Pollution atmosphérique
ISSN : 2268-3798
Éditeur : Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique

222 | 2014
Varia

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

Maxime Huré

https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/4466

DOI : 10.4267/pollution-atmospherique.4466

Référence électronique
Maxime Huré, « Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion par des grandes firmes urbaines (1965-2010) », *Pollution atmosphérique* [En ligne], 222 | 2014, mis en ligne le 07 juillet 2014, consulté le 09 mars 2026. URL : https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/4466

Droits d'auteur
CC-BY

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

Maxime Huré

TEXTE

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

années 2000 avec l'arrivée des entreprises du mobilier urbain et de l'affichage publicitaire dans les échanges transnationaux. Cet investissement des entreprises engendre une intense circulation des systèmes de vélos en libre service et confronte les élus urbains à l'exercice d'une régulation des relations avec ces grandes firmes, autant dans les interactions transnationales que dans celles qui se déroulent sur les territoires pour la gestion des services urbains. Ces réseaux transnationaux du vélo sont un moyen d'organiser les pouvoirs locaux et de légitimer les élus municipaux dans la conduite de l'action publique urbaine.

AUTEUR

Maxime Huré