



HAL
open science

Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004)

Pablo Bernard

► **To cite this version:**

Pablo Bernard. Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004). Histoire. 2015. dumas-01445326

HAL Id: dumas-01445326

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01445326v1>

Submitted on 2 Mar 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE VERSAILLES SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

INSTITUT D'ÉTUDES CULTURELLES ET INTERNATIONALES

Département d'Histoire

Mémoire de MASTER 2

Histoire contemporaine

Présenté par :

Pablo BERNARD

<p>Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004)</p>
--

Soutenu en juin 2015

JURY

Mme Caroline Moine, Maître de conférences, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines
(Directrice de mémoire).

Mr François Robinet, Maître de conférences, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.

Numéro national d'étudiant : 21005707

Avertissement

Ce mémoire est le fruit d'un travail approuvé par le jury de soutenance et réalisé dans le but d'obtenir le diplôme universitaire de Master. Ce document est mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, tout plagiat, contrefaçon ou reproduction illicite encourt des poursuites pénales.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma directrice de recherche Caroline Moine pour avoir facilité mon projet d'échange au Québec et pour m'avoir guidé tout au long de mes travaux. Mes remerciements vont ensuite à Michèle Dagenais professeure d'histoire à l'Université de Montréal pour son enthousiasme et ses nombreux conseils lors de mon séjour québécois.

Un grand merci à l'équipe de Cyclo-Nord Sud (Montréal) pour m'avoir ouvert les portes d'une association dynamique conservant des archives exceptionnelles. Merci aussi à Dalila de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (Paris) pour son accueil et sa disponibilité. Merci à Isabelle Lesens pour les archives de Jacques Essel mises à disposition.

Un immense merci à Eloïse, désormais à nous le monde à bicyclette !



Sommaire

AVERTISSEMENT	2
REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
TITRE ET RESUME.....	6
TITLE AND ABSTRACT	7
PREFACE	8
INTRODUCTION	11
1 PARTIE 1 : L'EMERGENCE D'UN NOUVEAU MOUVEMENT DE CONTESTATION : LE CYCLISME URBAIN (1972-1985).....	26
1.1 Chapitre 1 : Le balbutiement du fonctionnement associatif	28
1.2 Chapitre 2 : La création d'une nouvelle revendication urbaine	44
1.3 Conclusion partie 1	67
2 PARTIE 2 : VERS UN MILITANTISME INSTITUTIONNALISE ? (1980-2004)69	
2.1 Chapitre 1 : Les processus de communication à l'image de la transition militante.....	72
2.2 Chapitre 2 : La formation du cycliste urbain : prévention et pédagogie	85
2.3 Chapitre 3 : Projets cyclistes et intérêts politiques : vers une expertise associative ?	101
2.4 Conclusion partie 2	126



3 PARTIE 3 : « LA RUE, LA VILLE, LE MONDE, A BICYCLETTE ! » : UN MILITANTISME DE RESEAU	128
3.1 Chapitre 1 : Le cyclisme urbain : un large spectre associatif	130
3.2 Chapitre 2 : Le croisement du local avec l'international	145
3.3 Conclusion partie 3 :	173
CONCLUSION GENERALE	175
POSTFACE	178
SOURCES	180
BIBLIOGRAPHIE	183
LISTE DES ANNEXES	189
LISTE DES ILLUSTRATIONS	227
TABLE DES MATIERES	229

Titre et résumé

Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris.
(1972-2004)

Les cyclistes sont de plus en plus nombreux, les pistes cyclables se multiplient et le succès des vélos en libre-service témoigne de l'intérêt que portent tant les municipalités que les citoyens pour la petite reine. Le temps est venu d'un nouveau rapport à l'espace urbain. La voiture est progressivement mise aux bans de la circulation au profit de moyens de transports alternatifs moins polluants et plus économiques. Une véritable culture du cycliste urbain fait son apparition en ville complétée par une vélosophie ambiante. Ce récent engouement est finalement l'héritage d'un processus historique esquissé dès les années 1970 par le monde associatif. Réunis pour défendre le droit des cyclistes et pour promouvoir les avantages de la circulation non motorisée, les cyclo-militants s'imposent sur la scène de la contestation urbaine. A travers l'étude approfondie de l'association le Monde à Bicyclette (Montréal) et du Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris), le travail suivant a pour objectif de retracer les origines de la vélorution jusqu'au début des années 2000. Deux périodes sont mises en évidence : celle où la lutte est un croisement d'influences où règne un esprit libertaire au sein des associations (1972-1985) suivie d'une période de transition où les militants cherchent à devenir des partenaires auprès des institutions publiques pour les aménagements cyclables (1982-2004). L'étude de ces deux associations révèle la construction de réseaux locaux et internationaux dès les années 1970 où circulent les revendications, militants et influences formant ainsi des hybridations inédites.

Mots-clés : militantisme, vélo, bicyclette, le Monde à Bicyclette, le Mouvement de Défense de la bicyclette, Montréal, Paris, écologie, urbanisme, manifestation, publication associative, circulation urbaine, piste cyclable, environnement, pollution, aménagement cyclable, transport, urbain, mobilité, deux roues, automobile, vélorution, réseau associatif.

Title and Abstract

Birth and evolution of the activist cycling movement in Montreal and Paris.
(1972-2004)

Cyclists are more and more numerous, the number of bicycle paths keeps increasing over the years, and the success of self-service rental bikes proves the interest that both municipalities and city-dwellers show in cycling. Time for a new connection to urban areas has come. Cars are progressively being banned from traffic in favor of alternative less polluting and more economical means of transportation. An authentic culture of the urban cycling enthusiast appeared in cities, supported by a prevailing cycling philosophy. In the end, this recent infatuation is the legacy left by an historical process that the voluntary sector started in the early 1970s. Gathered to defend cyclists' rights and promote the advantages of a non-motorized traffic, cycle-militants force themselves on the scene of urban contestations. Throughout the in-depth study of the association « le Monde à Bicyclette » from Montreal, and that of « Le Mouvement de Défense de la Bicyclette » located in Paris, the following analysis aims at tracing back the origins of the cycling revolution (« vélorution ») until the early 2000s. Two periods are thus brought to light: that of the struggle being a cross-fertilization of influences dominated by a libertarian, freewheeling spirit (1972-1985) then followed by a transition period when militants will seek membership from public institutions for the creation of segregated cycle facilities (1982-2004). The study of these two associations reveals the development of local and international networks at the beginning of the 1970s mingling claims, militants, and influences, and which will result in shaping unprecedented hybridization.

Key-words: militancy, bike, bicycle, le Monde à Bicyclette, le Mouvement de Défense de la Bicyclette, Montreal, Paris, ecology, urbanism, demonstration, associative publication, urban traffic, cycle paths, environment, pollution, segregated cycle facilities, urban transportation, mobility, two-wheeler, automobile, cycling revolution (« vélorution »), associative network

Préface

Me voilà en fin de deuxième année de master d'histoire à parler de vélo. N'est-ce pas un sujet de géographe ou d'urbaniste ? Il y a déjà deux ans je cherchais un sujet. Je voulais travailler sur le vélo. Un choix plus personnel qu'intellectuel. Je me déplace en vélo quand je peux, j'apprécie les voies cyclables à Paris, quand il y en a, et je connais l'anecdote sur la construction des pistes cyclables tout au long des dunes landaises (un aménagement allemand pendant l'occupation afin de relier les blockhaus à mobylette).

La fin du XIXème et le début du XXème siècle seraient mes périodes de prédilection. Les féministes à vélo, les bourgeois en grand-bi, les ouvriers à bicyclette, les premiers cyclotouristes, le régiment à bicyclette en 1914, les départs en tandem lors des congés payés de 1936... Beaucoup de belles images, beaucoup de fascination. Ce qui m'intéresse c'est particulièrement l'histoire des usages du vélo comme moyen de déplacement et moins la pratique sportive. Je me renseigne, je fais des lectures. Cependant, la pratique sportive revient encore et toujours : le Tour de France, les clubs de cyclisme, les vélodromes... J'apprends qu'il y a eu des associations à la fin du XIXème siècle qui ont combattu pour obtenir des pistes réservées aux vélos ou pour obtenir une partie goudronnée sur les voies de circulation. Cela pourrait être un axe de travail intéressant.

Un autre facteur vient s'ajouter à ma recherche de sujet. Je suis accepté pour réaliser un semestre d'échange à l'Université de Montréal au Québec de janvier à juin 2014. C'est une véritable chance mais cela ne facilite pas mon choix. Dois-je faire une comparaison ? Dois-je étudier un fait historique français et sa répercussion au Québec ? Dois-je étudier l'influence québécoise en France ? A travers quelques conversations, des sujets resurgissent à plusieurs reprises : De Gaulle au Québec !?

Je maintiens mon idée de vélo. Je me rends à la BNF et réalise des lectures aléatoires. Donald Guay semble être une des grandes références au Québec concernant les pratiques sportives, avec des ouvrages tels que *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise*

au XIX^e siècle¹ ou *Petite histoire du cyclisme au Québec*². Je me penche sur des ouvrages et des recueils d'articles d'histoire politique et culturelle Québécoise. C'est le cas notamment des ouvrages de Paul André Linteau³ et de Paul Henri Nouailhat⁴. En effet, cette région m'est tout à fait inconnue. Je découvre progressivement un espace complexe où règne un débat profond sur les influences. Le Québec n'est plus français depuis 1763 mais protège la langue française. Le Québec est canadien mais cherche une certaine souveraineté par rapport au gouvernement fédéral. Le Québec est américain mais refuse l'assimilation à la culture Étatsunienne. Je profite de ces lectures pour identifier la presse existante de la fin du XIX^e siècle au XX^e siècle qui sera, sans doute, la principale source de mes recherches. Mes lectures me permettent d'en apprendre davantage sur une révolution dont je n'avais encore jamais entendue parler et qui apparaît comme fondamentale dans la construction de l'identité québécoise : la fameuse Révolution Tranquille des années 1960. Révolution qui soulève de nombreux débats.

Continuons avec mon histoire de vélo. Plus sensible à l'histoire très contemporaine québécoise et aux mutations des années 1960-1970, je me remets en question. Est-il possible d'étudier le vélo historiquement à cette époque ? Je me renseigne donc sur les conditions cyclables de Montréal. Je perçois une ville sensible à la culture du vélo. J'apprends que le réseau cyclable est dense ce qui fait de la métropole québécoise une des villes les plus cyclables d'Amérique du Nord. Il est possible de prendre le vélo dans le métro, les parkings pour vélo sont nombreux et il semblerait que l'usage du vélo soit très répandu et apprécié par les Montréalais malgré la présence du Mont Royal et d'un hiver rigoureux.

Le sujet commence à prendre forme. Pourquoi ne pas devenir historien des pistes cyclables ? Je me rends aux Archives Nationales au département de l'environnement pour en savoir plus sur les pistes cyclables en France. Les recherches s'annoncent difficiles, beaucoup d'archives techniques sur la réalisation de ces pistes.

¹ GUAY Donald, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX^e siècle*, Montréal, Lanctôt, 1997, 244p.

² GUAY Donald, *Introduction à l'histoire des sports au Québec*, VLB éditeur, « Coll. Études québécoises », 1987.

³ LINTEAU Paul-André et al. *Histoire du Québec contemporain. Tome 1*, Montréal, Boréal, 1989, p. 527.

⁴ NOUAILHAT Yves-Henri, *Le Québec de 1944 à nos jours. Un destin incertain*, Paris, Imprimerie nationale, 1992.

Au cours de mes recherches sur Montréal, je découvre l'existence de la piste cyclable du boulevard Maisonneuve en plein centre-ville. Cette piste cyclable porte le nom *Claire Morissette (1950-2007)*. Je me renseigne et découvre que Claire Morissette a été la figure de proue du militantisme écologique à Montréal en faisant partie de l'association le Monde à Bicyclette. Elle est l'auteure d'un ouvrage qui s'intitule *Deux roues un avenir, le vélo en ville* avec, entre autre, un chapitre sur le militantisme montréalais. J'y découvre une association datant de 1975, dynamique et spécialisée dans la lutte cycliste. Je fais le rapprochement avec l'association parisienne de promotion du vélo : Mieux se déplacer à Bicyclette, ancien Mouvement de Défense de la Bicyclette datant de 1972. J'ai le déclic pour mon sujet. Je souhaite étudier les associations de cyclistes qui ont promu le vélo comme alternative à la voiture. Une comparaison ou une étude de cas pourrait être envisageable. Ces deux associations seraient la porte d'entrée pour identifier l'ensemble d'un mouvement méconnu. De Paris à Montréal ou de la BNF à la BANQ⁵, l'année 2013/2014 fut riche en dépaysement. En 2014/2015, je m'inscris dans la continuité de mon M1 sur le mouvement cycliste. Cette fois-ci mon emploi du temps est rythmé entre des journées en bibliothèque et un poste d'assistant pédagogique dans un collège. Une cadence aussi soutenue qu'enrichissante. J'ai donc eu l'opportunité de côtoyer à la fois la transmission de l'histoire et sa création.

⁵ Bibliothèque et Archives Nationales du Québec.

Introduction

Le rendez-vous est donné ! Le 2 août 2014, à Montréal dans le Square Dorchester, une dizaine de cyclistes s'apprêtent à arpenter nus les boulevards du centre-ville. La surprise des passants et le réflexe smartphone maximisent l'impact de l'évènement sur les réseaux sociaux presque immédiatement. La manifestation Cyclo-Nu est la version montréalaise du *World Naked Bike Ride* qui a lieu dans de nombreuses villes à travers le monde telles que Chicago, Seattle, Vancouver, Londres, Auckland... A chaque manifestation, la nudité est au cœur de l'évènement afin de sensibiliser les citoyens à la fragilité des cyclistes et pour célébrer la puissance du corps humain capable de produire une énergie aussi efficace que celle du moteur automobile.

Le rendez-vous est donné ! Le collectif Vélorution Paris organise depuis février dernier, le soir du 21 de chaque mois, une ballade revendicative dans les rues parisiennes où les cyclistes prennent part à la circulation. Une action prévue jusqu'en novembre 2015 date d'inauguration de la vingt-et-unième conférence mondiale sur le climat (COP 21). L'objectif est de faire entrer le vélo dans le débat comme solution aux problèmes de pollution urbaine mais aussi de réunir la communauté militante le temps d'une soirée dans un esprit de partage.

Le rendez-vous est donné ! Du 2 au 5 juin 2015, Nantes Métropole accueille la conférence Vélo-City. Universitaires, spécialistes de la mobilité active, urbanistes, élus, experts, acteurs associatifs et toutes personnes susceptibles de s'intéresser aux questions de la mobilité douce se réuniront pour trois jours d'ateliers, de débats, de conférences et d'activités en lien avec le vélo. Organisée pour la première fois en 1980 à Brême, la conférence s'est imposée comme une référence mondiale en termes de congrès autour de la pratique du vélo et des politiques cyclables.

Chacun de ces évènements semble sensiblement différent. Le premier cherche par le biais de l'humour, de la provocation et de la manifestation à changer les mentalités concernant les transports non motorisés. Le second, par son rituel revendicatif tente de réunir la communauté militante à l'échelle locale pour agir sur les principes d'une conférence internationale. Le dernier plus conventionnel et institutionnalisé rassemble les experts des

problématiques de la mobilité douce. Pourtant, l'intérêt pour les organisateurs est commun. Ils souhaitent obtenir, à terme, une amélioration des conditions d'usages des transports individuels et non motorisés avec notamment le vélo. Ainsi, ces trois exemples de manifestation montrent qu'il existe aujourd'hui un intérêt à la fois associatif et politique pour l'usage du vélo. Un intérêt qui s'illustre par une pluralité des approches : humoristique, contestataire ou institutionnelle. Un dynamisme de plus en plus présent dans le calendrier des villes, un dynamisme hérité d'un processus militant esquissé au début des années 1970.

Le vélo est généralement associé à la pratique sportive : le cyclisme en fin de semaine, le cyclisme du vélodrome, le Tour de France, le VTT, etc... Néanmoins, mes recherches portent sur la pratique du vélo comme moyen de transport en ville. On parle aussi de vélo utilitaire, de vélo au quotidien ou de vélo urbain. Une pratique soutenue par le monde associatif dès le début des années 1970. En 1972, le Mouvement Pour les Couloirs à Bicyclette (futur Mouvement de Défense de la Bicyclette) voit le jour à Paris. En 1975, le Monde à Bicyclette est fondé à Montréal. Ces deux associations seront au cœur de mes recherches tout au long de ce mémoire.

Jean Guy Vaillancourt considère le Monde à Bicyclette (Montréal) comme un acteur à part entière dans le dynamisme du mouvement écologiste québécois. L'association s'engage pour diminuer l'usage de l'automobile au profit de la bicyclette dès 1975. A Paris, le Mouvement de Défense de la Bicyclette considère aussi le vélo comme une solution aux problématiques de pollution urbaine. Ces deux associations s'inscrivent chronologiquement dans la fameuse « prise de conscience » pour la protection de l'environnement des années 1970. Une rupture qui fait débat dans l'historiographie tant nord-américaine que française.

La politisation de l'environnement date en effet des années 1970. Le calendrier est rythmé par de nouvelles conférences internationales spécialisées sur cette thématique avec notamment celle de Stockholm en 1972. De plus, les gouvernements enclenchent un processus d'institutionnalisation de l'environnement - au détriment de sa définition⁶. En

⁶ CHARVOLIN Florian « L'invention du domaine de l'environnement » in *Strates*, n°9. *Crises et mutations des territoires. 1996-1997*. Dans son article, Florian Charvolin considère que l'institutionnalisation de

France et au Québec les ministères de l'environnement sont créés respectivement en 1971 et en 1979. En outre, les associations et les mobilisations d'écologistes marquent les années 1970⁷. Cette prise de conscience s'explique de différentes manières selon les chercheurs.

Des historiens considèrent la période de prospérité d'après-guerre comme l'élément phare de la prise de conscience. Certains mettent en évidence le rôle de la jeune génération issue du *baby-boom*. Ayant grandi dans une période de prospérité économique sans crise, ni conflit, avec un niveau d'éducation de plus en plus élevé, la jeune génération se concentre sur de nouvelles problématiques telles que l'environnement⁸. Les transformations économiques (1973), sociales (Révolution Tranquille, Mai 68) et environnementales (Cuyahoga en 1969, Love Canal en 1970, Tchernobyl en 1986) sont aussi des facteurs influant les nouvelles prises de position vis-à-vis de l'environnement⁹. Pour ces chercheurs, l'ensemble de ces événements a fait prendre conscience aux individus des pays industrialisés que la croissance avait des limites, entre autres, la dégradation visible de l'environnement.

A la lecture des travaux réalisés en histoire environnementale, certains ouvrages comme *Silent Spring* de Rachel Carson en 1962 semblent avoir eu un énorme impact dans la conscientisation des individus : « Rachel Carson descend l'écologie sur la place publique. Ce livre sonne l'éveil d'une conscience écologique nouvelle »¹⁰ ; « The global environmental movement might well have begun with 1962 publication of Carson's *Silent Spring* »¹¹ ; « Scholars interested in the history of environmentalism in North America agree that if there is a year in which the contemporary environmental movement was born, it was 1962, the year

l'environnement a contribué au développement de son caractère flou, abstrait, éloigné de véritables conceptions d'ordre scientifique ou intellectuelle.

⁷ Sont créés notamment : *Society to Overcome Pollution* à Montréal en 1968, Fédération Française de Protection de la Nature en 1968, *Pollution Probe* à Toronto en 1969. *Friends of the Earth* aux Etats-Unis en 1969. Greenpeace au Canada en 1971. Les grands rassemblements médiatisés sont : dans la Larzac à partir de 1971, à Gentilly (Québec) en 1977, à Creys-Malville en 1977, à Plogoff en 1978.

⁸ FORKEY S. Neil, *Canadians and the Natural Environment to the Twenty-First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 2012. Voir aussi : HAYS S. P., *Beauty, Health and Permanence : Environmental Politics in the United States, 1955-1985*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987. Samuel Hays insiste notamment sur la démocratisation de l'automobile comme facteur d'ouverture des jeunes vers les grands espaces naturels développant ainsi une volonté de protéger ces régions.

⁹ Pour l'influence des mouvements sociaux voir aussi : MAC DOWELL, Laurel Sefton, *An Environmental History of Canada*, Vancouver, UBC Press, 2012.

¹⁰ GIGNAC Hélène, *idéologies et pratiques écologistes. Le cas québécois*, Mémoire de maîtrise en science politique, Université de Montréal, 1982, p.75.

¹¹ FORKEY, S. Neil, *Canadians and the Natural Environment to the Twenty-First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 2012, p.85

Rachel Carson's *Silent Spring* was published »¹². A travers son étude, Rachel Carson, biologiste de formation, dénonce les méfaits des pesticides sur l'environnement. D'autres intellectuels, experts ou scientifiques, ont remis en question l'organisation des sociétés avec parfois des dénouements pessimistes. C'est le cas notamment de Paul R. Ehrlich (*The Population Bomb* en 1968), Barry Communer (*Closing Circle* en 1971), le Club de Rome (*Limits to Growth* en 1972). La liste est loin d'être exhaustive mais l'idée est de montrer qu'à cette époque, les experts cherchent à faire prendre conscience aux individus, avec des titres parfois provocateurs, que la planète est une entité pleine et fermée et non un espace illimité de ressources pouvant admettre une croissance éternelle. Cette « prise de conscience » due aux catastrophes, aux évènements politiques, aux publications chocs ne fait pas l'unanimité dans la communauté des historiens. Certains cherchent à déconstruire cette rupture des années 1970¹³.

De la Bible aux mesures d'hygiène prescrites au Moyen-Age en passant par les philosophes des Lumières et les utopies urbaines du XIXème siècle, les références aux anciennes préoccupations environnementales sont nombreuses. Dans la deuxième partie du XIXème siècle se développe aussi le mouvement pour la conservation des espaces naturels (Yellowstone en 1872 ; Yosemite en 1890). Concernant le XXème siècle, Chris Pearson s'intéresse à la notion d'environnement en France sous le régime de Vichy¹⁴. L'auteur montre qu'en étudiant à travers le prisme de la politique la notion d'environnement, il est possible de relativiser sa soudaine politisation dans les années 1970. Michèle Dagenais, en étudiant la mobilisation des pêcheurs à Montréal des années 1940 aux années 1970, souligne la contribution populaire à la définition de l'environnement. La pollution de plus en plus évidente des ressources halieutiques et la limitation progressive de l'accès au fleuve du Saint Laurent à la population ont engendré une mobilisation des individus directement concernés, entre autre, les pêcheurs. Leurs revendications prennent en considération plusieurs aspects : la santé de l'homme, la bonne qualité des ressources halieutiques et la protection du Saint

¹²BARR Jane E., *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement : 1970-1985*, Mémoire de maîtrise en Géographie, Université de McGill, 1995, p.22.

¹³ LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2009/4 n° 56-4, p. 7-38. Dans cet article, les deux auteurs proposent un bilan historiographique de l'histoire environnementale. Ils insistent notamment sur l'historicité de la notion d'environnement en citant de nombreuses études allant au-delà du XXème siècle.

Laurent comme espace de récréation et de divertissement dans l'espace urbain. « C'est ainsi que les pêcheurs évoluent d'une position conservationniste vers un point de vue plus environnementaliste »¹⁵.

Cette interprétation de l'histoire environnementale est intéressante puisqu'elle nous permet de comprendre que l'homme s'est toujours préoccupé de son environnement. Pour des raisons économiques, symboliques, culturelles, sociales et politiques l'homme a façonné son environnement de vie selon les critères de l'époque et cela ne date pas des années 1970. Après 1945, les individus ne deviennent pas plus « conscients » qu'auparavant. Ils se sont toujours préoccupés de leurs milieux de vie. Cependant à partir de 1945, les sociétés occidentales sont entrées massivement dans la société de consommation. L'hyper mobilité liée à l'accès à l'automobile, la consommation massive et l'industrialisation engendrent une utilisation de ressources naturelles de plus en plus importante. La quantité de déchets dans une société est proportionnelle à sa consommation. Par conséquent, la consommation des années 1945 a entraîné une quantité de déchets encore jamais égalée et de plus en plus visible. En outre, avec cette surproduction de déchets tant industriels que ménagers, la ville change de visage. L'étalement urbain empiète sur l'espace rural. Le développement du réseau routier pour relier la ville à sa banlieue contribue à la destruction ou à la modification d'espace qui forgeait l'identité de la ville. Les premiers concernés sont les citoyens qui ne se reconnaissent plus dans leur propre espace de vie. D'où l'intérêt pour le concept d'environnement à partir des années 1960 et l'augmentation significative d'associations de protection de l'environnement.

Le mouvement cycliste appartient à cette dynamique associative, où les citoyens se réunissent pour promouvoir le vélo comme alternative à l'automobile en milieu urbain. Ainsi, mes recherches s'inscrivent aussi dans l'historiographie des mouvements de réapparition des villes au profit de ses habitants, appartenant d'une façon plus générale à l'histoire des mouvements sociaux. A ce propos, il existe de nombreuses études particulièrement en sociologie. Alain Touraine est une référence dans ce domaine. Il a su théoriser la distinction entre « question sociale », « mouvement ouvrier », « mouvements sociaux » et « nouveaux

¹⁴FRIOUX Stéphane, LEMIRE Vincent « Pour une histoire politique de l'environnement au 20^e siècle ». *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. 2012/1 n°113, p.3-12.

¹⁵DAGENAIS Michèle, *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*, Montréal, Boreal, 2011, p.68.

mouvement sociaux »¹⁶. Les ouvrages d'Isabelle Sommier sont aussi incontournables pour les problématiques liées aux mouvements de contestation¹⁷. *L'Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours* dirigée par Michel Pigenet et Danielle Tartakowsky permet une approche historique, à la fois conceptuelle et empirique appréciable pour mon travail. Ces lectures offrent un panel des grandes problématiques liées à ces mouvements sociaux (héritage, influence, institutionnalisation, mondialisation...). En Amérique du Nord, les *San Francisco Freeways revolt* ont été pour moi une source d'inspiration importante puisqu'elles ont fait l'objet d'un certain nombre d'études¹⁸. A Montréal, Nicolas Douay, maître de conférences en urbanisme étudie les formes d'activisme urbain¹⁹. L'auteur fait référence aux mouvements qui ont lutté contre la délocalisation avec notamment le Front d'Action Populaire en Réaménagement Urbain (FRAPRU) datant de 1978, aux Parking Day, à l'Action Terroriste Socialement Acceptable (ATSA), aux masses critiques où cyclistes urbains se réunissent pour une sortie militante à travers la ville. D'autres lectures ont permis une approche empirique des associations de contestation à Montréal²⁰.

Concernant la contestation cyclo-militante, l'historiographie s'enrichit progressivement²¹. En 1998, la publication n°5 des *Cahiers de Médiologie*, dirigée par Catherine Bertho Lavenir offre un large panorama de vingt-deux articles sur l'histoire du

¹⁶ PIGENET Michel, TARTAKOWSKI Danielle (dir.), *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012, p.9.

¹⁷ Voir entre autres : FILLIEULE Olivier, AGRIKOLIANSKY Erick, SOMMIER Isabelle (dir.), *Penser les mouvements sociaux*, Paris, la Découverte, 2010 ; SOMMIER Isabelle, *Les nouveaux mouvements contestataires : à l'heure de la mondialisation*, Paris, Flammarion, « Dominos », 2001.

¹⁸ C'est le cas notamment de MOHL Raymond, «Stop the Road Freeway Revolts in American Cities», *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 2004, p.674-706 ; ISSEL William. «Land Values, Human Values, and the Preservation of the City's Treasured Appearance : Environmentalism, Politics, and the San Francisco Freeway Revolt», *Pacific Historical Review*, vol. 68, n°4, 1999. p.612. De 1959 à 1966, plusieurs associations environnementalistes et associations de quartiers se sont réunies afin de contester un projet autoroutier.

¹⁹ DOUAY Nicolas, « L'activisme urbain à Montréal : des luttes urbaines à la revendication d'une ville artistique, durable et collaborative », *L'Information géographique*, 2012/3 Vol. 76, p. 83-96.

²⁰ POITRAS Claire, sous la dir. de G. SENEAL et L.BHERE. « Repenser les projets autoroutiers. Deux visions de la métropole contemporaine ». *La métropolisation et ses territoires*, Québec : Presses de l'Université du Québec, 2009, p. 107-124 ; SENEAL, ARCHAMBAULT, HAMEL. « L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation », *Espaces dégradés, contraintes et conquêtes*, coll. Géographie contemporaine, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2000, p. 123-143.

²¹ Je ne traiterai pas ici de l'histoire de vélo. Une abondante littérature existe à ce propos tant au Canada qu'en France. Voir notamment : KOBAYASHI Keizo, *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux. Mythes et réalités*, Bicycle Culture Center, Tokyo, 1993, 406p. ; NORCLIFFE Glen *The Ride to Modernity. The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p. ; MOSADDAD Seyed-Hashem, *Le produit bicyclette en France (1883-1995): engouement, conception, concrétisation*, Thèse de doctorat d'histoire, Université de Paris-Sorbonne (Paris IV), 2001, 524 p., 2 vol.

vélo: « Les études réunies montrent toutefois que l'assemblage technique d'où résultent nos bicyclettes incorpore beaucoup plus que de l'utilitaire. Ce matériel est un logiciel, il fertilise des imaginaires, il programme des pratiques. On lui greffe une morale de l'effort, une tactique de l'évitement, une relation avec l'environnement, une fraternité... »²². A travers ces articles, on en apprendra davantage sur les liens de parenté entre le cheval et la bicyclette, sur le prototype de Léonard de Vinci, sur le malaise des hommes face aux femmes à bicyclettes, sur le Tour de France, sur l'industrialisation du vélo, sur l'émergence des pistes cyclables... En 2011, deux professeurs hollandais se sont intéressés à l'histoire des pistes cyclables²³. L'analyse proposée par ces deux chercheurs m'a été d'une grande aide pour mes réflexions. Les auteurs montrent qu'une piste cyclable ne doit pas être considérée comme une simple route pour vélo. Au contraire, l'analyse historique permet de démontrer qu'une piste cyclable est le résultat d'un certain nombre de pressions venant d'associations militantes, de gouvernements, de clubs sportifs dès la fin du XIX^{ème} siècle et cela jusqu'à nos jours. En 2013, Maxime Huré, doctorant en science politique, soutient une thèse intitulée *Les réseaux transnationaux du vélo*²⁴ où il étudie la politisation du vélo depuis les années 1960 en insistant notamment sur les circulations européennes. Une partie est consacrée aux dynamiques associatives, ainsi il est une référence majeure pour mon travail. En 2014, l'économiste Frédéric Héran publie *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements en Europe de 1817 à 2050*²⁵. Cet ouvrage est incontournable dans l'histoire des usages du vélo en Europe. Avec une approche transnationale, il étudie tant l'évolution de la pratique du vélo que les politiques de cyclabilité menées dans les différentes villes d'Europe. Il démontre que la seule promotion du vélo en ville n'aura pas de conséquence notable sur l'environnement. Les autorités doivent élaborer un système plus complexe et efficace « associant marche, vélo, transport public et covoiturage, où la bicyclette joue un rôle charnière en augmentant l'efficacité de la marche tout en limitant les coûteux

²² BERTHO LAVENIR Catherine, « Bicyclette », *Les cahiers de médiologie*, 1998/1 N° 5.

²³ OLDENZIEL, Ruth, DE LA BRUHEZE Adri, «Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995 », *Transfers 1*. N°2 (2011) :31-49.

²⁴ HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013.

²⁵ HERAN Frédéric, *Le retour de la Bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, *Cahiers Libres*, 2014, p.218.

investissements en transports public. La réussite d'un tel projet passe cependant [...] par une politique affirmée de modération de la circulation automobile »²⁶. Frédéric Héran offre une sous partie intitulée « Bagnoles, ras-le-bol ! » dans laquelle il fait référence au mouvement cyclo-militant. Ces dernières années, des articles et mémoires de maîtrise ont été réalisés sur le mouvement cycliste. Au Québec, deux historiens ont étudié l'association montréalaise de cyclisme urbain. Ivan Carel s'est intéressé à l'histoire de la bicyclette au Québec avec une méthode comparative²⁷. Il compare la notion de progrès au sein des associations de cyclisme de la fin du XIX^{ème} siècle à la fin du XX^{ème} siècle : du progrès technologique au progrès écologique. Daniel Ross, doctorant à l'université de York à Toronto étudie les origines de la Vélorution à Montréal à travers l'association le Monde à Bicyclette²⁸. On peut aussi mentionner deux travaux de master sur le cyclo-militantisme français. En 2012, Chloë Grépinet, étudiante à l'Institut d'Études Politiques de Lille, a écrit un mémoire intitulé *Vélorution Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*. L'année suivante, dans le cadre d'un master d'urbanisme, Benjamin Popineau a soutenu un mémoire intitulé « *Libérez les piétons enfermés dans les voitures !* » *Analyse du mouvement Vélorution à travers l'exemple parisien*. Ainsi, on note un intérêt depuis les années 2010 pour cette mobilisation où les problématiques d'institutionnalisation, de transnationalisation et de politisation sont omniprésentes.

L'état des lieux historiographiques m'a permis souligner les principales problématiques liées à mon sujet. Elle permet aussi de faire le point sur les lacunes existantes. L'historiographie du mouvement cycliste est en pleine émergence et j'espère par mes recherches apporter une perspective historique solide pour l'avenir de son histoire.

²⁶ HERAN Frédéric, *Le retour de la Bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, *Cahiers Libres*, 2014, p.218.

²⁷ CAREL Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Jérôme Boivin et Stéphane Savard (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^{ème} et 20^{ème} siècles*, Québec, Septentrion, 2014.

²⁸ ROSS Daniel, « Vive la vélorution! : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980, » *Bulletin d'histoire politique*, Volume 23, no.2, hiver 2015, p. 92-112. Daniel Ross m'a envoyé l'article dès le printemps 2014. Ainsi la pagination ne correspondra pas à l'article publié dans le Bulletin d'histoire politique.

Dans les années 1950, Montréal et Paris entrent dans une période d'importantes transformations urbaines.

A partir de 1945, la croissance de la classe moyenne contribue à un massif étalement urbain. L'augmentation de la population montréalaise s'accroît considérablement entre 1950 et 1960. Ainsi, les autorités municipales adaptent le réseau à l'augmentation du nombre d'automobile. Entre 1958 et 1976, Montréal et ses alentours connaissent un accroissement de quatre-cent kilomètres de voies rapides²⁹. Le centre-ville n'est pas épargné. L'autoroute Ville Marie est construite en 1972 en plein centre historique de Montréal. On mise sur l'élargissement des artères pour laisser place aux parkings et à la circulation. Les tramways électriques de la fin du XIX^{ème} siècle sont progressivement destitués jusqu'à la suppression total du réseau en 1959. En 1967, le plan d'avenir *Horizon 2000* est proposé pour Montréal. L'idée n'est pas de freiner la croissance urbaine mais de l'encadrer pour éviter un étalement anarchique de la métropole. Ainsi, *Horizon 2000* annonce sept millions de Montréalais à l'aube du XXI^{ème} siècle. Pourtant, en 2011, la métropole comptait à peine quatre millions d'habitants.

A Paris, le parc automobile français augmente au rythme moyen de 10% par an, passant de 2,3 millions de véhicules particuliers et utilitaires en 1950 à 6,2 millions en 1960 et à 13,7 en 1970, soit une multiplication par six en vingt ans³⁰. L'urbanisme parisien connaît de profondes mutations. Les commissions d'aménagement s'inspirant des idées de Le Corbusier proposent des vastes démolitions et de grandes voies de circulation³¹. A partir des années 1970, notamment avec la venue de Giscard d'Estaing, les notions d'îlots, de zonage, d'affectation sont écartées au profit des processus de réhabilitation. Même si effectivement, les infrastructures pour fluidifier la circulation se sont accrues (berges de la Seine 1967, périphérique 1973, généralisation des voies à sens unique), Mathieu Flonneau montre que la politique du « tout à l'automobile » est à relativiser. Par ses politiques de transports en

²⁹ GERMAIN A., DAMARIS Rose, *Montréal : the quest for a metropolis*, Toronto, Chichester West Sussex Wiley, World cities series, 2000, p.104.

³⁰ HERAN Frédéric, *Le retour de la Bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, Cahiers Libres, 2014, p.68.

³¹ PINON Pierre, *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, p.270.



commun (RER 1965, investissement dans la RATP, couloirs de bus 1964, stationnement payant 1971), Paris « maintient un équilibre assez remarquable »³².

Dans un tel contexte la pratique du vélo est risquée et peu attrayante. Pourtant, après une longue période d'absence, les vélos reviennent massivement en Amérique du Nord dans les années 1970. Les ventes de vélo s'envolent et les vélocistes montréalais sont de plus en plus nombreux³³. L'innovation technologique (*Mountain bike*, VTT, vélo de course), la crise du pétrole, la démocratisation des activités sportives dans les années 1970 contribuent au succès du vélo³⁴. Concernant le cas français, Frédéric Héran propose une mise en contexte inédite parmi mes lectures. L'abandon de la bicyclette provient, entre autre, de la démocratisation de l'automobile mais aussi, spécificité française, de l'avènement sur le marché des cyclomoteurs. L'auteur revient sur l'apparition très rapide et le succès de ces nouveaux vélos moteurs : « une bicyclette qui roule toute seule »³⁵ ; « une bicyclette munie d'un bon petit vent permanent »³⁶. L'auteur souligne le laxisme des autorités françaises vis-à-vis de la législation des cyclo-moteurs. Que ce soit l'âge limite du conducteur, la réglementation du port du casque ou la limitation de vitesse, la législation est restée et reste encore floue sur certains points concernant les véhicules à moteur de moins de 50cm². Le succès de ces véhicules provient de l'âge limite fixé à 14 ans. L'adolescent quitte ainsi son vélo pour la mobylette, symbole du passage progressif vers l'âge adulte.

Selon l'économiste, même si dans les années 70, on note un léger rebond, il faut attendre le début des années 2000 pour que la part des déplacements à vélo dans l'ensemble des déplacements locaux cesse de diminuer (autour de 3% au début des années 2000)³⁷. La généralisation des vélos en libre-service à partir des années 2000 est à l'image de ce renouveau.

³² FLONNEAU Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, p.152.

³³ ROSS Daniel, *Ibid.*

³⁴ CLASTRES Patrick, « Sport et pratique de masse », Dans *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaire de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010, p.761.

³⁵ Slogan commercial de Vélosolex dans les années 1950.

³⁶ Propos de Charles Benoit inventeur de la mobylette cité par Frédéric HERAN p.62.

Mes recherches portent essentiellement sur les sources associatives du début des années 1970 jusqu'à la fin des années 1990 (voire ponctuellement jusqu'au début des années 2000 pour le MDB) période où la pratique du vélo en vélo commence à être reconnue. Les publications de l'association Monde à Bicyclette (Montréal) et du Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris) sont au cœur de mon travail. Néanmoins, j'ai élargi mon corpus avec des archives associatives, des sources audiovisuels et des entretiens.

L'association de cyclisme utilitaire de Montréal publie un journal à partir de 1976. Intitulé *Vers une ville nouvelle* puis *le Monde à Bicyclette*, il est diffusé jusqu'à 18 000 exemplaires. Le journal cesse de paraître en 1998, ce qui fait un corpus de 73 publications. Le journal est trimestriel mais connaît une forte irrégularité quant à sa périodicité. Les revues sont disponibles en intégralité à la Bibliothèque et Archives Nationales du Québec. Elles sont aussi consultables dans les locaux de l'association Cyclo Nord Sud fondée par Claire Morissette ancienne militante du Monde à Bicyclette. Jean Guy Vaillancourt référence le journal comme une publication d'écologie sans l'étudier précisément. Daniel Ross a consulté les journaux néanmoins ils sont peu cités et l'étude s'arrête en 1985. *Le Monde à Bicyclette* est donc une source en partie inédite. Mes recherches permettront d'identifier un média associatif diffusé à plusieurs milliers d'exemplaires mais aussi d'en savoir davantage sur la lutte cyclo-militante à Montréal entre 1976 et 1998. Une partie importante des publications a été numérisé pour continuer les recherches en France lors du M2.

L'association de cyclisme urbain parisienne publie à partir de 1980 une revue nommée *Roue Libre*. Destinée aux adhérents de l'association, elle est encore aujourd'hui publiée tous les deux mois entre 800 et 900 exemplaires. Les bulletins sont disponibles à la Bibliothèque Nationale Française cependant certains exemplaires des années 1980 ne sont pas présents. Ainsi, j'ai préféré les consulter directement à la Maison du Vélo de Paris où toutes les publications sont archivées et numérisées. Aucune étude porte sur l'ensemble des publications. Toutefois, elle est référencée par Yves Frémion comme revue écologiste³⁸. Elles appartiennent au corpus de sources de Maxime Huré et elles sont ponctuellement citées. Il est donc le seul à avoir travaillé sur cette publication. Mes recherches se limitent au début des années 2000, cela représente environ 120 publications pour le MDB.

³⁷ HERAN, *Ibid.*, p.142.

³⁸ FREMION Yves, *Histoire de la révolution écologiste*, Paris, Hoëbeke, 2007.

Au cours de ma deuxième année de master, j'ai aussi consulté de nombreuses autres publications pouvant m'apporter des informations sur le monde associatif parisien et français. J'ai donc travaillé ponctuellement sur les publications de Réseau Vert (Paris), de l'Association Droit au Vélo (Lille), de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (Strasbourg), du Comité d'Action Deux Roues (Strasbourg), de la Fédération des Usagers des Transports, des Amis de la Terre, des Jeunes Écologistes...³⁹. Les méthodes de recherche vont de la lecture aléatoire à la grille d'analyse. Afin de s'imprégner d'une source et de ses enjeux, la libre lecture est nécessaire dans un premier temps. Ensuite, afin de déceler des périodicités, j'ai mis en place des grilles de lecture créant ainsi des sous-corpus (éditoriaux, assemblées générales, rubriques sur l'étranger...). Les bulletins associatifs sont des médias dans lesquels j'ai étudié le contenu (discours, idéologie, concepts, revendications), la conception (format, rédaction, auteurs) et la diffusion (réception, courrier des lecteurs) afin de mettre en évidence de nouvelles problématiques concernant le mouvement cyclo-militant.

Les archives associatives permettent d'élargir la vision centrée sur les méthodes de communication en offrant un aperçu des autres activités. Les archives sont composées de nombreux documents administratifs (compte-rendus d'assemblée générale, demandes de subvention, communications avec les adhérents, communications entre associations...), de littérature de recherches (urbanisme, écologie, architecture...), d'articles de presse, de pancartes, de tracts et de photos. Les archives de l'association parisienne sont disponibles à la Maison du Vélo. J'ai aussi consulté les archives (1972-1982) du fondateur Jacques Essel mises à disposition par Isabelle Lesens. Concernant l'association Montréalaise, environ cinquante cartons d'archives sont conservés dans les locaux de l'association Cyclo-Nord Sud (Annexe 1). Le dépouillement (réalisé dans la salle de réunion de l'association) répond davantage à une recherche aléatoire qu'à une méthode spécifique. J'ai eu aussi la chance de compléter mes recherches par les numérisations effectuées par Daniel Ross lors de son passage. J'ai donc accumulé environ 2000 clichés.

Mon corpus de source est enrichi par des recherches effectuées à l'Inathèque de Paris. En choisissant un étroit filtre médiatique, je cherchais à déceler les périodes les plus importantes de médiatisation du vélo en ville. Je me suis uniquement concentré sur les

³⁹ Je reviendrais sur l'identité de ces revues au cours de mon mémoire. Voir Partie 3. Chapitre 1.

activités associatives médiatisées. Ces recherches audiovisuelles réalisées pour le cas parisien sont à croiser avec les articles de presse disponibles dans les archives associatives.

L'ouvrage de Claire Morissette intitulé *Deux roues, un avenir. Le vélo en ville*, est écrit par la militante emblématique du Monde à Bicyclette, il est l'un des rares livres à étudier la question du vélo utilitaire. A travers neuf chapitres, Claire Morissette défend les vertus du vélo. Elle s'intéresse aux vélos dans les villes, aux vélos dans les pays du Sud, aux vélos pour les femmes, à l'histoire des luttes cyclistes et à de nombreuses autres thématiques.

Pour finir, outre les archives écrites et audiovisuelles, j'ai privilégié les sources orales. J'ai donc rencontré six militants associatifs (trois montréalais⁴⁰, trois parisiens⁴¹). La méthodologie de l'entretien était sensiblement similaire : Questions personnelles (métiers, voyages, famille, politique), questions liées à l'activité associative (pourquoi avoir milité, quelles associations, quelles activités mises en place, relation entre militants, relations avec les autres associations), questions autour du bulletin (objectifs, conception, diffusion), questions méthodologiques pour mes recherches (quelles personnes à rencontrer, quelles perceptions du monde associatif, où trouver tel ou tel document). L'entretien avec Robert Silverman en janvier 2014 m'a été d'une grande aide pour la suite de mes recherches. Il m'a permis d'identifier davantage mes sources. J'ai pu consulter pour la première fois les journaux de l'association. C'est, lui-même qui m'a parlé de Daniel Ross, qui était venu le rencontrer l'année précédente. J'ai réussi à contacter grâce aux noms fournis par Robert Silverman certains anciens membres de l'association notamment Jacques Desjardins et France Lebeau.

L'étude du monde associatif est donc marquée par une hétérogénéité de sources et donc de méthodes. La recherche effectuée dans les locaux d'une association avec des cartons et des dossiers pas toujours datés n'a rien à voir avec la recherche en bibliothèque ou en centre d'archives homologué. Une diversité de contexte toujours plus enrichissante.

⁴⁰ Robert Silverman (janvier 2014), Jacques Desjardins (mars 2014), France Lebeau (avril 2014)

⁴¹ Isabelle Lesens (octobre 2014), Abel Guggenheim (novembre 2014), Erick Marchandise (décembre 2014).

Selon le sociologue Philippe Gaboriau, le vélo a connu trois périodes. Tout d'abord l'âge de la « vitesse bourgeoise », ensuite de « la vitesse populaire » et pour finir « la vitesse écologique »⁴². C'est dans cette troisième période que mon travail se situe, le « temps du vélo urbain »⁴³. Ainsi, mon travail s'inscrit dans la continuité des travaux en histoire environnementale, notamment sur la mobilisation des acteurs. Mes recherches permettront d'identifier une forme de contestation mais aussi de déceler les contributions populaires et citoyennes de la notion d'environnement. Mon objectif est d'apporter une base historique solide pour amorcer une dynamique historiographique qui n'est qu'à son balbutiement. L'analyse précise de deux associations permet d'en savoir davantage sur les stratégies mise en place par les cyclo-militants. En outre, l'approche multiscalaire et comparative permet de déceler la diversité des acteurs mais aussi les phénomènes de circulation locaux et transnationaux.

Ainsi la question suivante peut être posée : comment les associations de cyclisme urbain incarnent-elles l'émergence d'un mouvement de réappropriation de la ville entre les années 1970 et le début des années 2000 amorçant progressivement « l'entrée du vélo en politique »⁴⁴ ?

Le Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris) est officiellement créé en 1974. Le Monde à Bicyclette (Montréal) voit le jour en 1975. Chacune des deux associations sont pionnières dans l'agglomération voire dans le pays. Ce jeune mouvement fondé par des militants charismatiques est marqué par une diversité d'influences qui marque sensiblement l'organisation, l'identité, les revendications et les méthodes militantes. Ainsi, dans une première partie, je vais étudier ce nouveau mouvement de contestation à une époque où les initiatives en faveur des cyclistes sont encore rares (PARTIE 1).

A partir du début des années 1980, on note une transition de l'action militante. Initialement conçu comme un mouvement de contestation, les associations diversifient leurs

⁴² GABORIAU Philippe, « les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle*, n°29, janvier-mars 1991, p17-33.

⁴³ CLASTRES Patrick, « vélo », Dans *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaire de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010, p.827.

⁴⁴ CLASTRES Patrick, *Ibid*, p.828.

activités vers des actions plus conventionnelles. Une transition du cyclo-militantisme en corrélation avec l'intérêt que portent les municipalités pour la question du cyclisme en milieu urbain (PARTIE 2).

Enfin, le Monde à Bicyclette et le Mouvement de Défense de la Bicyclette semble être la partie immergée de l'iceberg. L'étude de ces associations révèle un mouvement multiple et hétérogène tant à l'échelle locale qu'à l'échelle internationale (PARTIE 3).

1 Partie 1 : L'émergence d'un nouveau mouvement de contestation : le cyclisme urbain (1972-1985)

Dans les années 1980, Jean Guy Vaillancourt s'intéresse aux origines et à la spécificité des associations écologiques québécoises⁴⁵. En France, Sylvie Ollitrault et Bruno Villalba proposent une analyse des mobilisations environnementales entre 1960 et 2011⁴⁶. Chacun des travaux offre une étude globale des mouvements environnementaux en dressant un large portrait des différents acteurs. L'objectif de cette première partie est d'affiner la recherche concernant l'émergence des préoccupations environnementales en me focalisant sur l'apparition d'une lutte spécifique celle de la défense du vélo comme moyen de transport. Les premières associations de cyclisme urbain apparaissent au début des années 1970, décennie où se développent de nouvelles formes de contestation associative.

