

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

Manon Eskenazi

Doctorante

Lab'urba – UPE

manon,eskenazi@u-pec.fr

« Les politiques publiques sont donc une réponse à un problème public qui reflète un état social (en mutation) et qui a été articulé par des médiateurs (par exemple médias, mouvements sociaux, partis politiques ou groupes d'intérêts) puis débattu dans le processus démocratique » (Muller, 1990)

Les politiques publiques désignent à la fois les choix d'actions et inactions des acteurs gouvernementaux (Mény et Thoenig, 1989)

Mise à l'agenda politique du vélo dans les années soixante-dix par les associations (Huré, 2013).

Mise à l'agenda politique du vélo dans les années soixante-dix par les associations (Huré, 2013).

Qu'est-ce qu'une politique du vélo ?



Mise à l'agenda politique du vélo dans les années soixante-dix par les associations (Huré, 2013).

Qu'est-ce qu'une politique du vélo ?



Mise à l'agenda politique du vélo dans les années soixante-dix par les associations (Huré, 2013).

Qu'est-ce qu'une politique du vélo ?



Mise à l'agenda politique du vélo dans les années soixante-dix par les associations (Huré, 2013).

Qu'est-ce qu'une politique du vélo ?



Il y a une tendance générale à faire du triptyque **pistes cyclables, stationnement** et **vélo en libre-service** le pilier de la politique vélo (Kaufmann et Louvet, 2008).



Le vélo, une histoire de politiques ?

- L'infrastructure cyclable (voirie, stationnement) est considérée comme le pilier des politiques du vélo (Kaufmann et Louvet, 2006), mais ne suffit pas à faire une « bonne politique » du vélo (Mathon et Palmier, 2012).
- Les politiques du vélo sont perçues comme le levier principal du développement de la pratique (Pucher, 1996).

Deux questions principales

- Comment une politique du vélo est-elle développée dans des villes ancrées dans des systèmes automobiles (Dupuy, 1999) ?
- L'action politique en faveur du vélo suffit-elle pour développer les pratiques ?
 - Comment les manières de « voir et d'agir » (Gallez, 2015) de l'action publique influencent-elles le développement des pratiques du vélo ?

Méthodologie

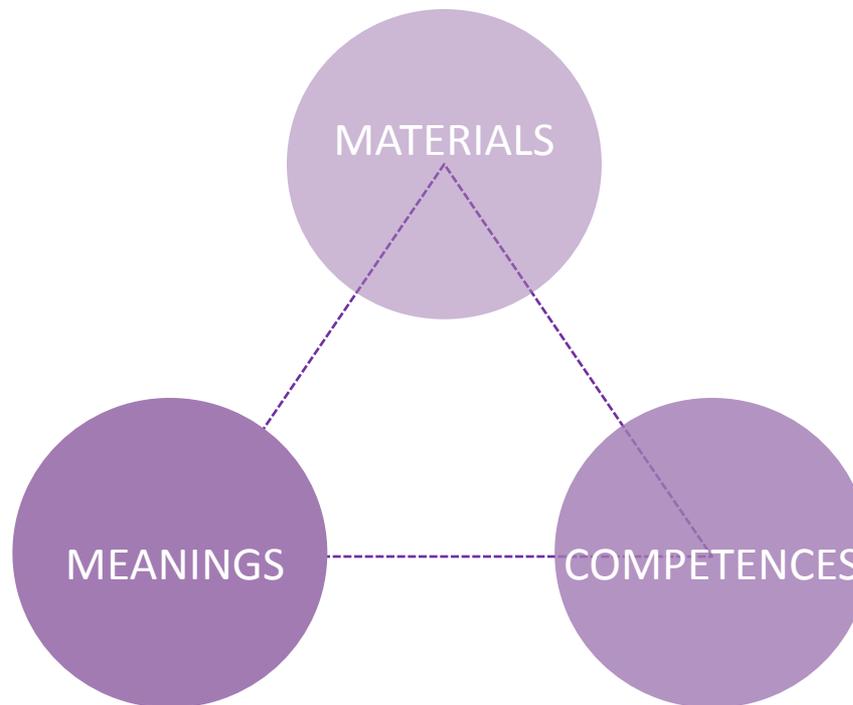
Une enquête par entretiens semi-directifs :

