

● **Paris cyclable - préhistoire et histoire**, la deuxième partie, nous était présentée par :

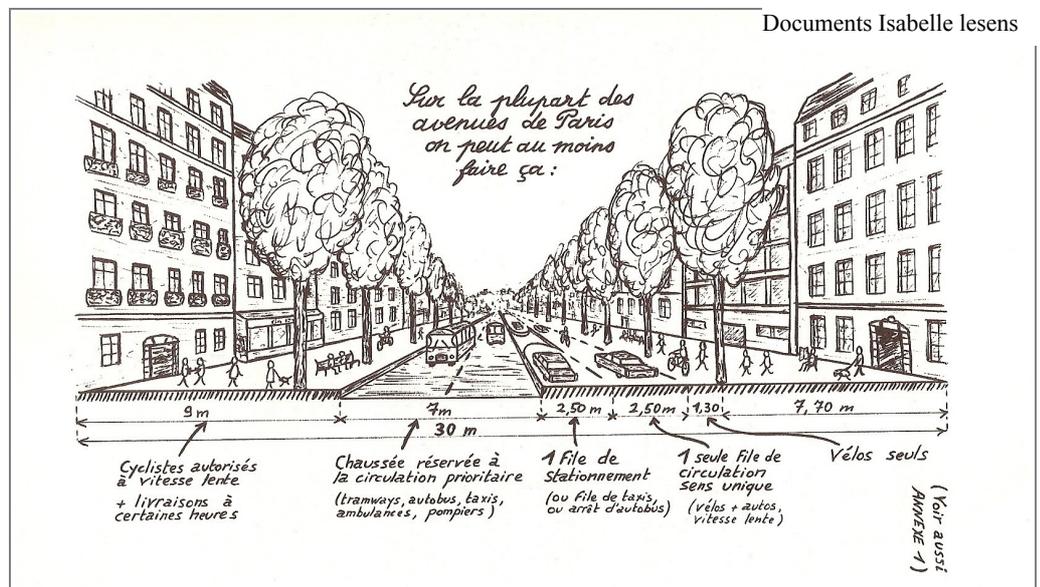
- Isabelle Lesens, Vélo-conseil,
- Laurent Lopez, ancien président du Mouvement de Défense de la Bicyclette,
- Denis Moncorgé, membre du bureau de MDB et administrateur de l'AUT.

L'exposé d'**Isabelle Lesens** commence en 1972 avec la mise en place de couloirs de bus: les cyclistes s'aperçoivent qu'ils n'ont plus leur place à droite sur la chaussée comme véhicules lents, mais se retrouvent au milieu de la circulation. Jacques Essel, le fondateur du mouvement cycliste à Paris, lance alors l'idée des « couloirs à bicyclettes ».

En mars 1974, a lieu la deuxième grande manifestation parisienne de cyclistes organisée avec les Amis de la Terre. Isabelle Lesens précise qu'à cette manifestation participèrent 6 à 7 000 cyclistes, mais que des casseurs vinrent troubler la fête.

En 1974, c'est aussi l'année où le Mouvement pour les couloirs à bicyclettes devient le Mouvement de Défense de la Bicyclette.

En 1977, la Fédération des Usagers des Transports publie un opuscule intitulé : « Assez roulé comme ça, on réfléchit », suivi du « Manifeste vélorutionnaire » rédigé par les Amis de la Terre. Les auteurs ont essayé de représenter la rue telle qu'ils la rêvaient. C'est quand même une vision très ségrégative : les vélos ont leur place avec les piétons et sont donc considérés comme un mode lent.



En 1979, le projet de la radiale « Vercingétorix » est abandonné. Le terrain qui avait déjà été acquis permet de faire passer le TGV et d'y adjoindre une piste cyclable. Cette piste est restée longtemps la seule de Paris et d'ailleurs ne servait pas à grand'chose.

C'est en mars 1982 que bien des choses basculent avec l'accident de la circulation de Jacques Essel. Une manifestation est organisée par Martine Jouneau qui rassemble peu de monde, mais bénéficie d'une large couverture médiatique et provoque une réaction de la municipalité laquelle organise des réunions avec les élus, la RATP, la Préfecture de Police et les représentants des cyclistes.