En 1971, une poignée de militants embarque à bord du *Phyllis Cormack* avec pour objectif de gagner les centres d'essais nucléaires d'Amchitka au sud de l'Alaska⁴⁷. Une véritable expédition qui donne naissance à Greenpeace. Avec une solide organisation et des méthodes de communication inédites, Greenpeace s'internationalise dès 1977 et s'affirme comme une association environnementale puissante et contestataire. La mobilisation dans le Larzac entre 1971 et 1981 est emblématique dans l'histoire de la mobilisation environnementale en France. Le rassemblement de militants politiques, associatifs et syndicaux contre l'extension du camp militaire renforce l'image d'une contestation française dynamique amorcée par Mai 68. Au Québec, le 22 octobre 1977, une quinzaine d'associations

⁴⁵ VAILLANCOURT, Jean-Guy, « Évolution, diversité et spécificité des associations écologiques québécoises : de la contre-culture et du conservateur à l'environnementalisme et à l'écosocialisme », *Sociologie et sociétés*, vol. 13, no 1 (1981), p. 81-98

⁴⁶ OLLITRAULT Sylvie, VILLALBA Bruno, « Sous les pavés, la Terre. Mobilisations environnementales en France (1960-2011), entre contestations et expertises », in Pigenet Michel et Danielle Tartakowsky, *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012, pp. 716-723.

⁴⁷ RAVIGNAN Antoine, « Greenpeace, entre contestation et négociation », *L'économie politique*, 2003/2 no 18, p86-96.

se réunissent à Gentilly pour contester le projet de centrale nucléaire. Le Front Commun contre le nucléaire est selon Jean-Guy Vaillancourt à l'image d'un mouvement écologiste à la fois dynamique et uni⁴⁸. S'ajoutent aux mobilisations, les publications d'écologie. La plus emblématique en France est la *Gueule Ouverte* fondée en 1972 par Pierre Fournier avec son sous-titre provocateur « le journal qui annonce la fin du monde ». Il renforce l'esprit d'une contestation politique dans le domaine de l'environnement. Ainsi, le terme contestataire est à appréhender de différentes manières. Au sens strict, contester signifie avoir « une rhétorique du débat et de la contradiction »⁴⁹. Dans le cas de cette étude, je ferai notamment référence à la contestation contre-culturelle apparue dans les années 1960 remettant en cause les apparences, l'autorité et toutes les formes d'ordre établi.

Les deux associations de cyclisme urbain étudiées apparaissent au début des années 70. Il faut attendre le début des années 80 pour que les municipalités de Paris et de Montréal offrent des infrastructures aux cyclistes. Par conséquent, mes lectures et mes recherches effectuées sur les archives associatives m'invitent à problématiser cette première période. La première partie de ce mémoire a donc pour objectif d'étudier, à travers l'association le Monde à Bicyclette (Montréal) et le Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris), les relations associatives entre les militants, l'espace urbain et les citoyens afin de mettre en évidence le fonctionnement et les discours militants des premières années.

Les associations étudiées sont confrontées dans leurs débuts à des problématiques internes qui interrogent des questions d'identité et d'affiliation à l'image d'une pluralité d'influences et d'un mouvement émergent (CHAPITRE 1). L'absence de prise de décision de la part des municipalités amène les associations à se concentrer sur la transmission de leurs revendications. Des actions de protestations et de communications qui diffèrent selon les deux associations étudiées. (CHAPITRE 2).

⁴⁸ VAILLANCOURT, Jean-Guy, *Ibid.*

⁴⁹ CARON Jean-Claude, « contestation ». Dans *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaires de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010.

1.1 Chapitre 1 : Le balbutiement du fonctionnement associatif

Le Monde à Bicyclette (Montréal) et le Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris) sont deux associations de cyclisme urbain créées au début des années 1970. L'étude approfondie de ces deux organisations est une manière de soulever des problématiques liées à leurs origines et leurs identités. Chacune des deux associations est apparue entre 1972 et 1975, période de croisement des revendications. En effet, « les mouvements contestataires des années 1960-1970 se caractérisent par la multiplicité des causes défendues »⁵⁰. Du syndicalisme, au mouvement de retour à la terre en passant par le tiers-mondisme et le régionalisme, les militants se retrouvent à la croisée de multiples revendications. L'étude suivante montre qu'une identification du mouvement cycliste lors des premières années est une démarche délicate. En effet, l'ensemble des mouvances contestataires sont animées par des transferts d'idées et par des circulations de militants provoquant ainsi des tendances divergentes et convergentes entre les différentes luttes. L'influence de multiples courants idéologiques témoigne d'une identité plurielle propre aux mouvements naissant dans l'effervescence des années 1970. Les fondateurs du Monde à Bicyclette et du Mouvement de Défense de la Bicyclette issues du monde associatif et politique insufflent des idées qui ne manqueront pas d'influencer durablement le fonctionnement de ces deux associations. De plus, une fois fondée, de nombreux débats internes, interrogent des questions d'identité, d'affiliation et de financement.

⁵⁰ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p.29.



1.1.1 Robert Silverman et Jacques Essel : des fondateurs analogues



Figure 1 : Robert Silverman fondateur de l'association le Monde à Bicyclette. Archives du MAB. Non daté probablement 1985.

De retour d'un voyage d'étude au Canada, Isabelle Lesens écrit à propos du MAB : « cette association a – tout comme MDB – une figure célèbre en la personne de Robert Silverman. Jacques Essel, comme Robert Silverman, veut se définir comme des vélorutionnaires (...). Pour eux le vélo est un indice, une partie d'un tout qui s'appelle... changer la vie »⁵¹. En effet, on perçoit quelques points communs entre les fondateurs des premières associations de cyclisme urbain à Montréal et Paris. Jacques Essel, tout comme Robert Silverman, ont un passé politique et associatif avant de défendre la cause des cyclistes. Ils sont dans leur jeunesse proche du mouvement Trotskiste⁵². Jacques Essel s'investit dans différents domaines comme la lutte contre le tabac, le Mouvement des Auberges de Jeunesse

ou l'Union des Citoyens du Monde⁵³. Robert Silverman est, lui, actif dans l'Alliance Québec pour la Paix en Palestine et organise des manifestations contre la guerre au Vietnam avec la ligue socialiste ouvrière⁵⁴. Ils sont fondateurs et les leaders emblématiques de leurs associations respectives.

Né à Montréal en 1933, québécois anglophone et fier de l'être, Robert Silverman redécouvre le vélo lors d'un voyage à Besançon où il étudie le français en 1969. Il exerce au

⁵¹ Isabelle Lesens, « Voyage d'études au Québec », *Roue Libre*, n°24 (novembre 1985), p.8.

⁵² Entretien avec Robert Silverman (31/01/2014) et Isabelle Lesens (12/10/2014).

⁵³ Jacques Essel, « 25 ans de passion », *Roue Libre*, n°52, (novembre-décembre 1999), p.3. Dans les archives privées d'Isabelle Lesens, il existe une note biographique sur Jacques Essel écrite par Isabelle Lesens.

⁵⁴ ROSS Daniel, « Vive la vélorution! »: Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980, *Bulletin d'histoire politique*, Volume 23, no.2, hiver 2015, p. 92-112.

cours de sa vie différentes professions : chauffeur de taxi, professeur de français, professeur d'anglais à Cuba, animateur de volley-ball, libraire et permanent associatif⁵⁵. Il est poète à ses heures perdues et grand admirateur d'Ivan Illich. Suite à différentes rencontres francophones et anglophones à Montréal⁵⁶ et à l'étranger⁵⁷, il fonde en 1975, à l'âge de 42 ans, l'association le Monde à Bicyclette et les premières réunions ont lieu dans son appartement. Robert Silverman est le militant emblématique du MAB tant par son caractère que par son militantisme de longue durée.

Jacques Essel (1920-2004) était artisan peintre, décorateur spécialisé dans la création d'enseigne à Paris. Il fonde en 1972, à l'âge de 52 ans, le Mouvement Pour les Couloirs à



Figure 2 : Jacques Essel. Archives privées. Non daté. Probablement entre 1970 et 1975.

Bicyclette (MPCB) suite à la verbalisation des cyclistes dans les nouveaux couloirs de bus. Il installe l'association dans son atelier 43 rue du Faubourg Saint-Martin à Paris. En novembre 1974, l'association est officialisée et renommée Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB). Outre, la lutte cycliste, Jacques Essel est un fervent défenseur de la démocratie et de la consultation citoyenne. Il s'oppose à toute forme de pouvoir individuel. Tout au long de son engagement au MDB, il fait la promotion d'une charte où l'idée de

⁵⁵ Robert Silverman, entretien avec l'auteur, 31 janvier 2014.

⁵⁶ Jacques Desjardins, entretien avec l'auteur, 11 mars 2014. Robert Silverman a été mis contact avec Jacques Desjardins membre de l'association Vélo Québec. Voir Partie 3 Chapitre 2.

⁵⁷ John Dowlin, fondateur de l'association Bicycle Network à Philadelphie, est un ami de Robert Silverman. (Voir Partie 3 Chapitre 2)

consultation est omniprésente « Selon l'esprit de la charte du M.D.B, la consultation des habitants est un objectif primordial »⁵⁸. Militant actif du MDB depuis 1972, il démissionne en 1983 « Démissionnaire (...) Après la cérémonie d'usage, je serai dans la salle, simple adhérent »⁵⁹. Cependant, jusqu'à la fin des années 1990, il continue ponctuellement à écrire des articles dans la revue de l'association *Roue Libre* souvent en lien avec l'épisode des bandes vertes (1982) ou concernant la charte MDB⁶⁰. En 1992, il fonde l'association Prenons la Parole qui vise à mieux faire entendre les revendications des cyclistes à Paris.

Dans les premières années, Jacques Essel et Robert Silverman sont les représentants de leurs associations respectives dans les médias. Entre 1972 et 1982, Jacques Essel représente systématiquement le mouvement devant les caméras de télévisions. Les interviews restent assez classiques : interview de Jacques Essel devant le cortège de manifestation⁶¹. Cependant, en avril 1982, les journalistes du 20h interviewent Jacques Essel, victime d'un accident à vélo, directement sur son lit d'hôpital. Le fondateur du MDB raconte avec l'aide d'une règle et d'un schéma réalisé sur un tableau, les détails de son accident place Stalingrad⁶². L'omniprésence médiatique par rapport aux autres militants incite à la critique. Certains estiment que la lutte ne dépend que d'une seule personne. C'est notamment le cas, en 1977, du journaliste Pierre Foglia qui attribue à Robert Silverman « le monopole du militantisme et de l'idéologie pro-bicyclette et anti-auto »⁶³ à Montréal.

Robert Silverman et Jacques Essel sont deux figures majeures du militantisme cycliste à Montréal et à Paris. Tout en ayant leurs spécificités, ils proposent une vision commune d'un monde alternatif. Vision parfois contestée pour manque de pragmatisme mais elle ne manque pas d'influencer durablement l'organisation et la philosophie des associations. Soulevée parfois par les fondateurs, la question de l'identité et de l'affiliation politique façonne la réflexion associative des premières années, tant à Montréal qu'à Paris.

⁵⁸ Jacques Essel, Non titré, *Roue Libre*, n°5 (juin 1982), p.1.

⁵⁹ Jacques Essel, Non titré, *Roue Libre*, n°7 (février 1983), p.4.

⁶⁰ C'est le cas notamment des articles suivants : Jacques Essel, « Les bandes vertes à Paris », *Vélocité*, n°10 (Avril 1989), p.9 ; Jacques Essel, « Bandes vertes (à suivre...), *Roues Libres*, n°2 (juillet 1990) ou encore « Compte rendu de l'assemblée générale du 13 février 1993 », *Roue Libre*, n°12 (février 1993), p.2.

⁶¹ « Le retour de la bicyclette », INA, Le fil des jours, 1, 03/03/1975, durée non indiquée. Voir aussi « fête de la bicyclette », INA, JA2 Dernière, 2, 24/05/1975, durée : 00 :01 :25.

⁶² « La condition du cycliste », INA, JT 20H, 1, 08/04/1982, durée : 01 :34 :00 .

⁶³ Robert Silverman, « Réponse à Foglia, Le MAB, c'est plus qu'un individu », *Pour une nouvelle ville*, n°6 (Juillet 1977), p.2.

1.1.2 Un raisonnement identitaire propre aux deux associations : reflet des multiples influences

Dans les premières années, les deux associations ont mené une réflexion concernant leur fonctionnement et leur identité. Quels doivent être les objectifs ? Comment mener les luttes ? Une affiliation à un parti, à un groupe ou à une idéologie est-elle obligatoire ? Les sociologues Sylvie Ollitrault et Bruno Villalba évoquent les débats existant pour ce qui est de la politisation et de l'affiliation des associations environnementales «Des divergences apparaissent lorsqu'il s'agit de se positionner dans l'espace politique. Faut-il participer à la politisation de l'enjeu environnemental. Certaines structures maintiennent une distance prudente [...] D'autres estiment qu'il est nécessaire d'occuper le terrain politique et participent à l'émergence d'une écologie politique»⁶⁴. De plus, la multiplicité des mouvements sociaux dans les années 1960 et 1970 influent sur les positionnements des associations.

Jacques Essel promeut activement une identité associative particulière tout en faisant face à certaines réticences. Concernant le cas montréalais, ces divergences idéologiques et politiques sont mises en évidence lors de l'organisation à Montréal du congrès de l'association le Monde à Bicyclette.

1.1.2.1 Le MDB : « micro laboratoire »⁶⁵ de la démocratie participative

Jacques Essel est dans les années 1970 à la tête de l'association. Il signe l'ensemble de l'administratif (communiqués de presse, lettres aux autorités, communication avec d'autres associations). De plus, sa profession lui facilite l'impression des tracts, pétitions et autres documents dont il est souvent l'auteur. Ainsi, il est le principal défenseur de l'identité du Mouvement de Défense de la Bicyclette. Ce dernier souhaite faire du MDB « un véritable

⁶⁴ OLLITRAULT Sylvie, VILLALBA Bruno, « Sous les pavés, la Terre. Mobilisations environnementales en France (1960-2011), entre contestations et expertises », in PIGENET Michel et TARTAKOWSKY Danielle, *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012, p.718.

⁶⁵ Alain Cavalier, « Camarades ! ... La révolution passera par le vélo ! », *Roue Libre*, n°7 (Février 1983), p.5.

terrain de recherche »⁶⁶. En 1983, Alain Cavalier reprend la notion d'innovation « Par l'esprit de sa charte, le M.D.B est l'un de ces micro-laboratoires extraordinairement porteurs d'avenir pour peu qu'il prenne, soin de se protéger de la tentation de se normer au moule des pouvoirs plus classiques en cédant aux mirages de l'efficacité immédiate pour elle-même »⁶⁷. La charte du MDB (avril 1975) définit les règles de fonctionnement de l'association. Les notions de liberté d'adhésion, d'engagement, de consultation sont au cœur de « l'esprit de la Charte » de Jacques Essel. L'association doit s'émanciper du fonctionnement administratif jugé non démocratique. La présidence, les statuts et les assemblées générales sont des éléments qui selon Jacques Essel contribuent à renforcer le pouvoir d'une minorité. Il souhaite une rotation régulière au sein de l'assemblée et une diversité des auteurs au sein de la revue « Les membres des associations actifs ou moins actifs, n'ont plus envie de laisser une équipe de « dirigeants » ou d' « animateurs » mener seuls la barque, même si les plus déterminés, ou les plus clairvoyants, ont les leviers de commande »⁶⁸. Outre la démocratie participative interne à l'association, Jacques Essel considère la consultation des parisiens comme la seule approche valable pour comprendre les préoccupations urbaines des citadins.

« Nous disons souvent au MDB mais ne le répétons jamais assez, que lorsque les parisiens pourront réellement participer aux décisions à prendre, quartier par quartier [...] ils se prononceront [...] pour des transports en commun pratiques et rapides et pour que le vélo soit considéré, progressivement comme le moyen de déplacement le mieux adapté à la ville [...] C'est parce que, croyons-nous au MDB, la grande question est que les citoyens doivent vraiment pouvoir faire entendre leur voix, avoir la parole que le plus urgent, nous semble-t-il est qu'ils fassent connaître aux dirigeants leur désaccord [...] »⁶⁹

Le terme « dirigeant » présent dans le discours de Jacques Essel, appartient à un champ sémantique politisé. Le fondateur du MDB dénonce donc l'asymétrie entre des « dirigeants » et le « peuple ». Les réformes doivent provenir d'une consultation systématique des citoyens puisqu'ils sont les premiers usagers de la route, de la rue et de la ville.

⁶⁶ Jacques Essel, « Assemblées générales et prise de parole des membres d'une association », *Roue Libre*, n°2 et 3 (février 1981), p.12.

⁶⁷ Alain Cavalier, « Camarades ! ... La révolution passera par le vélo ! », *Roue Libre*, n°7 (Février 1983), p.5.

⁶⁸ Jacques Essel, « Assemblées générales et prise de parole des membres d'une association », *Roue Libre*, n°2 et 3 (printemps 1981), p.12.

⁶⁹ Jacques Essel, « ce 8 avril, place de Stalingrad », *Roue Libre*, n°5 (Juin 1982), p.5.



Les principes démocratiques chers à Jacques Essel semblent parfois faire débat au sein de l'association. Sa démission de 1983 est le résultat d'une opposition trop importante au sein de l'équipe. L'assemblée générale du 19 février 1983 constate que « le M.D.B a besoin d'une nouvelle structure, d'une nouvelle équipe, d'un nouvel équilibre »⁷⁰ remettant ainsi en question toute l'organisation menée par Jacques Essel depuis les débuts de l'association. Les derniers mois avant son départ, Jacques Essel oppose « l'esprit de la Charte » aux « points de vue plus traditionnels »⁷¹ présents dans l'association.

1.1.2.2 Le congrès de 1977 : à la recherche d'une identité associative

Après un an d'existence, le 11, 12 et 13 mars 1977, l'association montréalaise décide d'organiser un congrès solennel où les questions sur les identités, les objectifs et les éventuelles orientations politiques sont posées. En février 1977, le bulletin *Le Monde à Bicyclette* publie les trois tendances existantes au sein de l'association. Les adhérents sont invités à les lire et à exprimer leurs avis lors d'un vote le jour du congrès. Trois orientations sont proposées : apolitique, réformiste et révolutionnaire. L'orientation apolitique est soutenue par Myer Angel :

« Le Monde à Bicyclette ne doit pas se permettre de s'allier à aucun mouvement politique, ni tolérer de servir comme instrument de propagande d'un tel mouvement. Ici suit la raison pour laquelle nous devons garder notre indépendance : des changements dans les structures politiques se tardent à arriver, et la direction de changement est imprévisible lorsqu'arrivent les départs radicaux du passé. Nous du Monde à Bicyclette voulons atteindre nos buts indépendamment de qui détient le pouvoir, et quel que soit le type et nom du système économique et social à un moment donné [...] Donc, nous ne devons pas, comme un membre a suggéré, pointer comme ennemi la « classe bourgeoise » [...] »⁷².

⁷⁰ Non signé, « Projet pour l'Assemblée générale du 19 février », *Roue Libre*, n°7 (février 1983), p.1.

⁷¹ Jacques Essel, Non titré, *Roue Libre*, n°6 (Janvier 1983), p.1.

⁷² Myer Angel, "1. Orientation apolitique", Bulletin le Monde à Bicyclette, n°4 (février 1977), p.3.

L'orientation réformiste est soutenue par Jacques Desjardins⁷³ et Jean Paul Laberge :

« La prise de position réformiste tient avant tout à gagner des acquis concrets pour la collectivité sans attendre le « grand saut » révolutionnaire impliquant la socialisation totale des moyens de production. Nous nous concevons donc comme un groupe de pression qui utilise au maximum les possibilités de la démocratie dans laquelle nous vivons, en nous associant pour transformer une situation dans le domaine du transport urbain que nous percevons comme intolérable. Dans un premier temps notre lutte devra porter sur la reconnaissance du véhicule qui représente le mieux nos aspirations au niveau de la qualité de la vie urbaine : la bicyclette. [...] A long terme quand la bicyclette par nos luttes sera devenue un véhicule viable en ville pour la majorité de la population, alors notre action pourra vraisemblablement franchir une autre étape et s'orienter vers des luttes globales, et décisives par exemple celle pour la limitation stricte de l'automobile en milieu urbain. »⁷⁴

L'orientation révolutionnaire est soutenue par Richard Wagman, Dominique Gaucher et Michel Camus :

« Les cyclistes ont des revendications qui vont en conflit avec les intérêts du grand capital : un réseau de pistes cyclables, l'interdiction des autos comme moyen de transport principal dans les villes, etc. De plus, les usagers de transport en commun, les locataires, et d'autres groupes de la classe ouvrière ont des revendications justes qui sont aussi les nôtres : le transport en commun efficace et gratuit, le droit au logement, l'arrêt de la détérioration de notre ville. En fait c'est le grand capital (les compagnies d'automobile et pétrolières, les banques, les spéculateurs, etc.) qui est responsable de la détérioration de l'environnement, la crise de logement, le manque d'espaces verts, le gaspillage de nos ressources naturelles, la pauvreté, etc. Le capitalisme a trop de contradictions internes pour se perpétuer infiniment. Un jour ça va éclater. Mais qu'est-ce qui va remplacer le système actuel ? C'est une question que les cyclistes devraient se poser. Nos revendications ont un caractère objectivement anticapitaliste. Donc, c'est avec cette orientation qu'il faut mener nos luttes, ensemble avec le soutien d'organisation de la classe ouvrière, vers une société socialiste »⁷⁵

⁷³ Entretien réalisé avec Jacques Desjardin le 11 mars 2014.

⁷⁴ Jacques Desjardin et Jean-Paul Laberge « 2. Orientation réformiste... », Bulletin le Monde à Bicyclette, n°4 (février 1977), p.4.

⁷⁵ Richard-P. Wagman, « 3. L'orientation révolutionnaire... », Bulletin Le Monde à Bicyclette, n°4 (février 1977), p.5.

Lors du XXème anniversaire du Monde à Bicyclette en 1995⁷⁶ et lors de l'entretien effectué⁷⁷, Robert Silverman est revenu sur le débat politique des premières années. Il rappelle que la majeure partie des défenseurs de l'orientation révolutionnaire faisait partie du Groupement Marxiste Révolutionnaire (1972-1977). Une organisation héritière de la quatrième internationale (trotskiste) défendant l'idée d'une indépendance québécoise portée par la classe ouvrière⁷⁸. Le fondateur du MAB rappelle, lors du dixième anniversaire de l'association, que l'échec de cette orientation au sein du MAB provenait du manque d'intérêt pour le vélo puisque le programme du Groupement Marxiste révolutionnaire ne contenait pas le terme « vélo »⁷⁹. La question de l'appartenance à la gauche radicale est commune aux trois orientations. Le congrès de 1977 est marqué par une opposition générationnelle. Il y a les militants influencés par les luttes politiques des années 1960 et 1970 défendant certaines théories socialistes. C'est le cas notamment de Richard Wagman ayant une trentaine d'année lors du congrès et identifié comme un « Marxiste-Léniniste cycliste invétéré »⁸⁰. Face à ces tendances politisées, d'autres militants défendent une vision plus pragmatique de la lutte cycliste (c'est le cas notamment de Jacques Desjardins ayant une vingtaine d'année lors du congrès). L'objectif pour ce dernier est d'accumuler les petites victoires pour arriver, à terme, aux représentations urbaines véhiculées par l'association.

Finalement, lors du congrès aucune orientation n'a été votée et les organisateurs appellent justement à la diversité doctrinale et à l'apport régulier de nouveaux concepts. Deux nouvelles tendances font leur apparition : la tendance positive-technologique (Réjéan Jetté et Louis Dorion) et l'orientation poético-vélorutionnaire soutenue par Robert Silverman et Claire Morissette. Le chercheur Benoît Lambert, auteur de *Cyclopolis, ville nouvelle*, définit la tendance poético-vélorutionnaire comme « la défense d'un certain style de vie, frugal et riche en temps libre [...] aux arguments du matérialisme historique, l'association préféra

⁷⁶ Robert Silverman, « Twenty Years with Le Monde à bicyclette », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XX, n°1 (Printemps 1995), p.15.

⁷⁷ Robert Silverman, Entretien avec l'auteur, 28 janvier 2014.

⁷⁸ RIOUX Bernard, « Bilan d'un cheminement, les organisations marxistes-révolutionnaires au Québec depuis le début des années 1970 », *Socialist History Project*, <http://www.socialisthistory.ca/Docs/History/Bilan-Rioux.htm> consulté le 17 avril 2015.

⁷⁹ Cette information est aussi mentionnée dans LAMBERT Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004, p.23.

⁸⁰ Robert Silverman, « Twenty Years with Le Monde à bicyclette », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XX, n°1 (Printemps 1995), p.15.

l'humour (en témoignent les cyclo-terminologies qu'elle affectionne) et la joie de vivre (un style bon enfant)⁸¹. En 1977, même si aucune tendance n'est officiellement votée, à la question *pourquoi le Monde à Bicyclette existe ?*, la définition retenue accorde une certaine place au vocabulaire politisé :

« Sous le poids du développement de l'automobile et de son contrôle basé sur le motif de profits, nos villes ont grandi d'une manière inhumaine sont maintenant accablées par des problèmes majeurs de pollution, de manque d'espaces verts, etc. Face à cette situation, des cyclistes désireux de faire valoir leurs droits d'une façon qu'ils considèrent juste et valable ont senti la nécessité de se regrouper dans une organisation pouvant les représenter. Dans le même sens les congressistes ont adopté les deux principes suivants : on est contre la philosophie de la croissance économique illimitée, ainsi que la distribution inégale de la richesse »⁸²

Un an et demi après la création de l'association, l'avènement d'un congrès pour fixer les cadres révèle une préoccupation concernant l'affiliation politique. Même si l'influence des théories économiques et sociales, héritée du mouvement syndical et politique, est présente, il est statué qu'aucune orientation ne sera privilégiée, tout en promouvant la diversité des idées au sein de l'association.

Tant à Montréal qu'à Paris, les premières années ont été marquées par des débats, des réflexions internes à l'association. Des idées influencées par la première génération de militants issus des luttes sociales et politiques des années 1960. Il est intéressant de noter qu'à la fin des années 1970 et au début des années 1980, ni le MDB, ni le MAB s'identifie comme un mouvement environnemental ou écologiste. Ce qui prédomine dans les deux associations c'est l'anti-autoritarisme et la volonté d'assurer une indépendance vis-à-vis de la politique et des grandes institutions. Il est donc difficile d'identifier les associations, puisque les premières années de militantisme sont justement des années de transition identitaire et de réflexion idéologique sur les objectifs et l'avenir des associations. Un dernier élément peut être mis en évidence afin d'identifier le milieu associatif étudié : le financement des associations. Tout comme les relations avec les théories sociaux-économiques de l'époque, il existe tant à Paris qu'à Montréal une certaine ambiguïté concernant le financement.

⁸¹ LAMBERT *Ibid.* p.23.

⁸² L'équipe du Monde à Bicyclette, « Compte-rendu du congrès », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, n°5 (mai 1977), p.1.

1.1.3 De l'autogestion aux subventions : l'ambiguïté du financement associatif

Les associations étudiées sont dites « de loi 1901 à but non lucratif ». Cela signifie que l'intégralité des bénéfices provenant d'une quelconque activité doit être réinvesti dans le développement de l'association. Le personnel ne peut, en aucun cas, tirer profit des activités associatives. Lorsque j'ai étudié les méthodes de financement des deux associations, deux procédés existent et parfois s'opposent : autogestion et les subventions. L'autogestion est, dans la continuité de la démocratie participative, une expérience valorisée comme outil de lutte politique dans les années 1970⁸³, théorisée entre autres par Yvon Bourdet, Alain Guillerm ou Pierre Rosanvallon⁸⁴. Ces problématiques, liées aux ressources financières, demeurent tout au long de l'époque étudiée. Ainsi, cette partie ne porte pas uniquement sur les premiers pas associatif mais sur l'ensemble de la période

1.1.3.1 L'autofinancement : du concept à l'application

Jacques Essel défend les principes de l'autogestion jusqu'au début des années 1980 dans l'association parisienne. A Montréal, l'équipe du Monde à Bicyclette assure au mieux son autonomie financière mais elle ne fait pas de l'autogestion un principe fondamental. Il existe donc plusieurs moyens pour garantir des revenus grâce au fonctionnement interne.

Tout d'abord, les associations ont des membres ou des adhérents. Ces derniers paient chaque année une cotisation. Le bulletin associatif est une manière de solliciter systématiquement de nouveaux adhérents tant dans l'association montréalaise que dans l'association parisienne, tout au long de la période. Dans chaque numéro de publication, un coupon est disponible pour adhérer aux associations. Par exemple, en 1977, on trouve ce type de message : « Joignons-nous tous ! Si vous n'êtes pas déjà membre du Monde à Bicyclette,

⁸³ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Ibid.*, p.52.

⁸⁴ BOURDET, Yvon, GUILLERM, Alain, *L'autogestion*, Paris, Seghers, « Clefs », 1977, 288p.

voici votre chance ! Inscription \$5 par an. Etudiant & chômeurs : \$2. »⁸⁵. Cependant, lors des premières années de fonctionnement, la gestion administrative des cotisations n'est pas une priorité. Ainsi, tant au MDB qu'au MAB, les cotisations sont rarement à jour « Jamais la liste des membres ne fut à jour, et nos militants les plus assidus avaient rarement un *membership* en règle »⁸⁶. Par conséquent, lorsqu'il y a des adhérents plus généreux que les autres, on ne manque pas de le faire savoir « Un adhérent sans s'engager pour l'avenir, a versé 2700 F. Un autre a offert les badges au MDB et un troisième a renoncé au remboursement d'une avance de 2000 francs. Tous ceux qui s'associent à cet effort seront les bienvenus »⁸⁷.

Outre, la cotisation, les demandes de dons ou les appels à la solidarité sont réguliers au sein des associations. En 1986, le Monde à Bicyclette fait un appel à ses lecteurs « Nous avons décidé d'acquérir un (...) Macintosh. (...). Il y a déjà deux ans que nous planifions cet achat, et nous disposons de plus de la moitié de son coût. Cependant, il faut trouver l'autre moitié (...). L'objectif de la présente campagne est petit : \$2000. Nous faisons appel à nos plus proches sympathisants »⁸⁸. Suivant cette petite annonce, un bulletin détachable est disponible pour le lecteur. Il a le choix entre des montants allant de 10\$ à 100\$ avec un espace pour la libre contribution. La gestion des locaux associatifs est parfois, elle aussi, problématique surtout concernant le loyer. C'est le cas notamment à Paris en 1983 « AU SECOURS ! Dans un mois nous n'aurons plus de local ! Que chacun cherche de son côté, et que les résultats fructueux soit communiqués à Serge, d'urgence (...) A VOS ADRESSES ! »⁸⁹. Les associations évoluent dans une grande famille, où l'on appelle à la solidarité et au partage. Chacun, en fonction de ses capacités techniques et financières, contribue au développement et à la survie associative. Mais, les cotisations et les dons sont rarement les seuls apports financiers.

ROSANVALLON, Pierre, L'âge de l'autogestion ou la politique au poste de commandement, Paris, Seuil, 1976, 185p.

⁸⁵ « Joignez-nous tous », *Bulletin Le monde à bicyclette*, n°4 (Février 1977), p.28.

⁸⁶ Claire Morissette, « Dix ans de vélorution », *Le Monde à Bicyclette*, Vol 10 n°1 (Mai-juin 1985), p.15.

⁸⁷ Michelle Delmotte, « Bonne nouvelle », n°13 (Novembre 1983), p.13.

⁸⁸ Le Monde à Bicyclette, « Recyclez \$ », *Le Monde à Bicyclette*, n°2 (septembre 1986), p.9.

⁸⁹ Non signé, « Local », *Roue Libre*, n°8 (Avril-mai 1983), p.5.

1.1.3.2 Les bulletins : sources de revenus

Les deux associations ont en commun la publication d'un bulletin, avec une différence non négligeable : le journal montréalais est gratuit, tandis que celui du MDB est payant. Pour *Roue Libre* (Paris), les prix vont de 5 francs en 1980 à 4€ en 2000. En 1991, la vente au numéro a permis de récolter à l'association parisienne 1.032 francs et la vente par abonnement 14.900 francs. Des recettes qui permettent de couvrir les dépenses liées à la revue (impression, affranchissements). *Le Monde à Bicyclette*, journal de l'association montréalaise, est financé en grande partie par les publicités et non par le lecteur. Le système de financement par les publicités est assez important. Entre 1977 et 1998, 280 annonceurs différents ont publié une annonce dans le journal de l'association. Des publicités de toutes tailles : de la pleine page à la simple carte de visite copiée-collée en marge du journal. « Annoncez-vous dans nos pages ! Le journal le *Monde à Bicyclette* est lu par au moins 25.000 personnes (...) le coût de l'espace publicitaire est très raisonnable : 5\$ par pouce carré. Contactez-nous pour offrir vos produits ou services dans nos pages »⁹⁰. A partir de 1987, une politique de fidélisation est mise en place. Les annonceurs qui le souhaitent offrent 10% aux lecteurs du *Monde à Bicyclette*. Outre les publicités, la vente d'espace de « petites annonces » est aussi un moyen pour le MAB d'amortir les dépenses liées au journal. L'association parisienne a mené une timide politique publicitaire. Même si en 1985 Michel Utgé-Royo annonçait « l'introduction de la publicité dans ses colonnes »⁹¹, le MDB n'a jamais réellement misé sur la publicité.

1.1.3.3 Les subventions : entre refus et nécessité

Les subventions allouées par différentes institutions sont pour les associations un revenu non négligeable. Elles sont d'importance variable et sont allouées pour l'exécution d'une activité ou pour la promotion d'un concept ayant des conséquences positives sur la collectivité.

⁹⁰ Non signé, « Annoncez-vous dans nos pages ! », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 11, n°3 (Décembre 1986), p.13.

De 1972 à 1983, le MDB fonctionne en autonomie sans l'aide de subvention. Jacques Essel refuse l'idée d'être financé par une tiers organisation⁹². Les revenus proviennent uniquement des activités internes (cotisation, vente de tee-shirt, participation au Paris-Chartres...). La première subvention arrive au moment où Jacques Essel est en instance de démission. Ainsi, elles marquent l'avènement d'un nouveau mode de fonctionnement financier. Les premières subventions proviennent du Ministère de l'Environnement. En 1983, ce dernier délivre 40 000 francs pour les chaînes amitié-vélo⁹³. Opération qui consiste à organiser des randonnées en Ile-de-France afin de réunir la communauté de cyclistes. Somme particulièrement importante qui permet d'embaucher un permanent. La création de ce poste est profitable à l'association puisqu'elle permet d'obtenir, la même année, une subvention supplémentaire de 18.000 francs de la part du ministère du travail⁹⁴. En 1992, l'association reçoit 10.000 francs de la Préfecture de Paris et 25.000 francs du ministère de l'Environnement.⁹⁵ Pour la première fois, en 2004, la municipalité offre une subvention de 30 000 euros pour l'embauche d'un permanent. Ainsi entre 1983 et 2004, les subventions varient en fonction des demandes ponctuelles de l'association auprès des institutions.

L'association québécoise précise son fonctionnement financier dans son cinquième bulletin avec des principes peu rigides :

« Au sujet du financement, on a décidé d'assurer notre auto-financement autant que possible, tout en acceptant les subventions gouvernementales et les dons d'individus et organisations ouvrières et populaires jusqu'à un maximum de \$300.00 et \$500.00 respectivement. Pour ce qui est des subventions d'entreprises privées, elles sont permises jusqu'à un maximum de \$300. Sans engagement oral ou écrit de notre part »⁹⁶.

Dès 1977, une subvention est allouée pour, entre autres, enseigner la sécurité cycliste aux enfants. Une aide qui permet d'embaucher six personnes pour travailler à plein temps

⁹¹ Michel Utgé-Royo, « Bonjour à tous », *Roue Libre*, n°24 (novembre 1985), p.2.

⁹² Isabelle Lesens, entretien avec l'auteur, 12 octobre 2014.

⁹³ Non signé, « Rapport de la commission gestion et modes de financement du M.D.B », *Roue Libre*, n°8 (Avril-mai 1983), p.8.

⁹⁴ Jacques Essel, « Important », *Roue Libre*, n°10 (juin 1983), p.4.

⁹⁵ Camille Lalande, « compte rendu de l'assemblée générale du 29 novembre 1991 », *Roue Libre*, n°81 (1^{er} trimestre 1992), p.8.

⁹⁶ Non signé « Compte-rendu du congrès », *Bulletin du Monde à Bicyclette* », n°5 (Mai 1977), p.3.

dans l'association. L'allocation de subventions assure aux associations une certaine sérénité qui permet de s'organiser au moins sur le moyen terme. Néanmoins, elles ne sont pas toujours reconduites et amènent parfois à des situations difficiles « SOS Vélo. Vous tenez entre vos mains ce qui est peut-être notre dernier numéro. Le Monde à Bicyclette est financièrement à bout souffle depuis que les subventions gouvernementales se tarissent »⁹⁷.

La volonté de fonctionner indépendamment des subventions et donc des institutions qui les délivrent, est présente tout au long de la période étudiée. Elle semble faire davantage débat en France. Dans les années 1990, l'association Réseau Vert (Paris) n'a jamais fait de demande de subvention pour ne pas « dépendre de la main qui nous nourrit »⁹⁸. Dans le même registre, Laurent Lopez écrit en 1999 dans l'édito du n°48 de *Roue Libre* « (...) récolter ici ou là une subvention. Je m'y suis toujours opposé, pour préserver l'indépendance du MDB. On ne mord pas la main qui vous nourrit, dit le diction populaire »⁹⁹. Cette crainte de perdre le sens des revendications en acceptant d'être financé par une tiers organisation apparaît de façon ponctuelle tout au long de la période. En 1992, le compte-rendu de l'assemblée générale y fait référence « Quelques membre du MDB demeurent contre l'idée même d'accepter des subventions, car une telle démarche peut ensuite entraver l'association dans sa liberté d'action »¹⁰⁰. Ces contraintes d'actions s'avèrent parfois réelles. Lors de l'assemblée générale du 29 novembre 1991 du MDB, une discussion porte sur l'utilisation de la subvention probable de 1992. L'idée de son utilisation pour une manifestation sur la voie publique est immédiatement exclue car l'argent vient de la préfecture¹⁰¹.

Les associations doivent nécessairement avoir des sources de revenus pour fonctionner. Beaucoup de procédés sont communs aux acteurs du monde associatif (adhésion, organisation de randonnée, de rallye, cotisation, vente de *goodies*...). Cependant, l'utilisation de la publicité et l'acceptation des subventions publiques et privées dès les premières années

⁹⁷ Le conseil d'administration du mab, « Editorial », *Le Monde à Bicyclette*, vol. 19, no.3 (automne 1994), p.2.

⁹⁸ Erick Marchandise, entretien avec l'auteur, 6 décembre 2014.

⁹⁹ Laurent Lopez, « L'emploi jeune du MDB est menacé », *Roue Libre*, n°48 (Mars Avril 1999), p.3.

¹⁰⁰ « Compte-rendu de l'assemblée générale samedi 11 mars 1995 », *Roue Libre*, N°26 (Juillet-Aout 1995), p.6.

¹⁰¹ Camille Lalande, « compte rendu de l'assemblée générale du 29 novembre 1991 », *Roue Libre*, n°8 (1^{er} trimestre 1992), p.8.

dans l'association montréalaise confèrent à celle-ci, une aisance concernant la gestion financière par rapport à l'association parisienne.

• Conclusion Chapitre 1

Les deux associations ont des caractéristiques similaires (fondateurs, débats internes sur l'organisation et les affiliations) et divergentes (financement) permettant d'approcher les débats identitaires et de fonctionnement des premières années. Ainsi, l'émergence du mouvement cycliste vue à travers ces deux associations pionnières est marquée par de nombreuses influences contestataires et politiques. Entre anarchisme et pragmatisme, le nouveau mouvement de cyclisme urbain est difficilement identifiable. D'autant plus que l'identification comme un mouvement d'écologie semble anachronique puisqu'il est rare que les militants de l'époque se définissent ainsi.

Parallèlement à ces réflexions internes, se développe un intérêt particulier pour la mobilisation et la contestation dans un contexte où les autorités ne prennent pas en considération les revendications des cyclistes. Des années 1970 au début des années 1980, l'activité associative, tant montréalaise que parisienne, est marquée par une mobilisation et une construction identitaire du cycliste urbain moins évidente dans les périodes suivantes.

1.2 Chapitre 2 : La création d'une nouvelle revendication urbaine

Dans les années 1970, la problématique du vélo en milieu urbain est absente des préoccupations municipales. En 1967, les voies rapides sont aménagées sur la rive droite de la Seine. Le périphérique est terminé en 1973. L'année suivante, Paris commence tout juste à freiner la construction de voies de circulation. En effet, en 1974, Valéry Giscard d'Estaing suspend la participation financière de l'Etat pour le projet d'une autoroute urbaine nord-sud en plein Paris. Le canal Saint Martin aurait dû être recouvert par cet axe. A Montréal, l'administration de Jean Drapeau est davantage préoccupée par des projets à vocation internationale comme l'exposition universelle de 1967 ou les Jeux Olympiques de 1976. Malgré les démarches effectuées par les associations, les autorités sont encore peu réactives aux pressions des cyclistes. Par conséquent, se développent des mouvements de contestation rapidement mis en évidence par la mobilisation urbaine. La rue est l'espace privilégié pour se faire connaître auprès des citoyens et des médias, même si, en fonction des associations les méthodes pour y parvenir diffèrent. Parallèlement à ces manifestations, les associations construisent une identité nouvelle, celle du citoyen frustré par l'impossibilité de circuler en ville. Un manque de liberté, une dégradation du cadre de la vie que l'on impute à la société de consommation, à l'automobile ou aux municipalités... A partir de 1970, les archives mettent en évidence un nouvel acteur de la cité : le cycliste urbain.

1.2.1 La rue comme espace de revendications

Les associations de cyclisme urbain utilisent la manifestation comme un outil de pression et de communication. Son succès quant au nombre de participant et surtout sa médiatisation construisent leur réputation. A Paris, les années 1970 ont marqué l'imaginaire du militant comme des années fastes de la mobilisation. A Montréal, le Monde à Bicyclette construit sa notoriété autour de ses performances théâtrales surtout avant 1985 date à laquelle Vélo Québec reprend une partie des actions de l'association (Partie 3. Chapitre 2). Ainsi, je vais me concentrer sur la mobilisation associative de ces années pour comprendre les méthodes de contestation et de médiatisation mises en place.

1.2.1.1 Les manifestations parisiennes des années 1970 : les années fastes de la mobilisation cycliste

Dans les années 1970, ont lieu de nombreuses manifestations initiées par les syndicats ou les associations de défense de l'environnement. Concernant la thématique des transports et de la circulation, Frédéric Héran et Mathieu Flonneau font notamment référence à la manifestation lancée par les syndicats et les partis de gauche en faveur des transports publics, réunissant entre 20 000 et 50 000 personnes en novembre 1970.¹⁰² Le vélo est parfois utilisé pour des manifestations en lien avec la protection de l'environnement. Le 10 juin 1972, des vélos sont dans le cortège de l'association Droit au Piéton lors de la manifestation contre le projet de voies sur berges rive gauche¹⁰³. Par conséquent, mon propos se limite aux manifestations parisiennes de cyclistes ayant des revendications pour les vélos. L'étude ci-dessous porte essentiellement sur les années allant de 1972 à 1977. Ce choix chronologique s'effectue par un filtre médiatique. Les occurrences disponibles à l'INA et les articles de presse référencés dans les archives de Jacques Essel ne mentionnent pas de manifestations importantes entre 1977 et 1982, date du premier plan vélo à Paris. Ainsi, l'étude ne prétend

¹⁰² FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005, p.196.

¹⁰³ « Manifestation à vélo quai Saint Bernard », INA, JT 20h, 1, 10.06.1972, 19h45, durée : 00:01:28.

pas à l'exhaustivité mais davantage à l'analyse des discours et des méthodes de mobilisations mises en place par l'association parisienne.

Lorsque l'on s'intéresse aux manifestations cyclo-militantes des années 1970, la première référence communément acquise est celle du 22 avril 1972. Cette manifestation incarne le commencement réussi d'une série de mobilisations faisant des années 70 les « années fastes »¹⁰⁴ du militantisme cycliste. Elle est la première manifestation à revendiquer l'amélioration des conditions cyclables pour diminuer la pollution atmosphérique parisienne. Animée par Brice Lalonde des Amis de la Terre, elle est connue pour sa réussite quant au nombre de participants mais elle est aussi l'incarnation de la contestation cycliste. Le tract de la manifestation est particulièrement parlant :

« Les villes meurent de Gangrène automobile, polluante, fumante, sonnante, circulatoire, ou policière... Les automobilistes meurent d'accidents d'auto... Les piétons, d'occasion ou par principe, sont renversés au coin des rues. Tous assis, debout, couchés, sont atteints par la dite gangrène et sujets à l'infarctus. Des soi-disant experts, patrons dans le vent, politicards débiles, se gargarisent d'expansion : « Augmentons la production, voilà le progrès, voilà le bonheur, encore des bagnoles, encore ! » Nous, on dit merde ! »¹⁰⁵

La critique de la société de consommation illustrée par l'automobile s'accompagne d'une représentation apocalyptique de la ville. Une inquiétude en partie véhiculée par les discours aux dénouements pessimistes de plus en plus fréquents. En 1968, Paul R. Ehrlich, à travers un raisonnement démographique, prévoit une surpopulation de la planète et appelle à la mise en place d'une politique de réduction de la natalité¹⁰⁶. En 1971, Barry Commoner dans *Closing Cercle* établit les quatre lois de l'écologie en insistant sur l'équilibre des relations entre l'activité humaine et naturelle¹⁰⁷. En 1972, le Club de Rome publie *Limits to Growth* qui sera un ouvrage pionnier pour les théories de la croissance zéro en Europe et en Amérique du

¹⁰⁴ Auteur non communiqué, « La journée mondiale de l'environnement. Recyclez-vous, roulez à vélo ! », *Le Monde*, 8 juin 1993 (Archives en ligne). « Les cyclistes de Paris et de sa banlieue se donnent rendez-vous pour une manifestation festive, conviviale et quand même revendicative, afin de rappeler aux autorités leur existence, même marginale. Ils étaient plusieurs milliers, ce samedi, plus nombreux que jamais depuis les années fastes de 70, quand Brice Lalonde menait le bal ».

¹⁰⁵ Les Amis de la Terre, « tract de la manifestation du 22 avril 1972 », Disponible dans le carton du « *Courrier de la Baleine 1971-1975* », Banque Nationale Française.

¹⁰⁶ EHRlich Paul R, *La bombe P* [traduction de *The Population bomb*], Paris, J'ai lu, 1973, 303p.

¹⁰⁷ COMMONER Barry, *L'encerclement* [traduction de *The Closing Cercle*], Paris, Seuil, 1972, 300p.

Nord¹⁰⁸. Outre l'apport théorique de plus en plus d'experts, ce texte est un exemple du constat qu'admettent les citoyens sur la dégradation des conditions de vie en ville.

Au-delà de cette critique radicale de l'urbain, les cyclistes proposent des revendications inédites en France. Ils réclament l'interdiction de la circulation automobile dans Paris, le développement de transports en commun non polluants et la mise à disposition des parisiens d'un million de vélos gratuits communautaires. Les militants de 1972 devront attendre 2007 pour que le maire de Paris inaugure une flotte de 7500 vélos en libre-service. L'idée des vélos communautaires n'est pas une innovation française. En 1965, le mouvement hollandais Provo met à disposition des vélos blancs aux Amstellodamois. Les vélos sont la représentation d'une « expression utopistes voire collectivistes et écologiste »¹⁰⁹ de l'urbain. Les militants revendiquent une nouvelle gestion de la ville où le vélo devient l'alternative à la voiture symbole de la société de consommation et facteur de dégradation des villes.



Figure 3 : Manifestation du 22 avril 1972. Extrait du film de Laurent Védrine. *La Reine Bicyclette, histoire des français à vélo*, 2013 [en ligne].

Le jour du rendez-vous, les manifestants sont nombreux. Cinq mille cyclistes selon la police et vingt mille selon les organisateurs manifestent de la porte Dauphine à Vincennes. Il est possible de voir des images de cette manifestation dans le film intitulé *l'An 01* réalisé par Jacques Doillon, Gédéon, Alain Resnais et Jean Rouch en 1973¹¹⁰

ou encore dans le film de Laurent Védrine *La Reine Bicyclette, histoire des français à vélo* de 2013. L'humour

et la contestation fait la force de la manifestation auprès des médias avec des slogans humoristiques « les flics à vélo ! »¹¹¹, « des vélos pas d'autos ! »¹¹², « L'auto ça pue, ça

¹⁰⁸ Massachusetts institute of technology, *Halte à la croissance ? Enquête sur le Club de Rome*, Paris, le club français du livre, 1972, 314p.

¹⁰⁹ PAS Nicolas, « images d'une révolte ludique. Le mouvement néerlandais Provo en France dans les années soixante », *Revue historique*, 2005/2 n°634, p.343-373.

¹¹⁰ HERAN, *Ibid.* p92.

