

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : « *Hamburg wird Fahrradstadt* » : développer une politique du vélo dans une ville automobile, le cas de Hambourg

Auteur(s) :

Manon ESKENAZI, doctorante, Lab'Urba, Université Paris-Est, manon.eskenazi@u-pec.fr

Mots-clés :

Politique publique, vélo, gouvernance, mobilité locale

Résumé :

Même si certaines villes, comme Strasbourg, se sont révélées « avant-gardistes » en développant une politique pour le vélo dès les années soixante-dix, il a fallu attendre la fin des années quatre-vingt-dix pour que la plupart des grandes villes françaises s'engagent doucement dans cette voie, à l'instar de Lyon ou Paris. Cet engouement politique pour le retour du vélo en ville s'inscrivait plus largement dans des politiques de réduction de l'usage de la voiture en milieu urbain, et les politiques du vélo se sont nourries de mesures mises en place pour réduire le trafic motorisé – la mise en place de zones de trafic apaisé notamment. Les autorités locales ont à leur disposition une palette d'instruments pour mettre en place une politique favorable au vélo. Ceux-ci portent notamment sur les aménagements, les services, la réglementation, et le budget alloué à ce mode.

En Allemagne, les villes présentent de fortes disparités en termes d'usage et d'avancement des politiques du vélo (CERTU, 2001). Si les Pays-Bas et le Danemark sont depuis longtemps reconnus comme des pays cyclistes, dans lesquels le vélo fait partie de la culture nationale (Carstensen et Ebert, 2012), l'Allemagne a une trajectoire plus similaire à la France, étant elle-même une nation dans laquelle l'industrie automobile joue un rôle important. Pourtant, les cyclistes représentent une part du trafic plus importante dans les villes allemandes qu'en France (Lanzendorf & Busch-Geertsema, 2014 ; Plan National Vélo, 2012). Les politiques urbaines allemandes servent également de référence pour mettre en avant les bonnes pratiques de réduction du trafic automobile et du développement des politiques du vélo (Buehler et Pucher, 2007, 2017).

Alors que la « renaissance » du vélo en Allemagne est souvent attribuée aux politiques publiques mises en place par les municipalités (Pucher, 1997), cette communication vise à questionner l'excellence du modèle allemand en matière de politique du vélo à partir de l'analyse du cas de la métropole de Hambourg. Les gouvernements urbains successifs de la métropole hanséatique se sont désinvestis dès la fin de la guerre de la question du vélo, préférant investir dans le réseau routier pour les voitures, puis dans le réseau de transport en commun. Pourtant, l'usage du vélo n'a jamais complètement disparu de la ville, malgré un urbanisme et des politiques qui l'ont défavorisée au profit de l'automobile jusqu'au début des années 2000. Il faut attendre 2007 et la création d'un « forum du vélo » à l'échelle du gouvernement métropolitain pour que la politique cyclable de la métropole devienne une composante essentielle de la politique de transport de Hambourg. Dans ce cadre, cette communication pose

deux interrogations : Quelles sont les modalités de mise en œuvre d'une politique du vélo dans une ville façonnée pour le déplacement automobile ? L'usage du vélo ne peut-il se développer que dans le cadre d'une action politique forte en faveur de ce mode ?

Cette communication est issue d'un travail de thèse en cours. Elle s'appuie sur des méthodes d'enquête complémentaires : une enquête de terrain qui a mobilisé de l'observation et des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs de la politique du vélo (techniciens, membres du milieu associatif et experts locaux) d'une part, et d'autre part un travail bibliographique pour retracer l'historique des politiques de mobilité de Hambourg, ainsi qu'une analyse des documents politiques locaux et nationaux, plans de déplacement, plans vélos, rapports au sénat, etc. Ces différents matériaux nous permettent d'inscrire notre travail dans l'analyse du jeu d'acteurs dans la politique métropolitaine de mobilité, en faisant l'hypothèse que c'est en étudiant les manières de faire la politique que nous pouvons comprendre quelles sont les conditions qui vont permettre un changement de paradigme d'une ville « pro-voiture » à une *Fahrradstadt*, une ville du vélo.