- Auprès d'acteurs publics, associations, experts
 - Reconstruction du récit collectif de la politique de mobilité à partir des discours des acteurs (Thébert, 2019)
 - Une analyse des manières de voir et d'agir des politiques publiques (Gallez, 2015)
- Auprès des cyclistes
 - Entretien biographique (Vincent, 2007) pour retracer les parcours de mobilité ;
 - Items sur le rapport à la ville, à la politique publique

Un volet d'analyse des documents de planification et de communication politique :

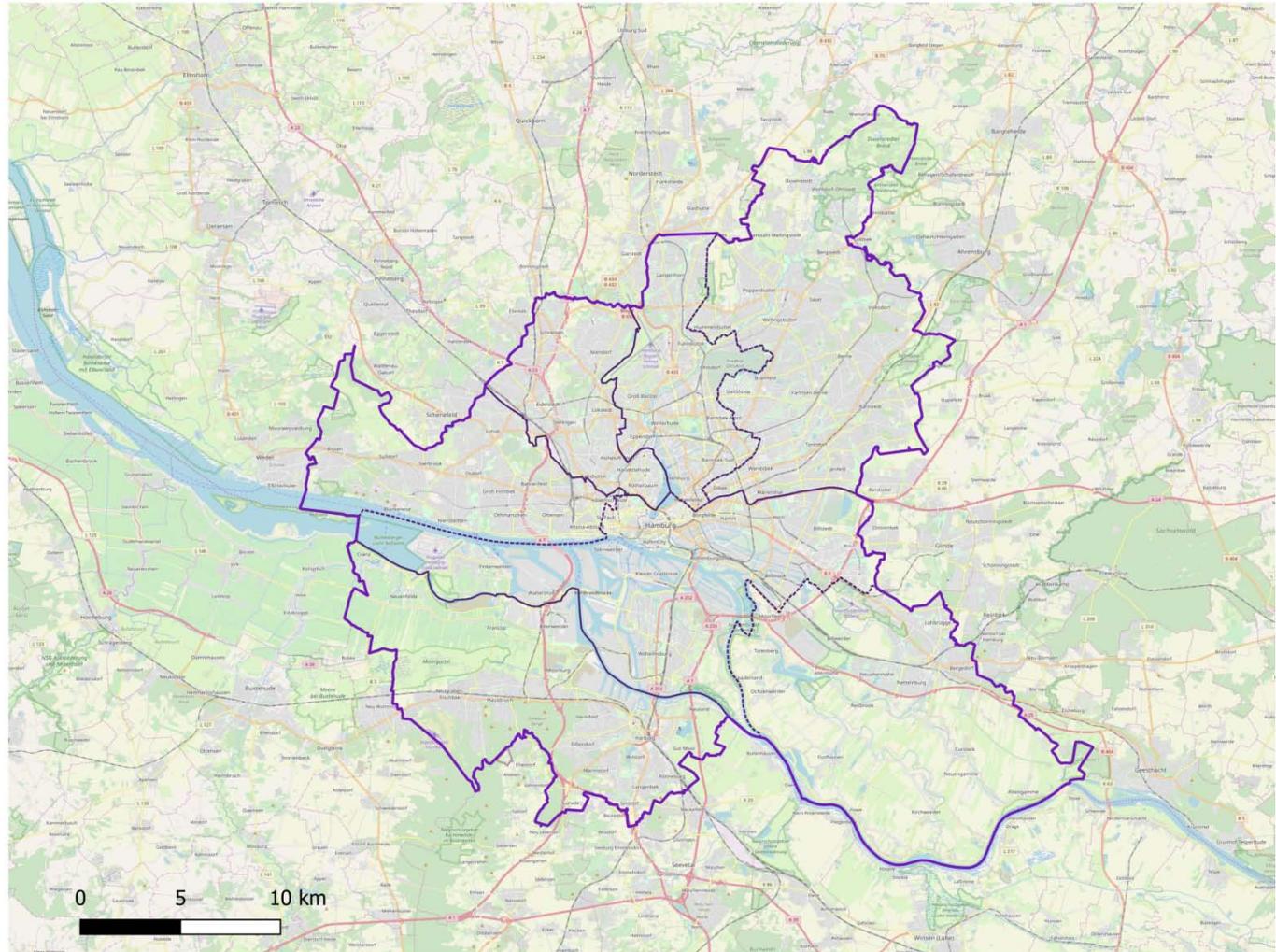


La théorie des pratiques pour étudier l'action publique



Shove et al., 2012

- **Hambourg, 2^e port européen**
- 1,8 millions d'habitants (2016)
- 700 km²