¹¹¹ « Manifestation dans Paris », INA, 1, JT 20h, durée : 00 :02 :27.



polluant et ça rend nerveux »¹¹³ « [sur un ton mélodique] Les autos ça pue, ça sent la charogne, les autos ça pue, ça sent la morue, y'a mon p'tit vélo qui sent l'eau de Cologne, y'a mon p'tit vélo qui sent la vertu »¹¹⁴. Le 5 juin 1976, une nouvelle manifestation organisée dans le cadre de la journée mondiale du vélo est lancée par l'association les Amis de la Terre. Une fois de plus le ton est donné dans l'appel au rassemblement : « C'est notre 3^{ème} manif et jusqu'à présent nous n'avons reçu que des coups de matraque... Si, cette fois, nous n'obtenons rien, nous déclarons la guérilla vélorutionnaire pour que la petite reine prenne le pouvoir »¹¹⁵ (Annexe 2). Dans un champ lexical similaire, le *Manifeste Vélorutionnaire* publié l'année suivante aux éditions Pauvert rappelle le déterminisme de l'association. Une fois de plus, elle tient un discours sévère contre les automobilistes et les autorités « Si rien n'est fait, les cyclistes parisiens immobiliseront la circulation, non pas une fois par an, mais très souvent, en des lieux différents de la capitale, et en particulier lors des départs en week-end. D'ici à 6 mois, si des mesures concrètes ne sont pas prises en faveur des piétons et des cyclistes, nous déclarerons la guerre à la voiture »¹¹⁶. Des débordements ont parfois lieu nécessitant l'intervention des forces de l'ordre. *Le Monde* du 30 mars 1974 fait référence à « une guérilla personnelle contre l'auto »¹¹⁷ et le reportage du 20h montre les policiers matraque à la main¹¹⁸. L'étude des manifestations organisées par les Amis de la Terre permet de mettre en évidence l'aspect contestataire du mouvement dans ses débuts. Un succès et un esprit de lutte qui rendent nostalgiques certains militants du MDB quelques années plus tard. C'est le cas notamment de Michel Hareng en 1985

« A une époque propice aux bons vœux, on peut souhaiter une année 1985 pleine de pistes cyclables et de vélos pour le mouvement de défense de la bicyclette [...] Comme la création spontanée n'existe pas, ce vœu ne sera que si chacun participe à l'action commune ne serait-ce qu'un peu. Ne dit-on pas que les petits ruisseaux font les grandes rivières. Rêve d'aujourd'hui, réalité de demain ; pourquoi pas !

¹¹² *Idem.*

¹¹³ *Idem.*

¹¹⁴ « Manifestation vélos », INA, 2, JT 20h, durée : 00 :00 :56.

¹¹⁵ Le tract est publié dans le bulletin *Roue Libre* lors d'un article revenant sur les premières manifestations cyclistes. Michel Delmotte, « Brice Lalonde : le vélo, c'est écolo ! », *Roue Libre*, N°10, juillet 1992, p.9.

¹¹⁶ Les Amis de la Terre, *Manifeste Vélorutionnaire*, Paris, J.J Pauvert, 1977, p.37.

¹¹⁷ Non signé, « les manifestants à vélo et la police », *Le Monde*, 30 mars 1974.

¹¹⁸ « Manifestation de cycliste à Paris », INA, JT 20h, 1, 16/03/1974, durée : 00.01.35.

Souvenons-nous : 22 avril 1971 [1972], 10 000 personnes manifestent contre la pollution au son de « Paris chambre à gaz, vive la chambre à air »¹¹⁹.

En effet, dès les premières années de fonctionnement, le Mouvement de Défense de la Bicyclette est marqué par un esprit d'apaisement. Jacques Essel est dans les années 1970 à la tête de l'association. Il devient à partir de 1975 l'interlocuteur privilégié des médias et le leader de la mobilisation cyclo-militante. La première Ronde à Vélo est organisée le 24 mai 1975. Les organisateurs s'opposent aux précédentes manifestations en insistant sur l'esprit paisible des manifestations. Le tract annonçant la manifestation est un véritable éloge du vélo et de la paix. « Agressifs s'abstenir : le vélo s'accorde au silence comme la voiture à la violence. Le vélo est une fête. Le vélo c'est la liberté. Le vélo c'est la santé. Le vélo c'est l'espoir. Le vélo c'est l'indépendance donc la paix, le vélo c'est l'amitié, le vélo c'est l'équilibre... etc... etc... »¹²⁰ (Annexe 4). Antenne 2 interviewe Jacques Essel avec le cortège en arrière-plan. Tout en présentant les objectifs du Mouvement de Défense de la Bicyclette, il insiste sur le caractère pacifiste de la mobilisation « le vélo c'est une fête pour nous. On veut montrer que le vélo peut être un moyen de transport sans qu'il y ait d'ennui, on peut s'amuser joyeusement, on peut réclamer des revendications [...] on pense que c'est comme ça qu'on réussira »¹²¹. Il réaffirme ses propos dans *le Figaro* « Le vélo, c'est l'amabilité. Le jour de la ronde à vélo, nous serons aimables avec les agents et réciproquement »¹²². Pour finir, le *Quotidien de Paris* titre son article « Une ronde à vélo bon-enfant »¹²³. Une ambiance paisible qui est tout de même à relativiser. Il existe une dissymétrie entre l'image que veut se donner l'association et le comportement de certains militants pendant les manifestations. Au moment où Jacques Essel souligne la coopération nécessaire entre cyclistes et automobilistes « nous sommes eux et nous sur un problème commun on va le résoudre ensemble »¹²⁴, d'autres manifestants bloquent la place de la concorde. Le journaliste d'Antenne 2 conclut ainsi « il semble que la grande fraternisation entre automobilistes et cyclistes ne soit pas pour demain

¹¹⁹ Michel Hareng, « éditorial », Roue Libre, N°20 (Janvier-février 1985), p.2.

¹²⁰ Tract, « entrez dans la Ronde à vélo, le samedi 24 mai 1975 », Archives privées Isabelle Lesens, « dossier 1972-1979 ».

¹²¹ « Fête de la bicyclette », INA, JA2 dernière, 2, 24/05/1975.

¹²² P.K., « Aujourd'hui à Paris, des cyclistes par milliers », *Le Figaro*, 25 mai 1975.

¹²³ N.D., « Une ronde à vélo bon-enfant », *Le quotidien de Paris*, 26 mai 1975.

¹²⁴ « Journée du vélo », INA, 2, JA2 Dernière, 15/05/1976, début : 23 :27 :00, durée 00 :02 :11.

[...] certains manifestant ont fait de cette ronde cycliste le prétexte à une revanche sur les automobilistes »¹²⁵.

La dynamique de mobilisation des années 1970 est d'importance relative. En effet, elle ne dépasse pas en moyenne deux sorties par an. De plus, elle répond davantage à une logique de rituel plutôt qu'à une logique de spontanéité. Les manifestations des années 1970 sont des défilés revendicatifs où les cyclistes circulent en passant de préférence devant les hôtels de ville d'arrondissement. Les manifestations de cyclistes à Paris ne peuvent être étudiées qu'à travers le MDB. La comparaison avec les mobilisations des Amis de la Terre est nécessaire pour mettre en évidence les différentes méthodes. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette devient à partir de 1975 le relais des revendications cyclistes identifiées par un discours pacifique et non violent. Parallèlement, jusqu'en 1977, l'association Les Amis de la Terre propose un discours orienté vers un esprit de lutte. Néanmoins, même si j'ai mis en évidence deux discours lors des manifestations, les deux associations se soutiennent, elles ne sont pas en concurrence. Les mobilisations des années 1970 permettent de véhiculer auprès des parisiens et des médias les revendications nouvelles portées par les cyclistes militants. De l'autre côté de l'Atlantique, à partir de 1975, l'association de cyclisme urbain montréalaise s'affirme aussi sur la scène publique par ses performances théâtrales.

1.2.1.2 Les *happenings* québécois : les cyclo-drame du Monde à Bicyclette

Entre 1975 et 1985, l'association montréalaise le Monde à Bicyclette devient un acteur incontournable du militantisme urbain par ses mobilisations humoristiques et contestataires au cœur de la ville. L'étude suivante porte sur les manifestations organisées par l'association entre 1975 et 1985. A partir de 1975, même si, le Rassemblement des Citoyens de Montréal (RCM), parti d'opposition à la municipalité de Jean Drapeau, soutient les revendications de l'association, aucune amélioration des conditions n'est envisagée pour les cyclistes. De plus, comme je l'ai montré précédemment, l'affiliation à un parti n'est pas d'actualité « les

¹²⁵ *Idem.*

militants n'arrivent pas à faire confiance aux politiciens, fonctionnaires et autres amateurs de cocktails pour implanter les changements radicaux dont l'époque a un urgent besoins »¹²⁶. Ainsi, les militants misent sur la mobilisation pour se faire entendre tant par les citoyens que par l'exécutif. Mon étude ne va pas au-delà de l'année 1985. A cette date, l'organisation annuelle de la manifestation cycliste est reprise par Vélo Québec. De plus, la prise en considération des revendications par la municipalité amorce une évolution dans les pratiques militantes qui influent sur l'organisation des manifestations (Partie 2. Chapitre 3).

L'action de protestation du Monde à Bicyclette est différente sur certains points de celle mise en place par l'association parisienne. En effet, l'influence de la mobilisation anglo-saxonne est omniprésente. Dès 1971, la nouvelle association canadienne Greenpeace mise sur l'action spontanée couplée avec la présence des médias. L'attaque des centres d'essai nucléaire à bord de chalutiers et les affrontements de zodiacs contre les baleiniers façonnent l'image de l'association et participent au renouveau du mode opératoire¹²⁷. *Friends of the Earth*, autre grande association de défense de l'environnement, créée en 1969 aux Etats-Unis réalise son premier coup médiatique le 10 mai 1971 à Londres. Les militants constituent une pyramide de bouteilles devant le siège de *Cadbury-Schweppes* pour mettre en évidence le gaspillage et la pollution¹²⁸. Les deux associations renouvellent l'acte de protestation en reprenant des pratiques artistiques comme le *happening* ou le théâtre de rue développée à partir des années 1950. Influencée par un militantisme spontané et les opérations « coups-de-poing », l'association montréalaise mise sur la prise de conscience des citoyens en organisant des manifestations choques et théâtrales. Les rédacteurs du *monde à bicyclette* aiment le rappeler, l'association s'identifie par son « commando théâtral ».

Daniel Ross dans son article intitulé « vive la vélorution ! Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal 1975-1980 »¹²⁹ reprend le terme « cyclo-drame » pour définir les manifestations du MAB. Un cyclo-drame est une action militante à la fois

¹²⁶ MORISSETTE Claire, *Deux roue un avenir*, Montréal, Ecosociété, « Retrouvailles », 1994, p.191.

¹²⁷ RAVIGNAN Antoine, « Greenpeace, entre contestation et négociation », *L'économie politique*, 2003/2 no 18, p86-96.

¹²⁸ OLLITRAULT Sylvie, « De la caméra à la pétition-web : le répertoire médiatique des écologistes », in *Réseaux*, 1999, volume 17, n°98, pp. 153-185.

¹²⁹ ROSS Daniel, « Vive la vélorution ! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cyclo-écologiste à Montréal », in *Le militantisme environnemental*, Revue d'histoire politique, 2014.

humoristique et revendicative permettant d'attirer les médias tout en conscientisant les citoyens de certaines incohérences urbaines. Pour étudier le mode opératoire du Monde à Bicyclette, je reprends la classification de Daniel Ross dans laquelle il propose deux catégories de manifestation. Il y a les cyclo-drames pour « élever les consciences »¹³⁰ et les cyclo-drames spécifique à un problème montréalais.

Tout d'abord pour mettre en évidence une frustration, il faut montrer aux citoyens et aux autorités que les Montréalais ont des vélos et qu'ils savent s'en servir. Pour cela, dès sa création, le Monde à Bicyclette organise à Montréal la journée internationale du vélo. Cette journée est déjà fêtée dans les grandes villes américaines et européennes comme Amsterdam, Philadelphie, New York, Londres... ou encore Paris comme nous l'avons vu précédemment à chaque mois de juin. Désormais depuis 1975, Montréal fait partie de ce réseau festif. Lors de cette journée, certaines rues sont fermées à la circulation afin qu'un cortège de cyclistes puisse circuler. L'organisation de la journée internationale du vélo est un succès. Jusqu'à 6000 personnes participent à la balade urbaine. Le 26 mai 1975, *Le Jour* offre un article d'une double page intitulé « la semaine de la bicyclette va envahir les rues de Montréal »¹³¹. Le Monde à Bicyclette profite de cette journée pour diffuser l'idéologie de la contre-culture cycliste à l'ensemble des manifestants : « Et cette année, comme d'habitude et mieux encore si possible, notre grande journée devrait être soigneusement préparée par toute une semaine d'activités en tout genre, lesquelles viseront surtout bien sûr à sensibiliser à notre cause »¹³².



Figure 4 : Conférence organisée par le Monde à Bicyclette lors de la semaine de la bicyclette à Montréal. Archives du MAB. Non daté. Probablement entre 1975 et 1980.

¹³⁰ MORISSETTE Claire, *Deux roue un avenir*, Montréal, Ecosociété, « Retrouvailles », 1994, p205.

¹³¹ Louis Fournier, « la semaine de la bicyclette va envahir les rues de Montréal ! », *le Jour*, 26 mai 1975, p.13.



Tout comme les manifestations parisiennes, les défilés cyclistes sont revendicatifs. On peut voir des cyclistes avec un masque à gaz, des panneaux indiquant « le vélo vaincra », « moi je pollue pas », « on est partout, on va partout, on veut des pistes partout », l'ensemble agrémenté de slogans anti-voiture. Les journées internationales du vélo sont donc explicitement des journées où l'on conteste le manque de considération pour les cyclistes dans les politiques urbaines de Montréal. L'objectif de ces manifestations est de montrer que les cyclistes montréalais sont nombreux, mais c'est aussi un moyen de circuler dans une ville utopique : sans voiture. « On peut alors se prendre à rêver à un jour où le seul bruit de circulation sera le cliquetis du pédalier, au jour où les gens auront compris qu'une ville ne doit pas absolument être laide et bruyante [...] »¹³³. Par conséquent, les participants redécouvrent une ville à l'image des revendications de l'association. Dès 1981, Vélo Québec prend progressivement la main sur l'organisation de la manifestation. En 1985, le Tour de l'Île de Montréal est officiellement un événement Vélo Québec.



Figure 5 : Manifestation du Monde à Bicyclette. Archives du MAB. Non daté. Probablement manifestation au mois de juin entre 1975 et 1980

¹³² A. F. Malessart, « En selle pour La Journée Internationale ! », *Pour une ville nouvelle*, vol.3, no.2 (Mai 1978), p.1.

¹³³ Daniel Meilleur, le 4 juin, journée internationale... », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.1.

Outre ces manifestations à succès où plusieurs milliers de cyclistes se réunissent chaque année, il existe toujours dans la catégorie « cyclo-drame pour élever les consciences » les *happenings* cyclistes. Réunissant un petit groupe de militants, ils insistent sur une incohérence urbaine dont sont victimes les citoyens. Une des spécialités du Monde à Bicyclette c'est l'organisation de *Die-in*. En pleine ville, sans préavis, des cyclistes viennent s'allonger sur la route avec leurs bicyclettes. Au milieu des klaxons, les cyclistes font quelques minutes de silence en hommage aux victimes de l'automobile. Quelques membres de l'association en profitent pour distribuer des tracts ou pour émettre des discours anti-automobilistes et pro-vélo. Le premier *Die-in* de l'association date du 12 octobre 1976 où une centaine de personnes se sont données rendez-vous sur l'avenue Saint-Catherine. Le *Die-in* n'est pas l'apanage du Monde à Bicyclette. Des associations de quartier comme le Comité des Citoyens de la Rue ou le Comité des Citoyens de Sault-aux-Récollets contestent des projets d'agrandissement autoroutiers ou d'élargissement des boulevards déjà existants « Le Monde à Bicyclette et plusieurs autres mouvements, se sont couchés dans la rue en pleine circulation pour empêcher que leur rue auparavant tranquille, soit transformée en artère principale »¹³⁴.



Figure 6 : Manifestation spatiale à Montréal 3 juin 1981. Archives du MAB.

Une autre manifestation a marquée l'histoire du Monde à Bicyclette. En effet des photos de la manifestation réapparaissent à plusieurs reprises dans le journal principalement lors des anniversaires où l'association aime faire le bilan de ses luttes. Cette manifestation souligne ironiquement une incohérence liée au partage

de la rue par ses usagers. La manifestation spatiale démontre que la voiture est

¹³⁴« Die in le 3 juin. Les résidents bloquent la rue Jeanne-Mance aux autos ! », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.4.

« spaciophage ». La place prise par une automobile pour une seule personne est considérable « C'est que l'espace y est consacré, de droit divin croirait-on, au règne de l'auto qui circule avec à bord une moyenne de 1,3 passagers pour 8 cylindres polluants, qui rouille immobile 22 heures sur 24 en encombrant le paysage »¹³⁵. Pour illustrer cette revendication, l'association a organisé le 3 juin 1981 une manifestation dite spatiale. Une dizaine de cyclistes ont arpenté les rues avec un cadre de bois de la taille d'une voiture attaché autour du vélo. Les cyclistes se sont intégrés dans le flux de circulation de la ville en augmentant donc la congestion automobile « Nous aurions eu une boîte de fer, un nuage de pollution, et une caisse de décibels qu'ils nous auraient trouvés normaux et respectables »¹³⁶.

La deuxième catégorie de manifestations organisées par le Monde à Bicyclette consiste à cibler un problème caractéristique de la ville de Montréal. Une fois de plus la théâtralisation



Figure 7 : Opération Moïse le 20 avril 1981 organisée par le Monde à Bicyclette. Archives du MAB.

est la marque de fabrique de l'association.

Le 4 juin 1977, Robert Silverman déguisé en cardinal exorcise le vélodrome construit en 1976 à l'occasion des jeux Olympiques. « Nous avons prié pour que cesse d'être gaspillées nos ressources utilisées pour les événements de sport d'élite. Nous avons prié pour que nos ressources puissent servir à la majorité »¹³⁷. Le vélodrome est vu par l'association comme un paradoxe. Des millions de dollars sont investis dans le vélo en tant que pratique sportive alors qu'aucune subvention n'est accordée pour les projets des militants cyclistes.

L'insularité de Montréal nécessite une traversée des ponts ou l'utilisation de la ligne jaune du métro pour atteindre la rive sud. Les cyclistes revendiquent donc le droit d'accès au métro en dehors des heures d'affluence et le droit

¹³⁵ Claire Morissette, « Dix ans de vélorution », *Le Monde à Bicyclette*, vol.10, no.1 (mai-juin 1985), p.2.

¹³⁶ Claire Morissette, *Ibid.*, p. 15

¹³⁷ Liz Bildon, « Pour expulser les démons de l'élitisme, les cyclistes exorcise le vélodrome ! », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.3.

de circuler sur le trottoir des ponts en sécurité. Le 20 avril 1980, quelques militants mettent les vélos dans une barque pour traverser le Saint-Laurent. Robert Silverman déguisé en Moïse récite les dix commandements de la bicyclette et se lance dans des tirades bibliques :

« Nous peuple des cyclistes, nous avons été soumis à la civilisation automobile pendant de longues années. Enduré la pollution, le bruit, risqué l'écrasement. Aujourd'hui nous sommes sur cette île prisonniers de nos maîtres qui occupent les portes de nos prisons [...] O toi le grand tout puissant [...] sépare les eaux troubles de ce fleuve et permets aux cyclistes de quitter cette île ».¹³⁸

Le 20 juillet 1980, autre rassemblement, où une vingtaine de militants organise un *Fly in* pour montrer que voler par-dessus le jardin des Floralies est l'unique moyen qui leur reste pour avoir accès à leur piste cyclable¹³⁹. Enfin, il existe une forme d'action revendicative qui est aussi réalisée par l'association parisienne¹⁴⁰ : le « faites-le vous-même »¹⁴¹ (Annexe 3). Les cyclistes aménagent leurs propres pistes cyclables à défaut d'en obtenir par le biais de la politique officielle. *Le journal de Montréal* couvre l'opération du 24 juillet 1978 « les autorités municipales ne sont peut-être pas encore au courant, mais le réseau routier montréalais a sensiblement été modifié dans la nuit de samedi à dimanche en faveur des cyclistes de la métropole »¹⁴². Des axes nord-sud et est-ouest, appelés « Poumon Rose » et « Désirée » sont alors aménagés dans la clandestinité. Les manifestants répètent l'inauguration à chaque fois qu'un nouveau journaliste arrive sur les lieux¹⁴³.

Le Monde à Bicyclette par sa situation au cœur d'un carrefour d'influence a opté pour une mobilisation anglo-saxonne caractérisée par la performance, le *happening* et la mise en scène théâtrale attirant la curiosité tant des citoyens que des médias. Une médiatisation nécessaire pour un écho satisfaisant des actions menées. L'association parisienne opte pour des manifestations plus classiques et pacifiques. Le discours apaisé est considéré comme un moyen efficace pour obtenir des résultats auprès des autorités. L'étude ci-dessus n'a pas pour

¹³⁸ « Le Monde à Bicyclette opération Moïse April 20 1981 », Archives du MAB, « carton 6 ».

¹³⁹ Le Monde à Bicyclette, « Fly-in du 20 juillet », Le Monde à Bicyclette, Vol. 5, no.6, (été 1980), p.13.

¹⁴⁰ Notamment le 8 avril 1982 à Paris. Manifestation organisée par le MDB suite à l'accident de Jacques Essel place Stalingrad.

¹⁴¹ MORISSETTE Claire, *Deux roues un avenir*, Montréal, Ecosociété, « Retrouvailles », 1994, p.197.

¹⁴² Roger Drouin, « inauguration des premières pistes cyclables dans les rues de la métropole », *Journal de Montréal*, 24 juillet 1978.

objectif de lister l'ensemble des manifestations réalisées par les associations de cyclisme urbain à Paris et à Montréal. Elle montre la diversité des méthodes de communication par le biais de la mobilisation à une époque où les autorités n'accordent que très peu d'intérêt aux revendications de cyclistes. Outre la mobilisation et les discours, les deux associations insistent sur un problème spécifique intégré dans le mouvement de protection de l'environnement urbain. La mise en évidence de la spécificité de la lutte s'accompagne par la création d'une nouvelle identité citadine : le cycliste urbain.

¹⁴³ MORISSETTE Claire, *Deux roue un avenir*, Montréal, Ecosociété, « Retrouvailles », 1994, p.196.

1.2.2 La création d'une identité nouvelle : le cycliste urbain

Les associations collectionnent toute une littérature en lien avec leurs revendications afin d'apporter matière à réflexion et des références communes. L'étude du catalogue permet de connaître les lectures proposées par les militants et celle des publications permet de mettre en lumière de nouveaux codes communs de représentation.

1.2.2.1 Les « cyclo-bibliothèques » montréalaises : la théorisation sociétale

La création d'associations de cyclisme urbain s'accompagne d'un intérêt pour une littérature spécialisée. Les associations mettent en place des « centres de documentations » voire des « cyclo-bibliothèques » situés dans leurs locaux. L'objectif étant de rassembler tout ce qui pourrait enrichir et appuyer les revendications des cyclistes « Apportez vos livres au Monde à Bicyclette, prêtez-les ou donnez-les. Et venez emprunter ceux des autres. Nous cherchons tout particulièrement les livres traitant de : cyclisme, cyclotourisme, écologie, énergie, environnement, mécanique, militantisme, secourisme, transport, urbanisme, etc. Pssst, nous avons une section spéciale féministe »¹⁴⁴. La publication ponctuelle dans les bulletins des nouveaux ouvrages reçus, accompagnée parfois de commentaires et la consultation des archives me permettent de dresser un bilan non exhaustif des documents disponibles. Pour l'association Québécoise, l'étude porte de 1979 à 1983. La publication des catalogues plus tardive dans l'association parisienne m'amène à utiliser les centres de documentations comme sources dans la seconde partie du mémoire.

Le Monde à Bicyclette, à l'image de Montréal, est un carrefour de références anglophones et francophones. Le centre de documentation de l'association québécoise propose un catalogue diversifié avec la présence d'auteurs engagés issus de diverses formations (journalisme, justice, médecine, urbanisme...). C'est le cas notamment de Ralph Nader et de Bradford Snell qui offrent une véritable critique de l'industrie automobile, avec en

¹⁴⁴ « Message du comité de documentation », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 4, n°1 (Automne 1979), p.13.

ligne de mire la compagnie *General Motors*¹⁴⁵ ; Il y a aussi le journaliste Ilya Ehrenburg qui propose une analyse de la société capitaliste par l'intermédiaire de l'automobile, ou encore Anatole Kopp qui dans son ouvrage *Changer la vie, changer la ville*¹⁴⁶ de 1975 s'intéresse à l'urbanisme soviétique. Ce choix met en évidence la diversité des ouvrages et la non-spécialisation pour le vélo. La bibliothèque offre des lectures hétérogènes mais ayant une approche critique de la société.

Parmi ces lectures, un auteur semble être le chef de file de l'association montréalaise : Ivan Illich. En 1981, cinq références à Ivan Illich sont présentes dans la bibliothèque de l'association avec, entre autres, la *Convivialité* et *Energie et Equité* de 1973 et *Le chômage créateur* de 1977. Selon Benoît Lambert « c'est dans le sillage de la publication de trois articles d'Illich dans *Le Monde* en 1973 que sont fondées des associations de défense du cyclisme utilitaire en milieu urbain, comme en 1975 le Monde à Bicyclette à Montréal »¹⁴⁷. Ainsi, Benoît Lambert considère la publication d'*Energie et Equité* comme l'un des « principaux jalons de l'histoire du mouvement « cyclo-écologiste »¹⁴⁸. Quelques années plus tard, en 1994, Claire Morissette dans son ouvrage intitulé *Deux roues, un avenir, le vélo en ville* réutilise le concept de convivialité développé par Illich¹⁴⁹ :

« Les machines ont certaines tendances inhérentes. Un fusil est fait pour tuer, une bombe pour exploser. Les autos atteignent des vitesses qui tuent, les avions, parce qu'ils s'envolent, s'écrasent aussi parfois. Le vélo, lui, décuple le potentiel de mouvement de l'être humain, mais il contient ses limites intrinsèques, des limites à la mesure de l'humain. On en obtient ce qu'on y met, il rend ce qu'on lui donne. Aucun effet secondaire ne vient entacher les immenses bénéfices dont il nous fait la grâce »¹⁵⁰.

¹⁴⁵ NADER Ralph, *Ces voitures qui tuent*, Paris, Flammarion, 1966, 269p. Bradford C. Snell, *The Snell Report*. Rapport présenté au US Senate Subcommittee on Antitrust and Monopoly of the Committee on the Judiciary en 1974 accusant *General Motor* de complot contre le système de transport américain.

¹⁴⁶ KOPP Anatole, *Changer la vie, changer la ville : de la vie nouvelle aux problèmes urbains*, U.R.S.S 1917-1932, Paris, Union générale d'éditions, 1975, 506p.

¹⁴⁷ LAMBERT Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004, p177.

¹⁴⁸ LAMBERT, *Ibid.*, p233.

¹⁴⁹ ILLICH Ivan, *La convivialité*, Paris, Seuil, 157p.

¹⁵⁰ MORISSETTE Claire, *Ibid.*, p44.

Un peu plus, loin Claire Morissette cite directement l'ouvrage *Energie et Equité* pour illustrer ses propos :

« On peut dire en quelque sorte que la bicyclette double le rayon d'action de l'homme, mais élève au carré ses possibilités. [...] L'homme peut alors parcourir une distance annuelle supérieur, tout en y consacrant moins de temps et tout en exigeant moins d'espace pour le faire. Il devient maître de ses propres déplacement sans gêner ceux d'autrui »¹⁵¹.

Contrairement aux autres auteurs critiques de la société post-industrielle, Ivan Illich est l'un des seuls à théoriser le vélo comme solution aux dérèglements tant sociaux qu'environnementaux. Il devient donc le maître à penser des militants les plus vélosophes. Le Monde à Bicyclette en faisant la promotion d'une bibliographie engagée s'inscrit dans un militantisme politisé. « La critique écologique radicale est une réactualisation à la fois libertaire et marxiste de l'analyse des formes d'aliénation. Gorz et Illich insistent sur le fait que le développement du capitalisme se fonde sur une captation des besoins en désirs, en incorporant le superflu dans le nécessaire, en accélérant l'obsolescence des produits ou en éliminant les services collectifs »¹⁵². Outre, cette thématique très engagée, le catalogue du MAB offre d'autres lectures sur la pratique du vélo, sur son histoire et sur ses capacités à devenir un moyen de transport. Le catalogue du MAB est composé d'études réalisées tant par des associations¹⁵³ que par des organismes publics¹⁵⁴.

Lors de mes lectures et de mes rencontres avec les militants français je n'ai pas croisé d'admiration ou d'influences jouées par des auteurs tel qu'Ivan Illich dans le Monde à Bicyclette. De plus, les ouvrages proposés par l'association parisienne dans la revue *Roue Libre* à partir de 1984 sont plus techniques L'association met à disposition des publications de la CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains) qui publie parfois des articles ou des études en lien avec le vélo. Elle s'intéresse aussi aux études réalisées par le ministère de

¹⁵¹ ILLICH Ivan, *Energie et Equité*, Paris, Editions du Seuil, 1973, p.50 cité par Claire Morissette, *Ibid.* p.47.

¹⁵² ASPE Chantal, Jacqué Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p52.

¹⁵³ C'est le cas notamment de Santa Clara Valley Bicycle Association, *Bicycle Parking 1980*, USA, 1980, 30p. ou encore DAGENAI Jean Pierre, *Ironie du Char*, Montréal, Transport 2000, 1982, 208p.

¹⁵⁴ C'est le cas notamment de R. LETARTE, Y. BOUCHER, M. TRUDEL, *La bicyclette, un moyen de transport*, Québec, Gouvernement du Québec, Ministère des transports, 1977, 172p ou encore *Aide à l'amélioration du réseau routier municipal au moyen d'aménagement cyclables*, Québec, Ministère des transport Québec, 1979, 11p.

l'environnement ou par le ministère de l'aménagement du territoire et des transports. Il y a aussi quelques ouvrages d'histoire sur le vélo ou encore sur le cyclotourisme.

L'association montréalaise par sa situation géographique et par son bilinguisme ne se prive pas des productions littéraires américaines. En outre, elle est davantage influencée par les ouvrages proposant une vision globale et alternative de la société. Le vélo est donc considéré comme un outil contribuant à transformer la société dans sa globalité. Cette société doit aboutir grâce à la prise de conscience des cyclistes pour leur statut particulier. Ainsi, les associations contribuent à la réunir, par des codes communs d'identification, la nouvelle communauté de cyclistes.

1.2.2.2 Le cycliste urbain et ses codes de représentation

L'étude des bulletins associatifs, des caricatures publiées et du livre écrit par Claire Morissette en 1994 met en évidence trois éléments: la mise en perspective historique des associations par les associations, les codes d'identification des cyclistes et la production dite « artistique » quand elle existe.

- **L'histoire du mouvement : une légitimation de la lutte**

Chaque anniversaire est l'occasion d'ancrer le mouvement dans une perspective historique. L'histoire est une manière de rappeler l'importance de l'association et le vide qu'elle peut combler. Elle fixe un passé et une mémoire commune aux militants. Ces anniversaires sont des moments où l'on revient systématiquement sur la création de l'association et sur la légitimité de son existence. Ainsi, on refait régulièrement le récit des pionniers du cyclisme urbain et des conditions cyclables désastreuses tant à Montréal qu'à Paris.

En 1985, l'association québécoise le Monde à Bicyclette fête ses 10 ans. Le journal du mois de mai-juin accorde trois pages au récit des grands événements qui ont marqué l'histoire de l'association. Ce même numéro fête aussi les 100 ans du vélo. Le centenaire de 1985

correspond à l'invention, par l'anglais John K. Starley, du vélo comme nous pouvons le connaître (roues de tailles identiques, pédalier, chaîne). Faire le centenaire du vélo en même temps que les dix ans du MAB, c'est ancrer l'association dans la continuité historique du vélo. Les associations de cyclisme veulent être considérées comme les acteurs de ce renouveau historique où le vélo réapparaît en ville après plusieurs années d'absence. Dans ce même numéro, Claire Morissette rappelle les conditions des premiers cyclistes :

« Il y en avait de plus en plus, et leur frustration était totale. Il n'y avait RIEN pour les cyclistes pas de pistes, pas de stationnements, pas d'accès au métro, ni aux ponts. Pas de reconnaissance. Pas même de vocabulaire. Ils étaient tout simplement inexistant dans les hôtels-de-ville, les bureaux d'urbanistes, d'ingénieurs du transport. Un seul véhicule était roi et maître des rues : l'automobile »¹⁵⁵.

Des propos à mettre en relation avec ceux de Jacques Essel lors des 25 ans de l'association MDB « Tout a commencé au printemps 1972 [...] on nous intimait purement et simplement l'ordre de rouler entre d'un côté la circulation automobile, et de l'autre les bus et les taxis. En ce cas, pourquoi ne pas nous tuer directement ? »¹⁵⁶. Les militants dépeignent les premiers cyclistes comme des êtres en marge voire persécutés par le système. Un sentiment nommé par Robert Silverman : la cyclo-frustration. En 1994, Claire Morissette est, sans doute, la première personne à écrire l'histoire des luttes cyclistes dans laquelle elle rappelle une fois de plus la nécessité du regroupement associatif « Dans pratiquement toutes les grandes villes d'Occident, les cyclistes se sont regroupés en associations pour sortir de leur isolement, faire entendre leur voix et réclamer leur place au soleil »¹⁵⁷.

Les anniversaires sont toujours des occasions pour rappeler les grandes actions menées par les militants et donc créer une mémoire commune. On mentionne les premiers cyclistes comme des marginaux, comme des exclus de la circulation et on considère les associations comme la suite logique de cette frustration urbaine. A travers quelques caricatures disponibles dans les journaux, nous allons voir que ce sentiment de marginalité est un facteur d'identification du cycliste.

¹⁵⁵ Claire Morissette, « la puissance de la candeur », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 10, n°1 (Mai-Juin 1985), p.1.

¹⁵⁶ Jacques Essel, « 25 ans de passion », *Roue Libre*, n°42, novembre-décembre 1999, p.4.

- **La représentation du cycliste : les Don Quichotte du bitume**

Les caricatures et les dessins sont particulièrement nombreux dans le journal de l'association québécoise. Cependant, l'étude ci-dessous porte aussi sur la représentation des cyclistes à Paris. Il existe plusieurs façons de représenter les cyclistes. Ils sont souvent mis en scène en opposition avec l'automobile. On peut voir des cyclistes roulant sur le toit des voitures dans les embouteillages, des automobilistes effrayés par une invasion de cyclistes ou encore des situations humoristiques où l'utilisation du vélo est tournée en dérision. Ici, j'ai retenu la représentation chevaleresque du cycliste. Comme le rappelle l'historien américain Thompson Christopher dans *les Cahiers Médiologie*, le vélo est à l'origine inventé comme un cheval mécanique :

« La conceptualisation de la bicyclette au dix-neuvième siècle doit beaucoup au cheval, traditionnelle monture de l'homme [...] les guidons des premières draisiennes, ancêtres de la bicyclette moderne, étaient parfois décorés d'une tête de cheval en bois. Avant l'emploi du mot « cadre », c'est le mot « corps » qui désignait le « squelette » de l'engin [...] De ce vocabulaire emprunté à l'équitation il ne reste désormais que le mot « selle » [...] les pédales étaient simplement les étriers du cyclistes, le guidon ses rênes »¹⁵⁸.

Le cycliste est donc un cavalier. Ainsi, le cycliste militant est un chevalier. La couverture du n°16 de *Roue Libre* met en scène un cycliste en armure (annexe 5)¹⁵⁹. Sa monture est un vélo de ville classique. La légende indique l'utilité de chaque élément. L'armure est un « panache fluorescente », l'heaume est un « masque à gaz d'échappement » et la lance un « écarteur manuel de voitures ». Cette caricature du



Figure 8 : Le cycliste urbain en armure. *Le Monde à Bicyclette*. Été 1982.

¹⁵⁷ Morissette Claire, *Deux roues, un avenir : le vélo en ville*, Montréal, Editions Ecosociété, « Retrouvailles », 1994, p.185.

¹⁵⁸ THOMPSON Christopher, « Corps, sexe et bicyclette », *Les cahiers de médiologie* 1/1998 (N°5), p.59-67.

¹⁵⁹ JM Perruche, Couverture, *Roue Libre*, n°16, Mai-juin 1984, p.1.

cycliste urbain est à mettre en relation avec d'autres illustrations. De l'autre côté de l'Atlantique, deux ans plus tôt, était publié un dessin dans le *Monde à Bicyclette* avec des caractéristiques tout à fait similaire : un chevalier à vélo avec une lance pour faire respecter les distances de sécurité et un bouclier où l'on peut lire « *Sicum Auto Mobilum* »¹⁶⁰ (figure ci-dessus).

Pour finir avec cette représentation métaphorique du cyclisme urbain, j'ai constaté de nombreuses références à Don Quichotte : « Valorisant la qualité plutôt que la quantité, la vie simple plutôt que la complexité, les bons rapports humains et le voisinage plutôt que l'arrivisme, ces Don Quichotte à pédales avaient l'avantage qu'on pouvait difficilement leur opposer des arguments »¹⁶¹. La référence au personnage de Miguel de Cervantes la plus emblématique est dans le supplément *infomacycle* du *Monde à Bicyclette*¹⁶². On y voit Don Quichotte et Sancho Panza sur une colline surplombant une ville polluée et saturée par la circulation (Annexe 6). Don Quichotte regarde le lecteur et tient dans sa main droite sa monture (un vélo) s'appêtant à affronter la densité automobile. Une identification qui ne se limite pas aux acteurs du monde associatif. En 1993, la journaliste du 20H présente une manifestation de cyclistes de la sorte : « Les amoureux du vélo, les Don Quichotte du bitume Parisien s'en ont donné à cœur joie, pour une fois Paris leur appartenait »¹⁶³. L'identification à Don Quichotte est une manière de caricaturer la lutte cycliste et d'insister sur l'absurdité du conflit et sur sa déconsidération par la majorité. Mais c'est aussi une métaphore de l'acharnement nécessaire au militantisme.

1.2.2.3 Les « vélo-fantaisie » du Monde à Bicyclette

Pour terminer cette partie concernant la construction d'une identité commune par les associations, j'aimerais me concentrer sur les pages consacrées à l'éloge du vélo présentes dans le *Monde à Bicyclette*. Il existe dans le bulletin *Roue Libre* quelques envolées lyriques à la gloire du vélo mais cela reste ponctuel. C'est dans le journal *Le Monde à Bicyclette* que

¹⁶⁰ SD, « le cycliste urbain », *Vers une ville nouvelle*, Non daté (1982), p.6.

¹⁶¹ Claire Morissette, « la puissance de la candeur », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 10 n°1, Mai-juin 1985, p.1.

¹⁶² Jeunesse Canada au Travail, « Infomacycle, le cyclisme urbain », *Vers une ville nouvelle*, Vol. 3, n°3, Été 1978, p.5.



l'on constate une véritable politique rédactionnelle de « vélosophie ». Entre 1976 et 1984, il y a de nombreux espaces consacrés à l'expression artistique (poèmes, dessins, caricatures, chansons, bandes dessinées...). Une fois de plus, le vélo est considéré comme un vecteur global du changement tant économique, sociétal que culturel. Ici, il est appréhendé comme source d'inspiration artistique pour les militants.

Dans certains numéros des pages entières sont consacrées uniquement à l'expression poétique ou graphique des militants. Le numéro d'automne 1978 offre trois pages de poésie sur le vélo (Annexe 7). Ces poèmes, ces caricatures, ces BD peuvent aussi apparaître de façon diffuse, au hasard des pages et des articles. Trois sujets sont récurrents : l'éloge du vélo, la critique de l'automobile et dans une large mesure une critique de la société de consommation. On peut aussi trouver une critique de la ville et de l'urbanisme avec parfois des représentations utopiques de l'urbain. La chanson de Réjean Jette publiée en 1978 est à l'image de cette admiration pour le vélo.

« [...] Si vous voulez garder votre santé
La seul' solution c'est d'pedaler
Pour nous toujours, c'est un plaisir d'rouler
Pour garder le rythme on va chanter,
Ho Yé...
Pour continuer d'combattre la pollution
Il n'y a pas cinquante six solutions
Pour ainsi sauver la population
La bicyclett' est la seule façon [...] »¹⁶⁴

Le vélo est un plaisir mais aussi une solution aux maux que connaissent les villes et les citadins. En 1982, Yvan ajoute au vélo des vertus émancipatrices tout en critiquant la société de consommation.

« Je suis devenu un
Demi-esclave...
J'ai succombé à la folie
Nord-américaine...
J'ai acheté un véhicule motorisé...
O bicyclette,
Viens me libérer
Viens me recueillir

¹⁶³ « Manif vélo », INA, JA2 20H, 2, 05/06/1993, 20:25:00, 1:21.

¹⁶⁴ Réjean Jette, « Sur deux Roues », Pour une ville nouvelle, Vol. 3, n°4 (automne 1978), p13.

Dans le cercle de
Ta douce pédale !...
A vélo pour la vie
Yvan¹⁶⁵ ».

Cette vélosophie perd de son importance à partir de 1984 où les poèmes et les dessins disparaissent pour laisser place à des photos. La disparition des pages consacrées aux poèmes et aux dessins à partir de 1982 est l'un des éléments qui marque la fin d'un militantisme globale et poétique pour le Monde à Bicyclette. A partir de cette date, les images deviennent de plus en plus illustratives. La mise en place des centres de documentation spécialisée et les envolées lyriques autour du vélo confèrent celui-ci une identité nouvelle. Au début du mouvement, le vélo n'est pas seulement considéré par les associations comme un simple moyen de déplacement mais aussi comme une source d'inspiration pour une société nouvelle.

1.3 Conclusion partie 1

Le nouveau mouvement de cyclisme urbain, vu à travers deux associations, est marqué par de nombreuses influences. Les deux associations sont fondées par des militants de longue date issus des mouvements politiques et associatifs des années 1950 et 1960. Ils insufflent dans les associations des prises de position, des idéologies et des tendances qui ne manquent pas d'influencer durablement le fonctionnement et les identités du mouvement de cyclisme urbain. Outre, les fondateurs, les membres actifs des associations véhiculent divers points de vue et d'autres méthodes militantes. Ainsi, on note des débats concernant la définition du mouvement ou les affiliations politiques et idéologiques.

Globalement, les deux associations sont influencées par l'idéologie de contestation contre-culturelle dans laquelle on remet en question l'ordre établi et l'autorité. Que ce soit par la démocratie participative, la consultation des citoyens ou la dénonciation de la société de consommation, l'association montréalaise et l'association parisienne font du vélo un outil de contestation pour une société alternative.

Cependant, les méthodes de communication pour transmettre les valeurs et les revendications sont différentes. Même si les deux associations organisent des manifestations et publient une revue, l'étude approfondie de ces médias met en évidence des distinctions. Davantage influencé par les nouvelles associations anglo-saxonnes d'écologie, le Monde à Bicyclette innove dans l'action de protestation avec des *happenings* cyclistes à la fois inédits et médiatisés. De plus, la revue est ponctuée de dessins, photographies, poèmes, caricatures, bandes dessinées contribuant à l'élaboration d'une véritable vélosophie. L'association parisienne s'identifie par un discours pacifique et pragmatique tant dans ses formes de mobilisation que dans le contenu vélosopique de la revue.

Ainsi, dans les premières années, le mouvement de cyclisme urbain est un condensé d'une multitude d'influences. Qu'elles soient syndicales, marxistes, trotskistes, pacifiques, environnementalistes, pragmatistes ou anarchistes, le mouvement de cycliste urbain, vu par deux associations pionnières, apparaît comme un carrefour où circulent idées, militants et revendications à l'image de l'effervescence contre culturelle des années 1970. Une

¹⁶⁵ Yvan, Non titré, *Vers une ville nouvelle*, Vol.7 n°1 (printemps 1982), p.8.

hétérogénéité des tendances témoignant de la diversité des origines du mouvement associatif de protection de l'environnement urbain. A partir des années 1980, les deux associations semblent s'orienter vers un militantisme plus conventionnel.



2 Partie 2 : Vers un militantisme institutionnalisé ? (1980-2004)

Chantal Aspe et Marie Jacqué rappelle que « dans le bouillonnement des années 1970, l'investissement de la question environnementale a d'abord été contestataire »¹⁶⁶ avant de donner naissance au mouvement d'écologie politique. Le mouvement cycliste amorcé dans les années 1970 répond à cette chronologie où dans un premier temps, les associations mènent des actions de contestation parfois inédites avec des différences notables entre Montréal et Paris. A partir des années 1980, les deux associations amorcent progressivement de nouvelles orientations quant à leurs actions. Une transformation progressive qui n'est jamais totale et qui est à l'image d'une restructuration de la politique sociale et environnementale dans les deux pays. A la fin des années 1970, le gouvernement québécois met en place une nouvelle forme de démocratie participative : le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE). « Le BAPE invite régulièrement la population et les groupes d'écologistes à participer à l'évolution de ces projets de développement »¹⁶⁷. En 1982, la gauche, récemment arrivée au gouvernement français, adopte les lois Deferre de décentralisation qui renforcent le pouvoir des collectivités. Par conséquent, la diminution du nombre d'interlocuteurs entre les acteurs publics donne plus de visibilité au local. Dans la continuité de cette décentralisation, la loi du 3 février 1992 réaffirme la démocratie participative avec notamment des sessions de consultation des électeurs locaux. Outre les initiatives de consultation, la question du vélo commence progressivement à entrer dans les agendas politiques à partir des années 1980 et dès les années 1970 pour cas rochelais. Le 22 août 1974, Michel Crépeau maire de La Rochelle « débarrasse la ville de la voiture »¹⁶⁸ en inaugurant le premier système de vélo en libre-service avec une flotte de 300 bicyclettes jaunes. Strasbourg propose un « plan vélo » en

¹⁶⁶ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p.49.

¹⁶⁷ VAILLANCOURT, Jean-Guy, « le mouvement écologiste québécois des années 80 », in *Changer de société. Déclin du nationalisme, crise culturelle. Alternatives, sociales au Québec*, Chapitre 6, pp.143-163, Montréal, Editions Québec-Amérique, 1982, 298p.

1978¹⁶⁹. Le 21 juin 1982, le Conseil de Paris vote un dispositif complet et nouveau pour faciliter la circulation des deux-roues dans Paris¹⁷⁰. En 1983, la municipalité de Montréal officialise la création d'un axe cyclable nord-sud dans le centre-ville dans la continuité d'un réseau de pistes de loisirs¹⁷¹. Selon Maxime Huré, « cette reconnaissance est liée à la problématique de la sécurité routière. En France, la lutte contre l'insécurité routière constitue une nouvelle priorité nationale depuis les années 1960 [...] la mise à l'agenda des premières mesures en faveur de la bicyclette se réalise à travers les plans de circulation. Ces derniers constituent une opportunité pour les cyclistes qui se mobilisent fortement sur la question de la sécurité routière»¹⁷². Dans ce contexte d'écoute relative des associations par les autorités, on constate une diversification et une évolution des pratiques militantes dans le cyclisme urbain. Par conséquent, dans cette deuxième partie de ce mémoire je vais me concentrer sur les années 1980-1990 dans lesquelles on perçoit la pluralité du mouvement à l'échelle de deux associations.

L'association montréalaise le Monde à Bicyclette publie à partir de 1976 un dépliant faisant office de bulletin de liaison pour les adhérents. Vingt ans plus tard, il est diffusé à 18 000 exemplaires. L'association parisienne commence à publier un bulletin associatif en 1980, six ans après son officialisation. Aujourd'hui, *Roue Libre* existe toujours, il est bimestriel. Ces deux publications spécialisées dans la lutte cyclo-militante offrent un témoignage sur deux formes différentes d'investissement associatif au cours des années 1980-1990 et sur la transition des pratiques vers des méthodes de communication plus conventionnelles (CHAPITRE 1). Déjà amorcée à la fin des années 1970, les associations développent progressivement un discours préventif et pédagogique à l'image d'une nouvelle forme d'action militante (CHAPITRE 2). A cette relation d'enseignement qu'existe entre le

¹⁶⁸ « Vélo à la Rochelle », INA, JA2 20h, A2, 20h06, durée : 3min 22.

¹⁶⁹ HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p.94.

¹⁷⁰ Non signé, « 30 km de voies cyclables dans Paris », *Ville de Paris*, no.36 (septembre 1982), p.33.

¹⁷¹ Robert Silverman, « Axe Nord-Sud : victoire complète ! », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 10, no.2 (Septembre 1985), p.1.

¹⁷² HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p.91.

militant et le citoyen s'ajoute une activité d'expertise en corrélation avec l'intérêt des municipalités pour la question du vélo au quotidien (CHAPITRE 3).

2.1 Chapitre 1 : Les processus de communication à l'image de la transition militante

Il existe de nombreuses formes de publications associatives que l'on peut réunir sous les termes de presse associative ou presse dite de « groupement » en opposition à la presse professionnelle. Elle apparaît sous plusieurs formats : revues périodiques, bulletins de liaison, lettres d'information, compte rendus, brochures, etc.¹⁷³ Les deux associations éditent une publication spécialisée dans le cyclisme urbain. L'étude des bulletins apportent des informations sur les objectifs initiaux des associations, sur leurs évolutions et sur leurs conceptions militantes. Les premières publications de l'association montréalaise datent de 1976 et celles de l'association parisienne de 1980. Laurent Martin, historien spécialiste des médias, s'intéresse à la presse d'après mai 68¹⁷⁴. Il distingue plusieurs formes de publications dans lesquelles les publications de cyclistes peuvent appartenir. Parmi la presse communautaire, doctrinale ou d'information qui forment la « nouvelle presse », j'ai retenu la presse spécialisée (pour *Roue Libre*) et de contre-culture (pour *Le Monde à Bicyclette*). La mise en perspective sur le long terme des publications associatives montre l'évolution des conceptions militantes tout au long de la période.