La proposition qu'a faite Jacques Essel de peindre des bandes vertes cyclables, qu'il nomme « couloirs de courtoisie », est acceptée : ces bandes ne gênaient ni les bus ni les voitures puisqu'en fait elles ne changeaient rien. En outre, elles ne coûtaient pas cher et pouvaient être faites rapidement. Et bien sûr, cette décision permettait de calmer le jeu. C'était un aménagement maladroit où les vélos se trouvaient souvent au milieu de la circulation, avec à leur droite la voie de bus et à leur gauche les voitures. La presse s'est déchaînée et le comble a été le *Nouvel Obs*. Qui les a baptisés les « couloirs de la mort ».



Documents Isabelle Iesens

Médiatiquement, cela a eu un impact catastrophique et a signé l'arrêt du programme. L'Hôtel de Ville ne voudra plus entendre parler d'aménagements cyclables pendant des années. En fait, pendant 10 ans, rien ne se passe pour les vélos.

En 1983, avec l'élection de J. Chirac à la Mairie, la piste cyclable Bastille – Vincennes, qui avait été promise pendant la campagne de celui-ci, est annulée.

En 1990, sont créés les premiers axes rouges (27km). Ils s'avèrent vite difficiles à vivre pour les riverains car source de pollution, de nuisances sonores et difficiles à traverser. Mais, avec cet aménagement, on voit apparaître un autre discours car ces axes rouges sont présentés comme permettant de mettre les voitures sur les grands axes pour dégager les autres voies. Ce ne sont pas encore les quartiers tranquilles, mais les choses évoluent.

En mai de la même année, au palmarès des villes cyclables, Paris est presque dernière.

En 1991, des écologistes publient le livre « Entrez dans le réseau vert ». C'est un quadrillage des arrondissements et de la ville par des rues qui seraient réaménagées de façon à permettre la conversation, la promenade, le jeu et la circulation des enfants. La place réservée à la verdure est très importante. De nouveau le vélo n'est vu que comme un mode lent et non un moyen de déplacement pertinent à l'échelle de la ville.

Le 17 août 1993, tombe l'interdiction de garer les « deux-roues » sur les Champs-Élysées. Le Préfet de police pensait bien sûr aux deux-roues motorisés qui risquaient de laisser des taches d'huile de moteur par terre, oubliant que le mot « deux-roues » désigne aussi les vélos. Le vélo n'est toujours pas présent dans la pensée des décideurs.

Manifestation festive en 1993



Documents Isabelle Iesens

En 1994, l'association Vélo XV, créée en 1989, se mobilise pour demander un passage pour les cyclistes au pont d'Iéna rive gauche et elle l'obtient. C'est le premier aménagement cyclable qui soit utile aux cyclistes. C'est aussi l'année des premiers sas cyclistes à Paris et les premiers stationnements pour le vélo devant un établissement public (Ministère de l'Environnement). C'est la reconnaissance du vélo comme outil de déplacement et non plus seulement comme un objet récréatif. Jusqu'à présent, des stationnements pour les vélos avaient été installés seulement devant des lieux de loisir comme la FNAC.

Pour la première fois, le 10 juillet 94, à la demande du ministre de l'Environnement, les voies sur berges sont fermées aux voitures et ouvertes aux piétons et cyclistes toute la journée. On voit apparaître une quantité incroyable de vélos dont on ne soupçonnait pas l'existence à Paris. Le succès est tel que l'opération est renouvelée à la Toussaint, puis régulièrement à partir d'août 95.

se recyclent

PARIS - CAPITALE
LUNDI 11 JUILLET 1994

Ce contre : sur les berges de la Seine, habituellement réservées aux courses de voitures, c'était, hier, l'échappée belle à vélo. Les cyclistes n'en croyaient pas leur bonheur. (Photo Eugène Gidonis)

Cela donne : profitant du beau soleil, les cyclistes sont sortis en famille... Les mieux organisés avaient opté pour le tandem. (Photo Olivier Bédou)

... ont pied rives. A des de et t. La trait entre, nes à dix voies Une le de se de t des bant t de our ir la s une uis.

Les berges de la Seine

PARIS - CAPITALE
LUNDI 11 JUILLET 1994

CE qui frappe d'abord, c'est le calme. On se sent un peu déconcerté d'être là, à Paris, au beau milieu des voies sur berge. Comme si un redoutable que d'un instant à l'autre un flot de voitures-raffinées ne déboulait sur vous. Mais non, rien à craindre. En ce beau dimanche ensoléillé, les voies sur berge sont « prêtées » aux vélos et aux patteurs, de 9 heures à 17 heures.