De l'analyse de ces différents matériaux ressortent plusieurs résultats intéressants. Tout d'abord, nous montrerons que si les politiques de mobilité engagées par la municipalité de Hambourg depuis les années soixante ont soutenu l'automobile et les transports publics, l'usage du vélo n'a pas complètement disparu dans la métropole. Cette présence du vélo s'explique notamment par le maintien d'une infrastructure cyclable sur trottoir en parallèle du développement de la ville automobile. Bien que cette infrastructure n'ait pas été pensée *pour* les cyclistes mais pour les écarter de la circulation automobile, elle a permis au vélo de se maintenir en ville. De ce fait, c'est bien en voulant favoriser la voiture qu'on a permis paradoxalement aux cyclistes de continuer à circuler en ville, sans action politique en faveur du vélo.

Par ailleurs, la mise en place d'une politique cyclable depuis 2007 non intégrée à une vision globale d'une politique de mobilité urbaine, a des effets limités sur le développement des pratiques. L'absence de planification de la mobilité urbaine à l'échelle de la ville tend à opposer les modes de déplacement entre eux, suscitant des réticences d'une partie des acteurs du transport sur le développement d'une pratique du vélo qui se ferait au détriment d'autres modes. Les objectifs ambitieux du Sénat pour faire de Hambourg une « *Fahrradstadt* » se heurtent à des manières de voir et d'agir (Gallez, 2015) du politique encore en tâtonnement. Le développement de la politique cyclable est contrarié par les objectifs d'autres politiques publiques, mettant à jour sa dimension véritablement transversale et les priorités d'action des acteurs engagés dans sa mise en place. Le changement de braquet vers une ville du vélo affiché par le Sénat de Hambourg se heurte à des cultures techniciennes et politiques de la ville automobile et du transport public.

Enfin, nous mettons en évidence une dichotomie entre les cultures politiques et urbaines de la mobilité. La présence forte de vélos et leur variété dans la ville montre le succès que rencontre ce mode de déplacement à Hambourg. Le succès de la *Critical Mass*, un événement qui rassemble plusieurs milliers de cyclistes chaque mois pour circuler en ville avec comme cri de ralliement « *We are the traffic !* » (« Nous sommes le trafic »), illustre bien l'ancrage du vélo dans une culture urbaine forte, en-dehors d'un cadre défini par la politique publique. Les raisons du développement de l'usage du vélo dans la ville sont donc peut-être à chercher ailleurs, dans des pratiques de la mobilité façonnées par des facteurs culturels et sociétaux.

Buehler R., Pucher J., Gerike R. & Götschi T. (2017), „Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland”, in *Transport Reviews*, n°37(1), p. 4-28.

Carstensen T., Ebert A.-K. (2012), “Cycling cultures in Northern Europe: from 'Golden Age' to 'Renaissance'”, in Parkin J. (ed.) *Cycling and Sustainability (Transport and Sustainability, Volume 1)*, Emerald Group Publishing Limited, p. 23 – 58.

Gallez (2015), *La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir*, dossier d'habilitation à diriger des recherches, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 264 p.

Groupe de travail pour le développement de l'usage du vélo (2012), *Plan National Vélo – Janvier 2012*, 31 p.

Lanzendorf M., Busch-Geertsema A. (2014), „The cycling boom in large German cities— Empirical evidence for successful cycling campaigns”, in *Transport Policy*, vol. 36, p. 26-33.

Pucher J. (1997), “Bicycling Boom in Germany: A Revival Engineered by Public Policy”, in *Transportation Quarterly*, vol. 51, n°4, p. 31-46.

Pucher J., Buehler R. (2017), “At the frontiers of cycling: Policy innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany”, in *World Transport Policy and Cycling*, n°13(3), p. 8-57.