¹⁷³ SUPLISSON Fabrice, « inscription à la commission paritaire : le régime dérogatoire de la presse associative », *LEGICOM*, 1999/1, no. 17, p.45-47.

¹⁷⁴ MARTIN Laurent, « la « nouvelle presse », en France dans les années 1970 ou la réussite par l'échec », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2008/2 no. 98, p.57-69.

2.1.1 *Roue Libre* : du média alternatif au bulletin de liaison

L'association parisienne de cyclisme urbain commence à publier en 1980 et les premières années sont marquées par une forte irrégularité.

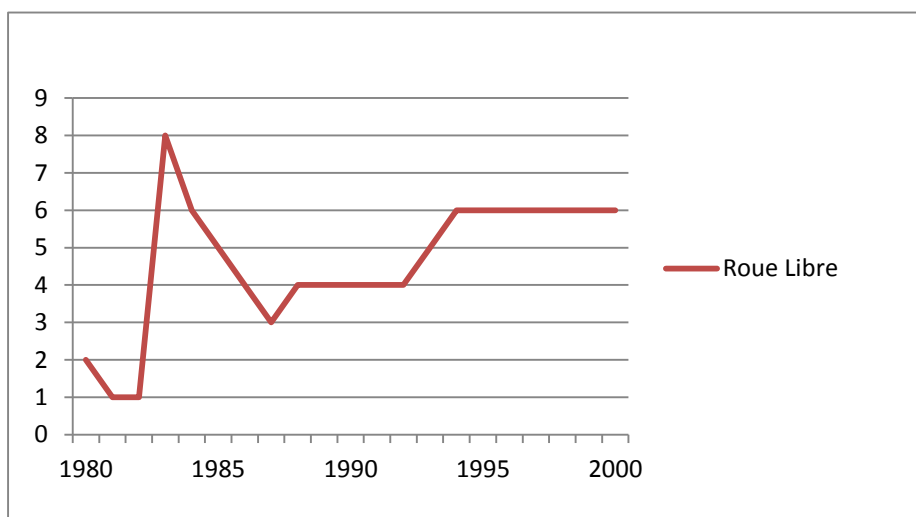


Figure 9 : Périodicité par année de *Roue Libre* entre 1980 et 2000

En 1981 et en 1982, elle publie un numéro par an. En 1983, l'association en propose huit. Une irrégularité à l'image d'une publication en construction. En 1980, Jacques Essel est le principal auteur accompagné de quelques contributeurs. Il présente *Roue Libre* dans le premier numéro :

« En tant qu'initiateur du M.D.B, il m'a été demandé d'en prendre la responsabilité. Je le fais avec joie précisant toutefois qu'il ne peut s'agir du journal du M.D.B (nous serions en contradiction avec les bases du mouvement que contient la Charte), mais d'un journal pour le M.D.B. C'est-à-dire pour ses adhérents, ses amis qui veulent être informés. »¹⁷⁵

L'auteur insiste surtout sur le caractère collectif du projet. La nouvelle publication *Roue Libre* doit être un espace participatif où l'ensemble des adhérents est invité à exprimer

¹⁷⁵ Jacques Essel, « Un journal pour le M.D.B », *Roue Libre*, n°1 (Novembre 1980), p.3.

leurs opinions. Elle est donc à l'image de son fondateur et de l'esprit démocratique encouragé dans l'association. Elle s'inscrit dans la continuité des méthodes alternatives où l'on donne la parole aux « sans voix »¹⁷⁶ - dans ce cas, les cyclistes urbains. L'article de présentation apporte peu d'éléments sur les motivations quant à la réalisation de la revue. Néanmoins, dans ce même numéro, Jacques Essel regrette le peu d'intérêt que les médias ont accordé à la dernière manifestation du Paris-Chartres, action principale de l'association au début des années 1980, réunissant une centaine de cyclistes. « Certains grands moyens d'information n'avaient pas cru bon d'annoncer le 2^{ème} Paris-Chartres ni d'en faire un reportage. C'est bien leur droit. Ils disposent de leur outil dont ils font ce qu'ils veulent »¹⁷⁷. Il s'interroge ensuite sur ce désintérêt médiatique « Quelles explications fournir ? Pas de publicité de marque ? Pas de compétition ? Pas de patronage de l'Etat ? »¹⁷⁸. On peut émettre l'hypothèse que la création du journal fait suite à une volonté de compléter l'information manquante dans les principaux médias. L'actualité cycliste n'est pas relayée, ainsi, le nouveau journal du Mouvement de Défense de la Bicyclette assurerait une information objective et désintéressée de toutes motivations économiques. Dès le premier numéro, la publication associative est intitulée « journal » et les autres journalistes sont appelés « nos confrères ». Il y aurait donc une volonté de s'identifier comme un nouveau média où le processus journalistique est repensé. Selon les sociologues, Fabien Granjon et Dominique Cardon, la critique des médias est l'une des caractéristiques premières de la presse alternative. Jacques Essel, tout comme les médias radicaux qui émergent dans les années 1970, dénonce la connivence entre les journalistes et les responsables politiques ou économiques¹⁷⁹. En effet, une multitude de presse écrite se développe dans l'après 1968 revendiquant de nouveaux concepts médiatiques. Que ce soit la presse politique (*Cahiers de Mai* 1968), la presse de contre-culture (*Actuel* 1975) ou la presse communautaire (*Torchon Brûle* 1971, *l'Antiform* 1972), elles « s'exercent contre « la grande presse », les pouvoirs ou le Pouvoir, le « système », le capitalisme, la société de consommation avec lesquels cette presse entend « rompre » définitivement »¹⁸⁰.

¹⁷⁶ MARTIN Laurent, « la « nouvelle presse », en France dans les années 1970 ou la réussite par l'échec », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2008/2 no. 98, p.59.

¹⁷⁷ Jacques Essel, « A nos confrères », *Roue libre*, n°10 (Novembre 1980), p2.

¹⁷⁸ *Idem*.

¹⁷⁹ CARDON Dominique, GRANJON Fabien, *Médiactivistes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014, voir Chapitre 1.

¹⁸⁰ Classification réalisée selon l'article de MARTIN Laurent, *ibid*.

J'ai cité les plus connues mais Laurent Martin fait aussi référence aux feuillets ancrés « dans une réalité locale, à l'échelle d'une ville parfois d'un quartier, [avec un] caractère résolument amateur, non professionnel, affranchi des impératifs commerciaux [...] »¹⁸¹ qui semblent plus proche de *Roue Libre*. En effet, dans ses premières années, *Roue Libre* est une publication artisanale. En 1984, les publications sont des « feuilles de chou » associatives où les pages sont agrafées les unes avec les autres. Cette même année, le sous-titre du journal change légèrement. Désormais, il s'intitule *Roue Libre. La revue du cycliste urbain...* Une revue est, par définition, plus spécialisée dans une thématique qu'un journal. Dans cette revue, on trouve surtout des informations concernant l'actualité associative (assemblée générale, sortie, revue de presse, revendication, action à mener, évolution de l'urbanisme parisien). Les articles sont parfois écrits à la main. Parmi les textes, on trouve quelques dessins et la couverture est toujours illustrée. Il y a peu de couleur hormis pour le papier parfois rose ou jaune. Donc un amateurisme à mettre en relation surtout avec des conditions de production aléatoire et des influences pour certains militants de la presse contre culturelle des années 1970. A partir de 1985, l'équipe assure à ses lecteurs un renouvellement qualitatif de *Roue Libre* :

« A partir d'octobre prochain, Roue Libre sera trimestriel (...) cette périodicité nous permettra de consacrer plus de temps à l'amélioration du contenu et de la présentation en tenant compte des avis exprimés. Beaucoup d'entre vous n'ont pas su apprécier le subtil ordonnancement (...) de certaines pages du dernier numéro. Aussi reviendrons-nous à une mise en pages plus classique, que vous semblez préférer en majorité à la foisonnante diversité d'un jardin à l'anglaise. »¹⁸².

Cette même année, l'association opte pour une nouvelle politique éditoriale. *Roue Libre* devient *Vélocité* (voir figure ci-dessous). Il est le fruit d'une collaboration associative avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) située à Strasbourg. La fusion des deux revues permettrait d'augmenter les moyens financiers et d'assurer une augmentation du nombre de lecteurs en proposant un journal spécialisé dans la lutte cycliste puisqu'il est diffusé à l'échelle nationale. Jusqu'en 1985, *Roue Libre* était envoyée aux adhérents du MDB et aux personnes intéressées. *Roue Libre* était donc limitée aux initiés parisiens. *Vélocité* est l'occasion d'élargir le lectorat. Cependant, cette coopération associative ne perdure pas. En 1990, MDB reprend la gestion de *Roue Libre* de façon indépendante. L'association parisienne

¹⁸¹ MARTIN Laurent, *Ibid.* p.64.

¹⁸² Non signé, « A propos de Roue Libre », *Roue Libre*, n°23 (août 1985), p.3.

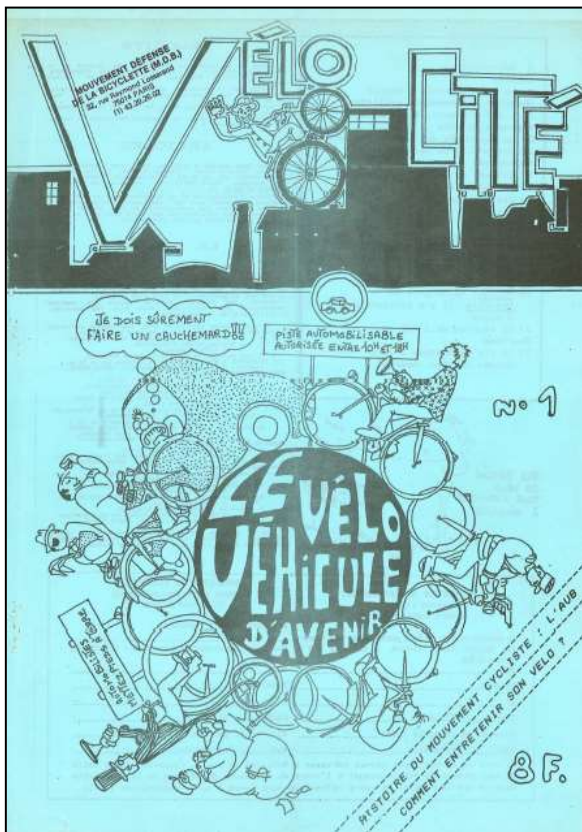


Figure 10 : *Vélocité*, revue nationale de cyclisme urbain produite par MDB et la FUB. no.1 (1986).

ressort de cette expérience avec des améliorations notables en comparaison avec les derniers numéros de 1985. La nouvelle série *Roue Libre* propose quatre exemplaires par an. En outre, la présence d'un éditorial, de rubriques et d'une couverture cartonnée professionnalise la revue. La qualité graphique de la revue s'améliore avec l'utilisation de l'informatique. La fusion du MDB avec la FUB a donc apporté des améliorations qualitatives non négligeables. Une transformation de la revue vers une disposition plus classique qui rompt avec le caractère anarchique des premières années.

En 1995, le sous-titre de la revue change à nouveau. La *revue bimestrielle du citoyen non-polluant* se transforme en *bulletin bimestrielle du citoyen non-polluant*. Ainsi

entre 1980 et 1995, la publication du Mouvement de Défense de la Bicyclette est passée d'un journal, à un bulletin de liaison très spécialisée. En 1996, la municipalité propose le deuxième plan vélo de Paris. Le nombre d'adhérents augmente de 250 en un an¹⁸³ et l'association devient un interlocuteur privilégié avec la mairie. Dans un contexte de sollicitation, on constate une véritable amélioration des caractères, des images et du papier. La couverture cartonnée de couleur pâle est remplacée par un papier glacé blanc. Le contenu est beaucoup plus aéré, les rubriques sont visibles et les illustrations plus fréquentes. La publication est marquée par une certaine sobriété tant dans sa forme que dans son contenu. Ainsi, on peut émettre l'hypothèse que pour assurer son image auprès des institutions et des nouveaux adhérents, la revue s'est orientée vers une mise en page plus classique.

¹⁸³ Xavier Beaudoin, « accroître l'action associative », *Roue Libre*, n°38, (juillet-août 1997), p.13.

Les avancées qualitatives sont diffuses et non linéaires. Imaginée à l'origine comme un journal, la publication du MDB est finalement restée tout au long de sa période, un bulletin de liaison interne à l'association. L'étude qualitative du journal est à mettre en relation avec la structure organisationnelle, son lectorat et le contexte. Toutefois, l'étude du journal du *Monde à Bicyclette* de l'association montréalaise fait apparaître une autre forme de politique communicationnelle à l'image de conceptions cyclo-militantes différentes.

2.1.2 Le Monde à Bicyclette : un journal de la contre-culture québécoise

André Fortin étudie les revues québécoises *Dérives* (1975-1987) et *Temps Fou* (1978-1983). Il s'interroge sur le manque de recherche concernant la transition 1970-1980¹⁸⁴. La presse contre-culturelle et engagée des années 1970 a fait l'objet d'études spécialisées. C'est le cas notamment de la revue *Mainmises* (1970-1978) et des revues féministes telles que *Québécoises deboutte* (1971)¹⁸⁵ et *la Vie en rose* (1980)¹⁸⁶. L'étude et la reconnaissance de cette documentation fait de l'ombre aux autres publications « accreditant à posteriori l'idée d'un silence »¹⁸⁷. Le journal *Le Monde à Bicyclette* (1976-1998) publié jusqu'à 18 000 exemplaires n'a effectivement jamais fait l'objet de recherche. Pourtant, il répond à un certain nombre de caractéristiques propre à la presse alternative québécoise mise en lumière par le sociologue Jean-Marc Fontan¹⁸⁸.

¹⁸⁴ FORTIN André, « Le Temps Fou et Dérives. Redéfinir l'ici et l'ailleurs du politique », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol.14, n°2,2011, p.143-164.

¹⁸⁵ MILLS Sean, « Québécoises deboutte ! Le front de libération des femmes du Québec, le centre des femmes et le nationalisme », *Mens*, vol.4, n°2,2004, p.1983-210.

¹⁸⁶ DES RIVIÈRES Marie-José, « *La Vie en rose* (1980-1987) : un magazine féministe haut en couleur », *Recherches féministes*, vol. 8, no 2, 1995, p. 127-136.

¹⁸⁷ FORTIN André, *Ibid.*

¹⁸⁸ FONTAN Jean-Marc, *Presse alternative. Document d'analyse*, Volet IV d'une recherche sous la direction de Jean-Marc Fontan, Observatoire montréalais du développement, Service aux collectivités de l'UQAM, 2001.

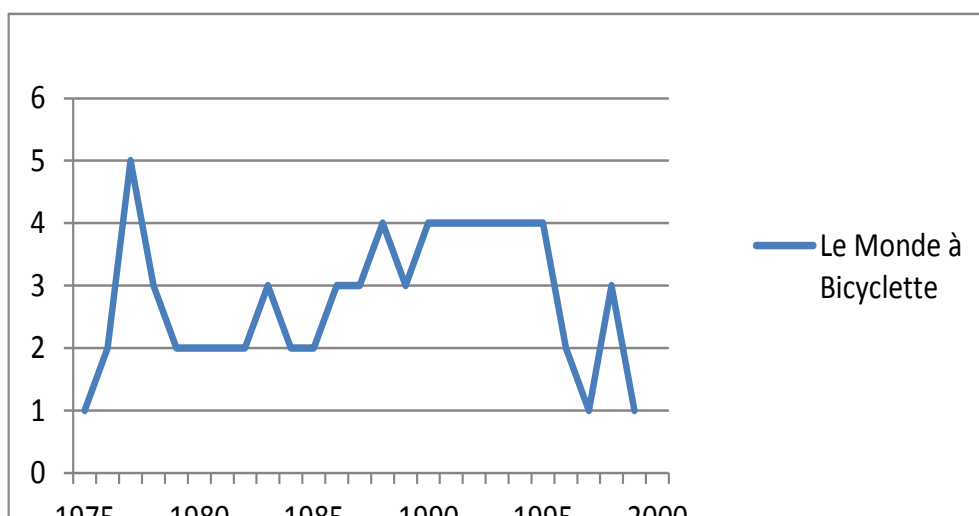


Figure 11 : Périodicité du journal le *Monde à Bicyclette* entre 1976 et 1998

Le journal de l'association montréalaise s'appelle successivement *A Vélo Vers une ville nouvelle*, *Pour une ville Nouvelle* et *Le Monde à Bicyclette*. A l'origine imaginée comme un bimestriel¹⁸⁹, la publication du *Monde à Bicyclette* est marquée par une irrégularité quasiment permanente. La seule période où l'association assure à son lectorat une certaine régularité, c'est entre 1990 et 1995 avec quatre numéros par an. A cette même époque, le journal est diffusé à 18 000 exemplaires¹⁹⁰. La première publication de l'association montréalaise date de 1976 soit un an après sa création. Suite à l'octroi d'une subvention, six militants y travaillent à temps plein dans le cadre d'un projet d'initiatives locales pour l'emploi. Ainsi, contrairement à l'association parisienne, la structure organisationnelle du média est dotée d'un investissement bien plus important dès ses débuts. Les années 1976-1978 est une période de construction où chaque numéro connaît des transformations qualitatives. A partir de 1978, le format et le graphisme de journal sont quasiment maintenus jusqu'en 1998.

La première période est marquée par une constante mutation où l'identité du journal prend forme. Les deux premiers bulletins sont des dépliants à douze faces respectivement de couleur

¹⁸⁹ Non signé, « le bulletin », *Bulletin Publication du Monde à Bicyclette*, no.5, (mai 1977), p.3.

¹⁹⁰ *Le Monde à Bicyclette* est publié à 9000 exemplaires entre 1982 et 1985 ; 18 000 entre 1985 et 1993 ; 14 000 en 1996 et 16 000 en 1996.

jaune et verte sans illustrations. Les auteurs évoquent les conditions cyclables de Montréal, les revendications, l'actualité associative – surtout concernant les manifestations – et quelques courts articles s'intéressent à l'industrie automobile sur un ton critique. Un an plus tard en 1977, un nouveau bulletin et une modification supplémentaire : le format dépliant est remplacé par un format broché (29 pages). Les articles se diversifient et les photos font leur apparition : six photos sont publiées dans le n°4 de février 1977. Des photos de très mauvaise qualité et il est parfois difficile de distinguer le contenu de l'illustration. *Le Monde à Bicyclette* est dans ses débuts, tout comme les premières publications de l'association parisienne, une publication artisanale représentative d'une presse alternative « Cette presse écrite alternative regroupe un ensemble d'attributs que l'on qualifie d'artisans, au sens où les personnes qui œuvrent à la produire sont des artisans et artisanes de l'information, comparativement aux professionnels des médias de l'information de masse qui œuvrent au sein de grandes manufactures et conglomérats de l'information »¹⁹¹. En juillet 1977, la multiplication du nombre de photos (25 au total) renouvelle la dynamique esthétique du journal. Deux autres éléments s'ajoutent à la transformation : le papier n'est plus à partir de juillet 1977 du simple papier mais du papier journal. Le papier journal est certes moins cher et moins solide mais par son aspect, il s'identifie à la presse. Pour la première fois la rédaction remplace le mot « bulletin » par « journal ». La publication est donc devenue *Pour une ville nouvelle, Le journal du Monde à Bicyclette*¹⁹². A peine un an et demi après la première publication, le bulletin associatif s'est rapidement transformé en un journal associatif avec des caractéristiques physiques inspirées des codes de la presse. Le journal est systématiquement composé d'une manchette, d'une Une, d'une couleur dominante, d'un sommaire et ponctuellement d'un éditorial. Les premières publicités apparaissent en 1978. Même si, le journal adopte parfois les codes la presse professionnelle (papier, usage de l'informatique, recours à la publicité), il ne manque pas d'inventivité dans la mise en page. A partir de l'été 1978, le MAB propose des dimensions originales. La couverture est présentée sur un format 22x29 cm tandis que les articles se lisent sur un format 44x29 cm. Le lecteur est donc confronté à un habile jeu de dépliage pour se plonger dans la lecture du *Monde à Bicyclette*.

¹⁹¹ FONTAN Jean-Marc, *Presse alternative. Document d'analyse*, Volet IV d'une recherche sous la direction de Jean-Marc FONTAN, Observatoire montréalais du développement, Service aux collectivités de l'UQAM, 2001, p.4.

De plus, on note une véritable réflexion autour de la première page du journal. Les rédacteurs savent que la couverture est un élément fondamental pour la presse. Il faut qu'elle soit esthétique, attractive et en lien avec les idées de l'association. Elle façonne l'identité du journal de 1976 à 1998 (voir annexe 8)¹⁹³.

Dans les journaux du Monde à Bicyclette, l'actualité associative est relayée et rapidement le journal devient aussi un espace d'informations et d'idées alternatives dans tous les domaines. Plusieurs articles portent sur les transports en commun, le nucléaire, le féminisme, le Tiers-Monde, l'homosexualité, le cinéma d'art et essai, l'urbanisme, l'architecture en ville... Entre 1976 et la fin des années 1980, le Monde à Bicyclette correspond presque au programme de la revue *Actuel*, emblématique de la culture *underground* française, présenté par Laurent Martin « Au programme : [...] la révolution par le corps contre le puritanisme tant révolutionnaire que bourgeois ; et puis encore, l'écologie, la nourriture macro-biotique, l'urbanisme revu et corrigé, le détournement des technologies contre le système »¹⁹⁴. *Le Monde à Bicyclette* est donc un support de la contre-culture québécoise. Un large programme qui ne se limite pas au cyclisme urbain mais qui fait du cyclisme urbain un élément de la culture alternative.

Le Monde à Bicyclette apparaît – tout comme l'association parisienne dans ses débuts – méfiante et critique des médias conventionnels. En juin 1977, environ 5000 personnes se réunissent dans le cadre de la journée internationale du vélo. Cependant, l'écho des médias espéré par les militants ne semble pas à la hauteur :

« Comment faut-il interpréter que plus de 5.000 cyclistes s'emparant des rues du centre-ville pour des problèmes très concrets n'aient pratiquement pas attiré l'attention des grands-prêtres de l'information ? Les médias montrent encore leur véritable nature idéologique (faire oublier et ne pas inquiéter) en continuant de primer les événements badins, superficiels, illusoire, farfelus et autres qui ne remettent pas l'ordre social existant en question sur les mouvement revendicatifs, politisés et non récréatifs »¹⁹⁵.

¹⁹² Une, *Pour une Nouvelle Ville*, n°6 (Juillet 1977), p.1.

¹⁹³ Lors de l'entretien, France Lebeau a indiqué que l'originalité graphique du journal lui a donné envie de s'investir dans l'association.

¹⁹⁴ MARTIN Laurent, « la « nouvelle presse », en France dans les années 1970 ou la réussite par l'échec », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2008/2 no. 98, p.64.

¹⁹⁵ Daniel Meilleur et Michel Camus, « Editorial. Les Masses cyclistes et les mass média », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.2.



Cette approche critique des médias et de la société de consommation a tendance à diminuer au cours des années 1980. Les articles sont plus conventionnels. Le journal se spécialise davantage dans thématiques urbaines liées au transport et à l'urbanisation. Une sensation d'apaisement du discours sur lequel je reviendrai dans le deuxième chapitre de cette partie. A partir de 1989, le nom du journal change, il devient *Le Monde à Bicyclette. Transport. Ecologie. Société.*

L'étude du journal le *Monde à Bicyclette* montre l'évolution du journal. Au départ bulletin interne à l'association, il s'est rapidement transformé en journal à l'image de la contre-culture montréalaise. L'idée de cyclabilité est donc une notion pour l'association montréalaise qui influe globalement sur l'évolution de la société. Mon étude s'arrête justement au début des années 2000, période de renouvellement militant particulièrement dans les méthodes de communication. A partir des années 1990, internet commence progressivement à modifier les pratiques militantes quant à la communication. En 1998, le journal *le Monde à Bicyclette* cesse de paraître. Le départ progressif des militants et la concurrence de l'association Vélo Québec (Partie 3, Chapitre 2) a probablement contribué à une baisse de l'activité et donc à une diminution des adhérents. On peut aussi émettre l'hypothèse que l'avènement d'internet a contribué à une baisse d'intérêt pour l'imprimé tant pour les militants que pour les lecteurs.

L'association parisienne continue toujours à publier tout en ayant un site internet depuis le début des années 2000. La première forme de numérisation de l'information apparaît en 1990 avec le minitel pour l'association parisienne « Vous pouvez être au courant des dernières nouvelles du M.D.B pour le prix d'une communication téléphonique à Paris. Un service accessible par MINITEL vingt-quatre heures sur vingt-quatre est mis à votre disposition par la Maison des associations de Paris (...). Ce service ne vous ruinera pas et ne ruinera pas le M.D.B »¹⁹⁶. En 1993, dans le courrier des lecteurs, la rédaction de l'association québécoise choisit pour la première fois de publier un email dans son format d'origine (destinataire, objet, adresse mail). En 1999, l'usage d'internet apparaît au MDB par la mise en place d'un groupe de discussion virtuel « Que ceux qui ont Internet en profitent, le MDB ouvre une petite liste

¹⁹⁶ « Minitel », *Roue libre*, n°1 (Nouvelle série), avril 1990, p.20.

de discussion. L'idée est de partager des informations, d'échanger des points de vue, de poser des questions en utilisant sa messagerie électronique. Pour l'instant très rustique (...) »¹⁹⁷. Ainsi, les problématiques quant à la communication associative évoluent.

A partir du début des années 2000, les associations de cyclisme urbain – comme l'ensemble du monde associatif – prennent le virage numérique. Désormais les sources sont presque uniquement sur internet. Benjamin Popineau dans le cadre d'un mémoire en urbanisme à propos du Collectif Vélorution s'est basé en grande majorité sur des sites internet « Sur un sujet tel que celui-ci donc, la grande majorité des informations se trouvent sur internet car c'est sur ce terrain qui s'expriment, communiquent et se développent des collectifs ou associations pratiquantes d'une forme de DIY [do-it-yourself] »¹⁹⁸. L'avènement d'internet n'a pas pour autant mis fin à l'imprimé. Suite à un sondage réalisé lors de mes recherches auprès de 73 associations de cyclisme urbain, 21% des associations continuent à publier ponctuellement un bulletin en 2015.

- **Conclusion Chapitre 1 :**

L'étude approfondie des publications permet d'appréhender les conditions de production et les temps forts associatifs. *Roue Libre* est diffusée en fonction du nombre d'adhérents qui atteint 700 à la fin des années 1990. Impulsé par esprit libertaire dans les premières années, l'objectif du bulletin reste tout au long de la période de tenir informer les adhérents de l'actualité associative et cycliste à Paris. *Le Monde à Bicyclette* par ses moyens initiaux plus importants, fait du vélo un vecteur de la contre-culture québécoise. Ainsi, il est comme le mouvement féministe, tiers-mondiste, utopiste, communautaire... un acteur du changement sociétal amorcé à la fin des années 1960. Cependant, à partir des années 1980, les caractéristiques alternatives du journal s'amenuisent et s'orientent vers des codes journalistiques plus conventionnels. Cette dualité des méthodes mises en place témoigne d'une pluralité des actions militantes présentes au sein du mouvement de cyclisme urbain. L'étude des publications illustre une divergence de pratique entre l'association Montréalaise

¹⁹⁷ « Groupe de discussion et d'information MDB par internet », *Roue Libre*, n°52 (Novembre décembre 1999), p.2.

et l'association parisienne. Cependant, une orientation militante est commune aux deux associations : la pédagogie.

¹⁹⁸ POPINEAU Benjamin, « Libérez les piétons enfermés dans les voitures » *Analyse du mouvement Vélorution à travers l'exemple parisien*, Mémoire de 1^{ère} année, Master Urbanisme et aménagement, Sous la direction de Florine Ballif, Institut d'Urbanisme de Paris, 2013, p.4.

2.2 Chapitre 2 : La formation du cycliste urbain : prévention et pédagogie

Aujourd'hui, on ne passe plus une journée sans être sollicité par une invitation à protéger l'environnement. Les programmes scolaires multiplient les initiations à l'écologie. Les municipalités incitent les habitants à économiser l'eau. Les entreprises promeuvent le recyclage du papier. Les transports en commun encouragent la complémentarité avec les vélos.

Une fois de plus, Chantal Aspe et Marie Jacqué, en réalisant une étude socio-historique de la notion d'environnement, inspirent mon propos. En effet, elles rappellent que les premières initiatives d'accompagnement pédagogique en environnement proviennent des grandes conférences environnementales. Dès 1972, la conférence de Stockholm propose dans sa recommandation 96 « le développement de l'éducation en matière d'environnement afin de s'attaquer à fond à la crise mondiale de l'environnement »¹⁹⁹. En 1977, la conférence intergouvernementale de Tbilissi en Géorgie, consacrée à l'éducation à l'environnement, incite les gouvernements à inscrire aux politiques éducatives nationales une nouvelle formation civique intégrant les enjeux d'environnement²⁰⁰. Cependant, les sociologues affirment que, même si les termes d'« éducation à l'environnement » apparaissent dans les grandes conférences, les programmes scolaires ou les projets ministériels, c'est d'abord le monde associatif qui met en pratique des actions éducatives.

Le cyclisme urbain illustre cette tendance où progressivement les actions éducatives s'ajoutent aux actions de contestation. Dès les années 1970, une partie de l'activité est consacrée à la formation des citoyens. Cependant, elle devient de plus en plus présente au cours des années 1980-1990. A partir des années 1980, le Monde à Bicyclette demande un apaisement du discours critique vis-à-vis de l'automobile. L'étude des représentations et des rapports qu'entretient l'association montréalaise avec l'automobile permet d'apercevoir un apaisement progressif de l'esprit contestataire. Un discours qui laisse progressivement place

¹⁹⁹ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p.215.

²⁰⁰ *Idem.*

aux appels à la courtoisie des cyclistes et aux discours éducatifs. Il existe différentes formes d'enseignement et surtout différentes thématiques. J'ai relevé deux formes de pédagogie dans les deux associations de cyclisme urbain. Tout d'abord, la pédagogie d'autonomie et ensuite la pédagogie militante.

2.2.1 L'apaisement du discours au Monde à Bicyclette et la construction d'une morale cycliste

J'ai montré, dans la première partie du mémoire que le Monde à Bicyclette avait développé des méthodes d'actions revendicatives particulièrement originales notamment avec les *Die-in* dans lesquelles la violence automobile était théâtralisée. Le Monde à Bicyclette délivre, de façon plus évidente que l'association parisienne, un discours profondément anti-automobile. L'étude porte, non pas sur les manifestations déjà analysées, mais sur les propos présents dans la revue *Le Monde à Bicyclette*. L'analyse permet de déceler une évolution vers un adoucissement du discours contestataire. Un changement de ton vis-à-vis de la société automobile témoignant d'un changement des pratiques militantes dans l'association montréalaise.

2.2.1.1 Un discours anti-automobilistes (1976-1985)

Dans la première partie du mémoire, j'ai étudié les pages « cyclo-fantaisie » comme lieu d'expression d'une nouvelle communauté réunie par différents codes d'identification. Ces mêmes pages d'expression vélosophique existent surtout entre 1976 et 1984 et dénonce le « tout automobile ». Les articles, les publicités et quelques lettres du courrier des lecteurs apportent des informations sur les transformations militantes.

Les voitures peuvent être représentées comme une incarnation de la mort. Le tout premier dessin publié dans le bulletin de l'association représente une voiture en forme de tête de mort. Les voitures sont souvent dessinées accidentées. En décembre 1977, la photographie d'un pare-choc endommagé est accompagnée de l'affirmation : « l'auto tue »²⁰¹. En 1978, est publié un dessin où l'on voit un homme savourer le plaisir de l'automobile. Allongé dans sa voiture, il semble caresser la portière. La scène d'extase est contrebalancée par la tragédie. Sous ce même véhicule, on perçoit les silhouettes de cyclistes écrasés (Annexe 9). La couverture du journal de l'été 1983 est un photomontage. Il représente un homme fort, nu, buvant une bière, assis sur le capot de son cabriolet. Le paysage dans lequel s'inscrit cet

homme est apocalyptique. Le seul arbre présent semble mort. Le paysage n'est qu'un immense désert sans vie (Annexe 9). La couverture du numéro suivant s'inscrit dans la continuité du précédent. Cette fois-ci, nous sommes dans le futur. Un homme armé et équipé d'une combinaison et d'un masque à gaz inspecte un paysage lunaire. Des roues de vélos

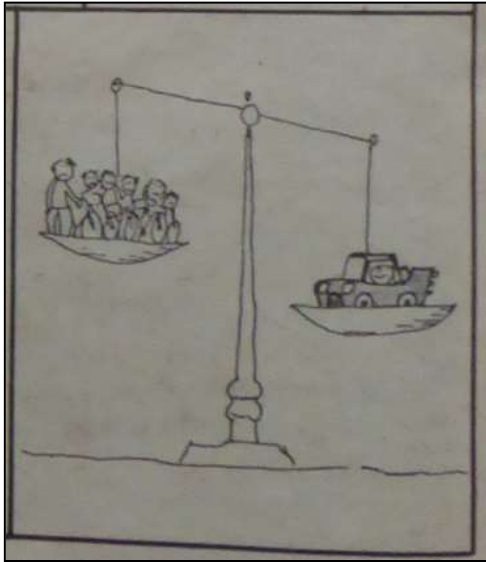


Figure 12 : Dessin du *Monde à Bicyclette*. Automne 1979.

abimées sont les uniques éléments qui permettent d'identifier une vie antérieure (Annexe 9). L'imaginaire visuel de la destruction et de la désuétude est sollicité afin souligner l'avenir incertain que réserve l'automobile. Outre cette représentation apocalyptique et tragique, les dessins publiés utilisent parfois l'humour et l'absurdité comme arme critique. En 1977, est publié un dessin de *la Gazette* où l'on voit des responsables municipaux prêter allégeance à la voiture. L'absurdité de l'automobile comme mode de déplacement en ville est représentée avec le dessin

d'une balance. Sur le premier plateau, une dizaine de cyclistes pèsent moins lourd que la voiture transportant une seule personne située sur le deuxième plateau. Les poèmes publiés au hasard des articles sont parfois eux aussi anti automobilistes. En décembre 1977, est publié un poème de Réjean Ducharme :

« Les automobiles

Sur le chemin des édicules,
Passent des hommes et des femmes
Greffés avec des véhicules
Qui éteignent le sang et l'âme

Ils passent en automobile
Ces hommes fous, ces femmes folles
Et ils se croient, hélas, habiles
De vivre que de pétrole,

²⁰¹ Ralph Slovenko, « l'ennemi public n°1 », *Bulletin*, Vol.2, no.3 (décembre 1977), p.10.



Ils ne parlent pas : ils klaxonnent
Et ils ne marchent pas : ils roulent
Vu qu'à deux jambes je fonctionne,
Ils rient : ils me traitent de poule. »²⁰²

D'autres articles portent un regard très critique de l'utilisation de la voiture en ville et de ses conséquences. C'est le cas, entre autres, des articles suivants: « l'automobile : désirs et illusions démystifiés à Grands Coups de Milliers »²⁰³, « autopsie de la société automobile »²⁰⁴ ou «Autodafe ». Ils rappellent le nombre d'heures de travail nécessaire pour l'achat, l'entretien et l'utilisation d'une automobile. Ils évoquent aussi le manque de sociabilité que procure la voiture. Les citoyens se renferment sur eux-mêmes et se limitent à quelques interactions. Cet enfermement serait à l'origine de comportements parfois violents. En 1981, Claire Morissette écrit un article intitulé « ça ne te dérange pas ». Suite à plusieurs accidents impliquant une voiture, elle offre des propos violent contre la société automobile :

« J'ai envie de vomir sur ceux qui organisent la farce quotidienne du transport automobile, c'est vrai. Mais j'ai aussi envie de vomir sur ceux et celles qui regardent sans voir, badauds qui trouvent ça normal qui n'essaient pas de colmater le mal. J'ai envie de vomir sur ceux et celles qui savent, qui savent à peu près d'où vient le mal, qui savent, qu'ils pourraient y changer quelque chose, et qui n'apportent à l'affaire que la montagne puante de leur indifférence et de leur inertie [...] Ce n'est pas toi que ça regarde c'est les autres. Et quand ton meilleur ami, ta tendre compagne ou ton enfant chéri sera allongé sur le pavé, saignant par les oreilles, la colonne brisée ou mort sur le coup, tu blâmeras tous les autres, et tu ne penseras même pas que c'est toi, hier, qui ne les as pas assez aimés. »²⁰⁵

Ainsi dans les premières années, certains articles, dessins et poèmes, font du Monde à Bicyclette, un véritable mouvement critique de l'automobile. Cependant, le ton évolue rapidement au cours des années 1980.

²⁰² Réjean Ducharme, « automobile », *Vers une ville nouvelle*, Vol. 4, no.1 (automne 1979), p.11

²⁰³ Non signé, « l'automobile : désirs et illusions démystifiés à Grands Coups de Milliers », *Pour une ville nouvelle*, Vol.2, no.3 (Décembre 1977), p.8.

²⁰⁴ Robert Silverman, « autopsie de la société automobile », *Vers une ville nouvelle*, Vol.6, no.1 (été 1981), pp.10-11.

²⁰⁵ Claire Morissette, « ça ne te dérange pas », *Vers une ville nouvelle*, Vol.6, n°1, été 1981, p.9.



2.2.1.2 Vers la construction d'une morale cycliste

Les automobilistes sont rapidement considérés comme des victimes plutôt que des bourreaux de l'espace urbain. La publicité, les salons de l'automobile, les subventions gouvernementales, les avantages fiscaux contribuent à faire croire aux citoyens que la voiture est un bien indispensable. D'où la publication importante d'articles qui tentent de démystifier l'automobile et non de blâmer l'automobiliste. Parfois, la critique s'inscrit dans un discours anti-capitaliste qui dénonce le rôle des dirigeants politiques et des chefs d'entreprise formant des alliances favorisant l'automobile au détriment des transports en commun « Pour beaucoup, l'auto est devenue une nécessité. Nécessité créée par un état d'orientation vers le profit... »²⁰⁶. Encore aujourd'hui, Robert Silverman brandit fièrement le rapport Snell comme preuve authentique que *General Motors* a contribué consciemment à la disparition des réseaux de tramway afin d'augmenter la vente d'automobile.²⁰⁷ Dès 1978, Claire Morissette écrit « le nombre de ces campagnes anti-auto devra être inférieur au nombre de campagnes de promotion du vélo et du transport en commun afin de maintenir un équilibre positif dans notre discours »²⁰⁸. Le parcours de Claire Morissette est à l'image de l'évolution du discours associatif. Profondément anti-automobile dans un premier temps, elle semble être plus tolérante par la suite. A défaut de bannir son utilisation en ville, il est possible de rationaliser sa pratique. Elle fonde en 1994, en partenariat avec Benoit Robert, une des premières entreprises de partage automobile en Amérique du Nord : Communauto. De nouvelles perspectives d'usage sont envisagées avec des valeurs en adéquation avec le discours cycliste : gain d'espace, partage, économie, écologie... . Ainsi, la voiture peut être considérée comme un moyen de transport à condition que son usage soit réfléchi.

Les années 1980-1990 sont aussi marquées par une nouvelle forme de conflit urbain influençant les propos de l'association. Le nombre de cyclistes en ville augmente et la cohabitation avec les autres usagers de la rue devient difficile. Cyclistes, automobilistes et

²⁰⁶ Odette, « L'autre bord de l'eau », *Vers une ville nouvelle*, vol. 4, no.1 (automne 1979), p.3.

²⁰⁷ Robert Silverman, entretien avec l'auteur, 31 janvier 2014. Le rapport Snell est disponible à la Bibliothèque Nationale de France : US Subcommittee on antitrust and monopoly, *The industrial reorganization Act. 4A. Appendix to part 4 : contains « American ground transport » and « the truth about american ground transport » a reply by General Motors* », Washington, Government printing office, 1974, 144p.

piétons défendent chacun le droit à la rue et à la circulation en toute sécurité. Le courrier des lecteurs du *Monde à Bicyclette* témoignent parfois de ces tensions :

« I am sick and tired of the antics of you damned cyclist. I am fed up with having to dodge out of the way of cyclists on sidewalks. I am fed up with having to jump out of the way of cyclists when I'm crossing an intersection on the green and they're barreling through on the red. I am fed up with having to look the other way on a one-way street, because I can be sure that some damned cyclist is ignoring the one way signs »²⁰⁹

Le *Monde à Bicyclette* représentant de la communauté cycliste, se doit de les sensibiliser au respect du code de la route. Dès 1981, l'association publie dans son journal des appels à la courtoisie en ville :

« Peut-être que c'est parce que la circulation en ville est faite en fonction des autos que les piétons et les cyclistes sont indisciplinés [...] c'est vrai qu'en Hollande où les cyclistes ont leurs pistes, leurs feux, leurs places, ils se conduisent de façon moins anarchique. Cependant, pour obtenir le respect, il faut également l'inspirer. Nous lançons donc un appel à la courtoisie cycliste. Priorité absolue aux piétons, et véhicules publics en tout temps. Et un « appel à l'observance du code de la route ». Une bicyclette est un véhicule. Conduisons de façon consciente et consciencieuse »²¹⁰

Ainsi ponctuellement jusqu'en 1989, le *Monde à Bicyclette* publie des petits messages d'incitation à la cohabitation et au partage de la rue en attendant une modification du code de la route. Le dernier Code de la sécurité routière date de 1981 au Québec. Au moment de sa réalisation, le vélo n'est pas encore considéré comme un moyen de déplacement mais davantage comme un loisir ou un jeu pour les enfants²¹¹. Tout en militant pour un code de la rue – où les différents usagers de la rue sont pris en compte - plutôt qu'un code de la route, le *Monde à Bicyclette* demande le respect de la réglementation par les cyclistes. Les piétons ont la priorité absolue sur les cyclistes et ils doivent être respectés. L'association déconseille la circulation dans les zones piétonnes. Trop souvent considéré comme des cédez-le-passage, les stops et les feux doivent être respectés. Les cyclistes doivent rouler à droite de la chaussée et

²⁰⁸ Claire Morissette. Comité d'action politique « Comment mener nos luttes », *Vers une ville nouvelle*, vol.3, no.3 (Février 1978), p.4.

²⁰⁹ David E. Pinto, « Dear killer cyclists », *Le Monde à Bicyclette*, Vol.11, no.1 (Mai 1986), p.4.

²¹⁰ « Cyclistes », *Vers une ville nouvelle*, Vol.6 n°1 (Été 1981), p.9

²¹¹ Vélo Québec, *Propositions de Vélo Québec pour réhabiliter le Code de la sécurité routière en faveur de la mobilité durable*, août 2014.

signaler toutes manœuvres hors de ce secteur. Ils doivent être prévisibles et visibles par des signaux et des réflecteurs. Les consignes de l'association correspondent à la réglementation en vigueur en 1981²¹². A partir de 1989, les règles de sécurité routière sont dictées, dans la revue de l'association, par la Régie de l'Assurance Automobile du Québec par l'intermédiaire de publicité « Pour l'amour du vélo, pas de risques à prendre. CYCLISTES. Le code de la sécurité routière vous soumet aux mêmes règles de la circulation que les conducteurs des autres véhicules routiers »²¹³. En acceptant les publicités de la Régie de l'assurance automobile du Québec, le MAB abandonne les messages de sensibilisation à la sécurité routière. Par cette démarche, l'association rompt aussi avec les principes anti automobiles développés dans les premières années de lutte. Certains lecteurs ne manquent pas de le rappeler :

« Votre journal a accueilli la pub de la société de l'assurance automobile du Québec, qui sous le couvert de la promotion de la sécurité, est le véhicule de valeurs anti-cyclisme, en tant que moyen de transport quotidien et urbain pour l'ensemble des classes d'âges. Ces pubs encouragent une image du cyclisme essentiellement sportive, voire du vélo comme jouet pour enfants : on tutoie le/la cycliste qui est présentée comme un personnage à morphologie enfantine. Sans compter la présentation d'une mode fluo, hautement polluante et identifiée aux vêtements de « vacances », comme élément de sécurité. [...] La promotion du casque, enlève la responsabilité première des accidents de cet engin meurtrier qu'est l'automobile. [...] Attention tout de même aux pubs contraires à nos valeurs et nos revendications cyclistes. »²¹⁴ (Annexe 10).

L'analyse du discours de l'association québécoise vis-à-vis de l'automobile illustre l'évolution des pratiques associatives allant de la contestation vers la prévention. L'opposition est toutefois à nuancer puisqu'il existe encore dans les années 1990, des militants qui s'insurgent contre l'utilisation massive de l'automobile. Les cyclistes restent des citoyens opposés à l'usage de l'automobile. Cependant, les discours associatifs évoluent vers un apaisement et un respect des règles en attendant les modifications. Une fois de plus, l'augmentation du nombre de concertation entre municipalités et associations à partir des années 1980 contribue à des mutations militantes. En tant que représentant des cyclistes

²¹² Vélo Québec, *Propositions de Vélo Québec pour réhabiliter le Code de la sécurité routière en faveur de la mobilité durable*, août 2014.

²¹³ Régie de l'assurance automobile du Québec, « Pour l'amour du vélo », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XIV, no.1 (Printemps 1989), p.14.

montréalais, le Monde à Bicyclette se doit de prêcher un discours pacifique et préventif. Parallèlement à ces actions de prévention liées à des enjeux de sécurité routière, le Monde à Bicyclette développe de nouvelles activités pédagogiques. Contrairement à la partie précédente, cette étude porte à la fois sur l'association montréalaise et parisienne.

²¹⁴ Marie Stuart, « SAAQ capitalistes ! », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XVIII, no.2 (été 1993), p.4.

2.2.2 La pédagogie d'autonomie : de l'atelier mécanique aux vélo-écoles

Plusieurs facteurs sont à l'origine de ces transformations militantes. Tout d'abord, l'intégration du cyclisme urbain dans une dynamique contre culturelle (principalement promu par Le Monde à Bicyclette) semble dépassé à partir des années 1980 dans les pays occidentaux. La mouvance contre culturelle « perd ce qui faisait son identité dans un contexte de mondialisation et d'éclatement des champs culturels »²¹⁵. De plus, les municipalités commencent progressivement à faire des associations des interlocuteurs privilégiés (fin des années 1980 - début des années 1990). Ainsi, le maintien d'un discours sérieux et la proposition d'actions plus classiques et conventionnelles apparaissent plus appropriées dans la coopération avec les institutions. Enfin, l'augmentation du nombre de cyclistes en ville contribue à une modification des objectifs. Elles s'orientent vers la prévention et la formation. Il est nécessaire de nuancer la rupture entre la période de contestation et la période de militantisme pédagogique. Tout d'abord, parce que la pédagogie n'est qu'une activité parmi d'autres (Partie 2. Chapitre 3). Ensuite, les activités proposées par les deux associations de cyclisme urbain ont, entre autres, pour objectif d'autonomiser les cyclistes afin de les rendre plus responsables. Chantal Aspe et Marie Jacqué, en étudiant les associations du réseau Ecole et Nature, ont montré les caractéristiques du militantisme pédagogique « Les premiers militants d'Ecole et Nature donnent une dimension contestataire à l'éducation à l'environnement en faisant de la découverte de la nature un moyen d'émancipation de l'individu pour un changement de société »²¹⁶. Ainsi, derrière des activités dites plus conventionnelles, il y a aussi la volonté d'une transformation progressive de la société grâce à l'éducation des individus. Différentes activités sont proposées par les associations. J'ai retenu ici, la formation mécanique, la publication de guides par l'association québécoise et l'apprentissage du vélo par le Mouvement de Défense de la Bicyclette.

Les associations parisiennes et montréalaises proposent dès la fin des années 1970 des ateliers où l'on apprend les bases de la mécanique vélo. Le premier cours de mécanique au

²¹⁵ LEMONIER Bertrand, « contre-culture ». Dans *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaire de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010, p.191.

²¹⁶ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Ibid.*, p226.