Sous le pont Mirabeau, les vélos coulent paisiblement. Un cycliste déboude, découvre la superbe vue sur la statue de la Liberté et la tour Eiffel. Il bombe le torse, lève les bras en V et pousse un cri de bonheur : « C'est beau, Paris ! ». Il est midi. Le flot des vélos n'est pas intense, mais régulier : « Il y aura plus de monde à 15 heures, estime un cycliste. Ce n'est pas le tour de France ! le circuit est large, ce qui donne l'impression qu'il n'y a pas beaucoup de monde. Mais je crains que pas mal de gens soient venus... Les patteurs, qui ont portés leur tronçon réservé, n'hésitent pas à se mêler aux vélos. Certains ont chaussés les patins à roulettes et ont tentés à cœur joie.

Tout le monde a le sourire

Partout sur le circuit, les Parisiens pédalent relax. En tenue décontractée, casquette sur la tête, short et lunettes noires pour les plus « pro », ils prennent le temps de flâner pour admirer les beautés de leur

Puisse tout de suite dire qu'il. Puis soudain, on trouve : tout le monde sourit. « Vous avez remarqué ? souligne une jeune cycliste en pleine explication d'une rose. Les gens sont heureux, même les familles ne s'engouffrent pas ! ». Les cyclistes parisiens savent d'instinct plus cette journée qu'ils la savent exceptionnelle. « C'est presque trop beau, trop bien ! s'exclame Yves. Non, les cyclistes, on sait bien que les automobilistes ne nous laisseront jamais les voies sur berge. De toute façon, on n'en demande pas tant. Si déjà on nous réservait quelques axes et des rouleurs aïe, ce serait bien. » Près de la Concorde, un jeune cycliste s'éponge le front. « C'est absolument génial, enthousiasme-t-il. On ressent une drôle d'impression à se trouver là l'Élysée, Paris à vélo : c'est la galère : aujourd'hui, c'est le paradis ! Mais une seule journée, c'est trop peu. Il faudrait le redire. Pourquoi pas tous les dimanches d'août, par exemple, il y a peu de circulation, ça ne gênerait personne. »

« Sûr que cette opération est très bien, estime une jeune femme. Mais des journées comme ça ne permettent pas de responsabiliser les automobilistes. Le but, c'est d'apprendre à rouler ensemble. » C'est ainsi le sentiment de Nitina Falck, présidente de l'association Réseau vert : « On voudrait que les pouvoirs publics comprennent que le vélo n'est pas seulement un

Documents Isabelle Lesens

Le tout automobile continue donc à vaciller, mais, le vélo n'apparaît toujours pas à proprement parler. Un exemple : le 11 juillet, au Conseil de Paris, on parle de « tous les modes de déplacement, voitures, bus et même piétons »: le vélo n'est pas cité! Par contre, la presse ne s'y trompe pas.

En 1994, ce sont aussi les premiers quartiers tranquilles. Celui du XIIIe est doté de pistes cyclables à la demande expresse de son maire, Jacques Toubon). Ces pistes n'ont aucun intérêt pratique pour les cyclistes, mais, cette fois, la bonne foi n'est pas à mettre en doute. Les choses commencent vraiment à devenir sérieuses et on se demande enfin comment faire des aménagements convenables pour les cyclistes.



En mars 95, J. Chirac reconnaît que la circulation en ville « entraîne de nombreuses nuisances » et qu'il faut « adapter la voiture à la ville et non l'inverse ». L'opération voies sur berges tous les dimanches est prolongée jusqu'à l'automne. Enfin, la grande grève des transports de décembre 95 met des dizaines de cyclistes en selle et cela donne lieu à une véritable reconnaissance du vélo utilitaire.

En conclusion, le vélo avait disparu totalement de l'imaginaire des décideurs et il a fallu plus de vingt ans, de 1972 à 1994, pour qu'il y revienne. Pendant ce temps, les associations ont joué le rôle des experts et des techniciens, ce qui a mené à la catastrophe des bandes vertes ou « couloirs de la mort ».



Laurent Lopez, président du M.D.B. de 1995 à 1999, apporte son témoignage en précisant d'abord qu'il ne fait pas partie de la génération des militants issus de mai 1968.

En mars 1995, élection d'une nouvelle municipalité. A partir de la grande grève de novembre-décembre 1995, à la surprise du MDB, il y a eu une demande de la Mairie auprès des associations pour étudier ce qui peut être fait comme aménagements et élaborer un plan pour les déplacements à vélo à Paris. Les services techniques de la ville n'avaient aucune culture en matière d'aménagements cyclables ; donc, on se réunit et on sollicite l'avis des cyclistes, ce qui représente un changement du tout au tout par rapport à la période précédente. Le M.D.B. a proposé à la Mairie d'étudier les réalisations qui existaient déjà dans d'autres villes qui s'étaient engagées dans cette voie, de regarder ce qui pouvait être fait à Paris, et a suggéré à la Ville d'adhérer au Club des Villes Cyclables créé en 1989. Paris adhère à ce Club, participe à des visites et des échanges.