- Une **ville-Etat** composée de sept arrondissements





Naissance des associations
sportives bourgeoises du vélo en
Allemagne

1870s
1880s

1895

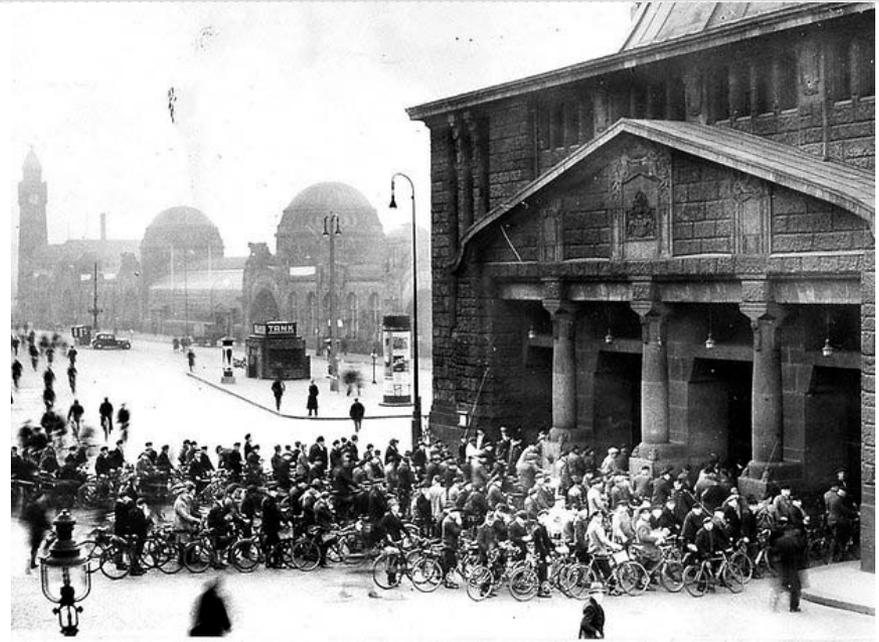
Création d'une association
cycliste ouvrière : la *Arbeiter-
Radfahrverbund Solidarität*

« *Only in this way does the cycleway serve its purpose in the city as well as in the country.* »
(Gottschalk, 1935, cité par Briese, 1993 : 41)

1920s

Hambourg, « *bikeway pioneering city* »
(Briese, 1993)

1930s



Création du **Hamburger Verkehrsverbund**,
l'autorité organisatrice des transports à l'échelle métropolitaine

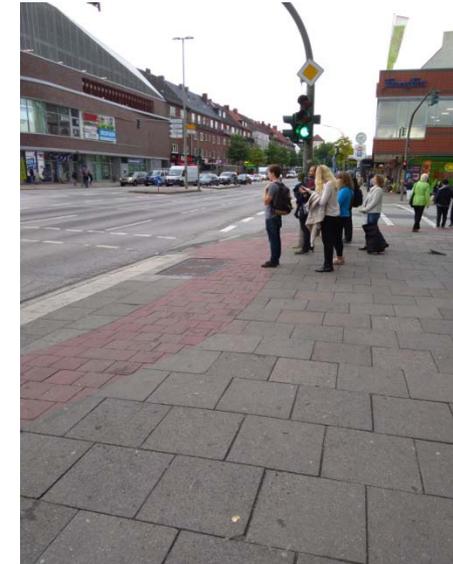
Naissance de l'association ADFC-Hambourg