Monde à Bicyclette date de 1978 avec la «clinique populaire». Il faut former la nouvelle communauté cycliste émergente afin de la rendre plus autonome. « Ce cours se veut un atelier d'initiation où l'on vérifie à mesure sur son vélo la théorie apprise, vous pourrez ensuite rouler plus serein, car si il y a un pépin vous serez votre propre mécanicien de service. »²¹⁷. Le prix augmente au cours de la période mais la durée des cours s'allonge pour devenir dans les années 1990 de véritables stages de formation en mécanique vélo. A la fin de la période, il faut compter 55\$ un stage de fin de semaine. L'association parisienne loue à partir de 1982 un local dans le 19^{ème} arrondissement où les cyclistes peuvent se réunir pour s'entraider et s'initier à la mécanique. Cette activité est maintenue tout au long de la période étudiée. Plusieurs associations en banlieue, affiliées au MDB, proposent des ateliers aux adhérents. Plus spécialisée dans la technique du vélo que le *Monde à Bicyclette*, la revue parisienne *Roue Libre* propose de nombreux articles sur la réparation ou l'entretien des vélos²¹⁸. Les deux associations ont donc en commun la mise en place d'atelier d'entraide. Aujourd'hui, les ateliers de mécanique connaissent une certaine popularité, avec des principes d'autogestion et de solidarité similaires à ceux développés au début des années 1980 : « Dans ces ateliers, fédérés depuis 2010 en un réseau (*l'Heureux-cyclage*), chacun peut apprendre à réparer son propre vélo, sur la base d'un échange de savoirs ».²¹⁹

A partir de 1981, l'association montréalaise propose à travers sa revue une initiative nouvelle, non proposée par l'association parisienne : la rubrique « cyclo ressources ». En 1981, c'est une petite rubrique où l'on est informé sur différentes activités de l'association comme le recyclage ou encore le marquage de vélo. La rédaction profite de cette rubrique pour énumérer les emplacements disponibles pour garer son vélo à Montréal. « Où sont les vélo-gardes en ville ? Stade Olympique 200. Université de Montréal 90. Radio-Canada 65. Ecole de technologie supérieure 10. Ville de Montréal Est 10. CSN 10. Vélo-Québec 6. La cordée 4 »²²⁰. Cette rubrique a donc pour objectif d'informer le lecteur sur les conditions cyclables à Montréal. En 1981, les informations sont restreintes. A partir de 1987 l'association propose une rubrique cyclo-ressources d'envergure (annexe 11) : « Voici un

²¹⁷ « Cours mécanique », *Vers une ville nouvelle*, vol.3, no.3 (été 1978), p.16.

²¹⁸ C'est le cas notamment Paul Dolema, « A quoi sert un dérailleur », *Roue Libre*, n°13, novembre 1983, p.6.

²¹⁹ GREPINET Chloë, *Vélorution, Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*, Mémoire de master Institut d'Etudes Politiques de Lille, Majeur Développement soutenable, 2011/2012, p.40.

²²⁰ « Vélo Ressources », *Vers une ville nouvelle*, vol.6, no.1 (été 1981), p.17.

bottin de téléphones, d'adresses, d'informations, de trucs qui vous seront sûrement utiles pendant la saison cycliste. Servez-vous en abondamment »²²¹. En une seule page, l'ensemble des informations indispensables sont réunis pour celui ou celle qui souhaite circuler de façon informé à Montréal. On y trouve les numéros et adresses de vélocistes, les transports en commun acceptant les vélos, les itinéraires alternatifs pour traverser les ponts, les réflexes à avoir en cas d'accident.... La page est détachable afin qu'elle puisse être emportée dans chaque trajet ou rangée dans une sacoche de vélo. Chaque année jusqu'en 1998, les cyclo-ressources sont actualisées. Elles permettent donc de faire le point sur les conditions cyclables et encore une fois de proposer des connaissances solides sur la pratique du vélo, afin d'en faire des cyclistes responsables. Elles sont par la même occasion une source non négligeable pour étudier l'évolution de la politique cyclable de Montréal. Même si *Roue Libre* a aussi pour objectif de transmettre l'information urbaine à Paris, l'association ne propose pas d'initiative similaire pendant la période étudiée. Cependant, elle s'investit dans l'enseignement du vélo pour tous les niveaux.

Dans l'éditorial du n°45 de 1998, Laurent Lopez, président du MDB depuis trois ans annonce sa future démission. Son activité au sein de l'association n'est pas pour autant terminée, puisqu'il souhaite se « consacrer plus efficacement à l'enseignement du vélo aux adultes débutants »²²². En effet, depuis 1996, l'association propose des cours de vélo aux adultes. Les premières formules concernaient surtout les adultes sachant déjà faire du vélo mais encore réticent à circuler en ville. On y apprenait comment se positionner sur la chaussée, comment passer un carrefour ou comment anticiper son itinéraire. A partir de 1997, l'association est face à une nouvelle demande « Depuis, peu, ce sont des adultes n'ayant jamais appris à faire du vélo qui appellent le MDB. Leur demande est simple : ils veulent apprendre »²²³. Les bénévoles du MDB se lancent donc dans l'élaboration d'une pédagogie d'apprentissage pour le vélo. Selon l'organisateur, une séance de quatre heures est suffisante pour s'initier au vélo. Les débutants circulent, dans un premier temps, en tandem avec un accompagnateur pour qu'ils apprennent à tenir en équilibre (impulsion au démarrage, prise de vitesse, position du corps). La séance continue lors des deux dernières heures sur l'herbe où

²²¹ « Cyclo-Ressources », *Le Monde à Bicyclette*, vol.12, no.2 (été 1987), p.7.

²²² Laurent Lopez, « dans 6 mois, le MDB devra élire un nouveau président ou une nouvelle président », *Roue Libre*, no.45 (Septembre-Octobre 1998), p.3.

ils apprennent à rouler en autonomie sur quelques mètres²²⁴. Le projet remporte un réel succès puisqu'en 1998, la liste d'attente pour participer aux cours est de 150 personnes²²⁵. En 2004, le Mouvement de Défense de la Bicyclette change de nom et opte pour Mieux se Déplacer à Bicyclette. Un changement de nom à l'image de l'orientation pédagogique choisie par l'association.

Au cours des années 1980-1990, les deux associations proposent de former les cyclistes. L'objectif est de les rendre conscients de leur statut particulier et autonome dans leurs déplacements. Comme je l'ai souligné précédemment, l'activité d'enseignement ne signifie pas l'absence de contestation ou de militantisme. Au contraire, ces services rendus sont des outils pour obtenir du changement dans les comportements des citoyens. Parallèlement à cette pédagogie d'autonomie, j'ai décelé dans les deux revues étudiées une autre forme de pédagogie : la pédagogie militante.

²²³ Laurent Lopez, « A l'école du vélo : les vrais adultes débutants », *Roue Libre*, no.39 (Octobre 1997), p.8.

²²⁴ Laurent Lopez, « A l'école du vélo : les vrais adultes débutants », *Roue Libre*, no.39 (Octobre 1997), p.8.

²²⁵ Camille Lalande, « Assemblée générale du 4 avril 1998 : le compte-rendu », *Roue Libre*, no.43 (Mai-juin 1998), p.7.

2.2.3 La pédagogie militante

Les deux associations utilisent les bulletins comme espace d'incitation au militantisme. Tout d'abord, la publication presque systématique des tracts de manifestation accompagnés d'un appel à la mobilisation est une première manière de sensibiliser le lecteur. Les dates, les heures et les points de rendez-vous des manifestations et des sorties associatives sont indiquées. L'importance du calendrier des manifestations du MAB à la fin des années 1970 témoigne de son activité militante soutenue :

« 5 sept. 10h Procès des cyclistes/11 sept. 18h30 Manif hippopotame/14 sept. 13h manif aux ponts/15 sept 19h Meeting cyclo-féministe/5 oct. 16h Manif Massue vélo-métro/23 oct. 10h Sentence des 13 cyclistes. »²²⁶. Les associations ne se limitent pas à la simple invitation, elles motivent les lecteurs à être présent. « Un peu de nerf, camarades ! Et surtout un peu plus d'esprit militant, Bon dieu ! [...] Rappelez-vous que le 5 juin 1977 nous étions plus de 6000 à notre grande manif, il convient donc de faire au moins aussi bien cette année »²²⁷.

Outre, ces informations régulières, les deux associations ont un autre point en commun. Les rédactions partagent les lettres de pression envoyées aux institutions. Dans le courrier des lecteurs, des lettres signées par les associations adressées aux ministres, aux présidents ou aux entreprises de transports, sont publiées. Ce partage a pour but de tenir informé les adhérents et les sympathisants de l'activité associative. Mais, il y a aussi une tentative de pédagogie militante. Transmettre les lettres dans le format initial permet de connaître la manière avec laquelle on s'adresse aux grandes institutions. Ces lettres sont des modèles à reprendre en cas de besoins. Parfois les rédacteurs vont expliquer aux sympathisants comment faire pression. Dans ce cas, un article raconte les démarches effectuées par les étudiants de l'université de Montréal pour obtenir des parkings à vélo. La rédaction invite le lecteur à continuer dans cette voie « Il faut maintenant étendre l'expérience (...) les cyclistes qui se rendent souvent à ces endroits peuvent exercer facilement des pressions pour exiger des supports : monter leurs vélos dans leurs bureaux, occuper les espaces de stationnement

²²⁶ « Evènements vélorévolutionnaires », *Pour une ville nouvelle*, vol.5, no.6 (été 1980), p.7.

²²⁷ A.F. Malessart, « En selle pour la journée internationale », *Pour une ville nouvelle*, vol.3, no. 2 (Mai 1978), p.1.

réservés aux administrateurs de ces édifices, bloquer des couloirs, etc... »²²⁸. En 1987, le *Monde à Bicyclette* explique aux lecteurs comment s'adresser aux autorités pour obtenir des réponses :

« Notez le nom de votre interlocuteur au départ, et utilisez son nom au cours de la conversation c'est plus personnel, et vous obtiendrez plus d'exactitude et de courtoisie. Si le préposé à qui vous parlez semble importuné, rappelez-lui subtilement que les besoins des cyclistes lui créent de l'emploi. Généralement, ils en sont conscients et sont sympathiques. Contre-vérifiez, quand c'est possible, les informations que vous recevez. »²²⁹.

Quelques années plus tard, dans le bulletin de l'association parisienne *Roue Libre* des explications militantes sont similaires. Arlette Prat incite les parisiens à intervenir auprès des municipalités pour améliorer les conditions des cyclistes :

« Dans votre arrondissement, il existe peut-être une commission « transports et déplacements », commission en relation avec le C.I.C.A., qui connaît le Service de la Voirie régissant les aménagements réalisés. Ces services ne savent parfois pas ce que c'est qu'un vélo, encore moins un cycliste quotidien. Faites-leur savoir courtoisement que vous aimeriez réfléchir avec eux sur les aménagements qui restent à créer. Dialoguer avant de passer à l'acte, cela évite de se limiter à des critiques, et de regretter après coup ce qui a finalement été (mal) implanté. [...] Veillez aux aménagements de votre cité, de votre quartier [...] NE LAISSEZ PAS FAIRE N'IMPORTE QUOI ! »²³⁰

Les appels aux rassemblements, les invitations aux réunions associatives et les demandes ponctuelles de militer auprès des autorités contribuent au rapprochement entre les associations et les lecteurs. En 1997, Xavier Beaudoin s'adresse aux nouveaux adhérents du MDB :

« Nous vous félicitons pour votre décision de participer au développement de la place du vélo comme moyen de transport en ville [...] Les occasions sont multiples d'œuvrer à l'amélioration des conditions de circulation en ville : distribuer des dépliants aux cyclistes, préparer la manifestation géante de juin, écrire dans la revue, participer aux réunions du samedi, déposer des cartes MDB sur les vélos, organiser des évènements, participer aux commissions »²³¹.

²²⁸ Louis Piché, « Vol à pédalage », *Vers une ville nouvelle*, vol.5, no.6 (été 1980), p.3.

²²⁹ « Cyclo-ressources », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, n°2 (été 1987), p.7.

²³⁰ Arlette Prat, « Ne laissez pas faire », *Roue Libre*, n°53 (janvier-février 2000), p.15.

²³¹ Xavier Beaudoin, « A vous qui venez d'adhérer au MDB... » *Roue Libre*, n°39 (Octobre 1997), p.13.

Les associations sont donc des intermédiaires entre les cyclistes urbains et les autorités. Cependant, c'est l'action collective qui permet d'influencer les décisions. Ainsi, elles appellent régulièrement les citoyens à venir militer auprès de l'association en s'investissant personnellement. De plus, il arrive que les associations proposent ponctuellement des méthodes militantes dans laquelle le sympathisant apprend à faire pression.

- **Conclusion Chapitre 2 :**

Ainsi, se développe dans les années 1980-1990 de nouveaux rapports avec les militants et les citoyens. Progressivement les associations se sont orientées vers des activités de prévention et de pédagogie où l'esprit de contestation est moins présent. Les associations sont donc en contact direct avec les citoyens. Cette relation privilégiée avec les habitants leur permet d'être les représentants de la communauté cycliste auprès des autorités. Par conséquent, à partir du moment où les municipalités optent pour une politique cyclable, les associations leurs offrent – ou aimeraient leurs offrir – compétences et expériences du terrain.

2.3 Chapitre 3 : Projets cyclistes et intérêts politiques : vers une expertise associative ?

A partir des années 1980, les autorités municipales montréalaises et parisiennes proposent des aménagements cyclables. Revendiqué depuis plus d'une décennie par les associations, ces aménagements marquent le début des premières concertations. La concertation se distingue de la consultation, puisqu'elle n'est pas une simple demande d'opinion mais une réunion d'acteurs dans laquelle un projet est réalisé collectivement. Cette reconnaissance du savoir associatif par les pouvoirs publics amène parfois les associations à admettre des caractéristiques d'institutionnalisation : « L'institutionnalisation est récurrente dans l'étude des mouvements sociaux, dès qu'ils passent de la contestation politique au projet. Elle implique une hiérarchisation du pouvoir interne et le repositionnement des mouvements sociaux dans le champ politique, les insérant dans des partenariats institutionnels réglés. »²³². L'expérience associative montréalaise et parisienne montre deux formes de concertation voire d'institutionnalisation si elle existe. Le chapitre 3 est donc divisé en deux parties où chaque partie porte sur une association. Outre, l'étude des premières considérations politiques et des relations qui en découle, ce chapitre permet une approche chronologique inédite des aménagements cyclables entre 1970 et 1990 à Paris et à Montréal.

²³² BACQUE Marie-Hélène, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *Espaces et société*, 1/2006 (n°123), p.69.

2.3.1 Montréal et le cyclisme urbain : je t'aime moi non plus (1975-1998)

En 1975, l'association le Monde à Bicyclette milite pour une ville cyclable. Jusqu'en 1986, l'association est confrontée à l'hostilité de l'administration de Jean Drapeau maire de Montréal depuis 1960. Les projets proposés se limitent à des pistes cyclables comme espaces récréatifs. A partir de 1986, le Rassemblement des Citoyens de Montréal (RCM) est élu à l'Hôtel de Ville. Proche du monde associatif et sensible aux revendications des cyclistes, ils ouvrent un dialogue qui modifie progressivement les liens entre les militants et les autorités publics.

2.3.1.1 Des pistes de loisirs aux réseaux utilitaires : l'engagement du gouvernement provincial (1977-1986)

En 1975, lorsque l'association voit le jour, elle revendique des aménagements spécifiques à Montréal. La première publication *Le Monde à Bicyclette* annonce les besoins les plus urgents : « stationnements sécuritaires dans le centre-ville, voies cyclables nord-sud et est-ouest, permission de transporter nos bicyclettes dans le métro, si nous sommes en panne, ou aller à Longueuil. Aménager les ponts pour nos besoins, prolonger le pont Concordia des îles Notre-Dame et Saint Hélène entre Montréal et Longueuil »²³³. Ainsi, l'association demande que l'insularité de Montréal ne soit pas une difficulté. L'accès aux métros et aux ponts permet de traverser le fleuve, démarche impossible pour les cyclistes. De plus, à défaut de circuler dans l'ensemble des rues, l'association demande deux axes où la circulation cycliste serait sécurisée grâce à des pistes séparées des flux automobiles. Des axes qui permettent aux plus réticents d'apprécier les déplacements en ville en toute sécurité.

Avant même l'avènement de l'association, des réseaux cyclables existaient à Montréal et dans certaines villes aux alentours. Les historiens Ivan Carel et Daniel Ross mentionnent l'année 1972 comme emblématique d'un renouveau tant par l'augmentation de la pratique du

vélo à Montréal que par les projets soumis à la municipalité. A Montréal, « de 20 000 cycles en 1969, on passe à plus de 37 000 en 1972 »²³⁴. De plus, ils font référence au projet soumis en 1972 par Gilles Prévost, défenseur de la sécurité routière : « Un rapport ambitieux proposant l'établissement de 2400 km de voies cyclables urbaines, restaient lettre morte à l'hôtel de ville »²³⁵. Cette proposition aboutit finalement à l'ouverture de quatre pistes dans les parcs de Montréal²³⁶.

Selon la société d'histoire et de généalogie du Plateau-Mont-Royal, la première piste cyclable de Montréal date de 1977²³⁷. Financé par le gouvernement fédéral, elle longe le Canal Lachine. Elle s'inscrit dans le mouvement de reconquête des berges du fleuve par les montréalais. En effet, de nombreuses campagnes environmentalistes ont été menées pour une démocratisation du fleuve. La lutte la plus emblématique est celle de Tony Le Sauteur avec le projet Un Fleuve, un Parc²³⁸. Ces idées de réaménagement ont pour objectif de redonner une part d'humanité aux friches industrielles mais aussi de contribuer à la démocratisation de l'espace urbain. « De nombreux cyclistes et marcheurs empruntent les pistes ceinturant l'île et profitent des rives à leur façon. Ces exemples témoignent du développement de pratiques récréatives, illicites ou non, qui étaient inconcevables il y a une trentaine d'années. Ces dernières sont le résultat du travail entrepris pour améliorer la qualité des eaux autour de Montréal et aménager divers sites de loisir le long des rives »²³⁹. Ainsi, les premières pistes cyclables à Montréal sont récréatives et ne correspondent pas aux aspirations du Monde à Bicyclette.

« Depuis peu, il y a une piste cyclable longeant la voie maritime du St-Laurent. Cette piste que les autorités politiques s'acharnent à vouloir nous vendre comme étant le produit de leurs efforts pour améliorer la qualité de la vie à l'intérieur de la ville nous devons la considérer comme le premier résultat de nos luttes. [...]

²³³ Non signé, « A dactylo vers une ville nouvelle », *A vélo vers une ville nouvelle*, vol. 1, no. 1 (non daté, probablement printemps 1976), p.4.

²³⁴ CAREL, Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Jérôme Boivin et Stéphane Savard (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19e et 20e siècles*, Québec, Septentrion, 2014.

²³⁵ ROSS Daniel, *Ibid.*, 2014.

²³⁶ CAREL Ivan, *Ibid.*

²³⁷ Non signé, « un mariage fait pour durer. Le vélo sur le Plateau-Mont-Royal », *Extrait du bulletin. Bulletin de la société d'histoire et de généalogie du Plateau-Mont-Royal*, hiver 2012-2013.

²³⁸ DAGENAIS Michèle, *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*, Montréal, Boreal, 2011.

²³⁹ *Idem.*

toutefois nous devons rappeler aux politiciens que s'ils sont aussi consciencieux ils devraient nous donner des pistes à l'intérieur de la ville... »²⁴⁰

Pour les militants cyclistes, un réseau de pistes cyclables doit être utilitaire. Il doit être implanté dans le centre-ville afin que les déplacements quotidiens puissent se faire en sécurité : « Une piste cyclable pourrait être créée immédiatement simplement en bannissant les autos d'une rue ou d'une partie de la rue, presque sans frais supplémentaire. A la place, l'Etat réagissant à nos pressions, pourvoit des pistes cyclables à un coût élevé, dans des endroits que l'automobile ne convoite pas : le long des rivières, canaux et voies ferrées »²⁴¹. Ainsi, en attendant l'ouverture du dialogue avec la municipalité, l'association opte pour une contestation urbaine en aménageant leurs propres pistes dans les rues (Partie 1. Chapitre 2). Par ailleurs, l'association profite de l'inaction de Montréal pour rapporter les initiatives des autres villes. En 1975, la ville de Longueuil située sur la rive sud du Saint Laurent, est déjà dotée d'un réseau de pistes cyclables. Les pistes correspondent aux aspirations de l'association le Monde à Bicyclette. « Longueuil est l'exemple à suivre. Longueuil qui déjà en 1975 avait un réseau de 96 km de voies cyclables, puis utilitaires à part ça, reliant écoles, parcs, bibliothèques, etc. »²⁴². A Granby - ville de 38 000 habitants en 1978, située à 80km à l'est de Montréal - le conseil municipal, les associations de loisirs et le programme Canada au travail se sont lancés en 1977 dans un projet pour développer le cyclisme urbain. Le projet est divisé en trois phases (sensibilisation, expérimentation, construction) « il s'agit d'établir six milles de pistes qui relieront les centres récréatif et commerciaux, les écoles ainsi que les parcs industriels où une partie importante de la population travaille »²⁴³. Ainsi, la ville de Granby et ses associations n'ont pas attendu les appels à projet du gouvernement provincial pour se lancer dans des aménagements à l'image de ceux qu'aspire le Monde à Bicyclette.

En effet, à partir de mars 1978, le gouvernement provincial reconnaît l'utilité du vélo comme alternative à l'automobile. Lucien Lessard, ministre des transports annonce que le

²⁴⁰ Non signé, « Une piste cyclable sur la voie maritime : une autre victoire pour les cyclistes », *Le Monde à Bicyclette*, non numéroté (non daté, probablement hiver 1976), p.1.

²⁴¹ Robert Silverman adaptation CM, « Les cyclistes à existe... Où sont les pistes ? » *Vers une ville nouvelle*, vol.5, no.5 (printemps 1980), p.9.

²⁴² Non signé, « Les cyclistes veulent des pistes », *Vers une ville nouvelle*, vol.6, no.1 (été 1981), p.9.

²⁴³ Animation sur les pistes cyclables, « Enfin une bonne nouvelle », *Pour une ville nouvelle*, Vol.3, no.2 (mai 1977), p.5.

gouvernement québécois versera aux municipalités 75% du coût d'aménagement de voies cyclables utilisées pour fin de transport²⁴⁴. Le programme est réitéré en mai 1979 : « Ce programme vise principalement à promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire, à améliorer la sécurité de l'usage de la bicyclette et la qualité de la vie de même qu'à permettre à moyen terme, la réalisation d'un réseau de voies cyclables »²⁴⁵. Selon Robert Silverman, six villes dans la région de Montréal ont bénéficié des subventions : Montréal (163 500\$), Saint-Laurent (99 278\$), Pointe-Claire (31 100\$), Kirkland (75 000\$), Montréal-Est (22 300 \$) et Rosemère (30 000\$)²⁴⁶. Des nouvelles pistes sont notables à Montréal comme celle le long de la Rivière des Prairies. Cependant, les investissements jugés trop récréatifs et trop chers ne répondent toujours pas aux attentes de l'association « cyclistes téléphonons ou écrivons à notre municipalité pour savoir où est passé l'argent reçu de Québec pour les aménagements cyclistes »²⁴⁷.

En juin 1980, le ministre des affaires municipales Guy Tardif propose un plan d'aménagement qui porterait jusqu'à 280km le réseau de pistes à Montréal²⁴⁸. Un programme financé jusqu'à 66% par le Programme Provincial d'Amélioration des Equipements Communautaires Urbains²⁴⁹. Pour Montréal, une première ébauche est proposée. Un itinéraire cyclable devrait faire le tour de l'île. Une fois de plus l'objectif est récréatif. Cependant, cette fois-ci deux axes nord-sud sont prévus (annexe 12). Deux axes sécurisés pour les cyclistes dont un traversant le centre-ville. Un projet à l'image de l'axe nord-sud imaginé par le Monde à Bicyclette en 1975. La municipalité tarde à répondre au projet. L'association mise donc sur la manifestation et sur l'aménagement clandestin de l'axe nord-sud. De plus, à partir de 1980, des sessions de consultation sont organisées et les cyclistes répondent présent. Ils « ont essayé le tout nouveau jeu, inventé par le gouvernement

²⁴⁴ Lucien Lessard cité par Le Monde à Bicyclette. « La bicyclette reconnue comme moyen de transport au Québec », *Pour une ville nouvelle*, Vol.3, no.2 (mai 1978), p.1.

²⁴⁵ Ministère des transports cité par Robert Silverman lors de la conférence de presse du 31 mai 1979 à Québec. « Subvention provinciales pour des aménagements cyclistes », *Vers une ville nouvelle*, Vol.4, no.1 (automne 1979), p.10.

²⁴⁶ Robert Silverman « Subvention provinciales pour des aménagements cyclistes », *Vers une ville nouvelle*, Vol.4, no.1 (automne 1979), p.10.

²⁴⁷ Robert Silverman « Subvention provinciales pour des aménagements cyclistes », *Vers une ville nouvelle*, Vol.4, no.1 (automne 1979), p.10.

²⁴⁸ Michel Rousseau, « Montréal ceinturé par une piste cyclable », *Le Journal de Montréal*, 16.06.1980, p.5.

²⁴⁹ Louis Piché, « L'axe Nord-Sud. Drapeau dit NON aux subventions de Tardif », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 5, no.6, (été 1980), p13.

québécois et vendu par la ville de Montréal sous l'étiquette de la démocratie municipale »²⁵⁰. Ainsi, la pression associative, les pétitions et l'échéance électorale de 1986 a sans doute contribué à l'acceptation du projet en 1983 par la municipalité montréalaise. Les travaux commencent au printemps 1985 et la réalisation de l'axe nord-sud incarne à la fois l'aboutissement d'un long combat militant et le début de l'histoire des aménagements cyclables utilitaires à Montréal.

« Douze kilomètres de piste longuement attendue, hautement utilitaire, en pleine rue. Une piste de transport, enfin. [...] Le coût total de la piste est de \$2 millions, comme prévu dès le début en 1980. 50% a été payé par le Ministre des transports M. Guy Tardif et l'autre moitié par la ville de Montréal. [...] une consultation des riverains de la piste a été faite à l'automne 84, ce qui constitue également une innovation importante dans les processus de décisionnels de la ville. [...] C'est un changement qualitatif dans le réseau cyclable de Montréal, fort capable de faire boule-de-neige. [...] Un jour, nous aurons nos axes cyclables sur De Maisonneuve, sur l'Avenue du Parc, sur Atwater. Les employés des Travaux publics n'ont pas à s'inquiéter : les cyclistes continueront à leur créer des emplois pour de nombreuses années à venir. Et alors, plus besoin d'aller à Amsterdam pour voir un peu de cyclo-civilisation... »²⁵¹

Aujourd'hui, l'axe nord-sud, est au cœur du réseau cyclable à Montréal. Ainsi, entre 1975 et 1985, les projets de pistes cyclables ont existé. Cependant, le défi pour l'association a été de convaincre les autorités de l'intérêt des pistes utilitaires. Le début des années 1980, est donc marqué par plusieurs victoires associatives. En effet, en 1983, l'association réussit à obtenir le droit de transporter des vélos dans le métro montréalais en dehors des heures de d'affluence²⁵². On note aussi durant cette période une asymétrie au niveau des prises de décision. Le pouvoir provincial est presque systématiquement à l'origine des projets d'aménagement pour les cyclistes. Les initiatives provenant de la mairie de Montréal (Parti Civique) sont trop rares. Ainsi, le Monde à Bicyclette affirme que « pédaler devient un geste politique »²⁵³ en s'engageant auprès de l'opposition dès 1976.

²⁵⁰ Non signé, « Questions cyclistes à l'Hôtel de ville », *Vers une ville nouvelle*, Vol.6, no.1 (été 1981), p.14.

²⁵¹ Robert Silverman, « Axe Nord-Sud : victoire complète ! », *Le Monde à Bicyclette*, vol.10, no.2 (Septembre 1985), p.1.

²⁵² Pour plus d'information sur la lutte pour l'accès au métro voir l'article de Daniel Ross ou le livre de Claire Morissette.

²⁵³ Non signé « Le programme du RCM », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, numéro 1 (non daté, probablement printemps 1976), p.2.

2.3.1.2 Le Monde à Bicyclette s'engage auprès de l'opposition (1976-1986)

Les subventions du gouvernement provincial mal utilisées, le manque de concertation et les rares projets menés en autonomie amènent l'association à tenir un discours virulent et critique vis-à-vis du Parti Civique. Déjà élu de 1954 à 1957, Jean Drapeau est réélu maire en 1960. Il le restera jusqu'en 1986. Il est critiqué sur le manque de considération des problématiques locales et sur ses projets d'envergures internationales. Le dessin publié dans la revue de l'été 1980 illustre les critiques régulièrement émises par l'association (annexe 13)²⁵⁴. On y voit une voiture personnifiée en Jean Drapeau (reconnaissable avec ses lunettes et sa moustache). Les militants lui reprochent l'élargissement des routes, la construction de nombreux viaducs, la destruction de logements pour les parkings... Toujours sur ce dessin, dans le nuage de fumée libéré par la voiture, on peut lire « *Road construction* », « *Expo 67* », « *Olympic* », « *Municipal taxes* », « *megalomania* », « *corridart* ». Le nuage fait référence aux scandales et aux projets menés par Montréal illustrant l'inadéquation entre les attentes du monde associatif et le Parti Civique. L'exposition universelle de Montréal, ouverte en avril 1967, est sans cesse dénoncée par les militants. Ils déplorent qu'au lieu d'investir dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, Jean Drapeau préfère subventionner des événements éphémères sans intérêts sociaux. L'organisation des Jeux Olympiques lors de l'été 1976, est un autre projet soumis à la critique du monde associatif. Construit en vue de cet événement international, le Vélodrome de Montréal incarne l'incohérence de la municipalité. Un complexe sportif est construit pour le cyclisme sur piste alors qu'aucune piste cyclable utilitaire n'existe dans Montréal. J'ai montré que le Monde à Bicyclette avait organisé une séance d'exorcisme sur le vélodrome pour contester ce genre de projet élitiste (Partie 1. Chapitre 2). La bande dessinée publiée à l'automne 1979 met en scène Jean Drapeau et l'absurdité de ses projets²⁵⁵. Ironiquement à l'écoute des revendications cyclistes, il décide de construire un métro qui tourne en rond sous le vélodrome. Les cyclistes pourront l'emprunter comme ils l'ont toujours rêvé (annexe 13). Le Monde à Bicyclette dénonce donc le manque d'action locale et démocratique du Parti Civique « Le régime Drapeau, en se riant des droits

²⁵⁴ Jacques Brouillet, « 1982 Election ou comment réparer une crevaison », *Vers une ville nouvelle*, Non daté (Probablement été 1982), p.2.

des cyclistes, en confondant le transport public à un autre projet de grandeur, en niant systématiquement les droits les plus élémentaires de la population à une juste représentativité, a été plus que criminel »²⁵⁶.

Pour faire face à cette administration jugée autoritaire, le Monde à Bicyclette n'hésite pas à soutenir l'opposition à chaque élection. Dès 1976, Alain Vadnais et Robert Silverman ont réussi à faire introduire dans le programme du Rassemblement des Citoyens de Montréal (RCM) des projets à l'image des revendications associatives « Les cyclistes s'organisent, votent pour une ville à bicyclette. Le programme [du RCM] propose le bannissement progressif de l'automobile du centre-ville, plusieurs voies et pistes cyclables, et véloroutes. Ainsi que des stationnements sécuritaires aux bouches de métro, aux cinémas, magasins et usines.»²⁵⁷. Le RCM est créé en 1974. Formée de militants associatifs, syndicaux et politiques, il incarne le retour de la démocratie. Identifié comme un parti progressif, il veut donner la parole aux Montréalais et mener des politiques sociales trop souvent absentes au Parti Civique. Le RCM perd les élections de 1978 et de 1982. A chaque fois, le Monde à Bicyclette organise des rencontres avec les différents candidats. Le RCM est toujours considéré comme le parti le plus enclin à exhausser les vœux des cyclistes. Lors des élections de 1978, Robert Silverman suggère que « le R.C.M reçoive les votes cyclistes. Je pense que nous devons placarder ses affiches sur nos portes et que nous y mettions un peu d'énergie pour l'aider »²⁵⁸. En 1982, Jacques Brouillet plus pragmatique affirme que « le RCM serait plus crédible pour les remplacer [...] [Cependant] Même avec un parti de l'opposition au pouvoir, il faudrait être aussi vigilant que toujours »²⁵⁹. En 1986, Jean Doré, leader du RCM est élu maire de Montréal.

Montréal est donc doté d'une centaine de kilomètres de pistes cyclables essentiellement récréatives. Néanmoins, depuis 1985, un axe nord-sud traverse le centre-ville de Montréal. Par conséquent, après 29 ans au pouvoir le bilan de Parti Civique en nombre de kilomètre n'est pas si sombre.

²⁵⁵ Tiré de la revue *CROC*. Vol.1 no.1. Octobre 1979. « Le Mégalomane », *Vers une ville nouvelle*, Vol.4, no.1 (automne 1979), p.14.

²⁵⁶ Robert Silverman, « Debout cyclistes », *Pour une ville nouvelle*, Vol.3, no.4 (automne 1978), p.17.

²⁵⁷ Non signé « Le programme du RCM », *Bulletin du Monde à Bicyclette*, numéro 1 (non daté, probablement printemps 1976), p.2.

²⁵⁸ Robert Silverman, « Debout cyclistes », *Pour une ville nouvelle*, Vol.3, no.4 (automne 1978), p.17.

2.3.1.3 La consultation associative (1986-1998)

Au lendemain des élections, l'association est pleine d'espoir quant à l'avenir de la cyclabilité montréalaise. Le nouveau maire Jean Doré a un programme séduisant les associations. Il promeut la démocratie participative et la consultation. De plus, le maire utilise déjà le vélo comme outil de communication. Le 31 mai 1987, Jean Doré inaugure la fête annuelle du vélo²⁶⁰. Il profite de la manifestation pour rappeler l'intérêt de l'axe est-ouest tant revendiqué. Ainsi, l'élection du RCM est une bouffée d'air pour les militants du Monde à Bicyclette. Pour la première fois, l'association sera entendue et pour la première fois, la municipalité manifeste un intérêt pour les revendications de l'association.

« La victoire du R.C.M. s'inscrit dans une vague de renouveau. Les citoyens et citoyennes de Montréal ont porté au pouvoir, l'espérance de voir naître un Hôtel-de-ville plus démocratique où la justice sociale et la qualité de vie seront considérées. Il est maintenant urgent, que la nouvelle administration concrétise des politiques visant à faciliter et à rendre plus sécuritaire le cyclisme urbain, et ce dès le printemps prochain »²⁶¹.

La consultation étant proche, le Monde à Bicyclette s'organise dès l'été 1987. Elle se réunit pour mettre au clair les nouvelles revendications. Une trentaine de cyclistes accompagnés de deux conseillers municipaux ont ainsi examiné sur le terrain les potentiels axes de circulation pouvant accueillir des pistes cyclables (figure ci-dessous). En 1976, le Monde à Bicyclette revendiquait deux axes nord-sud et est-ouest. L'axe nord-sud étant réalisé, l'association propose désormais un véritable réseau quadrillant l'ensemble de la ville. Le quadrillé des pistes devra être de 0.5km à 1km maximum (annexe 14)²⁶². Le boulevard Maisonneuve est choisi comme l'axe est-ouest du réseau. Le trottoir est assez large pour accueillir une piste, la chaussée est assez étendue et « c'est aussi une rue bien centrale, pas

²⁵⁹ Jacques Brouillet, « 1982 Election ou comment réparer une crevaison », *Vers une ville nouvelle*, Non daté (Probablement été 1982), p.2.

²⁶⁰ Non signé, « Pour le plaisir de rouler », *Le Monde à Bicyclette*, vol.12, no.2 (été 1987), p.3.

²⁶¹ Robert Silverman, « pédaler jusqu'à l'Hôtel de Ville », *Le Monde à Bicyclette*, Vol.11, no.3 (décembre 1986), p.1.

²⁶² Non signé, « la voie cycliste », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.2 (été 1987), p.1.



Figure 13 : Claire Morissette lors de la réunion organisée par le MAB dans les rues de Montréal afin d'établir le tracé d'un nouveau réseau cyclable. Mai 1987. Archives du MAB.

trop dense en façades commerciales »²⁶³. Outre, cette indication le Monde à Bicyclette présente les caractéristiques que doit admettre ce nouveau réseau :

« La surface des pistes doit être bien pavée, bien drainée, bien balayée. Il faut aussi que la circulation cycliste y soit fluide, avec des feux cyclistes synchronisés pour réduire le nombre d'arrêts aux intersections. Le réseau doit être aussi rectiligne que possible, évitant les détours et les petites courbes inutiles, pour des question de visibilité et de clarté de l'ensemble »²⁶⁴.

Les militants profitent de ce rassemblement pour émettre de nombreux commentaires sur les aménagements cyclables déjà existants. Ainsi, l'association cherche à s'affirmer comme l'interlocuteur privilégié de la municipalité. Les projets, les commentaires de plus en plus précis et les réunions sur le terrain accompagnés d'acteurs municipaux ajoutent à l'association une activité d'expertise : « En tant qu'opération cognitive, l'expertise est la production d'un jugement utile à l'action. Expertiser, c'est évaluer, en s'aidant le cas échéant d'équipement adaptés [...] un danger, un besoin, une qualité d'un objet, chose ou personne »²⁶⁵. En 1988, la première réunion entre les associations de cyclisme urbain et l'administration municipale a lieu. A cette date, le conseiller municipal en charge des pistes cyclables confie à l'association qu'aucun groupe de travail n'existe sur la question cyclable²⁶⁶. Ainsi, le Monde à Bicyclette insiste sur la nécessité de former des planificateurs experts :

« Cette discipline est nouvelle, elle ne s'enseigne pas à l'université, mais est disponible dans certaines villes pionnières. [...] Le Monde à Bicyclette a d'innombrables contacts internationaux utiles pour acquérir une expertise cycliste. En septembre 87, à Groningen en Hollande, se tiendra un colloque de planificateurs cyclistes, dont le programme est extrêmement pertinent à l'aube de planifier un

²⁶³ Non signé, « la voie cycliste », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.2 (été 1987), p.1.

²⁶⁴ Non signé, « la voie cycliste », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.2 (été 1987), p.1.

²⁶⁵ LEVERATTO Jean Marc, « Expertise » Dans *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaire de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010, p.305.

²⁶⁶ Non signé, « la voie cycliste », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.2 (été 1987), p.1.

réseau pour Montréal. Le centre de documentation du Monde à Bicyclette est également riche d'études sur la question. »²⁶⁷

Le Monde à Bicyclette profite des comités de consultation pour proposer des contre-expertises provenant des cyclistes eux-mêmes. Ils opposent les connaissances des urbanistes qui manquent de formation à l'expérience des cyclistes qui sont confrontés à la réalité du terrain au quotidien. Dans leur étude socio-historique, Chantal Aspe et Marie Jacqué font référence à ces démarches d'expertise menées par les militants associatifs écologistes à partir des années 1990. Le « phénomène social nouveau est la montée en puissance de l'expertise associative [...] Les acteurs associatifs mobilisent ce qu'ils possèdent, leur capital intellectuel et scolaire, et s'appuient sur des réseaux alternatifs aux réseaux traditionnels de notabilité locale »²⁶⁸. Des conseils qui font leur chemin. En effet, selon Claire Morissette, Robert Desjardins, planificateur du réseau cyclable pour la ville de Montréal, emprunte régulièrement de la documentation à l'association²⁶⁹. De plus, ce dernier effectue en 1987, le voyage à Groningue pour assister à la conférence Vélo-city. L'intérêt que porte la municipalité est une opportunité pour l'association : « le Monde à Bicyclette deviendrait un partenaire de la Ville »²⁷⁰. Malgré la participation de l'association aux réunions de concertation et les quelques améliorations effectuées sur les axes déjà existants, aucune grande initiative n'est prise par la municipalité depuis son élection.

Cependant, trois ans après son avènement, la municipalité propose en octobre 1988, un plan-vélo sur dix ans. Inédit à Montréal, il est envisagé de façon globale : réglementation des stationnements cyclistes publics et privés, recherche sur l'intermodalité avec le transport collectif, incitation auprès de la population de se rendre à vélo aux grands événements, définition d'une saison cycliste de 8 à 10 mois, campagne de conduite sécuritaire basée sur la légitimité du vélo et création d'un groupe de travail incluant des cyclistes²⁷¹. Le réseau cyclable est à l'image de celui proposé par l'association lors de la sortie urbaine de 1987. Un quadrillé dont les axes seront espacés d'une distance n'excédant jamais 2km. Les voies de

²⁶⁷ Non signé, « Rencontre du troisième type », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.3 (automne 1987), p.5.

²⁶⁸ ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012, p.70.

²⁶⁹ Claire Morissette, « A la case départ », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 13, no.1 (printemps 1988), p.1.

²⁷⁰ Non signé, « Rencontre du troisième type », *le Monde à Bicyclette*, Vol. 12, no.3 (automne 1987), p.5.

circulation pour cyclistes seront composées de pistes exclusives, de bandes cyclables, de bandes partagées et de chaussées désignées. La municipalité assume entièrement la responsabilité budgétaire en investissant de 10 à 40 millions de dollars pour aménager un réseau de 140km de pistes cyclables²⁷². L'association satisfait du programme n'en reste pas moins prudente. De nombreuses critiques sont émises sur la conception de certains axes, sur le manque d'initiative contre la circulation automobile... et sur l'échéancier de dix ans. « Au rythme actuel, en 10 ans, sur l'île de Montréal, l'auto aura causé plus de 14 000 blessures graves ou mortelles. [...] Et dans dix ans, les pluies acides auront décimé 20 millions d'arbres ; l'automobile étant responsable d'au moins 20% du phénomène, elle en aura donc tué 4 millions »²⁷³. Les avancées sur le court terme sont moindres. En 1989, seulement l'avenue Rachel sera dotée d'une nouvelle piste longue de 1.6 km (autre axe aujourd'hui majeur du réseau cyclable à Montréal). A partir de 1990, l'association siège au comité-vélo de la ville de Montréal. Une réunion où se retrouvent les responsables des loisirs, du développement, de l'habitation, de l'urbanisme, de la circulation, de la communication et des représentants de la Communauté Urbaine de Montréal, de la Police, de la Régie de l'Assurance automobile. Un large spectre institutionnel où des questions relatives au plan-vélo 1989-1999 sont évoquées. Plusieurs réunions de ce genre sont réitérées dans les années 1990.

En 1990, le parti de Jean Doré est réélu, cependant il perd les élections de 1994. Déjà déçu lors du bilan de 1990, l'association est toujours aussi mitigée en 1994. En huit ans, à peine vingt kilomètres de pistes cyclables sécurisées ont été réalisés. « Il y a eu moins de pistes ouvertes sous l'administration Doré, qui se dit amie des cyclistes, que sous l'administration Drapeau ! »²⁷⁴. Pierre Bourque leader du nouveau parti Vision créé en 1994 est élu cette même année. Il restera maire de Montréal jusqu'en 2001. Son programme concernant la question du vélo, s'inscrit dans la continuité du précédent :

²⁷¹ Claire Morissette, « le vélo sur papier », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 14, no.1 (printemps 1989), p.1.

²⁷² *Idem.*

²⁷³ Claire Morissette, « le vélo sur papier », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 14, no.1 (printemps 1989), p.1.

²⁷⁴ François Vermette, « Un point de vue cycliste des enjeux », *Le Monde à Bicyclette*, Vol.19, no.3 (automne-Hiver 1994), p.8.



« Les aménagements cyclistes font partie pour lui de la réalité de Montréal, de son caractère, de son charme, et doivent se développer. Que ce soit le stationnement, où il compte poursuivre les efforts [de l'administration Doré] ou l'aménagement de nouvelles pistes, Pierre Bourque entend améliorer les points noirs du cyclisme à Montréal [...] Il veut rendre le cycliste confortable dans les pistes sécuritaires, directes et esthétiques. »²⁷⁵.

A partir de la deuxième partie des années 1990, l'association le Monde à Bicyclette semble être moins un interlocuteur privilégié. Même si elle continue à participer aux réunions de concertation et continue à mener des démarches de contre-expertise, la concurrence de l'association Vélo Québec est indéniable (Partie 3. Chapitre 2). Dès, 1992, l'éditorial du Monde à Bicyclette fait référence aux deux formes de militantisme à Montréal :

« Vélo Québec mise sur le chemin officiel pour faire avancer le vélo. Sans doute cette démarche est-elle nécessaire [...]. Mais ce serait une erreur que de ne pas garder vif le discours vélorutionnaire, même s'il dérange un peu. S'adresser franchement et clairement à l'opinion demeure notre levier d'action le plus direct »²⁷⁶.

L'association s'est rapprochée à la fin des années 1980 de la municipalité afin d'apporter une expérience associative inédite (expérience du terrain, connaissance des problématiques des cyclistes, centre de documentation, carnet d'adresse à l'échelle internationale). Cependant, tout en menant des mobilisations plus conventionnelles à partir de la fin des années 1980, elle ne s'est jamais imposée comme partenaire officielle de la municipalité dans la conception du réseau montréalais. Finalement, les relations entre le Monde à Bicyclette et les acteurs municipaux peuvent être décomposées en trois périodes. Dans un premier temps (1975-1986), l'association a mené une approche très critique vis-à-vis du Parti Civique en soutenant l'opposition. Pendant cette période, le défi était de convaincre les décideurs de la différence entre les pistes récréatives et les pistes utilitaires. Après l'élection du RCM, une vague d'espoir a envahi l'association. Elle s'est affirmé comme un acteur privilégié à la fin des années 1980. Cependant, la voie officielle semble déjà être prise par l'association Vélo Québec. Ainsi, dans les années 1990, l'influence de l'association sur la municipalité apparaît comme affaiblie.

²⁷⁵ François Vermette, « Un point de vue cycliste des enjeux », *Le Monde à Bicyclette*, Vol.19, no.3 (automne-Hiver 1994), p.8.

²⁷⁶ Non signé, « Editorial, Conférence Vélo Mondiale. Rendez-vous avec le Monde », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XII, no.4 (hiver 1992-1993), p.2.

A Paris, des similitudes sont notables comme la recherche de consultation, la rencontre des candidats aux élections ou les sorties avec les acteurs municipaux sur le terrain. Cependant, la chronologie est différente. En 1982, la municipalité parisienne propose un premier plan vélo peu cohérent. Il faudra attendre 1996 pour de nouvelles propositions en matière de cyclabilité.

2.3.2 Le réseau cyclable parisien : de la précipitation à la consultation tardive (1982-1996)

Frédéric Héran dans son ouvrage *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050* offre une approche générale des premières mesures prises par le gouvernement français en matière de cyclabilité dans l'après-guerre. En 1974, le SETRA (Services d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes) publie trois guides destinées aux « deux roues légers » et aux piétons²⁷⁷. Frédéric Héran montre que l'étude intitulée *Aménagement en faveur des cyclistes et cyclomotoristes*²⁷⁸ n'est finalement qu'une somme de propositions empêchant les deux roues légers de gêner la circulation automobile. Cette même année, sont nommés, à l'initiative du ministre de l'Equipement Robert Galley, des correspondants chargés des aménagements cyclables dans les sept Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE) répartis sur le territoire français²⁷⁹. Toutefois, le chercheur Maxime Huré souligne le fait que « les premiers postes consacrés aux deux-roues au sein du ministère sont marqués par un désintérêt général en interne »²⁸⁰. En outre, à partir de 1977, le gouvernement subventionne les projets d'aménagement en faveur des cyclistes à 50% dans les zones urbaines et jusqu'à 80% dans les zones rurales²⁸¹. Ainsi de 1976 à 1982, 80 millions de francs sont dépensés pour la problématique des deux-roues légers²⁸². Cependant, ces initiatives ne durent pas, les difficultés financières dues à la seconde crise pétrolière de 1979 et les lois de décentralisation mettent fin au soutien des CETE.

Les premiers aménagements cyclables sont périphériques et d'ordre récréatif (Canal de l'Ourcq, piste Saint-Cyr-Versailles). En 1979, « la Ville profite des aménagements ferroviaires liés au TGV Atlantique, qui part de la gare Montparnasse, pour créer une piste cyclable le

²⁷⁷ HERAN, Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p.89.

²⁷⁸ SETRA, *Aménagements en faveur des cyclistes et cyclomotoristes*, Bagneux, 1974, 37p.

²⁷⁹ HERAN, *Ibid.*, p.104.

²⁸⁰ HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p211. 2p.

²⁸¹ HERAN, *Ibid.*, p.104.

²⁸² HERAN, *Ibid.*, p.104.

long de la rue Vercingétorix, dans le XIV^e arrondissement»²⁸³. Concernant les autres villes, Strasbourg est la seule agglomération française ayant proposé un plan de circulation pour les deux-roues avant le début des années 1980. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette fait pression depuis 1972 pour qu'un réseau cyclable soit aménagé dans Paris (Annexe 15). En 1982, la municipalité propose des aménagements cyclables inédits dans la capitale. Cependant, la consultation associative est insatisfaisante et l'échec est cuisant. Ainsi, l'association s'engage à partir de 1982 dans un militantisme où les interlocuteurs se font rares. Il faut attendre 1996 pour que la nouvelle municipalité de Jean Tibéri accueille l'association en vue d'un aménagement parisien d'envergure.

2.3.2.1 Le premier réseau cyclable parisien : les bandes vertes de 1982

Le 27 mars 1982, Jacques Essel, leader du Mouvement de Défense de la Bicyclette, est renversé par une voiture place Stalingrad. Il est hospitalisé plusieurs jours pour fracture du col du fémur. Les militants de l'association se réunissent sur les lieux de l'accident le 8 avril pour dénoncer l'insécurité des cyclistes à Paris. Ils profitent de la manifestation pour peindre une piste sur la chaussée et pour revendiquer une prise en compte des cyclistes dans la signalisation (annexe 16)²⁸⁴. Les médias répondent présents à la manifestation et rendent visite à Jacques Essel directement dans sa chambre d'hôpital. *Le Parisien* titre un article « Malgré l'accident de son président, le Mouvement de défense de la bicyclette ne perd pas les pédales... »²⁸⁵ et l'accompagne d'une photo de Jacques Essel sur son lit d'hôpital (annexe 17). Le journaliste du 20h de TF1 annonce qu' « actuellement un groupe de travail de la mairie de Paris étudie les possibilités de l'aménagement de la capitale en faveur des cyclistes [...] Paris pourrait être irrigué par un circuit qui leur serait entièrement réservé »²⁸⁶. En effet, quelques jours après l'accident, des initiatives sont prises par la mairie de Paris. Jacques Essel affirme dans le bulletin de l'association que « Dix ans d'efforts pour la convaincre ont été

²⁸³ HERAN, *Ibid.*, p.104.

