



1996-2008

Douze ans de politique cyclable à Paris.



Le premier intervenant, *Mathieu Flonneau*, maître de conférences à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (Centre d'Histoire du XXe siècle), nous a parlé de la place du vélo à Paris depuis les origines :

- **Vers un nouvel âge du vélo et de la mobilité à Paris ?** Aux origines de la définition et de la reconnaissance d'un mode de déplacement.



Photo d'Erwan Humbert

Les déplacements à Paris ont toujours été une question dont se sont souciées les autorités, composant avec les différents modes de déplacement, ceux-ci étant plus ou moins reconnus et encouragés selon les époques. M. Flonneau rejette par exemple l'expression « le tout automobile » pour lui préférer « la domination automobile » pour indiquer que ce mode de transport domine dans la ville mais qu'il a toujours dû composer avec les autres modes de déplacement.

Le vélo a une longue histoire dans la capitale. Au départ, à la fin du XIXe siècle, il a un aspect très élitiste au même titre que l'automobile. Les salons qui lui étaient consacrés réunissaient voitures et vélos, c'est-à-dire deux modes de loisirs : c'est pour cette raison que des pistes cyclables sont aménagées dans le Bois de Boulogne. Rappelons aussi qu'à la fin du XIXe et au début du XXe, le vélo était réglementé et portait une plaque d'immatriculation payante.

Après la première guerre mondiale, il commence à se démocratiser et il a sa part dans les changements qui vont se mettre en place. En effet, on assiste à une volonté de bannir la traction animale à la fin du XIXe siècle, d'une part parce que la sensibilité a changé et qu'on n'accepte plus la violence faite aux animaux et, d'autre part, à cause du caractère considéré insalubre de ce mode de déplacement. C'est ainsi que les années 20 voient la fin des chevaux. La grande compagnie d'omnibus à traction animale a fermé en 1913.

En 1910, est élaboré à Paris le premier plan de déplacement. Ce document fait mention d'un code de la rue, à rapprocher du code de la route qui apparaîtra plus tard.

Dans les années 30 (penser aux premiers congés payés de 1936), le vélo est devenu très populaire et on est dans une logique de progrès de ce mode de déplacement. Cependant, dans le même temps, la voiture s'impose comme véhicule utilitaire et évince le vélo. Une photo d'époque nous montre les lettres Citroën s'affichant verticalement sur la Tour Eiffel, transformée en un gigantesque panneau publicitaire.

Pendant l'occupation allemande, les vélos sont très nombreux à Paris, mais ils représentent un mode de déplacement de peu puisque lié aux restrictions et pénuries de cette période. Cette image négative restera associée au vélo jusqu'aux années 70 où les premiers militants pro-vélo réussiront à donner du vélo une image sympa.

Après la guerre, la voiture se démocratise : on ne discute plus sa légitimité. En 1965, un slogan de la firme Michelin était « vous rêverez de circuler dans Paris en l'an 2000 ». Des photos montrent De Gaulle sur le chantier de l'échangeur de la Porte de la Chapelle, un des grands travaux de l'époque. Dans les années 70, on trace des plans d'autoroutes très denses autour de Paris, autoroutes qui heureusement resteront pour la plupart à l'état de plans. La logique, une fois ce réseau autoroutier réalisé, était de faire entrer les voitures dans la capitale en y créant, bien sûr, les structures nécessaires au passage de tous ces véhicules. Par exemple, un échangeur de ce type avait été prévu devant l'hôtel Lutétia (à deux pas du Bon Marché, métro Sèvres-Babylone). L'américanisation de la ville était en route. Une image d'époque nous montre que Michelin en faisait sa publicité et il est clair que le lobby du secteur automobile appuyait cette politique.

Néanmoins, ça n'est pas le « tout automobile » : en 1964, est créé le premier couloir de bus protégé, quai de la Mégisserie. La rue Mouffetard, ainsi que la place du Tertre deviennent des quartiers interdits aux voitures à certains horaires. Puis, dans les années 70, c'est l'arrivée du RER et, à cette époque les investissements de la collectivité pour les transports collectifs souterrains étaient supérieurs à ceux pour la circulation automobile.

Le mouvement étudiant de 1968, avec ses voitures renversées rue Gay-Lussac, représente un choc et annonce une rupture. Dans ces années-là, le regard sur la voiture change : les crises pétrolières des années 70 y contribuent. La voie express rive gauche décidée en 1971 est très contestée.

Une mobilisation encore très anecdotique commence alors contre les voitures. Le 22 avril 1972 a lieu la première manifestation de cyclistes (5 000 participants tout de même!) contre l'automobile et la pollution. Le MDB (Mouvement de Défense de la Bicyclette), d'abord appelé Mouvement pour

les Couloirs à Bicyclettes, est créé en 1974.

Le MDB revendique à ce moment-là la création de voies protégées pour le vélo. Comme les pouvoirs publics ne le font pas, le MDB organise son « service civique cycliste » pour tracer ces voies. Le 13 juin 1976, le MDB inaugure donc la première piste cyclable symbolique créée par des cyclistes militants. En 1976, c'est le nom Véloration qui est inventé par les Amis de la Terre. C'est donc une politisation du débat qui naît aux marges des cercles gauchistes dans les années 70.

Dans les années 80, il ne se passe pas grand'chose pour le vélo, sauf l'épisode des bandes vertes pour les cyclistes, vite appelées « couloirs de la mort » (voir l'intervention d'Isabelle Lesens ci-dessous).

Avec les années 90, les choses s'enclenchent enfin:

- en 1994, la Direction de la Voirie devient la Direction de la Voirie et des Déplacements, c'est-à-dire que les autres modes de déplacement sont enfin pris en compte;
- en 2001, arrive au pouvoir un maire adjoint écologiste.

Un graffitti des années 2000 :

JE ROULE AU PETROLE
en ville dans ma grosse bagnole
JE SUIS UN GROS CON

L'action publique a donc complètement changé: on est passé d'une logique technicienne dans les années 60, où l'Etat imposait sa politique de développement, à une politique qui intègre les associations au premier plan, ce qui rend souvent les décisions difficiles à prendre.