1950
1960

1967

1981

Reconstruction de la ville après sa destruction partielle pendant la guerre :
avènement du fonctionnalisme et du « tout voiture »



ETAT FEDERAL

- Ministère Fédéral du Transport et de l'Infrastructure Digitale BMVI
 - Aide au financement d'infrastructures cyclables pour les états fédéraux et collectivités locales
 - Construction d'infrastructures cyclables le long des autoroutes fédérales
 - Cadre réglementaire : German Road Traffic Regulations
 - Road safety Program (2011)

HVV
(AOT)

HAMBOURG (Land/Ville)

- Elaboration des stratégies de mobilité
- Financement des infrastructures
- compétence voirie sur 31% des routes

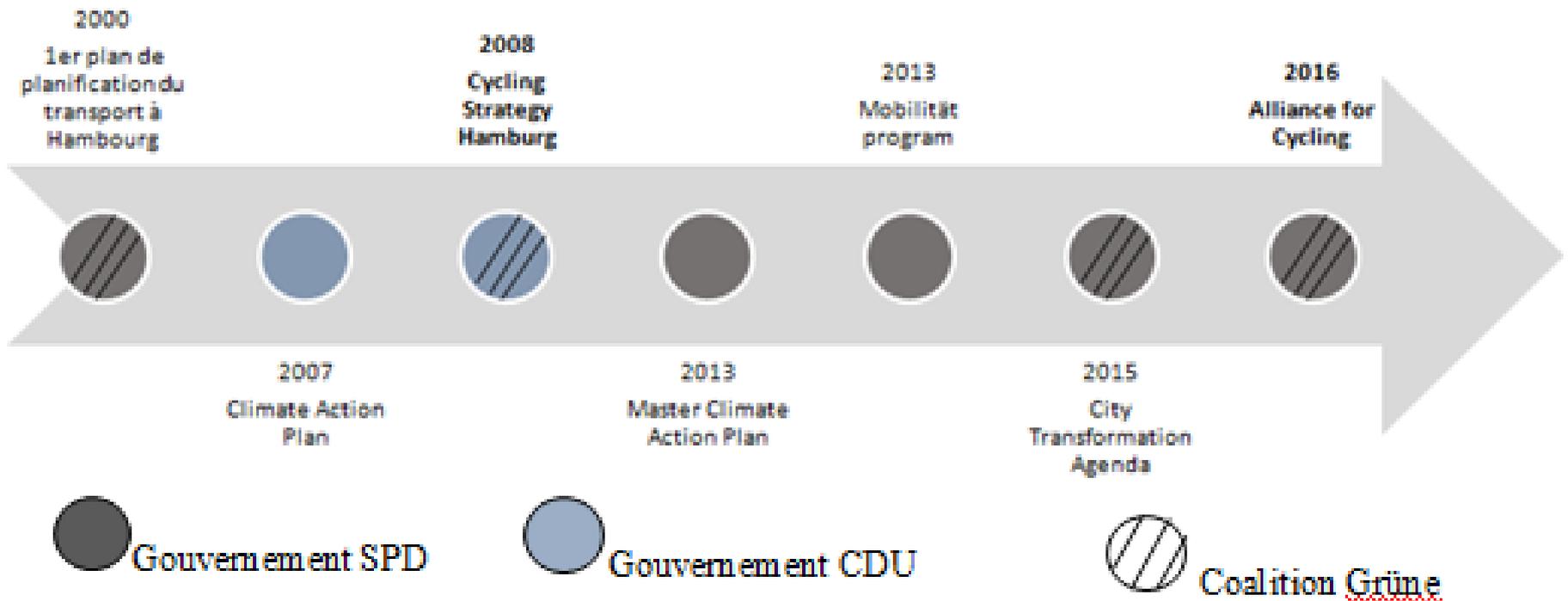
Hamburg Port Authority

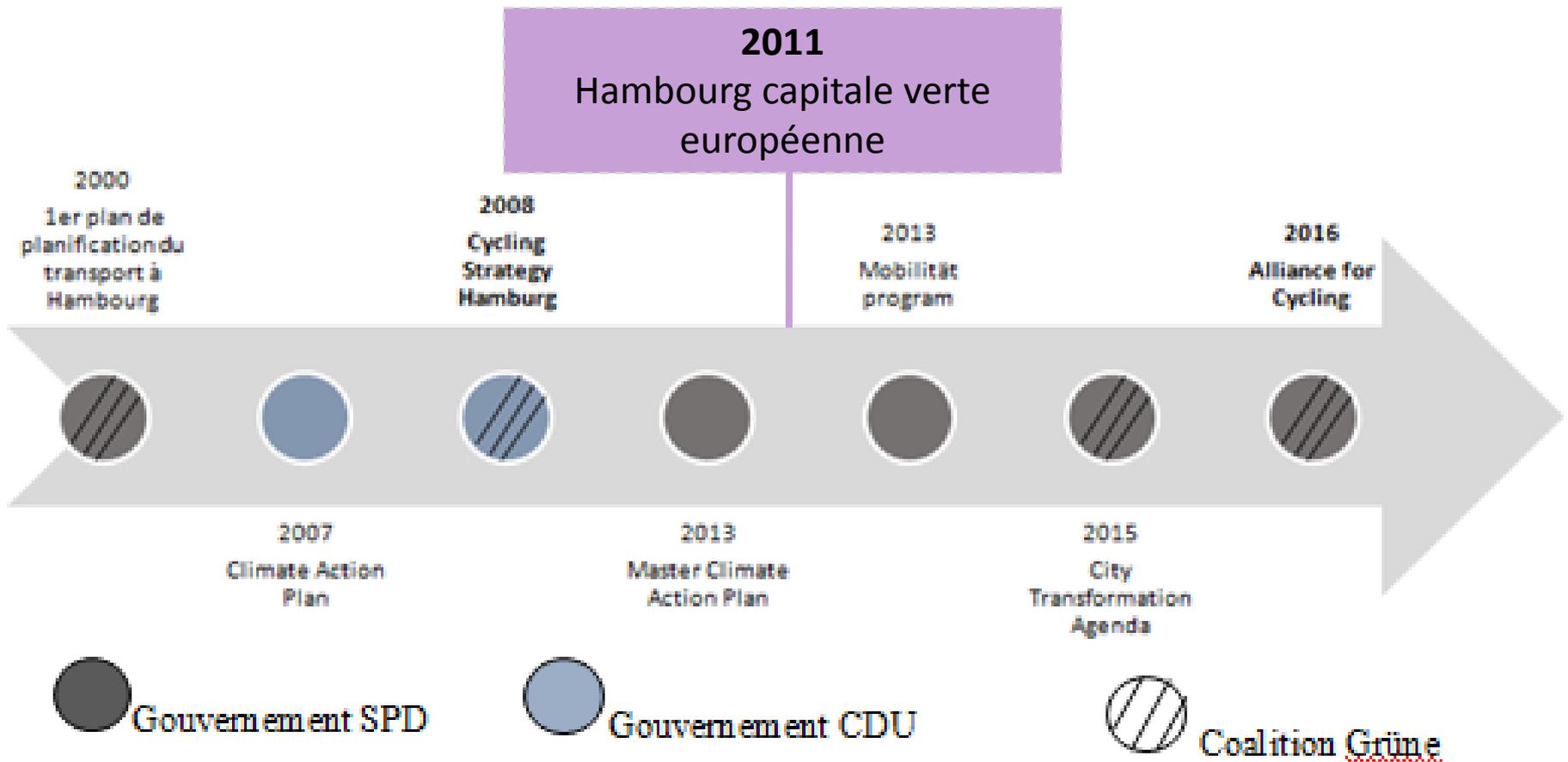
- Compétence voirie sur 1% des routes

Arrondissements (7)