²⁸⁴ « la condition du cycliste », INA, JT 20H, 1, 08/04/1982, Diffusion aux environs de 20h30, 01 :34 :00 .

²⁸⁵ Frédéric Weppe, « Malgré l'accident de son président Le Mouvement de défense de la bicyclette ne perd pas les pédales... », *Le Parisien*, 11/04/1982. (Archives Isabelle Lesens).

moins opérants que cette journée »²⁸⁷. Le 19 avril, le 14 mai et le 17 juin 1982 sont organisés des réunions de concertation à l'Hôtel de Ville, présidées par M. Frédéric-Dupont adjoint au maire pour les transports. Pour la première fois, les associations sont consultées en vue d'un aménagement concret pour les cyclistes et cyclomoteurs. Le 21 juin 1981, le conseil municipal vote l'aménagement d'un réseau pour la circulation des deux roues ainsi qu'un programme de stationnement²⁸⁸. Inquiet par la précipitation de la municipalité (élections 1983 approchant) et la non prise en compte des observations émises lors des concertations, l'association reste mitigée sur le projet théorique. Le bulletin *Roue Libre* de juin 1982 est entièrement consacré aux améliorations concrètes attendues lors de la réalisation. Ainsi, pour la première fois, l'association parisienne de cyclisme urbain mène une démarche de contre-expertise.

« Nous avons dit « vélo » et non « 2 roues », ces derniers étant libres, comme les voitures, d'emprunter le couloir en l'absence des bicyclettes. Nous disions bien aussi à droite de la voie et non à gauche des autobus ou de la file de stationnement. Nous disions « généralisé » par ce que cela doit pouvoir se faire partout si les parisiens veulent changer leur ville. Nous disions bon marché, parce que les emplacements choisis ne seront peut-être pas définitifs. Nous disions consultations de la population dans chaque quartier parce que c'est la vocation du MDB de parvenir à ce que les habitants s'expriment dans chaque secteur de vie »²⁸⁹

En août 1982, trente kilomètres de bandes vertes sont tracés dans Paris. Un réseau répondant à une orientation est-ouest (Etoile-Bastille) et nord-sud (gare de l'Est-Denfert Rochereau). Le projet est en Une de la publication municipale *Ville de Paris*²⁹⁰ (annexe 18). Fièrre du nouveau programme, la municipalité donne l'impression que l'aménagement d'un réseau pour les deux-roues est un projet social. Cela permet à ceux qui n'ont pas encore les moyens d'acquérir une voiture de circuler en sécurité « Pour beaucoup, coursiers, livreurs, jeunes, étudiant, le deux-roues reste le seul moyen de déplacement »²⁹¹. Cette affirmation de la mairie de Paris est à mettre en relation avec l'étude de Jean-Pierre Orfeuill – cité par Frédéric Héran – dans laquelle il présente le profil du cycliste urbain en 1982 : « Le cycliste type était un homme plutôt jeune, sans permis de conduire, issu d'une famille nombreuse,

²⁸⁶ « La condition du cycliste », INA, JT 20H, 1, 08/04/1982, Diffusion aux environs de 20h30, 01 :34 :00 .

²⁸⁷ Jacques Essel, « ce 8 avril, place de Stalingrad », *Roue Libre*, no. 5 (juin 1985), p.1.

²⁸⁸ Jacques Essel, « la précipitation de la mairie parisienne », *Roue Libre*, no. 5 (juin 1985), p.2.

²⁸⁹ Jacques Essel, « ce 8 avril, place de Stalingrad », *Roue Libre*, no. 5 (juin 1985), p.1.

²⁹⁰ *Ville de Paris*, no.36, Septembre 1982.

²⁹¹ Non signé, « 30km de voies cyclables dans Paris », *Ville de Paris*, no.36 (Septembre 1982), p.32.

ouvrière ou agricole, souvent immigrée, à revenus modestes et peu ou pas motorisée, circulant en banlieue ou dans une ville de province. Il allait à vélo à l'école ou au travail, rêvant d'acheter un vélomoteur et, un jour, une voiture »²⁹².

Le réseau, proposé par la Mairie de Paris, n'est pas composé de pistes exclusives mais uniquement de couloirs délimités à la peinture afin de « canaliser à l'avenir les deux-roues et de leur éviter les chemins en zigzag »²⁹³. Ils sont symbolisés par des bandes vertes, un balisage répété sur la chaussée et des panneaux de signalisation sur les trottoirs. Le projet s'accompagne de 700 nouvelles places de stationnement pour deux-roues. Si l'expérience porte ses fruits, le programme pourra atteindre près de 100km répartis sur l'ensemble de la capitale. Un dépliant est distribué aux usagers de la route pour les sensibiliser au nouveau dispositif. En effet, la sensibilisation est nécessaire puisque l'aménagement ne s'accompagne d'aucune réglementation « Les choses doivent être claires. Il s'agit de faire appel au civisme et à la courtoisie de chacun. »²⁹⁴. La législation en vigueur est la même que sur le reste de la chaussée. Le cycliste est invité à circuler sur la « bonne voie » sans y être contraint. De même, les automobilistes ne doivent pas emprunter les pistes lorsque des vélos ou des cyclomoteurs la parcourent. Cependant, si la densité de circulation est trop importante ils peuvent alors l'emprunter. Le dépliant incite surtout les deux-roues à être prudent. Une accumulation de prévention peu attractive pour un cycliste débutant :

« Les utilisateurs des 2 roues doivent être également conscients des risques qu'ils courent. [...] Comme les 2 roues sont plus vulnérables, ce sont eux qui risquent le plus. Il leur faut donc prévoir les manœuvres des automobilistes. Plus les deux roues son vigilants, moins ils sont vulnérables [...] C'est en respectant les principes élémentaires de sécurité que les utilisateurs de 2 roues se mettront eux-mêmes à l'abri des dangers. »²⁹⁵ (Annexe 19).

Le résultat est mitigé. Dès septembre 1982, *le Parisien* propose un référendum « Pour ou contre les bandes vertes dans Paris »²⁹⁶. L'association intervient dans la presse écrite à de nombreuses reprises et dénonce le manque de législation, la trop grande liberté laissée aux

²⁹² ORFEUIL (dir.), *Un milliard de déplacements par semaine*, La Documentation française, Paris, 1989, p.73. Cité par Héran Frédéric, *op. cit.*, p.143.

²⁹³ Non signé, « 30km de voies cyclables dans Paris », *Ville de Paris*, no.36 (Septembre 1982), p.32.

²⁹⁴ Non signé, « 30km de voies cyclables dans Paris », *Ville de Paris*, no.36 (Septembre 1982), p.33.

²⁹⁵ Maire de Paris, A Paris, *les 2 roues ont droit de cité*, dépliant de sensibilisation non daté. Probablement septembre 1982.

automobilistes et le danger des voies cyclables tracées sur la gauche des couloirs d'autobus enfermant ainsi le cycliste entre le couloir et le flot des voitures (annexe 20). Outre les critiques émises par l'association, le réseau n'est pas du tout utilisé par les cyclistes. Le constat d'échec est inévitable en témoigne les titres de la presse « Les cyclistes se sont fait rouler »²⁹⁷, « les couloirs de la mort sûre »²⁹⁸, « En vert et contre tous »²⁹⁹, « course d'obstacle dans les couloirs à vélo parisien »³⁰⁰, « les bandes vertes, c'est bof ! »³⁰¹... Finalement, la mairie de Paris renonce officiellement en avril 1984 à la poursuite de l'expérience. Le danger, la faible fréquentation et les nombreuses plaintes contribuent à cette prise de décision.

Ainsi, 1982 a été une année charnière tant pour l'association que pour l'histoire des aménagements cyclables à Paris. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette exprime tout d'abord une certaine satisfaction devant la décision de la mairie d'entreprendre des aménagements. Cependant, même si concertation il y a eu, les conseils associatif n'ont pas été retenus. A défaut d'être sollicité en tant qu'expert, l'association a mené une véritable contre-expertise en dénonçant les incohérences principalement à travers des courriers de contestation, des pétitions et des interventions dans la presse. Par conséquent, comme le souligne *le Monde* en 1984, « tout est donc à recommencer »³⁰².

2.3.2.2 Un militantisme de suggestion (1983-1996)

Après l'épisode des couloirs de courtoisie, l'association entre dans une longue période où les projets parisiens quant à la cyclabilité semblent absents. Elle participe aux commissions de consultation, aux réunions sur la sécurité routière, aux colloques d'urbanisme... Elle suggère donc de nombreux projets sans pour autant obtenir de réponse satisfaisante.

²⁹⁶ Non signé, « Pour ou contre ? Le Mouvement de défense de la Bicyclette : Mi-figue, mi raison », *Le Parisien*, 8.09.1982, p.17.

²⁹⁷ Marie-Thérèse Chevalier, « Les cyclistes se sont fait rouler », *50 millions de consommateurs*, no.175 (juillet-août 1985), p.4.

²⁹⁸ D.D.T, « les couloirs de la mort sûre », *Nouvel Observateur*, 21.08.1982. (Archives LESENS).

²⁹⁹ W.L, « En vert e contre tous », *Le Nouvel Observateur*, 4.11.1983 (Archives LESENS).

³⁰⁰ Jean-Pierre Delacroix, « Course d'obstacle dans les couloirs à vélo parisien », *Libération*, 26.10.1982, p.2. (Archives LESENS).

³⁰¹ Jean Pigot, « Les bandes vertes : c'est « bof » ! », *Le Parisien*, 17.09.1982 (Archives LESENS).

En 1983, le premier ministre Pierre Mauroy, propose d'organiser l'exposition universelle de 1989 qui célébrera le bicentenaire de la Révolution Française. Elle s'intitulerait « les chemins de la liberté, projet pour le troisième millénaire ». Ainsi, l'association profite d'une telle occasion pour se manifester. Elle imagine un réseau cyclable et un système de vélos de location pour les parisiens et les nombreux visiteurs afin de fluidifier la circulation entre les différents quartiers accueillant l'exposition « Pour avoir une chance de nous faire entendre, c'est dans les mois et même dans les semaines qui suivent que nous devons intervenir dans le processus de décision qui est en cours »³⁰³. Le projet d'exposition universelle est abandonné dès juillet 1983. Cette même année sont créés les Comités d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement (CICA). Ces nouveaux organismes réunissent les représentants des associations locales. Le MDB profite donc de ces initiatives en matière de démocratie participative pour ouvrir le dialogue avec les élus. Mais, le manque de militants dans l'association rend difficile la représentation dans chaque arrondissement. Le MDB participe aussi aux réunions extramunicipales de l'Environnement organisées par la municipalité. En 1984, les associations sont invitées à présenter des remarques quant à la rénovation de l'Est de Paris « Nous osons espérer que ce programme apparemment ambitieux tiendra compte des revendications des cyclistes parisiens qui, jusqu'à présent, ont été les parents pauvres dans ce domaine »³⁰⁴. Cette même année, les militants constatent que la rénovation de la place de la Concorde n'a pas tenu compte de la sécurité des cyclistes « pourtant c'est le carrefour le plus dangereux de la capitale »³⁰⁵. En 1988, l'association suggère la mise en place d'une zone cyclable dans les plans d'aménagement du futur parc de Bercy. L'association publie dans *Roue Libre* une partie de la réponse obtenue par la commission en charge de l'aménagement « il n'est pas envisageable de créer des pistes cyclables dans de tels jardins, pour la sécurité du public, enfants, personnes âgées, handicapés, étant donné la difficulté d'établir la différenciation totale entre la circulation des piétons et celle des cycles »³⁰⁶. Une fois de plus, peu de progrès sont notables.

³⁰² Non signé, « Feu les pistes cyclables dans Paris », *Le Monde*, 22.03.1984 (Archives LESENS).

³⁰³ Auteur non visible, « En revenant de l'expo... si elle a lieu ! », *Roue Libre*, no. 9 (Juillet 1983), p.4.

³⁰⁴ R. Goulin, « A l'Est, quoi de nouveau ? », *Roue Libre*, no.15 (mars 1984), p.7.

³⁰⁵ Michel Hareng, « Pour un plan de circulation », *Roue Libre*, no. 19 (novembre-décembre 1984), p.21.

³⁰⁶ J.S et M.H, « Paris », *Vélocité*, no.6 (avril 1988), p.18.

Ainsi, au cours des années, les militants font pression auprès des institutions mais les résultats sont maigres. Quelques manifestations sont organisées notamment sur les points noirs de la circulation cycliste mais elles ne rassemblent pas beaucoup de personnes et encore moins de journalistes³⁰⁷. Le conseil de Paris vote en octobre 1990, la création d'axes rouges dans la capitale. Dans ces axes, la circulation automobile est prioritaire pour plus de fluidité. A l'origine 100km étaient prévu mais seul une trentaine de kilomètres seront signalés « axe rouge ». Ils disparaîtront en 2007.

Néanmoins, quelques démarches positives sont notables au début des années 1990 annonçant un léger regain d'intérêt. En janvier 1990, la mairie de Paris demande à l'association un bilan de l'expérience des voies de courtoisie. La mairie manifeste un intérêt supplémentaire puisqu'elle confie à une entreprise privée « dans une perspective d'incitation à la pratique du deux-roues, une enquête sur la situation existante, parc, nombre et longueur des déplacements, besoins, etc »³⁰⁸. En juillet 1994, le ministre de l'Environnement et la Mairie de Paris organise la journée de la bicyclette en fermant la voie Pompidou³⁰⁹ : « Le succès est inespéré : les Parisiens se réapproprient massivement les lieux avec enthousiasme. Forte de cette expérience, la ville étend en quelques années ce dispositif à tous les dimanches et jours fériés »³¹⁰. Enfin, des aménagements cyclables ont été menés par le 13^{ème} arrondissement. Jean Toubon, déjà membre du comité de soutien de l'association en 1990, propose un réseau cyclable dans son arrondissement. Après un certain nombre de réunion de concertation avec le MDB, le réseau est identifiable en 1995 : « malgré la bonne volonté indéniable des différents acteurs [...] cette opération ne répond pas à ce que le MDB et les autres associations d'usagers de la bicyclette demandent »³¹¹. Elle est jugée trop peu utilitaire. D'autres pistes cyclables ont vu le jour de façon ponctuelle, notamment le long du quai de la

³⁰⁷ Isabelle Lesens, « le MDB pose une pancarte, mais cela reste encore trop fictif », *Roue Libre*, no.3 (août 1986), p.20.

³⁰⁸ Non signé, « Editorial. Le vélo à Paris : la réunion du 18 octobre à l'Hotel de ville », *Roue Libre*, no.3 (novembre 1990), p.3.

³⁰⁹ Le projet est organisé par Isabelle LESENS ancienne militante du MDB devenu conseillère auprès de Michel Barnier ministre de l'environnement.

³¹⁰ HERAN, Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p.148.

³¹¹ Michel Utgé-Royo, « les pistes cyclables du 13^{ème} arrondissement », *Roue Libre*, no. 26 (juillet-août 1995), p.4.

Loire (1985) ou celle longue de 450 mètres le long du quai Branly avec un passage sous le pont Iéna (1994).

Alors qu'à Montréal, un axe nord-sud réservé aux cyclistes existe déjà depuis 10 ans et qu'un plan vélo est envisagé depuis 1988, la municipalité de Paris fait difficilement la distinction entre les deux-roues motorisés et les deux roues non motorisés. Néanmoins, en 1996, la nouvelle municipalité parisienne tente de rattraper son retard.

2.3.2.3 Le plan vélo de 1996 : le MDB au cœur des décisions

Le 7 mai 1995, Jacques Chirac est élu président de la République. Le 22 mai suivant, Jean Tibéri soutenu par le chef de l'Etat est élu maire de Paris. Lors de sa campagne, le candidat avait déjà mentionné sa volonté de réduire la pollution atmosphérique de Paris notamment avec le développement de transport en commun et la réduction de la circulation automobile.³¹². Pourtant, le vélo ne semble pas être une priorité. L'été 1995 est marqué par un certain nombre de pics de pollution et selon les ingénieurs d'Airparif interrogés par le MDB, le niveau d'alerte a été dépassé à quatre reprises durant l'année 1995³¹³. Outre ces événements, la grève de novembre-décembre a joué un rôle décisif dans la prise de décision. En octobre 1995, Jacques Chirac annonce une réduction des déficits publics. En novembre, Alain Juppé déclare une série de mesures destinées à assainir la gestion de la politique sociale³¹⁴. La SNCF, les agents d'EDF-GDF, la Poste et les enseignants entrent rapidement en grève. Le mardi 28 novembre, le trafic ferroviaire est bloqué jusqu'à mi-décembre et reprend presque totalement à la veille de Noël. La grève des transports force les parisiens à trouver des alternatives pour les déplacements quotidiens (covoiturage, marche, hébergement, vélo). L'historien Christian Chevandier mentionne très brièvement cet aspect pour justifier le soutien et la sympathie que porte l'opinion sur les grèves de 1995 « le conflit produit une étrange ambiance de sociabilité entre inconnus, de marche à pied, de redécouverte de la

³¹² Non signé, « Paris lance son plan vélo », *Roue libre*, no.30 (mars-avril 1996), p.3.

³¹³ Nicolas Jaillard, « Record de pollution de l'air », *Roue Libre*, no.28 (novembre-décembre 1995)

³¹⁴ CHEVANDIER Christian « Les grèves de 1995 », in Pigenet Michel et Danielle Tartakowsky, *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012, pp. 634-639.

bicyclette »³¹⁵. En effet, comme le mentionnent les journalistes de France 2 « Les trois semaines de grève des transports qui viennent de s'achever ont été l'occasion, pour les habitants de Paris et de sa proche banlieue, de redécouvrir les avantages de la bicyclette »³¹⁶. L'association affirme que durant les grèves, 8% des déplacements se faisaient en vélo alors qu'habituellement ils ne dépassaient pas 1,5%³¹⁷. Le vélo retrouve donc ses lettres de noblesse et Jean Tibéri annonce dès janvier 1996, le lancement d'un plan vélo. Le maire affirme que la grève a servi de révélateur et s'engage à améliorer la condition du cycliste parisien³¹⁸. Ainsi, le 19 janvier, Jean Tibéri tient une conférence de presse dans laquelle il présente ses mesures en faveur du vélo.

« C'est avec ce souci premier de sécurité que j'ai demandé aux services de la Ville [...] de travailler pour créer les conditions d'un usage plus fréquent du vélo dans la ville [...]. Dans ce domaine, les techniciens ne peuvent travailler seuls. Il est impératif que les circuits cyclistes soient élaborés avec les associations, c'est-à-dire, les utilisateurs »³¹⁹.

Le maire de Paris affiche donc une volonté doublement intéressante pour les associations. Tout d'abord, la création d'un réseau planifié jusqu'en 2001. Ensuite, le recours à la démocratie participative en consultant les associations concernées. Le 7 février 1996 s'ouvre la première commission extra-municipale sur le vélo présidée par Jean Tibéri. Sont réunis de nombreux acteurs institutionnels : adjoint à la circulation, élu, directeur de la voirie, responsable de la RATP, de la SNCF, de la région Ile-de-France, le ministère des transports, le ministère de l'environnement, la préfecture de police et les associations (MDB, Réseau Vert, Association des Usagers des Transport). Le travail demandé aux associations est de proposer des itinéraires pour l'axe nord-sud et est-ouest dans un premier temps. Les réunions sont mensuelles et semblent satisfaire l'association « Le travail se répartit entre des réunions plénières, dites « extra-municipales » et des réunions techniques, plus restreinte mais souvent très productives »³²⁰. Les élus soucieux des aménagements de leurs arrondissements s'adressent à l'association. De plus, 250 nouvelles adhésions sont enregistrées entre 1996 et

³¹⁵ *Idem.*

³¹⁶ « Mesures vélos/Paris », INA, F2 le journal, Midi 2, France 2, 15.01.1996, à 13 :24 :00, durée 00 :01 :45.

³¹⁷ Jean-Baptiste Tricaud, « Édito », *Roue Libre*, no.29 (janvier-février 1996), p.2.

³¹⁸ « Mesures vélos/Paris », INA, F2 le journal, Midi 2, France 2, 15.01.1996, à 13 :24 :00, durée 00 :01 :45.

³¹⁹ Jean Tibéri cité dans *Roue Libre* « Paris Lance son plan vélo », no.30 (mars-avril 1996), p.3.

³²⁰ C.L., « compte rendu de l'assemblée générale du MDB », *Roue Libre*, no.36 (mars-avril 1997), p.8.

1997. Ainsi, en à peine quelques mois, l'activité de l'association connaît un dynamisme inédit « Convaincre, négocier, et revendiquer, voilà les objectifs que nous devons nous fixer. Le vélo a le vent en poupe, au point de susciter des convoitises de toutes parts, mais la partie est loin d'être gagnée »³²¹. La médiatisation audiovisuelle témoigne de l'intérêt soudain pour le vélo. L'année 1996 est l'année qui contient le plus d'occurrence à l'INA concernant le cyclisme urbain à Paris entre 1975 et 2010 (annexe 21). Dans ce contexte de dynamisme, certains membres proposent le remplacement du mot Défense (jugé négatif et défaitiste) par le mot Développement (plus actif) dans le nom de l'association³²². En octobre 1997, les premiers aménagements ont fait leur apparition. Une trentaine de kilomètres sont réalisés parmi les cinquante promis à la fin de l'année. Le réseau est composé de bandes cyclables, de voies de bus élargies et des pistes exclusivement réservées aux cyclistes.

Le mandat de Jean Tibéri est donc marqué par un intérêt nouveau de la municipalité à la fois pour le transport à vélo mais aussi pour les associations. Même si, les commissions extra-municipales sur le vélo ne se sont pas toujours tenues de façon régulières et même si, les aménagements ne répondent pas toujours aux critères de l'association, le MDB affirme en 2001 que « la situation du cycliste quotidien s'est globalement améliorée »³²³. Ainsi, l'association, tout en maintenant une distance critique, est devenue pour la première fois en 1996 un partenaire de la ville pour la cyclabilité de Paris. En 2004, l'association reçoit une subvention de 30 000 euros pour permettre l'embauche d'un permanent. Malgré les quelques réticences (« ne serons-nous pas liés à la Ville et incapables de jouer notre rôle d'interlocuteur pas toujours d'accord avec les décisions officielles ? »³²⁴), la subvention est acceptée. Cette même année, l'association change officiellement de nom, elle devient Mieux se Déplacer à Bicyclette. Ainsi, comme le souligne le chercheur Maxime Huré :

« La tonalité du message est alors moins contestataire pour mieux s'adapter aux attentes des décideurs. L'intégration des associations dans le jeu décisionnel représente un instrument de contrôle des institutions sur ces groupes d'acteurs.

³²¹ Laurent Lopez, « Edito. Pour un mouvement fort de cyclistes urbain franciliens », *Roue Libre*, no. 31 (mai-juin 1996), p.2.

³²² Non signé, « Assemblée générale », *Roue Libre*, no. 31 (mai-juin 1996), p.3.

³²³ Laurent Lopez, « Edito. Elections municipales : attention aux lendemains qui déchantent », *Roue Libre*, no. 59 (janvier-février 2001), p.3.

³²⁴ Camille Lalande, « Compte rendu de l'assemblée du 7 février 2004 », *Roue Libre*, no.78 (Mars-avril 2004), p.6.

Dans cette perspective, l'augmentation des ressources financières (subventions) et matérielles (local, bureau, etc.) entraîne une diversification des activités et la mobilisation de nouveaux savoirs, notamment d'ordre technique. Les associations proposent de nouveaux services, ce qui conduit à une modification des caractéristiques sociologiques des adhérents : on passe progressivement d'adhésions « militantes » à des adhésions de « consommation de services »³²⁵

Les années 1990 sont donc pour le MDB et une période de transition où la problématique du vélo passe d'un utopisme associatif à des réalisations concrètes menée en coopération avec les acteurs municipaux. En effet, les associations en se spécialisant dans le cyclisme urbain, se sont imposées comme des interlocuteurs privilégiés. Des relations qui ont plus ou moins d'influences sur les réalisations concrètes. L'épisode des couloirs de courtoisie (1982) montre qu'aucun conseil n'a été pris en compte pas les autorités. Cependant, lorsque l'on compare les revendications initiales du MDB et du MAB et les projets proposés par les municipalités des similitudes sont notables. Il est difficile de parler d'institutionnalisation pour l'association montréalaise puisque ce phénomène a touché l'association VéloQuébec. Cependant, le Monde à Bicyclette cesse son activité à la fin des années 1990. Ainsi, l'association identifiée comme contestataire n'a pas survécu à l'institutionnalisation de la question cyclable à Montréal. A Paris, le MDB commence tardivement à travailler en collaboration avec la municipalité (1996). Ces séances de consultation durables sont les premiers pas vers un soutien officiel de la municipalité. Pour la première fois en 2004, la Mairie de Paris subventionne l'activité de l'association.

³²⁵ HURE Maxime, Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010), Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p.260.

2.4 Conclusion partie 2

En l'espace de 20 ans (1980-2000), les problématiques liées à la pratique du vélo en milieu urbain ont évolué pour les associations et les municipalités. La deuxième partie de ce mémoire avait pour objectif de mettre en évidence les éléments divergents (publication, politisation) et les analogies (pédagogie, autonomisation) dans les méthodes militantes pour témoigner de l'hétérogénéité des mouvements cyclistes. L'objectif était aussi de mettre en lumière les dynamiques de transition, de transformations associatives et urbaines visibles sur le long terme (1970-2000). A Montréal, le cyclisme urbain se politise dès les années 1970 par l'action associative. En effet, en soutenant le Monde à Bicyclette, le parti de l'opposition (Rassemblement des Citoyens de Montréal) fait entrer la question du vélo dans l'agenda politique. A Paris, à part quelques soutiens de maire d'arrondissement, l'association n'a pas été l'objet d'une sollicitation particulière par les acteurs politiques. Il faut attendre le début des années 1980 pour que des mesures soient prises en faveur des cyclistes. Néanmoins, l'échec des couloirs de courtoisie immobilise les liens entre la mairie et l'association pendant plus d'une décennie. Ces décisions concrètes en matière de cyclabilité par les acteurs publics ont eu des influences sur l'action associative. Désireux d'intervenir auprès des municipalités dans la réalisation concrète des aménagements, les associations adaptent leur militantisme. Moins axés sur la contestation et la mobilisation, les cyclistes mènent des démarches d'expertises auprès des institutions afin d'être considérés comme des acteurs nécessaires aux aménagements de qualité. Les associations ont joué un rôle non négligeable dans la politisation du vélo aux échelles des agglomérations. En effet, en 1982, l'échec des couloirs de courtoisie à Paris est en partie dû au manque de prise en compte des conseils associatifs. Le MDB, avant même la réalisation, prévenait déjà des nombreuses incohérences et de la dangerosité du projet. Quatorze ans après cet épisode, le deuxième plan d'aménagement pour les cyclistes offre une large représentation des associations dans l'étude des itinéraires. A Montréal, le premier axe exclusivement réservé aux cyclistes (1985) est déjà revendiqué depuis 1976 par le Monde à Bicyclette. De plus, le Rassemblement des Citoyens de Montréal (RCM) élu en 1986 à la municipalité, soutenait les revendications de l'association en 1976. Deux ans après son élection, le RCM propose un plan sur dix ans

d'aménagement pour cyclistes. Cependant, l'action associative n'est pas le seul facteur. La politisation de l'environnement, l'essor du vélo utilitaire dans les villes étrangères, l'augmentation du nombre de cyclistes et les risques liés à la cohabitation des usagers sont autant de facteurs influant sur les prises de décisions.

Les deux premières parties du mémoire répondent à une réflexion chronologique en deux temps afin de dégager les transformations et les évolutions au sein de deux associations de cyclisme urbain. Cependant, pour appréhender les mouvements cyclistes de façon globale, il est nécessaire d'élargir les approches. Je vais donc, toujours à partir des deux associations et tout particulièrement du Monde à Bicyclette, tenter de mettre en lumière la notion de réseau dans lequel le mouvement cycliste est intégré.



3 Partie 3 : « La rue, la ville, le monde, à bicyclette ! »³²⁶ : Un militantisme de réseau

Aujourd'hui lorsque l'on parle de réseau, on pense dans un premier temps aux réseaux sociaux sur Internet. Avec plus d'un milliard d'utilisateurs dans le monde, Facebook s'impose comme un véritable « fait social ». Ainsi, avec l'avènement d'internet, les mouvements environnementaux ont connu de nombreuses mutations structurelles : transformation des moyens de communication, augmentation de la visibilité, changement des rapports avec les militants, innovation dans les formes de mobilisation... Benjamin Popineau en étudiant le mouvement Vélorutionnaire affirme que « ces collectifs atteignent souvent le niveau mondial, processus amplement facilité par les nouvelles technologies de communication et les réseaux sociaux. »³²⁷. Chloé Grépinet en faisant référence aux masses critiques (manifestation de cyclistes) souligne l'internationalisation du mouvement : « Des connexions se créent (bientôt grâce à Internet) entre les masses critiques qui se forment dans plus d'une centaine de villes dans le monde. »³²⁸. Internet a effectivement accéléré la visibilité nationale et internationale de groupes locaux. Cependant, la généralisation d'internet au début des années 2000 ne doit pas faire de l'ombre à l'ensemble des circulations déjà esquissées dans les années 1970. Ce constat rejoint les conclusions émises par la sociologue Sylvie Ollitrault « on se gardera [...] de penser le recours à Internet comme une « révolution » complète des pratiques de mobilisation des écologistes. Il s'agit bien davantage d'une étape supplémentaire dans une dynamique de transnationalisation que ces mouvements ont amorcé dès les années

³²⁶ Slogan scandé en 1992 lors de la conférence. Non signé, « Editorial. Conférence vélo mondiale. Rendez-vous avec le monde », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XVII, no.4 (hiver 1992-1993), p.9.

³²⁷ POPINEAU Benjamin, « Libérez les piétons enfermés dans les voitures » *Analyse du mouvement Vélorution à travers l'exemple parisien*, Mémoire de 1^{ère} année, Master Urbanisme et aménagement, Sous la direction de Florine BALLIF, Institut d'Urbanisme de Paris, 2013, p.5.

³²⁸ GREPINET Chloé, *Vélorution, Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*, Mémoire de master Institut d'Etudes Politiques de Lille, Majeur Développement soutenable, 2011/2012, p.5.

soixante.»³²⁹. Cette dernière en faisant une brève histoire de mouvement de protection de l'environnement insiste sur la constitution de réseaux d'experts dès la fin du XIXème : « Dans les pays d'Europe ou d'Amérique du Nord, un fort courant humaniste traverse les réseaux savant qui s'internationalisent au gré des rencontres ou des congrès internationaux qui rythment les agendas scientifiques ».³³⁰ Des associations de protection animalière comme la *Royal Society for the Protection of the Birds* engagent des réseaux internationaux d'associations spécialisées dans la protection des oiseaux. En 1949, le britannique Julien Huxley crée un réseau pour la protection de l'environnement : *l'International Union of Conservation of Nature* (IUCN). Créé en 1961, le *World Wild life Fund* (WWF) devient « grâce à un réseau dense de scientifiques souvent universitaires, l'organisation non gouvernementale la plus connue, la plus experte en matière d'environnement.»³³¹. Ainsi, l'internationalisation de la mobilisation environnementale n'est pas une innovation du XXIème siècle. Elle est, au contraire, une thématique de lutte qui s'inscrit dans des réseaux locaux et internationaux de façon précoce. Ainsi, envisager l'étude du mouvement cycliste uniquement à l'échelle de l'association montréalaise et parisienne est réducteur.

L'objectif de cette partie est donc de prendre du recul, à partir des deux associations, sur le monde associatif spécialisé dans le vélo au quotidien. Il s'agit de déceler les enjeux de circulations, d'interactions, d'influences et de réciprocity tant à l'échelle locale qu'internationale dans le monde associatif. Ainsi, je vais m'intéresser aux revendications des cyclistes urbains dans le monde associatif afin de mettre en lumière la diversité du sujet et des acteurs (Chapitre 1). Ensuite, je vais mener une démarche multiscalaire, avec laquelle, j'étudierai les relations associatives tant aux échelles locales qu'internationales (Chapitre 2).

³²⁹ OLLITRAULT Sylvie, « De la caméra à la pétition-web : le répertoire médiatique des écologistes ». In : *Réseaux*, 1999, volume 17 n°98, p.158.

³³⁰ *Ibid.*, p.21.

³³¹ *Ibid.*, p.22.



3.1 Chapitre 1 : Le cyclisme urbain : un large spectre associatif

Dans les deux premières parties du mémoire, j'ai, entre autres, étudié les interactions qu'admettent les associations le Monde à Bicyclette (Montréal) et le Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris) avec les militants, les citoyens et les autorités publiques. Cependant, pour prétendre à la réalité historique, il ne faut pas négliger les autres acteurs associatifs dans la définition du mouvement cycliste. De plus, les études disponibles sur l'histoire du militantisme cycliste, ne proposent pas toujours un aperçu global du mouvement.

Dans son article sur le Monde à Bicyclette, l'historien québécois Daniel Ross reste surtout concentré sur l'association montréalaise, par conséquent, on note peu de références étrangères. Ivan Carel, en proposant une étude sur une période chronologique plus étendue offre un bref panorama des associations de cyclisme dès la fin du XIX^{ème} siècle³³². Ainsi, à la lecture de son article, on prend connaissance d'un certain nombre d'associations nord-américaines. Dans un premier temps naissent les clubs sportifs : le *Montreal Bicycle Club* (1878), la *Canadian Wheelmen Association* (1882) et le *Quebec Bicycle Club* (1898). Inspiré de la dynamique américaine (*League of American Wheelmen's Road Movement. 1889*), la *Canadian Wheelmen's Association* « propose qu'un comité se mette en place dans chaque district pour évaluer la qualité des routes »³³³. Ivan Carel montre que les clubs sportifs sont aussi porteurs de revendications. Les cyclistes en coopération avec d'autres groupes de pression canadiens établissent la *National Road Improvement Association*. L'investissement associatif dans l'amélioration de l'équipement routier n'est pas une exception nord-américaine. Ivan Carel fait aussi référence au Touring Club de France (1890) : « Son travail consiste à investir dans la réfection, voire la construction de routes touristiques, à assainir des hôtels, à subventionner des syndicats d'initiative, à établir des postes de secours, à installer des panneaux de signalisation »³³⁴. A Montréal, une autre association de cyclistes militants voit le jour en 1897 (*Cyclists' Rights' Association*) pour que baisse la taxe des bicyclettes,

³³² CAREL, Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Jérôme Boivin et Stéphane Savard (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, 2014.

³³³ *Ibid.*

³³⁴ *Ibid.*

pour que l'arrosage de la rue se fasse la nuit et pour que l'on « renforce les règlements contre le fait de jeter des tessons et clous sur la chaussées »³³⁵. Ivan Carel étudie aussi les associations plus contemporaines comme Vélo Québec (1967), le Monde à Bicyclette (1975) au Canada et la *Bicycle Federation of America* (1977) aux Etats-Unis. L'économiste Frédéric Héran offre un bref panorama des associations existantes en France et en Europe³³⁶. Il présente notamment celles de Paris, Grenoble et Strasbourg sur lesquelles je reviendrai dans ce chapitre. Quelques associations européennes sont mentionnées : *London Cycling Campaign* (1978), *IG Vélo Beider Basel* (Suisse 1975), *Fietsersbond* (Pays-Bas 1975), le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (Belgique 1975), ou encore le *Dansk Cycklist Forbund* (Danemark 1905). L'objectif de ce chapitre est donc d'apporter des informations supplémentaires sur l'ampleur du mouvement cycliste français et canadien.

³³⁵ *Ibid.*

³³⁶ HERAN, Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, pp.91-94.

3.1.1 La France et les mouvements de protection de l'environnement urbain

Jusqu'à présent, j'ai souligné, le rôle qu'a joué le Mouvement de Défense de la Bicyclette à l'échelle Parisienne. En effet, le MDB est la première association de cyclisme urbain en France. Lorsque l'on s'intéresse au militantisme cycliste à partir des années 1970, le nombre d'associations spécialisées semble augmenter de façon significative. Ainsi, on ne peut considérer le MDB comme la seule association militante, il faut l'étudier comme intégrée dans un réseau de plus en plus vaste à l'échelle française. L'objectif ici, est de faire le point sur les associations de cyclisme urbain en France en maintenant une perspective chronologique. Pour avoir un aperçu objectif de la lutte cyclo-militante, il est nécessaire de ne pas se restreindre aux associations spécialisées. D'autres organisations revendiquent l'usage du vélo utilitaire dans un militantisme plus global.

3.1.1.1 Une spécialisation dans la lutte cycliste

L'étude des bulletins de *Roue Libre*, l'analyse des correspondances dans le courrier des lecteurs, mes diverses lectures et un sondage réalisé auprès des associations me permettent de dresser un panorama des associations de cyclisme urbain existant entre 1970 et le début des années 2000.³³⁷

Avant la venue des associations pour la promotion du cyclisme utilitaire, il existait déjà des associations de cyclisme essentiellement orientées vers la pratique du vélo comme loisir. C'est le cas du Touring Club de France (1890-1983) et de la Fédération Française des Sociétés de Cyclotourisme (FFSC) créée en 1923, rebaptisée en 1945, la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT). Comme l'a montré, Ivan Carel pour le cas québécois, il ne faut pas sous-estimer l'aspect revendicatif et militant de ces associations pour améliorer la pratique du vélo. Mon étude porte uniquement sur les associations faisant la promotion du cyclisme utilitaire en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

³³⁷ A l'automne 2014, j'ai contacté les associations référencées à la FUB et toutes celles que j'avais moi-même rencontrées lors de mes lectures. Cela consistait à connaître la date de création de l'association, le nombre d'adhérent et si éventuellement, il y avait une publication.

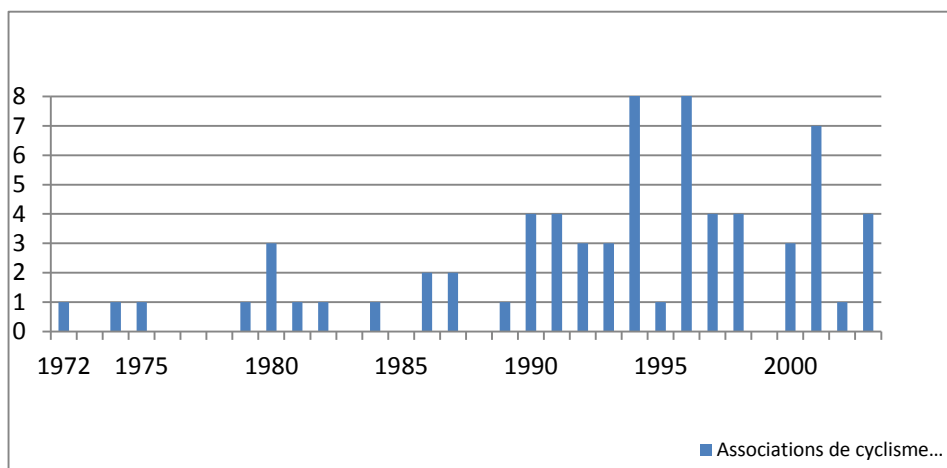


Figure 14 : Associations de cyclisme urbain créées par an entre 1972 et 2003

Ce graphique est la mise en perspective chronologique de l'ensemble des associations spécialisées dans le cyclisme urbain recensées lors de mes recherches (Annexe 22). Cet aperçu sur le long terme permet de faire ressortir deux périodes. Entre 1972 et 1990, quinze associations de cyclisme urbain ont vu le jour. Les associations apparaissent dans un premier temps dans les grandes villes (Paris, Grenoble, Strasbourg, Bordeaux, Nantes, Lille, Lyon, Toulouse). En 1972, est créé, à l'initiative de Jacques Essel, le Mouvement Pour les Couloirs à Bicyclettes (MPCB), protestant contre la verbalisation des cyclistes empruntant les nouveaux couloirs de bus aménagés cette même année. L'association est officialisée en novembre 1974 en devenant le Mouvement de Défense de la Bicyclette (MDB). C'est donc la première association française ayant pour objectif principal de sensibiliser les citoyens à la pratique du vélo et d'inciter les pouvoirs publics à la mise en place d'infrastructures adaptées. En 1975, est créé à Strasbourg le Comité d'Action Deux Roues (CADR) par le pasteur Jean Chaumien, acteur dynamique dans la construction du mouvement cycliste. Il fonde en 1980, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) qui tente, à l'échelle nationale, de rassembler l'ensemble des associations de cyclisme urbain afin de faire pression pour une politique nationale en faveur du vélo. En 1980, Jean Chaumien est sur le plateau de l'émission *Passez donc me voir* présentée par Philippe Bouvard. Il dévoile le programme de son « militantisme vélocipédique » : 1. Donner une bicyclette à tous les automobilistes qui abandonnent la voiture. 2. Prise en charge par la sécurité sociale du vélo pour des raisons



médicales. 3. Davantage de pistes cyclables. 4. Aménagement des carrefours, sens interdit autorisé par les cyclistes, autoriser les cyclistes dans les couloirs de bus. 5. Complémentarité avec les transports en commun³³⁸. Jean Chaumien devient en 1994, le premier chargé de la mission vélo à l'échelle nationale. Outre les grandes villes mentionnées ci-dessus, des agglomérations plus restreintes, ne dépassant pas les 40 000 habitants, sont aussi dotées d'associations de cyclisme utilitaire dès les années 1980 (Bourg-en-Bresse, Salon-de-Provence, Maisons-Laffitte).

Entre 1990 et le début des années 2000, on note la création de 56 associations de cyclisme urbain dans l'ensemble du pays soit une moyenne de quatre par an. Les années 1994 et 1996, sont les années les plus fertiles quant à la création associative avec huit associations fondées par année. Ces deux dates sont importantes dans l'agenda politique des aménagements cyclables à l'échelle nationale. En effet, en juillet 1994, les ministres de l'Équipement et de l'Environnement annoncent la mise en œuvre d'une politique nationale du vélo et la création d'un poste national de chargé de mission vélo³³⁹. Ensuite, en décembre 1996 est adoptée la loi LAURE. Elle a pour objectif de diminuer le trafic automobile, de développer les transports collectifs et les moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.³⁴⁰ Outre ces indications, le fait marquant pour les cyclistes est l'article L228-2 :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe »³⁴¹.

Ainsi, on peut émettre l'hypothèse que l'actualité politique en matière de cyclabilité en 1994 et en 1996 a pu influencer la dynamique de création associative. Dans l'ensemble, l'intérêt pour le cyclisme urbain est en corrélation avec la politisation du vélo en ville (Partie

³³⁸ « Passez donc me voir », INA, 2, 19.02.1980, Durée : 00 :27 :00.

³³⁹ Héran, Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, p.131.

³⁴⁰ HREAN, *Ibid.*, p.131.

³⁴¹ Loi n°96-1236 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE).



2. Chapitre 3). Les associations se multiplient à travers les villes et les quartiers pour : « représenter tous les cyclistes »³⁴², « promouvoir le vélo et agir auprès des pouvoirs publics »³⁴³, « inciter les collectivités locales à diminuer l'usage des voitures au profit de transports moins polluants. »³⁴⁴, etc... La diversité des associations reflète une pluralité des approches. La Fédération des Usagers de la Bicyclette agit à l'échelle nationale. L'association Droit Au Vélo (ADAV) couvre l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais tandis que d'autres associations interviennent à une échelle plus locale. Par exemple, l'association Vélo 15 et 7 milite à l'échelle du 15^{ème} et du 7^{ème} arrondissement de Paris et Vélo Sqy couvre l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Un autre phénomène provenant des Etats-Unis dynamise l'activité militante des années 1990 : les *Critical Mass* (ou masses critiques). Ce sont des manifestations organisées de façon plus ou moins officielle où les cyclistes prennent part à la circulation le temps d'une ballade revendicative : « Le mot d'ordre de la *critical* est : On ne bloque pas le trafic, on EST le trafic »³⁴⁵. La première *critical mass* eut lieu à San Francisco en septembre 1992 organisé par Dave Snyder coordonnateur de la *San Francisco Bicycle Coalition*³⁴⁶. En France, les premiers organisateurs de ces manifestations sont les Jeunes Ecologistes. A partir de 1996, l'organisation *Chiche ! Jeunes, Ecolos, alternatifs, solidaires* prend le relais. Après une brève disparition, elles réapparaissent en 2003, dans les rues parisiennes sous le nom de « vélorution » à l'initiative de Stéphane Lavignotte. En 2005, est créée l'association Vélorution³⁴⁷. Le collectif marque la scène militante des années 2000, par son réseau national, son esprit contestataire, militant, communautaire et particulièrement avec le développement d'ateliers de mécanique-vélo autogérés et l'organisation des manifestations régulières. Selon Frédéric Héran, le mouvement vélorution apparaît dans un contexte où le principe du vélo

³⁴² Association Vélo Besançon, Qui sommes-nous ?, <http://asso.velobesancon.info/>, Consulté le 20/05/2015.

³⁴³ Association Véloxygène Amiens, Le Projet, <http://veloxygene-amiens.com/about/nos-actions/> Consulté le 20/05/2015.

³⁴⁴ Association Sabine Rouen, Association de cyclistes urbains à Vélo dans l'Agglo avec Sabine, <http://www.rouensabine.fubicy.org/>, Consulté le 20/05/2015.

³⁴⁵ BACHETTA Jean, VELLAS Lionel, Vélorution et masse critique, *Multitudes*, 2011/2 no. 45, p.145.

³⁴⁶ LAMBERT, Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004, p22.

³⁴⁷ GREPINET Chloë, *Vélorution, Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*, Mémoire de master 2 Majeur Développement Durable, Institut d'Etudes Politiques de Lille, 2012, p.6.

Pour en savoir plus sur cette organisation nationale lire : POPINEAU Benjamin, *Ibid.*

utilitaire est accepté par les autorités publiques mais où les réalisations concrètes sont jugées trop lentes³⁴⁸.

Ainsi, en France, il existe une mobilisation spécialisée concernant le cycliste urbain au début des années 1970. A la fin des années 1980, des associations ont vu le jour dans les grandes agglomérations françaises. La dynamique de création associative s'est accélérée dans les années 1990. Cependant pour comprendre le mouvement cycliste dans son ensemble, il ne faut pas uniquement se focaliser sur les associations spécialisées, puisque des revendications similaires existent dans d'autres domaines.

3.1.1.2 De l'écolo, au défenseur des droits du piéton en passant par l'utilisateur des transports : une diversité d'acteurs associatifs

J'ai montré que la toute première manifestation française de cyclistes est organisée par l'association les Amis de la Terre (Partie 1. Chapitre 2). Cinq mille cyclistes selon la police et vingt mille selon les organisateurs manifestent de la porte Dauphine à Vincennes, le 22 avril 1972³⁴⁹. Le vélo est au cœur de la réflexion militante, avec des revendications inédites en France. L'association les Amis de la Terre France est créée en juillet 1970. Elle est le fruit d'une rencontre entre David Brower, fondateur de *Friends of the Earth* (1969) et de Brice Lalonde militant du Parti Socialiste Unifié (PSU)³⁵⁰. L'antenne française de *Friends of the Earth* s'intéresse à de nombreuses problématiques environnementales et sociales telles que les énergies douces, le nucléaire, les accidents industriels, le Tiers-Monde, les transports en commun, la protection des animaux et notamment le vélo³⁵¹. « Vive la vélorution » fait la une du journal de l'association³⁵². Ce dossier de quelques pages dénonce l'omniprésence de la voiture, revient sur les améliorations attendues dans Paris et sur les avantages qu'apportent les

³⁴⁸ HERAN, Frédéric, *Ibid.*, p.134.

³⁴⁹ Selon Mathieu FLONNEAU dans ouvrage intitulé *L'automobile à la conquête de Paris*, 5000 personnes se sont réunies à la manifestation du 22 avril 1972. Selon HERAN Frédéric dans son ouvrage *Le retour de la Bicyclette*, il y avait 20 000 personnes selon les organisateurs et 5000 selon la police.

³⁵⁰ OLLITRAULT Sylvie, De la caméra à la pétition-web : le répertoire médiatique des écologistes. In : *Réseaux*, 1999, volume 17 n°98, p.158.

³⁵¹ Liste de thématiques réalisée en fonction des sujets rencontrés dans le *Courrier de la Baleine* entre 1971 et 1981.

vélos dans les agglomérations avec preuve à l'appui. Malgré le succès des manifestations parisiennes et les quelques articles, la rédaction du journal n'accorde pas un intérêt central aux revendications cyclistes. Entre 1971 et 1981, parmi les 57 numéros du *Courrier de la Baleine* seulement sept articles concernent le vélo. Le vélo est considéré comme un moyen parmi d'autres permettant de faire baisser la pollution atmosphérique à Paris. Dans cette dynamique militante du début des années 1970, d'autres associations peuvent être mentionnées. C'est le cas, notamment, des associations de promotion des transports en commun et/ou des transports alternatifs.