Laurent Lopez estime qu'au moins au début de la collaboration du M.D.B. avec les services techniques, la Mairie les considérait un peu comme un bureau d'études pour les aménagements cyclables, ce que le M.D.B. n'avait pas vocation à faire. A cette époque, la presse aussi joue un rôle positif dans le changement de mentalité.

Cette collaboration a été fructueuse, de nouveaux types d'aménagements ont été créés à Paris, de

nombreuses pistes et bandes cyclables ont été tracées. Enfin, c'est à la fin de cette mandature que les vélos sont autorisés à circuler dans certains couloirs de bus. Jusqu'alors ils n'y étaient pas officiellement autorisés et les vélos devaient théoriquement rouler à gauche de la voie réservée aux bus. Là encore ce sont les militants associatifs qui font pression. C'est donc sous la mandature de Jean Tibéri, de 1995 à 2001, que la Mairie de Paris a commencé à prendre en compte les déplacements à vélo et à concevoir des aménagements cyclables (sur le boulevard de Sébastopol, par exemple).



Denis Moncorgé nous présente son point de vue sur les évolutions de 2001 à 2008.

En septembre 2003, le congrès Vélo-city se déroule dans la capitale et cela a un certain retentissement médiatique.

A partir de 2001, le vélo est présent dans les discours politiques, encore que de façon trop timide, et le vélo est pris en compte :

- la Ville de Paris crée un poste de chargé de mission vélo;
- la consultation des associations continue (comité de pilotage vélo, par exemple);
- les techniques d'aménagement évoluent: une protection physique (rebord de piste cyclable) empêche ce qui est déjà interdit;
- on ouvre des voies de bus aux vélos;
- on voit quelques nouveaux concepts se mettre difficilement en place : les quartiers verts, qui, à Paris, ne méritent pas véritablement ce nom pour la plupart, mais sont plutôt des zones 30;
- des voies bidirectionnelles totalement réservées aux bus, vélos et taxis;
- le jalonnement des axes, c'est-à-dire la création d'itinéraires cyclables en collaboration avec les associations;
- les premiers double-sens cyclables sont mis en place, mais l'expérience reste assez modeste;
- le soutien aux associations de cyclistes existe quoique modeste.

Mais, selon lui, la politique en faveur du cycliste est freinée par certains états d'esprit qui se renforcent :

- la Préfecture de Police obstrue la plupart des projets ce qu'elle justifie fréquemment par des règles de sécurité, souvent discutables, ce qui montre l'absence de culture vélo de cette administration;
- les Architectes des Bâtiments de France sont très conservateurs quand il s'agit de changer la voirie. Ils considèrent bien des projets comme inesthétiques (les séparateurs de granit des pistes cyclables, par ex.) et les freinent partout où ils peuvent.

Les hésitations des décideurs politiques également ralentissent la réalisation de bien des projets :

- le vélo n'est pas placé dans le bon ordre de priorité;
- la volonté des décideurs est insuffisante pour contrer les opposants au vélo (les commerçants, les maires d'arrondissement, etc.);
- on peut parler aussi d'un manque de vision stratégique de la place du vélo dans la ville :
 - il faudrait mener des actions de sensibilisation pour que soient créés des espaces pour garer les vélos dans les bâtiments,

- il faudrait par cette sensibilisation que le vélo gagne sa place dans l'éducation, dans la santé, les activités économiques en tout genre...
- on peut penser que les crédits affectés au vélo sont insuffisants (pour les aménagements, les stationnements, etc.).

Parmi les échecs de la mandature en ce qui concerne le vélo, on peut citer :

- l'aménagement le long du tramway (T 3) sur les boulevards des Maréchaux,
- le stationnement des vélos.

Les succès maintenant :

- l'extension des voies débarrassées du trafic automobile certains jours, comme Paris respire, Paris plage, etc.;
- le bon fonctionnement des double-sens cyclables expérimentaux qui ont fait leurs preuves;
- certains aménagements très réussis;
- Vélib'.

Les intervenants qui nous ont retracé l'histoire du vélo dans la capitale insistent sur le gros point noir qui reste à traiter : celui des liaisons Paris – banlieues pour les cyclistes.