- compétence voirie sur 68% des routes
- compétence d'aménagement locale

L'évolution de la stratégie politique du vélo à Hambourg





Les véloroutes, instrument central de la politique du vélo

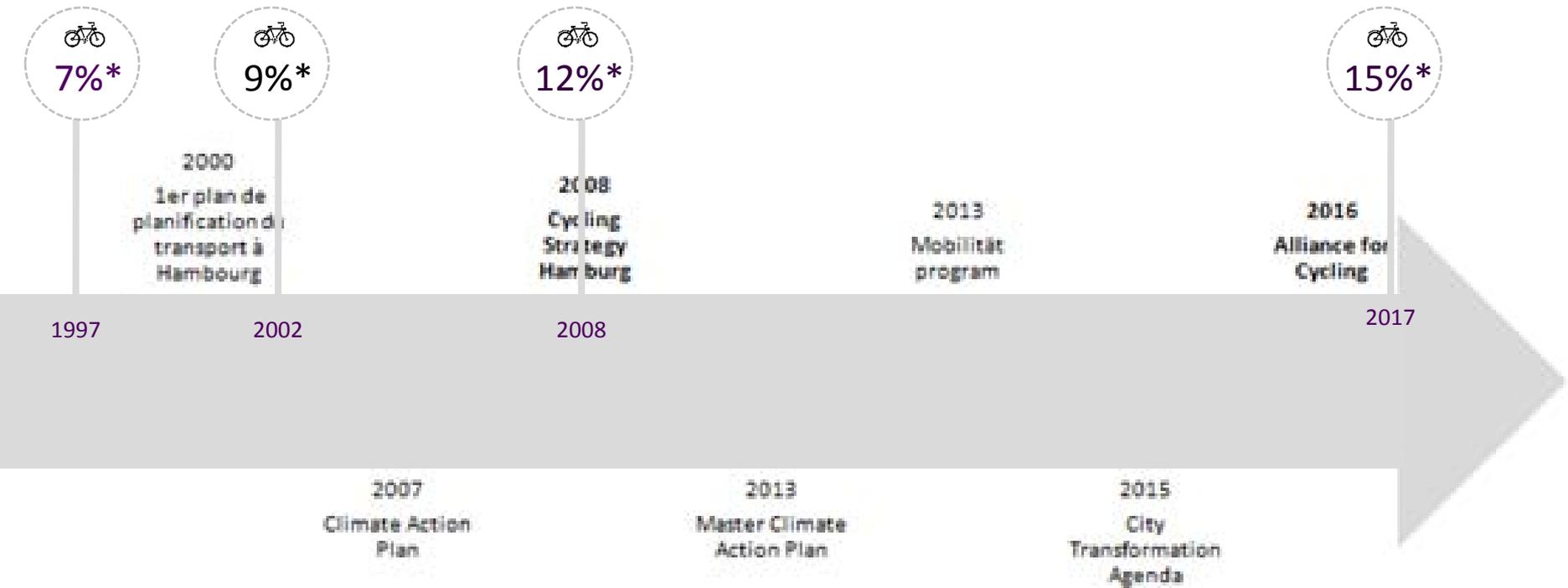


« L'instrument matérialise les intentions, et souvent permet de distinguer plus précisément ce qui relève d'une véritable innovation, d'un recyclage ou d'une demi-mesure. » (Lascoumes, Simard, 2011).

Une gouvernance complexe

- Deux niveaux de décision : le land et les arrondissements
- Des intérêts qui entrent en conflit : vélo et stationnement, vélo et espaces verts...
- Des moyens limités : un manque de main d'œuvre pour effectuer les travaux
- Mais un changement de représentation et de discours politique fort : « Hamburg wird Fahrradstadt »

Des usages présents malgré tout ?



- L'évolution de la forme des aménagements cyclables traduit une évolution des représentations et des objectifs des pouvoirs publics ;
- La reprise des usages a commencé avant la politique qui l'accompagne, et progresse lentement ;
 - Prénance d'une sous-culture vélo : malgré la part modale et la présence en ville forte du vélo, n'est-il pas encore normalisé ? Tradition de la contestation ancrée dans la ville (Depraz, 2016)
 - **Mettre en regard la politique publique avec les pratiques des cyclistes permet de mieux comprendre comment la pratique du vélo utilitaire s'ancre dans une ville.**