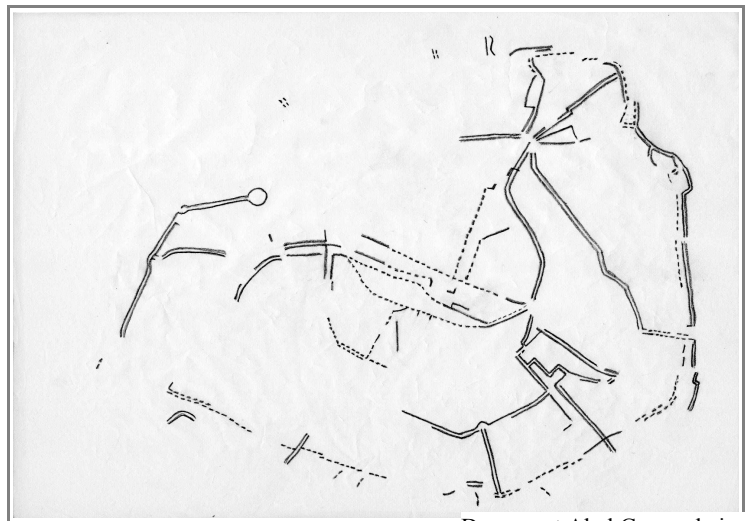


Abel Guggenheim, ancien président du MDB et de Vélo 15et7 nous présente :

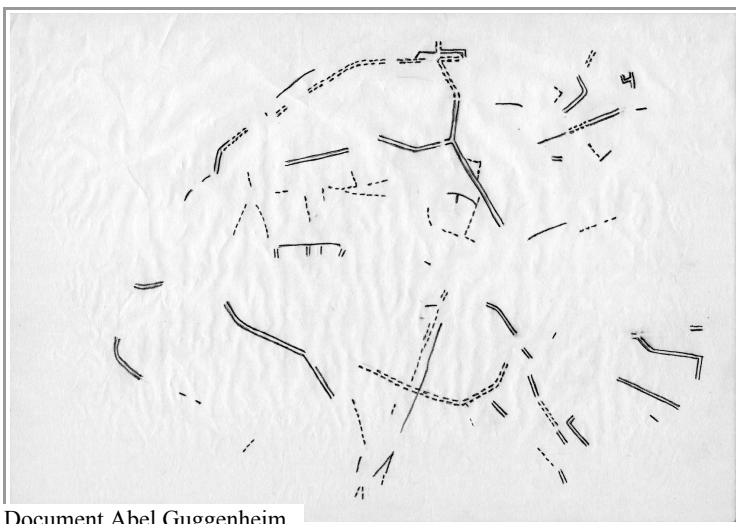
### Des plans et des photos.

Nous avons assisté à une présentation de « plans et photos » mettant en parallèle, période par période, les aménagements réalisés à Paris et la progression des déplacements à vélo (voir le tableau « aménagements et cyclistes » de la page suivante). Le rythme de 50 km d'aménagements cyclables chaque année, annoncé en janvier 1996, est tenu les deux premières années (1996-1997), mais chute de moitié de 1998 à 2000, puis s'arrête presque totalement en 2001 et 2002, pour reprendre très progressivement à partir de 2003 et atteindre 43 km en 2006.

La carte ci- contre (à droite) représente les 170 km d'aménagements réalisés en cinq ans, entre 1996 et 2000. Les pistes et bandes cyclables sont en traits pleins, les voies de bus élargies en pointillés.



Document Abel Guggenheim



Document Abel Guggenheim

Celle de gauche représente les 120 km réalisés en six ans, entre 2001 et 2006, par l'équipe Delanoë.