En octobre 1972, est fondée l'Association Nantaise de Défense de l'Environnement (ANDE) proposant des solutions alternatives à la voiture, à une époque où la création de nouveaux quartiers s'accompagne d'un agrandissement des infrastructures routières³⁵³. L'association propose des solutions jugées moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement urbain comme les transports en commun et les modes de transports actifs tel que le vélo. A partir de 1974, elle publie la revue *Vivre à Nantes*. Dans une thématique similaire, en 1974 est créée l'Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnières dans l'Agglomération Grenobloise (ADTC). Elle édite à partir de 1978 un bulletin dans lequel une petite rubrique est consacrée aux deux-roues : « Les nouvelles des deux roues », « échos des deux roues » ou « chroniques des pistes cyclables »³⁵⁴. En outre, ADTC édite en 1975, un document de 48 pages intitulées *le vélo, véhicule d'avenir*³⁵⁵. L'association milite pour une cause globale, celle des transports actifs et en commun. En 1974, elle fait, entre autres, la promotion d'un réseau de tramway (réapparu à Grenoble en 1987) et milite pour une meilleure considération par les pouvoirs publics du vélo en tant que moyen de transport.

A Paris, dans la deuxième partie des années 1970, la Fédération des Usagers des Transports en Commun (FUT) joue un rôle dans la promotion du cyclisme en revendiquant une complémentarité entre transports en commun et vélo. En 1977, la Fédération publie aux

³⁵² *Courrier de la Baleine*, no.21 (mai 1976).

³⁵³ C'est le cas notamment du quartier Malakoff entièrement construit entre 1967 et 1971 où 1658 logements voient le jour (*l'histoire de Malakoff – de la prairie de Mauves à la construction de la cité*, Archives municipales de Nantes, non daté). Les infrastructures routières s'adaptent à la croissance urbaine. Le Boulevard de la Prairie de Mauves qui relie le centre-ville au périphérique est représentatif par son agrandissement et par les projets de prolongement dans le centre-ville qui lui sont consacrés.

³⁵⁴ ADTC-Infos consulté de 1978 à 1988.

Editions Pauvert, en collaboration avec les Amis de la Terre et Paris Ecologie une double brochure intitulée *Assez Roulé comme ça, on réfléchit...* avec en deuxième partie le *Manifeste Vélorutionnaire*³⁵⁶ signé par les Amis de la Terre particulièrement virulent et contestataire (Partie 1. Chapitre 2). La partie intitulée *Assez Roulé comme ça, on réfléchit...* signée par la FUT et Paris Ecologie est, quant à elle, plus pragmatique. Elle propose six mesures pour améliorer les conditions de circulation à Paris :

1. Paris et la banlieue sont desservies par un véritable « métro de surface » : tramways, autobus, taxis collectifs...
2. La ville est rendue aux piétons.
3. Un réseau vert est aménagé dans toute la ville.
4. Les vélos circulent partout avec facilité, agrément et sécurité.
5. Des facilités de desserte sont prévues pour les véhicules de livraison.
6. La voiture particulière devient un instrument de transport lent et d'usage très limité.³⁵⁷

De plus, des croquis concernant le réseau vert sont proposés par l'association. Une démarche technique de réflexion sur l'aménagement urbain à une époque où les études officielles sont encore rares. On y voit une volonté de faire cohabiter l'ensemble des usagers de la rue en limitant la place à l'automobile.

³⁵⁵ ADTC, *Le vélo, un véhicule d'avenir*, mai 1975, 48p.

³⁵⁶ Les Amis de la Terre, *Manifeste Vélorutionnaire*, Paris, J.J Pauvert, 1977, 48p.

³⁵⁷ *Ibid.*

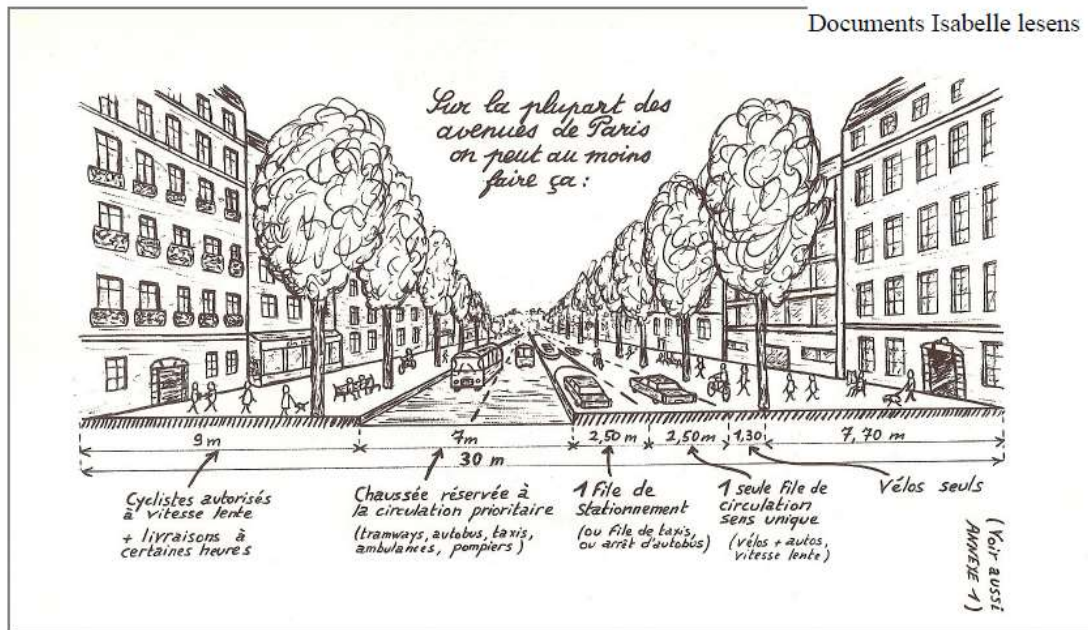


Figure 15 : Plan proposé par la Fédération des Usagers de Transport, Paris Ecologie et les Amis de la Terre dans *Assez roulé comme ça... On réfléchit*. Source : Compte rendu de colloque du 19 janvier 2008 organisé par l'association Vélo 15 et 7³⁵⁸.

D'autres associations concernent, sur certains points, les cyclistes. L'association Droit aux Piétons pour une cité humaine est créée en 1959. Elle milite en 1972 à Paris, contre la suppression des lignes de bus le dimanche et fêtes³⁵⁹. En juin 1972, elle organise une manifestation contre le projet de voies express rive gauche³⁶⁰ : « Faire une voie express rive gauche empruntant les berges, c'est amener des voitures individuelles alors qu'il y en a déjà de trop à Paris »³⁶¹. Les slogans scandés sont similaires à ceux des cyclistes du 22 avril 1972 avec, entre autres, « L'auto ça pue, ça pollue et ça rend nerveux »³⁶². Toujours dans cette dynamique de contestation et de préservation de l'environnement urbain, on peut citer l'Association pour la Défense du Site de Notre-Dame et ses environs (1970) ou encore SOS Paris (1973).

³⁵⁸ « Compte rendu du colloque : douze ans de politique cyclable », http://velo15et7.free.fr/articles/article.php3?id_article=100 Consulté le 26 mai 2015.

³⁵⁹ FLONNEAU, Mathieu, *L'automobile à la conquête de Paris*, Paris, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.

³⁶⁰ Le projet est amendé en 1974 par le conseil de Paris. Seul un tronçon entre le pont Royal et le quai Branly est réalisé.

³⁶¹ « Manifestation à vélo quai Saint Bernard », INA, JT 20h, 1, 10.06.1972, 19h45, 00:01:28.

³⁶² « Manifestation à vélo quai Saint Bernard », INA, JT 20h, 1, 10.06.1972, 19h45, 00:01:28. A voir aussi « Manifestation vélos », INA, JT 20H, 2, 22.04.1972, 00 :00 :56.

Dans les années 1990, d'autres associations non spécialisées dans le cyclisme urbain s'intéressent à la problématique du vélo en ville. La présentation n'est pas exhaustive, puisque je me concentre uniquement sur trois associations dont j'ai consulté les publications.

L'association parisienne Réseau Vert (1991-2015) fait la promotion d'un réseau de 130 km dans lequel les rues sont fermées à la circulation motorisée. « Les voitures sont remplacées par de la verdure, des bancs, des espaces de jeux pour les enfants... C'est aussi un itinéraire qui donne envie d'aller à pied ou de prendre un vélo entre son domicile et son lieu de travail »³⁶³. En 1991, l'association publie une brochure de 130 pages intitulée *Entrez dans le Réseau Vert ou comment se déplacer autrement dans Paris* proposant des études pour l'aménagement des rues sans voiture arrondissement par arrondissement (Annexe 23). Cette association édite un bulletin d'environ cinq pages, quatre fois par an entre 1993 et 2006³⁶⁴. En 1993, est créé à Lyon, le Regroupement pour une Ville sans Voiture (RVV). Il « organise des actions pour une remise en cause de la voiture en ville et pour le développement des alternatives, le vélo notamment, mais aussi la marche et les transports en commun »³⁶⁵. Cette association a publié six numéros d'une revue intitulée *L'auto ou la ville* allant de 12 à 48 pages. Revue particulièrement intéressante par les nombreuses informations disponibles sur la culture urbaine alternative. Pour finir, j'aimerais faire référence au journal des jeunes Ecologistes intitulé *La Vache folle. Journal politiquement j't'emmerde des jeunes écolos*³⁶⁶. Par son format original, son langage cru, ses caricatures et ses articles d'actualité le journal s'impose comme une référence dans le paysage contestataire des années 1990. Cependant, parmi les dix premiers journaux (1995-1997), seulement un article titré « Vive la vélorution »³⁶⁷ et une bande dessinée³⁶⁸ mettant en scène les pistes cyclables nouvellement aménagées à Paris, font référence à l'actualité cycliste.

³⁶³ Nitzia Faloci, « Préface », *Entrez dans le Réseau Vert ou comment se déplacer autrement dans Paris*, Brochure de présentation du Réseau Vert, 1991.

³⁶⁴ *Bulletin Entrez dans le Réseau Vert* consulté de 1993 à 2006.

³⁶⁵ « Nous avons fait... », *Bulletin du Regroupement pour une ville sans voiture*, Février 1994.

³⁶⁶ Ce journal est publié de 1995 à 2000.

³⁶⁷ « Vive la vélorution », *La Vache Folle*, no.11 (Début 1995), p4.

³⁶⁸ « Tragiques rencontres », *La vache Folle*, no.11 (décembre-Janvier 1997), p10 et 11.

De l'écologie en passant par la défense des transports en commun ou par la protection du patrimoine, la question du vélo en ville n'est pas l'apanage des associations spécialisées. Dès les années 1970, plusieurs associations s'intéressent à cette problématique. Leur point commun est la volonté de trouver des alternatives à la voiture dans les milieux urbains. De plus, l'augmentation des associations est en corrélation avec l'intérêt que portent les municipalités pour le vélo. Plus il y a d'aménagements, plus il y a d'associations.

3.1.2 Le mouvement environnemental et le cyclo-militantisme au Canada

Comme dans la partie précédente, l'objectif est de contextualiser l'association le Monde à Bicyclette dans un espace géographique et chronologique plus large afin d'appréhender au mieux l'histoire du mouvement au Québec.

3.1.2.1 Les années 1970 : nouvelles dynamiques environnementales au Québec

En 1970, au Québec, apparaissent deux associations d'écologie : STOP (*Society to Overcome Pollution*) et son homologue francophone SVP (Société pour vaincre la pollution). Ces deux associations ont pour objectif de sensibiliser les citoyens aux dangers de la pollution tout en offrant des expertises indépendantes. Dans le domaine de la protection du patrimoine et de l'environnement urbain la fédération Sauvons Montréal voit le jour en 1971. C'est une fédération de « groupes de citoyens, consacrée à la préservation des quartiers, des bâtiments historiques et des espaces verts montréalais ; notre but est d'assurer le développement planifié et rationnel de notre ville »³⁶⁹. Une trentaine de comités de quartier et d'associations sont affiliés à la fédération. En 1972, dans la dynamique du retour à la terre, c'est le Mouvement pour l'Agriculture Biologique qui fait son apparition au Québec. Suit en 1975 par le Monde à Bicyclette (MAB), association spécialisée dans la promotion du cyclisme à Montréal. Toujours dans la thématique des transports et des déplacements en milieu urbain, il y a l'association Transport 2000 créée en 1977. Elle a pour origine la mobilisation de citoyens en 1970 contre la construction de l'autoroute Ville-Marie située en plein dans le centre-ville historique de Montréal. Christiane Gagnon s'est intéressée aux associations d'écologie dans le Québec rural et plus particulièrement dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Elle rappelle que l'éveil de la sensibilité écologiste fut plus tardif qu'à Montréal « une première tentative régionale de regroupement des écologistes se produira à l'Île-du-Repos (Saint-Cœur-

³⁶⁹ « Sauvons Montréal », *S.O.S Montréal*, Vol. 1, no.1 (février 1976).

de-Marie), au cours de l'année 1978. Un an plus tard, les luttes écologistes démarrent et s'attaquent à des projets étatiques, tel le réaménagement portuaire de Chicoutimi »³⁷⁰.

La création du Monde à Bicyclette à Montréal s'inscrit dans une dynamique associative globale d'écologie esquissée dans les années 1970 (agriculture, nucléaire, patrimoine, aménagement, transport, alternative à l'automobile), scénario proche du cas parisien. Dans ce dynamisme associatif, existe une préoccupation particulière pour la défense du vélo comme moyen de transport en milieu urbain à l'échelle du Canada.

3.1.2.2 Les associations cyclo-militantes canadiennes

L'association Le Monde à Bicyclette (MAB) fondée en 1975, est la première association de cyclisme urbain créée au Canada. Entre 1975 et 1981, les grandes villes de l'Est canadien sont dotées d'associations spécialisées (Montréal, Québec, Ottawa, Toronto)³⁷¹. Plus à l'Ouest, en août 1980 est créée *The Edmonton Bicycle Commuters' Society* en Alberta et la fondation d'une association de cyclistes à Vancouver date de 1996 avec *The Vancouver Area Cycling Coalition*. Cependant, lorsque l'on se concentre davantage sur le Québec d'autres associations existent dès 1978. A environ 500km au nord de Montréal, près du lac Saint-Jean, dans la ville d'Alma, existait entre 1978 et 1983 l'association Roulavélo (Archives disponibles à la Société d'histoire du Lac-Saint-Jean)³⁷². En 1977, l'association Estrie à Bicyclette et Rive Sud à Bécane militent respectivement à Sherbrooke et à Saint Hubert. En 1979, est créée dans l'Université de Québec à Montréal (UQAM) le Macadam à Bicyclette afin d'obtenir des stationnements pour vélo dans l'université³⁷³. Un peu plus tard, en 1984,

³⁷⁰ GAGNON Christiane, *Pratiques écologistes et développement alternatif en Sagamie*, mémoire de maîtrise en études régionales, Université du Québec à Chicoutimi, 1984, p.33

³⁷¹ Le Monde à Bicyclette (Montréal), Roue Libre (Québec), Cyclo Ottawa (Ottawa), *The Bicycle Rights association* (Toronto). Je n'ai malheureusement pas réussi à trouver d'informations pertinentes au sujet de ces associations. Seules quelques mentions sont ponctuellement notables dans le journal *Monde à Bicyclette* notamment lors du congrès de 1977.

³⁷² Un carton d'archives concernant cette association est disponible à la Société d'histoire du Lac-Saint-Jean. C'est une association que j'ai découvert après mon départ, je n'ai donc pas pu consulter ses archives. « En plus des documents administratifs et financiers, on y trouve des dossiers de projets parrainés et réalisés par l'organisme. On y retrouve aussi des textes sur la bicyclette, dont celui de Jocelyn Caron intitulé : *La Bicyclette, transport écologique* ». Extrait tiré de la présentation du Fonds Roulavélo d'Alma. F12.

³⁷³ « Le Monde à Bicyclette », *Vers une ville nouvelle*, Vol. 9, no.3 (Printemps 1982), p.2.

sept cyclistes résidents de Valley Field, à environ 50km de Montréal, fondent l'association Vélo-Cité qui a pour objectif de promouvoir un projet de pistes cyclables dans l'agglomération. Pour finir, l'association Vélo Québec a joué, et joue encore un rôle non négligeable dans la promotion du cyclisme urbain. L'association est créée en 1967 sous le nom de Fédération cyclotouriste provinciale. En 1973, elle devient la Fédération québécoise de cyclotourisme et adopte le nom Vélo Québec en 1979. Dans un premier temps, l'activité de l'association est essentiellement en lien avec le cyclisme en tant que loisir. A partir des années 1980, elle élargit son activité en s'intéressant au cyclisme urbain. Parmi les associations québécoises étudiées, beaucoup sont éphémères. Elles sont créées par un petit groupe de personnes, juste le temps d'une lutte. Dans la région de Montréal, seules les associations le Monde à Bicyclette et Vélo Québec ont une histoire sur le long terme. Le MAB est fondé en 1975 et cesse son activité au début des années 2000. Vélo Québec est toujours très active mais s'apparente davantage à une entreprise de service. Elle possède la maison du vélo à Montréal où l'on trouve une boutique spécialisée, une agence de voyage à vélo et un café. Ces deux organisations se sont partagées la lutte pour le vélo dans les années 1980 et 1990 entre concurrence et coopération (Partie 3. Chapitre 2).

- **Conclusion chapitre 1 :**

Ainsi, au Canada et en France, les grandes villes ont vu naître des associations de cyclistes urbains. Quelques villes comme Montréal, Paris, Grenoble et Strasbourg connaissent une certaine précocité dans le militantisme cycliste au début des années 1970. Néanmoins, il ne faut pas négliger l'apparition de groupe de pression dès la seconde partie des années 1970 dans des villes plus restreintes, notamment au Canada à Sherbrooke, Saint-Hubert ou Valley Field. La diversité des associations, par leurs tailles, par leurs revendications, par leurs temps d'activités nous invite à penser le mouvement cycliste comme un mouvement hétérogène et pluriel. Une pluralité dans laquelle, les militants circulent, les idées s'échangent et les concepts s'importent et s'exportent tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle internationale.

3.2 Chapitre 2 : Le croisement du local avec l'international

Le croisement des échelles locales et internationales appartient à la définition même de développement durable ou d'écologie. Le biologiste René Dubos a popularisé la formule « penser global, agir local » en 1972 lors de conférence des Nations Unies sur l'environnement à Stockholm. L'ouvrage *Small is Beautiful. Une société à la mesure de l'homme* écrit par l'économiste Schumacher en 1973 insiste aussi sur la notion d'échelle dans la thématique environnementale. Les associations agissent localement pour faire avancer la cause du vélo car les pistes cyclables, les parkings pour vélo ou les activités de sensibilisation appartiennent à des enjeux locaux. Pourtant l'étude des associations de cyclisme urbain témoigne d'une globalisation de la lutte, tant par les circulations d'influences que par les revendications de certaines associations.

3.2.1 Le Monde à Bicyclette : témoin de l'effervescence associative, communautaire et politique à Montréal

L'association le Monde à Bicyclette est née dans l'effervescence du mouvement d'écologie au Québec. L'étude de ses archives apporte des connaissances à la fois sur la diversité du mouvement cycliste à Montréal mais aussi sur les circulations des revendications dans le monde associatif. En effet, le Monde à Bicyclette n'est pas la seule association de cyclisme urbain, Vélo Québec commence à s'intéresser à cette problématique dès la fin des années 1970. Outre l'intérêt pour le vélo utilitaire, le MAB est une association d'écologie porteuse de nombreuses revendications allant au-delà de la problématique de cyclabilité créant ainsi un métissage revendicatif original.

3.2.1.1 Le Monde à Bicyclette et Vélo Québec : entre concurrence et coopération

En 1967, Gabriel Lupien fonde la Fédération Cyclotouriste Provinciale. Inspirée des initiatives françaises, elle a pour objectif de sensibiliser la jeunesse québécoise à la pratique sportive du vélo³⁷⁴. En 1973, la fédération change de nom et devient la Fédération Québécoise de Cyclotourisme. Ainsi, comme la Fédération Française de Cyclotourisme (FFCT) ou le Touring Club de France (TCF), ces associations réunissent les adeptes du vélo, friands de longues étapes à travers les régions sans pour autant sensibiliser à la pratique du vélo utilitaire³⁷⁵.

Jacques Desjardins faisait partie de cette fédération avant de militer au Monde à Bicyclette³⁷⁶. Outre les sorties cyclotouristiques entre amis, il se déplace en vélo à Montréal dans les années 1970. Soucieux d'améliorer les conditions cyclables de la ville et de développer la pratique du vélo en milieu urbain, il soumet l'idée à la fédération de

³⁷⁴ Vélo Québec, « un peu d'histoire », <http://www.velo.qc.ca/fr/vq/apropos/Un-peu-dhistoire> , Consulté le 22/05/2015.

³⁷⁵ CAREL Ivan rappelle l'aspect revendicatif de ces associations de loisirs. « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans BOIVIN Jérôme et SAVARD Stéphane (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19e et 20e siècles*, Québec, Septentrion, 2014.

promouvoir le cyclisme comme moyen de transport. Encore peu enclin à diversifier son activité, la fédération maintient sa ligne directrice : le cyclisme récréatif. Par ses idées réformistes, Jacques Desjardins est mis en relation avec Robert Silverman. Selon Jacques Desjardins, la rencontre entre les membres de la Fédération de cyclisme et Robert Silverman pourrait faire l'objet d'un film. Il me demande d'imaginer ce que donnerait la rencontre entre un groupe de québécois sportif, amateur de vélo dix vitesses haute gamme, ne parlant pas un mot d'anglais dans un contexte où la culture francophone est omniprésente, avec un groupe de montréalais anglophones, hippies, militants de longue date (Robert Silverman a 42 ans en 1975) se déplaçant avec de vieilles bicyclettes rouillées. Les premières rencontres et la fondation de l'association le Monde à Bicyclette est selon Jacques Desjardins à l'image des transferts culturels et de la coopération qui existaient entre anglophones et francophones à une époque où l'on a trop souvent tendance à les opposer. Le caractère anecdotique de la présentation est représentatif de l'éclectisme culturel et linguistique dans lequel fut fondée l'association. Ainsi, à partir de 1975, il existe à Montréal une association spécialisée dans l'usage du vélo à des fins récréatives (Fédération Québécoise de Cyclotourisme) ainsi qu'une association de défense du vélo comme moyen de transport (Le Monde à Bicyclette).

En 1979, la Fédération Québécoise de Cyclotourisme change de nom et adopte l'intitulé Vélo Québec. Le changement de nom marque une réorientation progressive des activités de l'association. Elle n'est plus spécialisée dans le cyclotourisme mais elle s'intéresse à l'ensemble des pratiques du vélo. En 1978, elle publie le *Guide de l'acheteur* en incluant toutes les catégories de cycles. En 1979, Vélo Québec devient un interlocuteur officiel. Elle participe à la Commission parlementaire chargée de réviser le code de la route. « Celles-ci [les recommandations de Vélo Québec] sont si bien reçues par le ministre des Transports de l'époque, M. Lucien Lessard que l'organisme est invité à siéger à titre d'expert-conseil au comité de rédaction [...] du Bureau des véhicules automobiles »³⁷⁷. A partir de 1981, l'association publie le magazine *Vélo Mag* avec huit numéros par an. De plus, le succès des premières manifestations organisées par le Monde à Bicyclette a sans doute contribué à la nouvelle orientation. Dès la fin des années 1970, Vélo Québec s'engage auprès du Monde à

³⁷⁶ Jacques Desjardins, entretien avec l'auteur, 11 mars 2014.

³⁷⁷ Vélo Québec, « un peu d'histoire », <http://www.velo.qc.ca/fr/vq/apropos/Un-peu-dhistoire> , Consulté le 22/05/2015.

Bicyclette pour l'organisation des événements de promotion du vélo urbain « Le 5 juin dernier [1982], le Monde à Bicyclette, avec l'aide de Vélo-Québec, organisait la manifestation pour la journée internationale des cyclistes. Près de 25.000 cyclistes ont participé sous un ciel couvert par moment. »³⁷⁸. En 1983, les deux associations organisent une semaine thématique où elles incitent les montréalais à aller au travail à vélo : « c'est en s'inspirant de l'expérience américaine [*Bike to work day*] que Le Monde à Bicyclette et Vélo Québec ont décidé d'unir leurs efforts afin d'organiser une semaine d'activités ayant pour thème central : aller travailler à bicyclette. »³⁷⁹. En l'espace de quelques années, Vélo Québec organise des manifestations revendicatives en coopération avec le Monde à Bicyclette et publie des expertises, des guides de voyages, des conseils pratiques, des revues avec des sujets s'adressant tant aux sportifs du dimanche qu'aux citoyens voulant se déplacer à vélo.

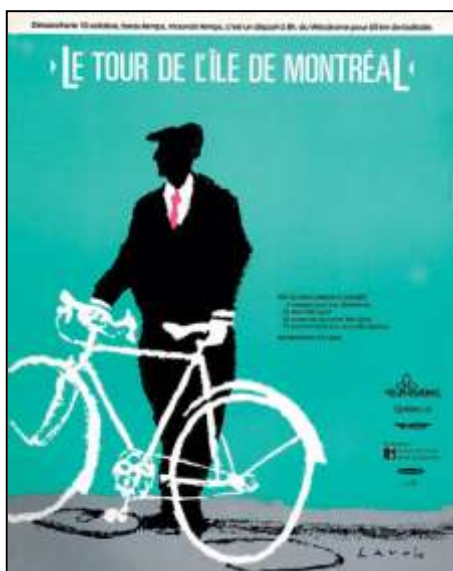


Figure 16 : Affiche du premier Tour de l'Île de Montréal organisé par Vélo Québec. Source : Site internet de VéloQuébec.

Jusqu'en 1985, le Monde à Bicyclette organise la journée internationale au mois de juin précédée d'activités de sensibilisation au vélo comme moyen de transport. Ces manifestations étaient régulièrement soutenues par Vélo Québec. Cependant, à partir de 1983, celle-ci organise un défilé familial non revendicatif le dimanche du même weekend. Ainsi, pendant deux ans, il y a une manifestation le samedi organisée par le Monde à Bicyclette et un défilé le dimanche animée par Vélo Québec. Un calendrier qui ne pouvait être qu'éphémère « En 1985, le Tour de l'Île naissait et menait un battage publicitaire tel qu'il devenait impossible de tenir les deux événements à un jour d'intervalle »³⁸⁰. Le Tour de l'Île est en effet subventionné par le gouvernement, les parcs national de l'archipel, la fédération des producteurs de lait du Québec, le journal *la Presse* et la radio CKAC 73. Le Monde à Bicyclette n'a pas pu faire face aux ressources financières plus importantes investies par Vélo Québec. Les Tours de l'Île sont de véritables succès. En 1987, 20 000 personnes y

³⁷⁸ Non signé, « Manifestation », Vers une ville nouvelle, non daté (probablement été 1982), p.5.

³⁷⁹ Le Monde à Bicyclette et Vélo Québec, « Aller travailler à Bicyclette » (Juin 1983), Archives du MAB, Carton 6.

participent. A partir de 1988, le Guinness des records homologue le Tour de l'Île comme le plus grand rassemblement de cyclistes du monde. En 1989, les cyclistes sont une fois de plus au rendez-vous avec 35 000 participants. En 2014, l'événement change de nom, après 30 ans d'existence, le Tour de l'île s'intitule désormais le festival Go Vélo Montréal. Malgré le succès retentissant des manifestations organisées par Vélo Québec, le journal du Monde à Bicyclette n'en fait que très peu d'écho. C'est seulement en 1987 que la rédaction publie un article concernant le Tour de l'île. Elle reconnaît le succès incontestable de cette action. Cependant, elle reproche à Vélo Québec le manque de revendications à travers cette grande manifestation :

« L'occasion serait belle, avec la force que représentent de facto ces 20,000 cyclistes, d'énoncer publiquement les besoins des cyclistes pour que ceux-ci puissent pédaler tous les jours dans des conditions moins indécentes que celles qu'on connaît présentement (...) Que le Tour de l'Île grandisse en importance, on le souhaite. On souhaite aussi que Vélo Québec se montre moins timide et fasse pression plus activement et plus publiquement »³⁸¹.

Le succès de cet événement fait de Vélo Québec le principal promoteur du cyclisme à l'échelle de la province. En 1992, l'association organise la conférence Vélo Mondiale réunissant plus de 600 spécialistes sur la question du vélo provenant du monde entier³⁸². En 1994, Vélo Québec s'installe dans une Maison du Vélo au croisement des deux principaux axes cyclables de Montréal. Elle est à la fois le siège de l'association, un café cyclistes, un espace d'informations, une boutique spécialisée et une agence de voyages pour cyclotouriste. L'ampleur des services proposés par Vélo Québec témoigne du succès de ses investissements.

Le caractère professionnel et institutionnel de Vélo Québec ne doit pas être mis en concurrence avec le profil plus militant et artisanal du Monde à Bicyclette. En effet, Vélo Québec continue à publier des articles dans le journal *le Monde à Bicyclette* jusqu'à la fin des années 1990. La lutte montréalaise pour le cyclisme urbain est à envisager dans son ensemble avec une diversité d'acteurs qui se complètent par leurs activités. Robert Silverman lors d'un entretien avec le chercheur Benoit Lambert, faisait référence à cette complémentarité

³⁸⁰ Le Monde à Bicyclette, « le Tour de la question » *Le Monde à Bicyclette*, vol.12, no.2 (été 1987), p.3.

³⁸¹ Le Monde à Bicyclette, « Le tour de la question », *Le Monde à Bicyclette*, vol.12, no.2 (été 1987), p.3.

³⁸² La conférence Vélo Mondiale a eu lieu du 13 au 17 septembre 1996. Elle s'intitulait « La bicyclette : véhicule des années 2000 ».



associative avec humour « Ce sont les cyclo-techniciens, nous sommes des cyclo-poètes »³⁸³. Cependant, on peut émettre l'hypothèse que le succès de Vélo Québec a fait de l'ombre sur le Monde à Bicyclette au point de contribuer à sa disparition.

Ainsi pour comprendre les dynamiques militantes à l'échelle de Montréal, il est nécessaire de prendre en considération les autres acteurs associatifs. Vélo Québec et le Monde à Bicyclette ont une longue histoire rythmée entre concurrence et coopération à l'image de la transition entre deux formes de militantisme. En 2014, Vélo Québec organise pour la première fois Vélo sous Zéro : un rassemblement de cyclistes d'hiver, au mois de février, faisant écho au Tour de l'île de la période estivale. Cette même année, l'association publie le *Magazine Vélo urbain*. Pour la première fois, l'association se spécialise dans la thématique propre à mon sujet à travers l'intégralité d'une revue. Les articles portent sur les pistes cyclables à Montréal, sur les propositions de réaménagement, sur la mode vestimentaire à adopter en vélo, la mobilité douce, sur le vélo d'hiver, sur les différents casques disponibles sur le marché, sur les sports cyclistes en milieu urbain... Un panel de sujets qui rappelle directement le journal du Monde à Bicyclette diffusé 25 ans plus tôt.

Le cas Vélo Québec et Monde à Bicyclette est intéressant puisqu'il reflète deux formes de militantisme dans une même thématique. Cependant, il existe une multitude d'échanges et de partages entre associations et revendications provenant de divers horizons.

3.2.1.2 Du nucléaire au féminisme, le Monde à Bicyclette : un monde de revendications

Les années 1970 marquent une étape importante dans le mouvement écologiste québécois. En effet, Jean Guy Vaillancourt insiste sur la naissance de nombreuses associations. C'est le cas, entre autres, en 1968 de la Société pour Vaincre la Pollution (SVP) et *The Society To Overcome Pollution* (STOP), du Mouvement pour une Agriculture Biologique en 1972, du Monde à Bicyclette de 1975, de Transport 2000 en 1977 et des Amies de la Terre de Québec en 1979. Outre la mobilisation environnementale, le mouvement

³⁸³ LAMBERT, Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004, p.22.

féministe québécois connaît lui aussi un certain succès. L'étude du *Monde à Bicyclette* montre que l'association de cyclistes est à la fois vecteur des revendications environnementales mais qu'il est aussi influencé par certaines luttes sociales notamment le féminisme.

J'ai étudié une centaine de lettres parmi le courrier de lecteurs du *Monde à Bicyclette*. Parmi ces lettres, 12% proviennent du monde associatif. La consultation des archives m'a permis de découvrir des associations de cyclisme urbain comme l'association Roulavélo à Alma située dans le Saguenay-Lac-Saint-Jean et de nombreuses autres associations étrangères. Ainsi, on y trouve des lettres de la Société pour Vaincre la Pollution, du Collectif Commun-commune, du mouvement Action-Chômage, du Collectif de l'aménagement Urbain d'Hechelaga-Maisonneuve... En 1988, le *Monde à Bicyclette* soumet à la municipalité un plan d'aménagement de pistes cyclables pour Montréal intitulé un « projet réseau-nable »³⁸⁴. Le MAB a sollicité plusieurs associations issues de divers horizons pour soutenir le projet : l'ACEF Nord Montréal (défense des droits des consommateurs), l'Association Québécoise de Lutte Contre les Pluies Acides, la Coop d'Information et de Recherche Ecologique du Québec, Environnement Jeunesse, la Fondation Québécoise en Environnement, le LARENS UQAM, le Mouvement écologique et alternatif de l'UQAM, la Société de Biologie de Montréal, Vélo Québec, Transport 2000, la Fédération Québécoise de la Marche, Greenpeace Québec, le Groupe d'intervention urbaine de Montréal et Héritage Montréal. Un large panorama qui témoigne de la diversité du mouvement associatif urbain à la fin des années 1980. Le *Monde à Bicyclette* est donc inscrit dans une réalité locale où les associations et militants circulent, échangent et soutiennent les projets plus ou moins proches de leurs revendications initiales.

Le MAB est à l'image de ce dynamisme associatif où le vélo n'est pas l'unique préoccupation, en témoigne la diversité des sujets présents dans le journal. *Le Monde à Bicyclette* se veut un journal d'information concernant la mobilité urbaine, en mettant l'accent particulièrement sur l'usage du vélo. Le journal tient ses promesses puisque tout au long de la période, pratiquement aucun article ne s'intéresse au cyclotourisme ou au cyclisme en tant que pratique sportive. Cependant, une multitude d'autres thématiques est abordée. Le

³⁸⁴ Non signé, « un projet réseau-nable », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. 13, no.2 (été 1988), p.3.

transport, autre qu'à vélo, est bien sûr un sujet récurrent. Le journal s'intéresse particulièrement à l'avenir du transport ferroviaire. A partir des années 1980, de nombreuses voies de chemin de fer disparaissent. Concurrencés par le transport routier, les trains ne sont plus rentables. Par conséquent le MAB publie des articles tels que « Nos chemins de fer : le chemin de la ruine »³⁸⁵, « plaisir en main, plaisir en train »³⁸⁶, ou encore « Train Montréal-Rigaud, les cyclistes à l'abordage ! »³⁸⁷. A travers plusieurs articles, le Monde à Bicyclette s'intéresse au Petit Train du Nord situé dans la région des Laurentides au nord de Montréal. L'actualité du Petit Train du Nord est à l'image des politiques de transports menées dans les années 1980. Conçu à la fin du XIXème siècle pour développer l'industrie minière et forestière de la région des Laurentides, le chemin de fer est rentable jusqu'aux années 1960. Rapidement, la nouvelle autoroute des Laurentides concurrence le Petit train du Nord tant pour le transport de personnes que pour le transport de marchandises. Les passagers n'y circulent plus à partir de 1981 et en 1989, le service est définitivement interrompu. La destruction de la voie ferrée n'est pas un échec total pour les cyclo-militants. En 1994, l'ancienne voie de chemin de fer est reconvertie en parc linéaire. En hiver, les amateurs de ski de fond peuvent l'emprunter. De plus, un itinéraire cyclable long de 230 km, reliant Mont Laurier à Montréal est inaugurée.

Une autre thématique caractérise le militantisme du Monde à Bicyclette : son intérêt pour le féminisme. Dans un contexte de Révolution Tranquille amorcée par le Parti Libéral Québécois dans les années 1960 et d'influences contre culturelles internationales, émerge un fort mouvement féministe québécois. Jusqu'aux années 1960, il y avait déjà une dynamique associative féministe avec notamment l'Association des Femmes pour l'Education et l'Action Sociale (AFEAS) ou le Cercle d'Economie Domestique (CED). Jugées encore trop conservatrices et traditionnelles par les mouvements de libération des femmes à partir des années 1970, de nouvelles dynamiques progressistes sont esquissées, présentées par Yolande Cohen :

³⁸⁵ Robert Silverman, « Le mab devant la commission des transports. Nos chemins de fer : le chemin de la ruine », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.11.

³⁸⁶ Ira Gresser, « Plaisir en main, plaisir en train », *Pour une ville nouvelle*, Vol. 3 no. 3 (été 1978), p.14.

³⁸⁷ Non signé, « Train Montréal-Rigaud. Les cyclistes à l'abordage », *Le Monde à Bicyclette*, vol. 13 no.3 (automne 1988), p.1.



« Tout un monde de femmes émerge, dans un formidable élan de prise de parole. De l'assistance juridique fournie bénévolement à l'aide aux femmes battues, partout surgissent ces collectifs à l'existence éphémère et à l'impact durable [...] comme ailleurs dans le monde occidental, et de façon concomitante, les Québécoises veulent prendre leur sort en main. Les changements provoqués par ces mouvements sont considérables. Partout se mettent en place des programmes d'accès à l'égalité, de féminisation des titres et des fonctions ; partout se créent des comités de la condition féminine, syndicats et partis rivalisant pour être les premiers à en posséder. »³⁸⁸.

L'association le Monde à Bicyclette n'échappe pas à la règle. En 1977, un comité cyclo-féministe est fondé. Exclusivement réservé aux femmes pour éviter de s'autocensurer, elles se réunissent pour parler féminité, société et cyclisme au féminin. C'est une occasion pour partager les expériences du sexisme à vélo : « Sifflement, réflexions sexistes telles « hé bébé ! », hommes à pied qui essaient de nous suivre, autos qui essaient de se rapprocher de notre bicyclette en nous interpellant, ce sont toutes des agressions que nous avons à subir quotidiennement »³⁸⁹. Pour les militantes de l'association, le vélo est en adéquation avec la lutte féministe : « Peut-être est-ce à cause de la fidélité aux valeurs féministes, que la bicyclette est ignorée et dominée dans la rue, comme la femme est dominée et ignorée dans la société et jusque dans les structures profondes du langage »³⁹⁰. Le comité féministe du MAB publie de nombreux articles engagés, organise des rencontres avec d'autres organisations féminines, des balades entre femmes (annexe 24) et des ateliers mécaniques pour être plus autonome. En effet, inspirée d'initiatives américaines, Claire Morissette et Martine Thomas organisent en 1980 des cliniques populaires de mécanique « Nous avons rencontré des femmes mécaniciennes ayant développé une approche particulière pour enseigner la mécanique aux femmes [...] Julie et Suzanne invitent les femmes de tous les niveaux à venir à leurs ateliers pour découvrir ensemble les secrets de la mécanique. Une garderie sera organisée pour celles qui ont des enfants »³⁹¹.

Dès 1980, Claire Morissette annonce la fin du comité cyclo-féministe au sein de l'association. Le combat des femmes n'est plus à appréhender au sein d'un comité mais d'une

³⁸⁸ COHEN Yolande, « Du féminin au féminisme. L'exemple québécois », dans Françoise THEBAUD (dir.), *Histoire des Femmes. Le XXème siècle*, Paris, Plon, 1992, p.530.

³⁸⁹ « Les moyens d'action du Cyclo-féminisme », Archives du MAB, non daté (probablement 1977), Carton 6.

³⁹⁰ Caucus féministe, « L'indépendance délicate », *Pour une ville nouvelle*, Vol. 3, no.4 (Automne 1978), p.18.

³⁹¹ Martine Thomas, « Cliniques populaires de mécanique », *Vers une ville nouvelle*, Vol. 5, no.5 (printemps 1980), p.11.

façon plus globale celle de l'éco-féminisme : « Il ne s'agit pas seulement de réagir contre un monde qui va à sa perte à cause de l'industrialisation, de la technologie à outrance. Il faut essayer de trouver une façon de vivre en harmonie avec son milieu. Ceci implique d'autres valeurs, et ces valeurs-là ce sont les femmes qui les possèdent »³⁹². Le terme éco-féminisme est apparu en 1974 dans l'ouvrage de Françoise d'Eaubonne *Le féminisme ou la mort*. Dès les années 1970, il forme un courant indépendant du féminisme particulièrement dans les sociétés anglo-saxonnes.³⁹³

A partir des années 1990, une évolution supplémentaire est notable. Les propos se réorientent vers la situation des femmes dans le Sud global. La rédaction publie des articles sur l'amélioration des conditions des femmes par l'accès à la bicyclette dans les pays en développement. C'est, entre autres, pour l'une de ces raisons que Claire Morissette créé en 1998 l'association Cyclo Nord Sud³⁹⁴. L'intérêt étant de récupérer des vélos considérés comme usagers à Montréal pour ensuite les acheminer dans des pays du Sud. L'un des objectifs à travers cette association est d'améliorer les conditions de vie des femmes « Dans les pays peu industrialisés, la plus grande portion du transport de l'eau, du bois et des denrées agricoles se fait à pied et dans la plupart des cas par les femmes (...) le vélo pourrait réduire de deux tiers l'effort consacré à ces corvées, libérant du temps pour d'autres activités plus productives ou éducatives »³⁹⁵. Ainsi, l'étude du féminisme au sein du Monde à Bicyclette révèle plusieurs évolutions en adéquation avec le mouvement féministe : cyclo-féminisme, éco-féminisme et féminisme humanitaire. L'étude du féminisme au sein du Monde à Bicyclette montre une forme d'hybridation des luttes où cyclisme et féminisme se croisent pour former une lutte nouvelle celle du cyclo-féminisme (annexe 25).

De nombreux autres sujets peuvent être soulignés comme ceux qui traitent des autochtones au Québec, de l'agriculture biologique, de l'homosexualité, du cinéma d'art et essai, de l'urbanisme ou de l'architecture en ville... Peu de sujets portent sur l'indépendance,

³⁹² Non signé, « Le cyclo-féminisme s'inscrit dans l'éco-féminisme », Archives du MAB (non daté probablement 1980), Carton 6.

³⁹³ LARRERE Catherine, « L'écoféminisme : féminisme écologique ou écologie féministe », Tracés 1/2012 (n°22), p.105.

³⁹⁴ L'association Cyclo Nord Sud dispose dans ses locaux de l'intégralité des archives du Monde à Bicyclette.

³⁹⁵ Claire Morissette, « Cyclo Nord-Sud. Donnez à des vélos une seconde vie dans le tiers-monde », Le Monde à Bicyclette, vol.24, no.1 (printemps 1999), p.6

le nationalisme ou les référendums, sujets pourtant omniprésents dans la société québécoise à partir des années 1970. Néanmoins, lorsque j'ai tenté une étude du lectorat par le courrier des lecteurs et les publicités, des problématiques liées au contexte identitaire sont apparues.

3.2.1.3 Le courrier des lecteurs et les publicités : des corpus périphériques révélateur de réalités politiques et locales

A l'origine cette étude avait pour objectif d'identifier le lecteur du *Monde à Bicyclette*. Considérée comme une partie expérimentale, j'ai voulu rendre compte du lecteur à travers la rubrique « courriers des lecteurs » et des publicités. Cependant la subjectivité du courrier des lecteurs (sélectionnés en amont par la rédaction) et le corpus trop restreint (110 lettres) me permettent difficilement d'émettre des conclusions pertinentes. Cependant, à défaut d'identifier le lecteur, il révèle un débat sur la langue française très peu traité dans le journal.

La période durant laquelle l'association le Monde à Bicyclette publie est, justement, une phase de débat linguistique. Dans la deuxième partie du XX^{ème} siècle émerge l'idée d'une spécificité culturelle et politique québécoise par rapport au Canada. En 1977, est adoptée la Charte de la langue française (loi 101) qui définit, entre autres, le français comme langue officielle du Québec. En 1980, est proposé un référendum sur la souveraineté-association du Québec. Le processus d'indépendance est rejeté par 59,56% des voix. En 1995, les québécois sont une fois de plus invités à se prononcer sur cette même question. Le projet est de nouveau rejeté avec 50,58% de « non ». Malgré l'échec des référendums, l'identité québécoise s'affirme. Dans un tel contexte, on pourrait s'attendre à une prise de position de la part du Monde à Bicyclette au moins lors des référendums. Pourtant, très peu d'articles portent sur la question de l'identité québécoise tout au long de la période. C'est justement l'étude du courrier des lecteurs qui nous rappelle que nous sommes dans une période de débats identitaires. En 1986, apparaît, par l'intermédiaire d'un lecteur, la première mention concernant la politique linguistique du journal :

« Je profite également de l'occasion pour parler de la rédaction qui me dérange beaucoup. Il s'agit de la publication d'articles en anglais. Cela m'a toujours déplu, mais le dernier numéro du journal constituait la goutte d'eau qui a fait déborder le



vase (...) Alors pour parler en bon québécois, veuillez arrêter cette bullshit. Le MAB publie des articles en anglais pour les Anglo-Québécois, ce qui ne se justifie pas de nos jours. Et surtout parce que les temps ont changé. L'anglophone vraiment unilingue au Québec (...) est plutôt rarissime de nos jours, une espèce en voie de disparition »³⁹⁶.

L'auteur de cette lettre, ancien membre du MAB, dénonce la politique linguistique du journal qui consiste à résumer les articles français en anglais et à publier parfois des articles totalement en anglais. Le MAB répond, au printemps 1987, avec un article intitulé « La question linguistique au Monde à Bicyclette ». Dans un article de trois colonnes l'équipe du Monde à bicyclette explique sa position et définit sa politique linguistique à venir : « D'abord nous tenions à nous démarquer du discours réactionnaire qui vise à faire des anglophones, les ennemis des droits linguistiques de la majorité au Québec (...) Voilà donc où nous en sommes. Nous continuerons de publier quelques 20% du contenu de ce journal en anglais »³⁹⁷. Malgré une francisation de plus en plus importante du Québec, le journal maintient cette politique éditoriale jusqu'à la cessation d'activité. Un pourcentage qui semble correspondre au nombre de lecteurs en anglais. En effet, le graphique ci-dessous, montre que 22% des lettres écrites à la rédaction du MAB sont rédigées en anglais sans évolution notable au court de la période.

Le courrier des lecteurs révèle que, contrairement aux apparences, le journal est imprégné du contexte québécois. Par sa politique linguistique à contre-pieds du modèle dominant, la rédaction s'engage dans le débat. Méthodologiquement, le « courrier des lecteurs » est donc un sous-corpus qui contrairement à son nom, apporte davantage d'informations sur la rédaction que sur le lecteur. Le journal le Monde à Bicyclette opte pour une politique publicitaire importante. En 25 ans de publications, il y a 280 entreprises différentes annoncées dans ses pages³⁹⁸. Toujours dans une volonté d'identifier le lectorat du journal, j'é mets l'hypothèse que la publicité est à l'image du lecteur. En effet, les enjeux commerciaux

³⁹⁶Richard Wagman, « Courrier des lecteurs », *Le Monde à Bicyclette*, vol. 11, no. 2 (décembre 1986), p. 1

³⁹⁷L'équipe du Monde Bicyclette, « La question linguistique au Monde à Bicyclette », *Le Monde à Bicyclette*, vol. 12, no. 1 (printemps 1987), p 15

³⁹⁸ Restaurant/Bar/Cafés (61), Vélos/réparations/ventes/locations (51), médecine et sport (28), épicerie (20 entreprises), Artisanat/commerces indépendants/vêtement (19), Librairies/disquaires (15), Services associatifs ou associations (15), voyage/randonnée (14), médias/TV/presses/radios (12), profession libérales/avocats/graphistes/architectes (8), accessoires pour vélo (7), autres (23).

poussent les entrepreneurs à choisir des espaces publicitaires susceptibles d'être vue par un maximum de personnes sensibles aux produits mis en valeur.

Les informations fournies par les publicités me permettent de dresser un portrait-robot du lecteur : il est sans surprise un cycliste soucieux de sa monture. En effet, une cinquantaine d'adresses différentes de loueurs, vendeurs ou réparateurs de vélos sont disponibles dans les espaces publicitaires. C'est aussi un cycliste dynamique et épicurien. De nombreuses adresses de restaurants et bars sont recensés. En outre, il fréquente les disquaires et les libraires de Montréal. Avec une préférence pour ce qui concerne la culture alternative (ésotérisme, anarchisme, féminisme, technologie douce, écologie, jardinage, spiritualité...). Enfin, le lecteur du *Monde à Bicyclette* se préoccupe de son bien-être. Il fréquente essentiellement les restaurants végétariens et les épiceries dites naturelles ou biologiques. De plus, vingt-huit professions médicales différentes sont dénombrées (massages suédois, remèdes homéopathiques, herbes médicinales, massothérapie...). A partir des années 1990, les publicités d'entreprises dites alternatives diminuent. On trouve des annonceurs que l'on n'aurait pas forcément imaginés dans les années 1980. C'est le cas notamment des agences de séjours sportifs, de l'internet à haut débit, des clubs de cyclotourisme, de la Société de l'assurance automobile du Québec ou encore de Communauto.

