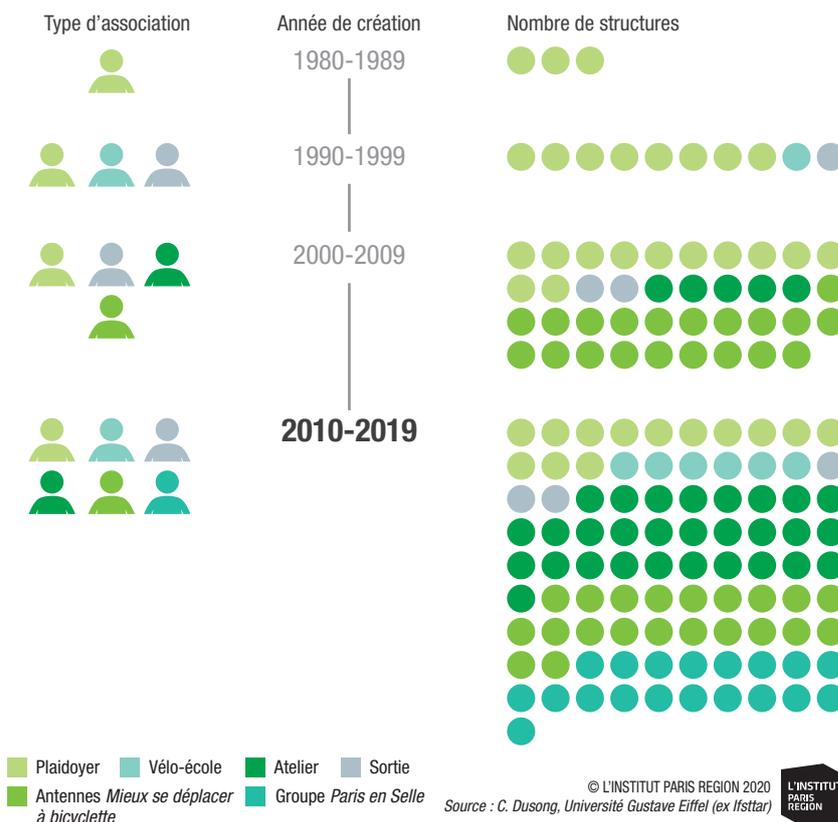
Derrière cette diversité, on retrouve un objectif commun pour le déploiement de pratiques de déplacement durable. Pour les associations, le vélo permet d'offrir une réponse locale aux enjeux de transport, économiques, environnementaux et sociaux qui traversent la société. La formule « Penser global,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

Néanmoins, l'évolution récente de la structuration du monde associatif avec la création en mars 2019 du Collectif Vélo Île-de-France⁵, les multiples réorganisations institutionnelles au niveau régional et l'intérêt progressif des élus pour le vélo, augurent un changement d'envergure pour l'action associative. En créant une structure associative à un échelon intermédiaire entre la fédération nationale, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB)⁶ et les associations locales, le Collectif Vélo ouvre la possibilité d'un dialogue avec de nouveaux acteurs institutionnels qui disposent ainsi d'un contrepois citoyen organisé, dont l'assise dépasse l'échelle locale.

- 3. Atelier d'autoréparation ouvert en 2018 par l'association RosnyCyclettes, basée sur la commune de Rosny-sous-Bois (93).
- 4. Bourse à vélo organisée par l'association MDB devant la mairie du 14^e arrondissement, en octobre 2016.



Promotion du vélo : le boom des associations



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

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

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

Dominique Riou, ingénieur transport
département Mobilité transports (*Dany Nguyen-Luong, directeur*)
et **Clément Dusong**, doctorant à l'Université Gustave Eiffel (ex Ifsttar)

RESSOURCES

- Jérémie Courel, Dominique Riou : « Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien », *Note rapide*, n° 670, L'Institut Paris Region, décembre 2014.
- Anca Duguet, Marie-Angèle Lopes : « Les coupures sur les itinéraires piétons et vélos à la loupe », *Note rapide*, n° 690, L'Institut Paris Region, juin 2015.
- Dominique Riou, Samu Balogh : « Les *healthy streets* du Grand Londres, un enjeu de santé publique », *Note rapide*, n° 801, L'Institut Paris Region, février 2019.
- Cartoviz « les aménagements cyclables ».
- Cartoviz « les discontinuités cyclables majeures en Île-de-France ».
- *Mobilités du futur en Île-de-France*, L'Institut Paris Region, juin 2018.
- « La vie mobile : se déplacer demain en Île-de-France », *Les Cahiers* n° 175, L'Institut Paris Region, septembre 2018.
- Frédéric Héran *Le retour de la bicyclette* Éd. La Découverte, août 2015.
- Francis Papon, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? », *Transports*, n° 413, 2002.

1. L'Enquête globale transport (EGT) est une enquête ménages déplacements réalisée environ tous les dix ans pour connaître la mobilité des habitants de l'Île-de-France. Les enquêtes successives de 1976, 1983, 1991, 2001, 2010 et 2020 permettent notamment de connaître l'évolution au cours du temps de l'usage du vélo par les Franciliens.
2. L'EGT 2020, réalisée en continu sur les années 2018 à 2023, ne nous permet pas pour l'instant d'avoir une analyse spatiale fine de l'évolution.
3. Une masse critique (de l'anglais, *critical mass*) est une manifestation à vélo dont l'objectif est de prendre la place sur la voirie afin de contraindre la circulation motorisée habituellement majoritaire sur cet espace.
4. Pour ce graphique, seules les associations régies par la loi de 1901 s'intéressant directement à la promotion de l'usage du vélo ont été prises en compte. Les associations disposant de plusieurs structures ont été comptabilisées autant de fois qu'elles disposent de sous-structures. Parmi ces sous-structures, seules les antennes et groupes locaux de Mieux se déplacer à bicyclette et de Paris en Selle ont été distingués dans la représentation graphique. Pour les autres associations, c'est l'activité principale de l'association qui a servi de critère de catégorisation. À noter que si de nombreuses associations qui s'intéressent principalement au plaidoyer pour le vélo proposent parfois des ateliers ou des sorties, l'inverse est rarement vrai.
5. Le Collectif Vélo Île-de-France, qui rassemble aujourd'hui une trentaine d'associations franciliennes, souhaite porter « une voix puissante et unifiée » pour défendre les intérêts des cyclistes auprès des institutions régionales.
6. La Fédération des usagers de la bicyclette (FUB, anciennement FUBicy), créée à Strasbourg en 1980, fédère au niveau national les associations promouvant l'usage du vélo. En octobre 2019, 327 associations dont 123 vélo-écoles et 139 ateliers d'autoréparations, sont adhérentes à la FUB.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Fouad Awada

DIRECTRICE DE LA COMMUNICATION

Sophie Roquelle

MAQUETTE

Jean-Eudes Tilloy

INFOGRAPHIE/CARTOGRAPHIE

Laurie Gobled

MÉDIATHÈQUE/PHOTOTHÈQUE

Inès Le Meledo, Julie Sarris

FABRICATION

Sylvie Coulomb

RELATIONS PRESSE

Sandrine Kocki

33 (0)1 77 49 75 78

L'Institut Paris Region

15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15
33 (0)1 77 49 77 49

ISSN 1967-2144
ISSN ressource en ligne
2267-4071



institutparisregion.fr