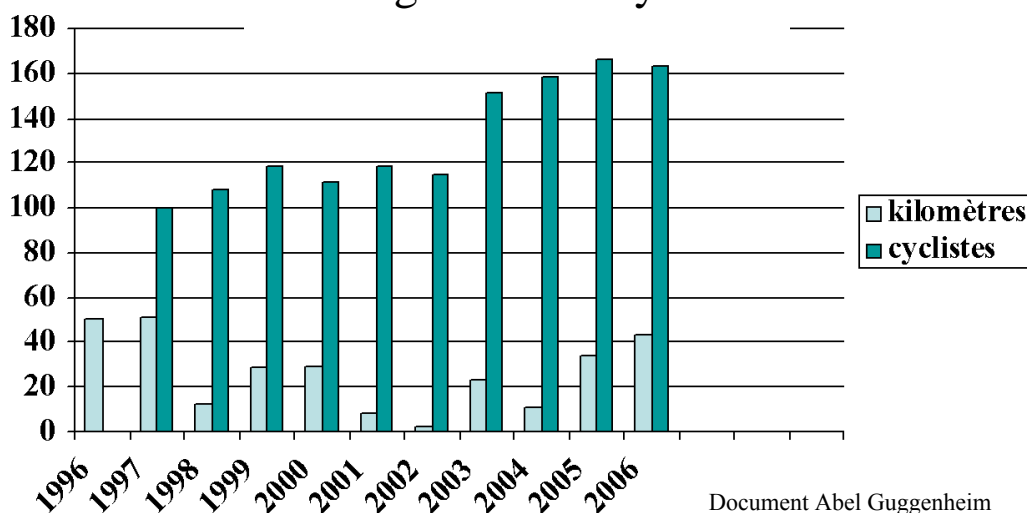
A la suite d'une erreur, que l'on espère involontaire, des chiffres différents sont parfois donnés : en application d'une décision prise en mai 2000, 70 km de couloirs de bus ont été ouverts aux cyclistes au cours du second semestre 2000. L'arrêté validant cette mesure a été pris le 12 janvier 2001, et ces 70 km, comptabilisés sur l'année 2001, attribués par erreur à l'équipe arrivée aux affaires deux mois après.

Pour chaque période, Abel Guggenheim nous montre des photos des principaux types d'aménagement. Sous chacune des deux mandatures, les services de la Voirie ont réalisé des aménagements variant du très bon au très mauvais, des réalisations de qualité aux simples

traits de peinture ou logos sur chaussées et trottoirs, en prenant sur l'espace de la voiture mais aussi sur celui du piéton.

Le graphique suivant montre la progression des déplacements à vélo dans Paris comparée aux kilomètres d'aménagements réalisés. Ce qui incite les Parisiens à adopter le vélo c'est d'abord la grande grève de la fin 1995 (aucun comptage n'était alors effectué), et celle du printemps 2003 (31% d'augmentation en une seule année), puis l'aménagement de voies pour cyclistes : en prenant des périodes relativement homogènes, la variation moyenne annuelle a été de +9% de 1997 à 1999, -1% de 1999 à 2002, +2,5% de 2003 à 2006.

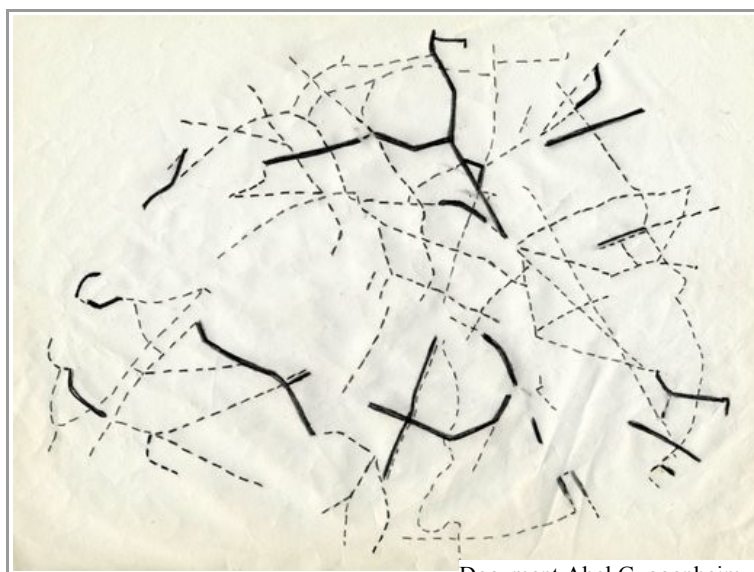
## Aménagements et cyclistes



La mise en place en juillet 2007 de vélos en libre service semble, comme les grandes grèves de 1995 et 2003, avoir montré à de nombreux parisiens les avantages du vélo, mais cela n'apparaît évidemment pas dans ces données, toutes extraites du bilan de l'Observatoire des Déplacements à Paris, qui s'arrêtent à 2006.

Et l'avenir ?

La carte ci-contre illustre le « schéma directeur du réseau cyclable parisien 2002-2010 » du début de la mandature Delanoë, qui prévoyait la réalisation de nombreux aménagements pour les cyclistes, dont seule une partie modeste a été réalisée : en trait continu ce qui a effectivement été réalisé de 2002 à 2006, en pointillé toutes les voies que la Mairie avait prévu d'aménager pour les cyclistes avant 2010.



Document Abel Guggenheim