Finalement ce qui ressort de cette étude, c'est moins l'identité du lecteur mais l'ancrage local de l'association. La grande majorité des annonceurs sont originaires de Montréal. Les publicités sont une source non négligeable pour en savoir davantage sur les réseaux communautaires, associatifs et alternatifs de l'agglomération. Une quinzaine d'associations achètent un encart publicitaire dans le *Monde à Bicyclette* dont le Centre Local de Services Communautaires, la Société Ecologiques Agro-Culturelle des Laurentides, la Coop du Plateau Mont-Royal, la Société de Conservation et de récupération du papier et du verre ou le Club de Recherche d'Emploi pour les Jeunes. Le journal du MAB est aussi vitrine pour les médias alternatif et indépendant comme *Le Temps Fou* (contre-culture), le *Québec-Étudiant*, la Radio Centre-ville (radio communautaire et multilingue), la *Presse Libre* (« journal mensuel d'information qui se veut le reflet des luttes, des espoirs et des acquis de l'ensemble des organisations qui poursuivent le projet d'une société fondamentalement

différente de celle où nous vivons »³⁹⁹), *l'aut'journal* (journal progressiste indépendant), le *Next* (informations culturelles)...

Ainsi, le courrier des lecteurs et la publicité témoignent une fois de plus de l'ancrage local de l'association. Le Monde à Bicyclette est à l'image d'un Montréal animé par de nombreux débats identitaires et habités par un dynamisme associatif et communautaire. De plus, ces deux corpus utilisés dans un premier temps pour identifier le lectorat du journal révèlent finalement davantage d'informations sur l'association. Outre, les connaissances acquises, cette partie a un intérêt méthodologique. En effet, elle illustre la difficulté de la recherche et des évolutions constantes des problématiques et des hypothèses de départ. Le mouvement cycliste montréalais ne peut donc pas être étudié seulement par le prisme du Monde à Bicyclette. Il est nécessaire d'élargir l'étude pour prendre en considération la diversité des acteurs. Vélo Québec contribue à la définition du mouvement cycliste par la confrontation des méthodes militantes différentes de celle du MAB. En outre, le MAB est à réintégré dans le réseau association bien plus large que la problématique du vélo. L'association est une ouverture sur un Montréal alternatif, communautaire et contestataire dans lequel le militantisme cycliste a une place légitime.

A Paris, la notion de réseau à l'échelle locale est aussi omniprésente. En effet, systématiquement les manifestations sont organisées en partenariat avec d'autres associations dès les années 1970. Ponctuellement des associations publient dans *Roue Libre*. Cependant, les sources offrent de façon moins évidente, qu'au Monde à Bicyclette, un regard sur le dynamisme associatif de Paris dans les années 1980-1990. En se concentrant sur les problématiques de cyclabilité et de complémentarité avec les transports en commun, le MDB s'inscrit dans un réseau associatif plus restreint. Les principaux partenaires lors des manifestations sont les associations d'usagers des transports (FNAUT, AUT), d'urbanisme alternatif (Réseau vert), d'usagers de la rue (Comité du droit de la route, Droit du piéton) ou d'écologie (Amis de la Terre, Ecolo-J). Néanmoins, l'association parisienne apporte une nouvelle problématique non abordée à Montréal, celle des fédérations. De l'échelle locale à

³⁹⁹ Publicité, « Presse libre », *Vers une ville nouvelle*, non daté (probablement été 1982), p.29.

l'échelle nationale, des fédérations voient le jour en France à partir de 1980. Des fédérations qui posent des difficultés quant à un militantisme à plusieurs échelles.

3.2.2 La transnationalisation associative

Le mouvement cycliste par ses revendications propres à chaque agglomération s'inscrit dans un contexte local spécifique. Chaque rue, chaque quartier fait l'objet d'une analyse particulière en vue d'un aménagement cyclable. De plus, comme je l'ai souligné précédemment, chacune des deux associations milite en coopération avec un large spectre associatif essentiellement issu des agglomérations. Les interlocuteurs sont eux aussi à appréhender à une échelle locale. Les décisions en matière de cyclabilité sont prises par les municipalités ou les entreprises de transport. A première vue, les associations de cyclistes semblent être actives essentiellement à l'échelle de la ville. Pourtant, l'étude des associations de cyclisme urbain révèle une internationalisation de la lutte dès les années 1970. Je vais ici appuyer les propos de Sylvie Ollitrault à propos de l'internationalisation du mouvement écologiste : « La démarche de la majorité des travaux relatifs au mouvement écologiste peut se ramener à un schéma d'analyse teinté d'évolutionnisme. Les mouvements écologistes se seraient d'abord développés localement puis, fort de leurs premiers succès, auraient joué des stratégies de mondialisation »⁴⁰⁰. Tout comme les travaux de Sylvie Ollitrault, l'objectif est ici de renverser cette approche en enrichissant la connaissance du mouvement écologiste par l'expérience du mouvement cycliste. Dès la fin des années 1970, le mouvement montréalais propose une internationalisation de la lutte. En France et en Europe, cette nouvelle forme de militantisme global se manifeste par l'avènement de fédérations au début des années 1980. Enfin, l'influence des expériences étrangères dans les sources est omniprésente tout au long de la période.

⁴⁰⁰ OLLITRAULT Sylvie, « De la caméra à la pétition-web : le répertoire médiatique des écologistes ». In : *Réseaux*, 1999, volume 17 n°98, p.159.

3.2.2.1 « L'écllosion mondiale de la conscience cycliste »⁴⁰¹ : l'internationale cycliste du Monde à Bicyclette

En juillet 1977, Robert Silverman écrit un article sur l'internationale cycliste. Sur un ton très politisé, il affirme la nécessité d'intégrer une branche spécialisée vélo dans la révolution socialiste. Selon lui, les pays de la révolution (URSS, Cuba, Chine) n'ont pas assuré une politique cycliste d'envergure :

« L'International cycliste aura un rôle à jouer avant, pendant et après la révolution socialiste. L'Internationale cycliste s'assurera que dans une société socialiste, les droits des cyclistes soient toujours respectés, parce que la révolution, même en la favorisant, ne les garantira pas [...] Nous au Monde à Bicyclette privilégions la bicyclette comme moyen de transport pour toute l'humanité. L'Internationale cycliste assurera que ce rêve devienne réalité. CYCLISTES DE TOUS LES PAYS, UNISSEZ-VOUS. VOUS N'AVEZ RIEN A PERDRE QUE VOS CHAINES ! CONSTRUISONS L'INTERNATIONALE CYCLISTE»⁴⁰².

En reprenant donc un vocabulaire politisé hérité de la gauche radicale, le Monde à Bicyclette propose une internationalisation de la lutte en 1977. Le vélo est donc considéré comme un combat global adaptable à toutes les sociétés. L'urbanisation effrénée, l'étalement urbain et l'automobilisation sont des phénomènes communs à toutes les villes. Ainsi, face à un problème commun, le Monde à Bicyclette offre une solution commune : l'usage du vélo. La conceptualisation politique du vélo à l'échelle mondiale est complétée par une approche pratique. L'Internationale cycliste permettrait d'échanger, d'influencer et d'aider les groupes de cyclistes. Robert Silverman propose la constitution d'une bibliothèque et d'un bulletin de liaison multilingue pour cette nouvelle organisation. En 1977, le Monde à Bicyclette et la *Philadelphia Bicycle Coalition* publient un calendrier cycliste et recyclable (valable pour 1977-1983-1994). Ces premières phases de coopération sont pour Robert Silverman l'ébauche du mouvement international. Le projet se concrétise le 19 février 1978. Venue de trois pays d'Amérique (Etats-Unis, Canada, Puerto Rico), une cinquantaine de militants cyclistes représentant treize organisations ont fondé l'International Cycliste à New York « Les cyclistes

⁴⁰¹ Robert Silverman, « L'internationale cycliste », *Bulletin. Publication du Monde à Bicyclette*, no.5 (mai 1977), p.12.

⁴⁰² Robert Silverman, « L'internationale cycliste dans l'histoire mondiale », *Pour une ville nouvelle*, no.6 (juillet 1977), p.12.



sont venus à New-York pour se rencontrer, se reconnaître, se parler et s'épauler mutuellement. Pour qu'ensemble chaque mouvement retire les fruits des efforts menés par des militants plus ou moins inconnus »⁴⁰³. Le congrès de New York est l'occasion de faire un point sur les associations existantes en Amérique du Nord à la fin des années 1970 : *Ontario Cycling Association* (Canada), *City Cycling Commitee* (Toronto), *Le Monde à Bicyclette* (Montréal), *Fédération Québécoise de Cyclotourisme* (Montréal), *Free People's Transmit* (Philadelphie), *Greater Philadelphia Bicycle*, *Washington Area Bicyclist Association*, *Boston Area Bicycle Coalition*, *Coalition of Connecticut Bicyclists*, *Delaware Friends of Bikecology* et *Energie Verde* (San Juan, Puerto Rico). Pour la première fois, les cyclistes ont créé un espace d'échange spécialisée dans la question du cyclisme urbain. Les expériences locales de chacune des organisations sont transposées à l'échelle internationale dans le but d'élaborer un savoir commun. Lors de ce congrès est décrété que le premier samedi du mois de juin sera officiellement la journée internationale du vélo « Comme nos alliés exploités : les femmes, les ouvriers, tous ceux qui luttent pour l'amélioration de leur sort qui manifestent conjointement leur potentiel de changer le monde en célébrant respectivement une journée internationale du 8 mars, du premier mai, ou autre journée dorénavant reconnue, les cyclistes du monde adoptent dorénavant comme journée internationale le premier samedi de juin »⁴⁰⁴. Déjà fixée au début du mois juin dans premières années de 1970, la mobilisation est, elle aussi, inscrite dans un réseau international festif. Amsterdam, Philadelphie, New York, Montréal, Paris, Toronto participent à cet évènement de solidarité cycliste mondiale.

Chaque année, les rencontres sont réitérées. En février 1980, le congrès cycliste international réunit des militants d'Amérique du Nord et d'Europe. La France est représentée par Michel Delore pour la Fédération des Usagers de la Bicyclette. Des militants de Bristol et d'Edinburg sont aussi présents. Le congrès organisé par l'association new-yorkaise *Transportation Alternatives* propose aux invités des ateliers en tout genre : luttes vélo-métro, vélo-bus, vélo-train, accès aux ponts, cyclo-féminisme, journée internationale des cyclistes, calendrier international, abonnement au bulletin international, stratégie de lobbying... La mise en place des congrès accélère et légitime la structuration d'un réseau de cyclistes à

⁴⁰³ Bob Silverman, « Les cyclistes cosmiques se réunissent », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3 no. 2 (mai 1978), p.10.

l'échelle internationale. Le congrès de New-York est mentionné jusqu'en 1987 dans le journal du Monde à Bicyclette.

Finalement, ce n'est pas vraiment un internationalisme cycliste qui prend forme mais un fédéralisme par région. En 1980 est fondée la *Bicycle Federation of America* (BFA). Elle organise la conférence biennale Pro Bike à l'échelle nord-américaine. Elle devient « un point de ralliement et d'échange des militants, de ceux chargés de la conception de réseaux cyclables et de représentant d'élus »⁴⁰⁵. En 1992, la Conférence Vélo Mondiale est la fusion de la conférence américaine (Pro Bike) et européenne (Vélo-City) soutenue par les Nations Unies et l'UNESCO. Ainsi, les conférences s'institutionnalisent et répondent de moins en moins à l'utopisme initial du Monde à Bicyclette. Le MAB conclut son compte rendu de l'évènement de 1992 ainsi :

« Des 628 congressistes venus de 32 pays, un quart environ venait de groupes cyclistes et parmi eux, une cinquantaine venaient de groupes militants radicaux comme le Monde à Bicyclette. Beaucoup nous ont fait remarquer qu'aucun congrès cycliste n'a jamais été si formaliste et protocolaire [...] la conférence était assez éloignée de ce qu'est fondamentalement le vélo : simplicité, accessibilité, soleil et ouverture... »⁴⁰⁶

En France et en Europe, la légitimation de la lutte à l'échelle nationale voire transnationale s'illustre par la création de fédération. L'étude de l'association parisienne MDB révèle des rapports parfois conflictuels avec les expériences fédéralistes.

3.2.2.2 Du local au national : l'ambiguïté du fédéralisme vue à travers le Mouvement de Défense de la Bicyclette

En 1980, Jean Chaumien président du Comité d'Action Deux Roues (CADR) de Strasbourg fonde la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB). L'objectif de la nouvelle

⁴⁰⁴ Bob Silverman, « Les cyclistes cosmiques se réunissent », *Pour une ville nouvelle*, vol. 3 no. 2 (mai 1978), p.10.

⁴⁰⁵ LAMBERT Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004, p.32.

⁴⁰⁶ Non signé, « Editorial. Conférence vélo mondiale Rendez-vous avec le monde », *Le Monde à Bicyclette*, Vol. XVII, no.4 (hiver 1992-1993), p.2.

fédération est de faire pression sur le gouvernement pour obtenir une politique nationale du vélo. C'est aussi un moyen de mettre en commun les efforts de chaque association dans une optique de partage. A partir de 1981, la FUB publie un bulletin intitulé *Vélocité* :

« L'action menée à tous les coins de France par les associations adhérentes, est bien réelle, servir de lien entre les associations, voilà l'objectif de VELOCITE ! [...] l'expérience des uns est utile aux autres. L'union fait la force. Et pour lutter contre le monstre froid qui tente de nous écraser, nous avons besoin de toutes les forces »⁴⁰⁷.

Jusqu'à présent cantonné à l'échelle strasbourgeoise, Jean Chaumien propose un espace de réflexion commun à l'ensemble des associations locales sur une scène nationale pour partager les expériences, s'entraider et s'unir. Maxime Huré dans sa thèse sur les réseaux transnationaux du vélo mentionne la difficulté pour la FUB de s'imposer comme représentant national des revendications locales dans les années 1980. Selon le chercheur la fédération est confrontée à trois contradictions. Tout d'abord, « l'émergence des associations au niveau local s'est engagée à partir d'un processus d'affranchissement par rapport au modèle fédératif en vigueur depuis le début du XXème siècle dans les pays européens »⁴⁰⁸. En effet, j'ai souligné précédemment l'existence des fédérations de cyclisme de loisir (FFCT, Touring Club de France). Les nouvelles associations de cyclisme urbain se sont développées en marge de ces fédérations puisqu'elles promeuvent le vélo comme sport et non comme un moyen de transport. Ensuite, la dissymétrie des objectifs associatifs apparaît comme un frein au système de fédération. Les associations de cyclisme urbain interviennent à une échelle locale tandis que la fédération a vocation à interpeller le gouvernement national. Enfin, la FUB est, au début des années 1980, un acteur national dans la promotion du vélo à une époque où les gouvernements engagent de nombreuses réformes pour renforcer les pouvoirs locaux notamment avec les lois de décentralisation. Maxime Huré insiste aussi sur l'hétérogénéité des associations membres de la FUB en 1981. Parmi les cinq membres, il dénombre seulement deux associations spécialisées dans le cyclisme urbain. Les autres associations sont des associations sportives, des associations de protection de l'environnement ou des

⁴⁰⁷Non signé, « transmettre à FUBICY », Vélo-cité, no.1 (Janvier 1982), p.2.

associations pour le développement de transport alternatif. « Le manque d'uniformisation des revendications entraîne des difficultés quant à la structuration de la fédération. Il empêche la fédération de consolider son réseau et de mettre en œuvre des outils d'échange efficace ». ⁴⁰⁹ A l'aube des années 1990, les associations de cyclisme urbain commencent progressivement à s'imposer dans la fédération ⁴¹⁰. Maxime Huré s'est aussi intéressé aux relations conflictuelles entre Jean Chaumien fondateur de la FUB et le Mouvement de Défense de la Bicyclette au début des années 1980. L'objectif ici est de rendre compte de ces conflits, notamment grâce à la thèse de Maxime Huré mais aussi en complétant avec mes propres recherches, afin de souligner la difficulté parfois négligée de créer des espaces d'échange transrégionaux voire transnationaux dans le monde associatif.

En 1980, les associations de cyclisme urbain sont encore peu nombreuses. Les deux associations pionnières à l'échelle nationale sont celles de Paris (MDB) et de Strasbourg (CADR). Ainsi, lorsque la fédération fut fondée, s'est posée la question du siège associatif. La fédération doit-elle être située à Paris dans la continuité de la centralisation historique française ? Finalement, le choix s'oriente vers Strasbourg, ville du fondateur. Maxime Huré émet l'hypothèse que sa proximité avec l'Allemagne a orienté la prise de décision :

« En effet, la structuration nationale française s'est inspirée de l'exemple des associations allemandes qui avaient créé dès 1978 la fédération Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC). La proximité de Strasbourg avec les villes allemandes a facilité la prise de contacts avec les associations d'outre-Rhin depuis le milieu des années 1970, notamment entre Jean Chaumien et Jan Teb, le fondateur de la fédération allemande ADFC » ⁴¹¹.

Ainsi, l'organisation du mouvement cycliste français diffère du scénario classique dans lequel Paris centralise l'activité. L'association parisienne et l'association strasbourgeoise se sont accordées sur la création de la fédération. En 1981, Jean Chaumien est le président et Jacques

⁴⁰⁸ HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p.171.

⁴⁰⁹ HURE Maxime, *Ibid.*, p.173.

⁴¹⁰ En 1989, dix-neuf associations appartiennent à la fédération dont dix spécialisées dans l'usage du vélo comme moyen de transport.

⁴¹¹ HURE Maxime, *Ibid.*, p.174.

Essel est le vice-présent⁴¹². Néanmoins, Jacques Essel manifeste rapidement un éloignement vis-à-vis du système fédéraliste :

« Nul ne peut décider que l'ensemble du MDB entrera dans une quelconque organisation. La Charte du MDB faisant en sorte qu'il n'y ait aucun pouvoir à l'intérieur de l'association il serait invraisemblable que ce même pouvoir soit mis à la disposition de tiers qui ne disposent pas d'une même charte et donc des mêmes intentions. Ils n'hésiteraient pas à prétendre parler au nom de chaque adhérent du MDB et c'est justement ce que nous ne voulons pas. »⁴¹³

Au nom de la charte du MDB chère à Jacques Essel, le MDB n'adhère finalement pas la fédération Strasbourgeoise avec l'angoisse d'être absorbé par une autorité supérieure. De plus, la FUB peut être considérée comme un organe concurrent à une époque où le MDB commence tout juste à avoir des antennes associatives en Ile-de-France mais aussi en province. En 1983 est fondée le MDB Poitiers :

« Le travail exceptionnel rapidement mené sur Poitiers nous intéresse donc parce qu'il est un exemple d'une action réussie, sans dirigisme, par des personnes libres qui se reconnaissent dans notre objectif et dans les bases que propose la Charte. Par ailleurs, cette expérience incite à nous interroger sur les moyens de parvenir à un système d'organisation qui, tout en conservant le climat de parfaite liberté coutumier au MDB, fasse preuve d'un dynamisme seul capable de donner au mouvement l'ampleur qu'il est en droit d'attendre »⁴¹⁴

Jacques Essel apparaît intéressé par la formation d'un réseau associatif structuré autour de l'association parisienne à l'image du MDB Poitiers. Les démarches effectuées par la FUB concurrencent donc les ambitions de l'association parisienne. Finalement en 1985, le MDB adhère à la FUB. Lors de l'assemblée générale de 1985, est votée la création d'un bulletin national réalisé par l'association parisienne et strasbourgeoise. La revue nationale du cyclisme urbain *Vélocité* voit le jour grâce à la collaboration du MDB et de la FUB (Partie 2. Chapitre 1). *Vélocité* porte sur des problématiques communes dans le domaine du cyclisme urbain. De plus, tous les groupes locaux peuvent publier des articles sur les avancés de leurs luttes, sur les événements organisés ou sur l'évolution des aménagements cyclables dans leurs agglomérations dans un esprit de partage et de transfert des savoirs militants. Cette coopération ambitieuse se solde finalement par un échec. En 1990, le MDB abandonne

⁴¹² Non signé, « membres du comité de direction de la : FUBICY », *Vélocité*, no.1 (1981), p.1.

⁴¹³ Jacques Essel, « le MDB doit-il entrer à la FUBICY... ou ailleurs ? », *Roue Libre*, no. 6 (janvier 1983), p.7.

⁴¹⁴ Jacques Essel, « l'ascension rapide du M.D.B à Poitier », *Roue Libre*, no.10 (juin 1983), p.4.

Vélocité et reprend la rédaction de *Roue Libre* : « Nous avons vite compris que les milliers d'abonnés promis dans l'Hexagone se réduisaient à une bonne centaine et que le M.D.B devait compter sur ses moyens propres en homme et en financement... »⁴¹⁵. L'efficacité recherchée par la mise en commun des efforts n'a pas été profitable à l'association parisienne. Ce sont plutôt les associations strasbourgeoises (CADR et FUB) qui ont accru leurs visibilité, accumulé les financements et les réseaux. Selon Maxime Huré, les conflits avec le fédératif provient de l'instrumentalisation des associations locales par le niveau national. Jean Chaumien dynamise l'activité du Comité d'Action Deux Roues strasbourgeois en multipliant ses rencontres en tant que président de la FUB avec les interlocuteurs étrangers. En 1983, il participe à la création de la fédération européenne de cyclisme urbain (*European Cyclist's Federation. ECF*) et noue des contacts à la fois avec les autorités locales et avec les institutions européennes, « il est ainsi le seul président d'association français invité par ses homologues allemands au premier congrès Vélo-City organisé à Brême en 1980 et le seul représentant français lors de la création de l'ECF en 1983 »⁴¹⁶. L'histoire des relations entre le Mouvement de Défense de la Bicyclette et la fédération française de cyclisme urbain a toujours été mouvementée. En 1997, l'association parisienne annonce une fois de plus la sortie de la fédération : « l'unité de façade destinée à donner une fausse idée d'harmonie en direction de l'extérieur ne résiste généralement pas dès que survient le moindre incident »⁴¹⁷. Elle y retournera quelques années plus tard. Les conflits associatifs entre le MDB et le FUB, ne doivent pas fait de l'ombre aux relations extérieures qu'entretient l'association parisienne.

En 1991, le MDB organise l'assemblée générale de *l'European Cyclist's Federation*. Tenue à Copenhague (1983), à Londres (1984), à Amersfort (1985), à Strasbourg (1986), à Bâle (1987), à Barcelone (1988), à Brême (1989), à Turin (1990), l'assemblée générale de l'ECF se réunit à Paris réunissant soixante-dix congressistes. C'est l'occasion de rencontrer les responsables associatifs de toute l'Europe. En 2003, à la demande du MDB, la municipalité de Paris accueille pour la première fois la conférence mondiale Vélo-City. C'est une véritable ouverture sur l'étranger en témoigne les résumés en anglais des articles de *Roue*

⁴¹⁵ Jean Baptiste Tricaud, « Pourquoi Roue Libre », *Roue Libre*, no. 1 nouvelle série (Avril 1990), p.3.

⁴¹⁶ HURE Maxime, *Ibid.*, p.175.

⁴¹⁷ Laurent Lopez, « Nous quittons la FUBICY », *Roue Libre*, no.40 (novembre-décembre 1997), p.3.

Libre dans le n°75⁴¹⁸. Isabelle Lesens ancienne militante au MDB est la directrice de Vélo-City 2003. Les conférences vélo-City permettent tant aux municipalités qu'aux associations d'échanger les expériences, de partager les outils nécessaires et de rencontrer de nombreux acteurs associatifs et institutionnels. En juin 2015, après Séville (2011), Vancouver (2012), Vienne (2013) et Adélaïde (2014), la France est de nouveau à l'honneur avec l'organisation de la conférence par Nantes Métropole.

L'exemple du MDB montre que la circulation des idées, des méthodes militantes à travers les associations tant françaises qu'étrangères et la création d'espace commun de réflexion peut être confrontée à des conflits et des tensions. L'unité de la lutte à grande échelle n'est pas une toujours une démarche acceptée et satisfaisante pour tous les partis. Ainsi, la transrégionalisation ou la transnationalisation du mouvement est parfois producteur de conflits et de tensions ne permettant pas toujours une union des forces. Les réseaux associatifs peuvent aussi être décelés à travers les références étrangères au sein des revues.

3.2.2.3 Les inspirations étrangères vues à travers les revues

Les deux revues associatives illustrent le degré d'ouverture sur l'étranger du MDB et du MAB. *Le Monde à Bicyclette* est abonné au *Bicycle Network* en 1980. Il est donc rapidement informé de l'actualité cycliste mondiale et son journal en témoigne. La revue *Roue Libre* apparaît de fait moins imprégnée de la culture cycliste internationale. Il faut attendre 1997 pour qu'une rubrique intitulée « Ailleurs » propose un regard régulier sur l'étranger.

A partir de 1979, l'association américaine *Bicycle Network* publie un bulletin bimensuel (annexe 26). L'association collecte l'ensemble des articles à propos du cyclisme en milieu urbain envoyé par les associations du monde entier. En 1980, quatre-vingt-dix associations s'associent à la publication de *Network News* en envoyant des nouvelles de leurs luttes : « *Network News is an indispensable tool for velorutionnaries throughout the world for*

⁴¹⁸ *Roue Libre*, no.75 (septembre-octobre 2003).

it inform one of the advances of the bicyclists movement everywhere »⁴¹⁹. Par conséquent, à partir de 1980 le Monde à Bicyclette publie une rubrique consacrée à l'actualité cycliste internationale alimentée par les informations de *Network News* mais aussi complétée par la presse internationale et les revues de cyclistes. En effet, on trouve dans les archives de l'association de nombreuses références étrangères avec notamment *Vélocité* (France), *Cyckelpolitik 78* (Danemark), *Bike on* (Philadelphie), *Fahrrad und Umwelt* (Allemagne) ou encore *Bikecology Overview* (Santa Barbara). (Annexe 27). Les nouvelles internationales sont parfois intitulées « notes internationales », « le Monde à Bicyclette » ou « le Monde cyclopédique » (Annexe 28). Le journal est une référence en matière d'innovation tant dans les méthodes militantes que dans les aménagements avec des références dans le monde entier. De Moscou à Vancouver, en passant par Cuba, l'Inde, Paris, Sidney, le Nigeria et bien d'autres régions, le MAB est un relais international et ne cesse de s'inspirer des projets étrangers formant ainsi une véritable communauté :

« Les buts de « Cycles » [Bristol, Angleterre, nouvelle association de cyclisme urbain] sont semblables aux nôtres [...]. Bonne chance à nos amis ! »⁴²⁰.

« La ville de Chicago a annoncé le début des travaux d'aménagement d'un mail piétons, le plus grand des Etats-Unis [...] C'est pour quand les mails piéton sur les rues Ste-Catherine et St-Denis ? »⁴²¹.

« Le 17 décembre 1981, le conseil de ville de Palo Alto, Californie, a autorisé une expérience unique dans le transport à bicyclette lorsqu'il a voté pour la conversion de Bryant Street en une BICYCLE BOULEVARD [...] cet exemple pourra nous servir à démontrer qu'il est possible d'avoir un axe nord-sud à Montréal quand il y a une volonté politique pour en créer un. »⁴²²

« In november 1984, Association militants [Boston] recycled one of our tactics by pedaling across their canoes to portray the access problems then encountered. »⁴²³.

L'étude de cette rubrique alimentée de commentaires révèle l'origine des inspirations du Monde à Bicyclette mais aussi sa volonté d'être un relais informatif. L'usage de l'anglais a pour objectif d'attirer le lectorat anglophone montréalais mais aussi d'être compris par les associations étrangères « On publie en anglais pour le bénéfice des groupes cyclistes dans les

⁴¹⁹ Non signé, « Bicycle network publishes bi-monthly clipping service », *Vers une ville nouvelle*, vol.5 no. 5 (printemps 1980), p.2.

⁴²⁰ Non signé, « notes internationales », *Pour une ville nouvelle*, vol. 2, no.3 (décembre 1977), p.5.

⁴²¹ Non signé, « notes internationales », *Pour une ville nouvelle*, vol.3, no.4 (automne 1978), p.2.

⁴²² Non signé, « Le Monde à Bicyclette », *Vers une ville nouvelle*, Vol.7, no.1 (printemps 1982), p.2.

⁴²³ Non signé, « Notes internationales », *Le Monde à Bicyclette*, Vol.10, no.2 (septembre 1985), p.5.

pays anglophones à qui l'on envoie quelques exemplaires du journal, tels les groupes à Philadelphie, Boston, Londres, etc... »⁴²⁴. Le Monde à Bicyclette est donc à la croisée des circulations de projets militants où inspirations et influences se mélangent. L'étude de la rubrique notes internationales permet d'identifier l'origine de ces flux.

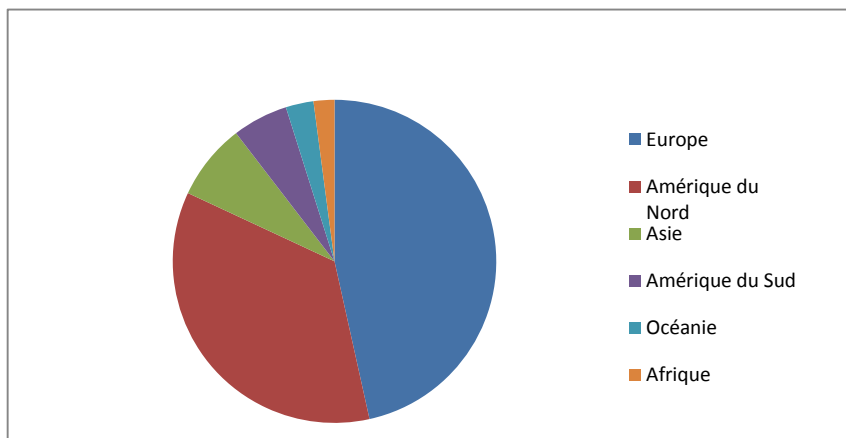


Figure 17 : Répartition des continents présents dans les rubriques « notes internationales » du journal le Monde à Bicyclette entre 1977 et 1998

Le graphique ci-dessus dévoile l'origine des inspirations du Monde à Bicyclette à travers la rubrique note internationales. L'association est à l'image de Montréal, un carrefour d'influences entre l'Europe et les Etats-Unis. Il illustre aussi l'intérêt mondial pour la problématique du cyclisme urbain puisque tous les continents sont représentés.

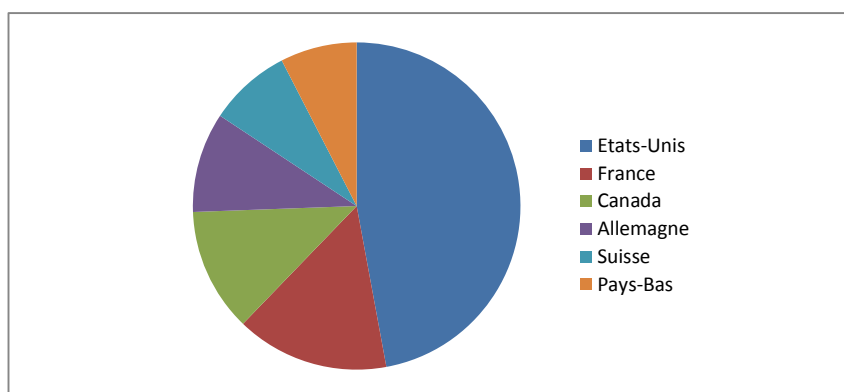


Figure 18 : Répartition des six pays les plus étudiés par la rubrique « notes internationales » du journal le Monde à Bicyclette

⁴²⁴ Richard Wagman, « Courrier des lecteurs », *Le Monde à Bicyclette*, vol. 11, no. 2 (décembre 1986), p. 1



Ce deuxième graphique montre que les Etats-Unis occupent la première place dans référence de l'association montréalaise avec presque la moitié des articles concernant des villes américaines. Il illustre aussi le fait que lorsque l'on change d'angle d'approche, les Pays-Bas ne deviennent plus le modèle de référence tant revendiqué.

A l'heure où les réseaux sociaux virtuels n'existaient pas, les cyclistes montréalais pouvaient grâce à ces quelques lignes connaître l'actualité internationale concernant le cyclisme urbain. Il n'est pas rare de lire que les associations écologistes canadienne ont la spécificité d'avoir des revendications locales dues à l'immensité du pays. En effet, les réclamations du Monde à Bicyclette portent en grande partie sur Montréal. Cependant, on peut voir que lutte locale ne signifie pas fermeture avec le reste du monde. Au contraire, le Monde à Bicyclette s'inspire de tous les horizons.

Au Mouvement de Défense la Bicyclette les références étrangères sont ponctuelles jusqu'en 1997. Elles dépendent des visites ou des voyages effectuées par les militants à l'étranger. Les rencontres entre les militants parisiens et montréalais sont régulières. En 1981, plusieurs représentants du Monde à Bicyclette et de Vélo Québec se rendent à Paris dans le cadre d'une entente Franco-québécoise. C'est l'occasion pour les associations de prendre conscience des différences urbaines entre Montréal et Paris mais aussi des différences de militantisme. Lorsque les deux associations se rencontrent, les militants parisiens retiennent le caractère anarchique et humoristique du Monde à Bicyclette. En 1985, Isabelle Lesens rend visite au MAB dans le cadre d'un voyage d'étude :

« Le Monde à Bicyclette est une association sans structure, marchant à la va-comme-je-te-pousse, et bien qu'elle soit maintenant écoutée, elle n'est pas devenue une administration. Par contre, je crois qu'elle a inspiré nombre d'autres groupes sur le continent nord-américain, voire en Europe »⁴²⁵.

En 1992, Michel Delmotte se rend à Montréal pour la conférence Vélo Mondiale. Une fois de plus, lors du compte rendu dans *Roue Libre*, les associations montréalaises sont présentées :

⁴²⁵ Isabelle Lesens, « Voyage d'études au Québec », *Roue Libre*, n°24 (novembre 1985), p8.



« Vélo Québec, association organisatrice du congrès, est presque une institution [...] Dans un style très différent, le Monde à Bicyclette qui organise des manifestations pleines d'humour et d'inventivité et qui édite un journal gratuit largement diffusé n'est pas moins efficace. Les actions de ces deux associations pourraient donner des idées en France »⁴²⁶.

Ainsi, la mobilité des militants entre les associations existe. Cependant, *Roue Libre* ne se spécialise pas dans l'actualité internationale avant 1997. A cette date, la rédaction de la revue innove en proposant une rubrique intitulée « Ailleurs » : « Ce mois-ci, une nouvelle rubrique, proposée par Pierre Prades, s'ouvre dans *Roue Libre*. Quel est le quotidien des cyclistes dans les autres grandes villes d'Europe ou d'ailleurs ? Quelle place est accordée au vélo ? Chaque mois, un nouveau récit, une nouvelle destination »⁴²⁷. Contrairement à l'association montréalaise, ce n'est pas un condensé d'article sur l'actualité étrangère qui est réuni mais un récit concernant un pays. L'article est écrit par un membre de l'association proposant une analyse d'une ville par le prisme de la cyclabilité. Entre 1997 et 2003, cela donne un large panorama des conditions cyclables surtout à l'échelle européenne avec notamment des articles sur Londres, Rome, Amsterdam, Budapest, Berlin, Bruxelles, Fribourg-en-Brisgau, Madrid, Ferrare... mais il y a aussi des références plus lointaines comme Montréal, Pékin, Hanoi, Shanghai, Canberra, Toronto...

Ainsi, la chronologie et la richesse des références étrangères diffèrent en fonction des associations. Dès 1977, le Monde à Bicyclette s'est inscrit dans un réseau d'information spécialisée dans le cyclisme urbain, lui donnant ainsi une ouverture internationale inédite. La publication dans la revue *Roue Libre* d'expériences étrangères est ponctuelle jusqu'en 1997 illustrant ainsi le caractère plus locale de l'association parisienne par rapport au Monde à Bicyclette.

⁴²⁶ Non signé, « le premier congrès vélo mondiale. Montréal. 13-17 septembre 1992 », *Roue Libre*, no. 11 (4^{ème} trimestre 1992), p.13.

⁴²⁷ Norma Mashaal, « week-end à Rome », *Roue Libre*, no.38 (juillet-août 1997), p.15.

3.3 Conclusion partie 3 :

Le Monde à Bicyclette et le Mouvement de Défense de la Bicyclette sont les premières associations de cyclisme urbain de leurs pays respectifs. Depuis les années 1970, ils militent pour promouvoir le vélo comme moyen de transport en ville. Ces associations ne peuvent pas être appréhendées de façon autonome, elles doivent être mises en relation avec le large spectre associatif qui l'entoure à toutes les échelles.

Dès la fin des années 1970, quelques associations de cyclisme voient le jour dans les agglomérations. Toutefois, d'autres associations non spécialisées jouent aussi un rôle dans la promotion du cyclisme utilitaire. On retrouve les associations d'écologie, les défenseurs du patrimoine, des promoteurs d'urbanisme alternatif, les associations de quartier... comme porteurs de revendications similaires.

Ainsi, le mouvement cycliste est à comprendre comme un croisement de nombreuses revendications issues d'une pluralité d'associations. Dans ce réseau dense, les associations sont constamment en interconnexion. Cette communauté militante pour le cyclisme urbain est particulièrement visible dans lors des manifestations où l'ensemble des acteurs associatifs se réunissent. En outre, ces processus circulatoires de revendications, de militants et d'idées amènent parfois à des phénomènes d'hybridations militantes. Le cyclo-féminisme du Monde à Bicyclette est un croisement entre le cyclisme urbain et le féminisme québécois. La revue nationale de cyclisme urbain *Vélocité* est le fruit d'une coopération entre MDB (Paris) et la FUB (Strasbourg). Les associations cyclisme urbain sont intégrées dans un réseau dense visible aussi à l'échelle internationale avec la création d'espace de partage à l'origine des conférences mondiales sur le vélo.

Cependant, des différences sont notables entre le réseau montréalais et le réseau parisien. Le Monde à Bicyclette est inscrit dans un large réseau allant bien au-delà de la problématique des transports urbains. Il s'affirme comme défenseur des opprimés de la société (femmes, cyclistes, ouvriers, autochtones...) en faisant de l'usage du vélo une solution universelle. Il est ainsi sollicité par un spectre plus large d'associations, qu'à Paris où le MDB se concentre sur une problématique essentiellement liée au transport. L'ouverture internationale vue à travers les bulletins est elle aussi différente. Même si, le MBD s'intéresse

ponctuellement aux initiatives étrangères et participe aux réunions internationales sur le vélo, ses publications sont beaucoup moins teintées d'influences étrangères contrairement au MAB inscrit dans un réseau mondial de cyclistes urbains dès les années 1970.

Conclusion générale

Le mouvement de cyclisme urbain à Paris et à Montréal est né dans une effervescence d'influences contestataires et alternatives. Largement insufflées par ses fondateurs, elles ont contribué à l'hétérogénéité du mouvement. Des principes d'autogestion au marxisme en passant par l'indépendance politique et médiatique, les associations de cyclisme urbain se caractérisent dans un premier temps par une multitude de principes. Une pluralité qui engendre de nombreux conflits et débats. Même si les deux associations sont influencées par des principes libertaires communs, l'action de protestation montre des stratégies divergentes. Fortement influencé par les nouvelles formes de contestations anglo-saxonnes, le Monde à Bicyclette (Montréal) s'impose sur la scène urbaine comme un groupe de pression performateur et innovant à la recherche d'une « conscientisation » des citoyens. L'association parisienne maintient, quant à elle, un discours pacifiste avec des manifestations plus traditionnelles dès les années 1970. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette souhaite obtenir des réalisations concrètes et les canaux démocratiques (consultation) et institutionnels (concertation) semblent être privilégiés.

A partir des années 1980, dans un contexte de sensibilisation à la sécurité routière, d'initiatives étrangères réussies et de pressions associatives, les municipalités s'intéressent de plus en plus à l'usage du vélo. En 1982, Paris offre son premier plan vélo. En 1985, l'axe cyclable nord-sud est inauguré à Montréal. Désormais, les associations évoluent dans des conditions politiques favorables au vélo. Par conséquent, on note à partir des années 1980 une transition de l'action de protestation vers un militantisme plus conventionnel. Les initiatives pédagogiques au profit des citoyens désireux d'acquiescer des formations cyclistes (mécanique, apprentissage du vélo, sensibilisation) se multiplient. Les premières concertations entre associations et autorités publiques influent sur l'identité militante associative. Désireuses d'être écoutées et considérées comme partenaires dans l'élaboration des aménagements cyclables, les associations délaissent progressivement l'action de protestation au profit de l'expertise associative. L'initiative ratée des couloirs de courtoisie à Paris (1982) freine les futurs engagements en matière de cyclabilité. Les parisiens devront attendre 1996 pour qu'un

nouveau plan en faveur des cyclistes soit proposé. Ainsi, Montréal devance Paris par ses premières initiatives en matière de consultation et d'itinéraires cyclables. Toutefois, l'association le Monde à Bicyclette n'est jamais devenue un partenaire officiel de la municipalité, la concurrence de l'association Vélo Québec fut trop importante. Le monopole de cette dernière et la baisse du nombre de militants dans le MAB ont contribué à sa disparition au début des années 2000. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette en devenant Mieux se Déplacer à Bicyclette en 2004 et en recevant une subvention annuelle de la Mairie de Paris témoigne d'un rapprochement avec la municipalité plus important qu'à Montréal. L'inauguration en 2011 de la Maison du Vélo financée par la Mairie de Paris et animée par le MDB marque une forme d'institutionnalisation supplémentaire de l'association.

Le Monde à Bicyclette et le Mouvement de Défense de la Bicyclette ne sont que deux associations parmi d'autres. Elles sont donc intégrées à un mouvement plus large que l'on peut appeler mouvement de reconquête ou de réappropriation de l'espace urbain. Ce spectre associatif est un métissage de revendications dans lequel se croisent défense des transports en communs, écologie, cyclo-militantisme, féminisme, démocratie citoyenne, lutte contre le nucléaire... Néanmoins, on note une distinction de réseau entre les deux associations étudiées. Le Monde à Bicyclette est ancré dans un large réseau associatif à l'échelle locale où s'effectuent des hybridations revendicatives originales comme le cyclo-féminisme. Il est aussi présent à l'échelle internationale dès 1975 où les transferts nord-américains et européens sont omniprésents. Le Mouvement de Défense de la Bicyclette est lui plus ancré dans une réalité locale où les liens associatifs s'effectuent essentiellement dans le domaine des transports et d'urbanisme.

Aujourd'hui, de nouvelles dynamiques urbaines sont perceptibles dans les grandes villes occidentales. Paris voit son réseau de bus se moderniser et s'améliorer devenant donc plus attrayant pour les citoyens. Depuis les années 1990, le tramway réapparaît en région parisienne. En 2015, la Mairie de Paris annonce un plan vélo pour 2020 faisant de Paris la capitale du vélo. A Montréal, à la saison estivale, certaines rues principales deviennent piétonnes. Dans le Village, les terrasses de la rue Saint Catherine débordent sur la route et la foule de piétons s'y engage sans crainte, le temps d'un été. Toujours à Montréal et en été, la compagnie « la rue complètement cirque » investit un quartier de la ville ainsi l'espace urbain devient un rendez-vous d'art et de performances inédites. A New-York, même si la pratique

du vélo semble encore impossible en dehors de Central Park, la ville tend à développer son réseau cyclable. De plus, Times Square est devenu en grande partie piéton. Des centaines de chaises et de tables sont à disposition gratuitement sur l'esplanade. Ainsi, on note à travers les grandes villes qu'elles soient américaines ou européennes, une tendance à la « reconquête » de l'espace urbain. L'étude précédente montre que les associations de cyclistes ont contribué de façon plus ou moins évidente à la reconnaissance de nouvelles revendications urbaines : reconnaissance du cycliste urbain, développement des pistes cyclables, adaptation du code de la route pour les cyclistes, diminution de la vitesse automobile, mise en place de vélo en libre-service, réseaux verts... Des représentations inédites de la ville désormais acquises par les acteurs politiques surtout en période électorale. En effet, même si des tendances sont notables, les grandes transformations sont encore rares. Paris est loin de ressembler à une ville cyclable. L'étude a permis aussi d'apporter un regard chronologique sur l'évolution du militantisme écologique. D'abord contestataire, il s'est apaisé à partir des années 1980. En outre, ces deux associations témoignent de la diversité du mouvement tant par les revendications, les méthodes militantes que par les moyens pour y parvenir. Le mouvement cycliste est donc à appréhender au pluriel. L'étude se limitant aux débuts des années 2000, il reste encore de nombreuses recherches à effectuer sur ce mouvement associatif. Désormais acquis par les municipalités en milieu urbain, les associations semblent intervenir dans les espaces ruraux où la pratique du vélo est encore très faible.

En espérant qu'après cette présentation vous ne regarderez plus les pistes cyclables de la même façon puisque selon moi elles illustrent le fait que les choses les banales sont parfois le fruit de pressions et de combats de longue durée.

Postface

Quels bilans tirer de ces deux années de recherches ? La recherche nous fait jouer avec le temps. Le temps du passé évidemment mais aussi le temps présent. L'échéance est de plus en plus proche, il faut que j'accélère ! Utopique ! Dans la recherche, il n'est pas possible d'aller vite, chaque nouvelle idée est soumise à une longue période de lecture, de réflexion et de dépouillement. J'ai donc passé des jours à étudier des archives associatives qui parfois ne sont qu'à peine mentionnées dans ce mémoire. Il n'est pas possible d'aller vite. Cependant, que le temps passe vite ! Une journée devrait faire une semaine pour que le temps soit adéquat à la recherche. Ainsi, la recherche est le résultat d'une lenteur incroyablement rapide !

La recherche en histoire c'est aussi une part de hasard. Même si, l'histoire doit être une science objective, le hasard a une part de responsabilité dans mes recherches. Une rencontre, une lecture, une idée peut avoir beaucoup de conséquences. D'autant plus que mes sources étaient parfois éparses. La recherche dans les locaux d'une association n'a rien à voir avec celle d'un centre spécialisé. Les cartons ne sont parfois pas numérotés ni datés, ni triés. Ainsi, il se peut que certains documents soient passés au travers de mes enquêtes.

Enfin, il y a toujours la question de l'utilité de ma recherche. A quoi m'a servi ces deux ans de travail ? A qui servira ce mémoire ? Est-ce utile ? Sera-t-il lu ? Suite à mes enquêtes québécoises, l'association le Monde à Bicyclette connaît une résurrection. Après notre rencontre, Jacques Desjardins, ancien militant du Monde à Bicyclette, s'est lancé dans la mise en valeur historique de l'association. Une exposition est prévue à Montréal en 2017 où je suis convié à faire un exposé de mon travail. En plus du profil Facebook « Encore du Monde à Bicyclette » créé en avril 2015 (annexe 29), le nouveau comité lance une campagne de financement pour préserver les archives de l'association conservées dans les locaux de l'association Cyclo Nord Sud :

« Depuis la dissolution du MAB au tournant du siècle, ses archives vivent dans des boîtes [...] qui prennent la poussière. En plus d'être peu accessibles, elles sont à risque de mal vieillir dans des conditions d'archivage non idéal. Ces boîtes contiennent un pan significatif de l'histoire de Montréal, qu'il faut impérativement sauvegarder et mettre en valeur ! [...] Les fonds recueillis lors de cette campagne iront d'abord à l'achat de matériel de préservation de qualité archivistique, puis à la numérisation du volumineux contenu des boîtes, incluant de nombreux films d'une variété de formats. »⁴²⁸.

Une nouvelle histoire s'ouvre donc pour l'association québécoise. Dans une large mesure, c'est tout un mouvement qui prend de la valeur historique. En espérant, que mon travail contribuera à ce renouveau.

Pablo

⁴²⁸ « Sauver et mettre en valeur l'histoire inspirante du Monde à Bicyclette », Encore du Monde à Bicyclette, campagne de financement Haricot, <http://haricot.ca/project/encoremab> Consulté le 2 juin 2015.

Sources

• Publications associatives

- Association des Usagers des Transports d'Ile de France, ... *Demain le tramway en Ile de France*, Paris 1995, 64p.
- Association pour le Développement des Transports en communs et piétonnières dans l'Agglomération Grenobloise (Grenoble), *Bulletin* éponyme. De 1979 à 1983.
- Comité d'Action Deux Roues (Strasbourg), *Vélo Flash*. De 1983 à 1985.
- Ecologie pour Paris, *L'écho des platanes*, De 1996 à 1998.
- Fédération des Usagers de la Bicyclette, *Vélocité*. De 1981 à 1990. Les Amis de la Terre (France), *Courrier de la Baleine*, de 1971 à 1981.
- Jeunes Ecologistes, *La Vache Folle*. De 1995 à 1996.
- Les Amis de la Terre, Paris Ecologie, Fédération des Usagers des Transports, *Assez roulé comme ça... On réfléchit* suivi du *Manifeste vélorutionnaire*, Paris, J.J Pauvert, 1977, 37p.
- Mouvement de Défense de la Bicyclette (Paris), *Roue Libre*. De 1980 à 2004.
- Monde à Bicyclette (Montréal), *Le Monde à Bicyclette*. De 1976 à 1998.
- Regroupement des Villes sans Voiture, *L'auto ou la ville*. De 1995 à 1997.
- Réseau Vert (Paris), *Entrez dans le Réseau Vert ou comment se déplacer autrement dans Paris*, 1991, 130p.
- Réseau Vert (Paris), *Entrez dans le Réseau Vert*. De 1993 à 2003.
- Sauvons Montréal, *SOS Montréal*, février 1976.

- **Archives associatives**

- Archives du Monde à Bicyclette conservées dans les locaux de Cyclo Nord Sud.

Tableau récapitulatif des cartons d'archives du Monde à Bicyclette dans les locaux de l'association Cyclo Nord Sud Tableau fourni par l'association Cyclo Nord Sud au printemps 2014.	
Action politique : 3 boîtes	Journal : 8 b.
Architecture & Écologie : 6 b.	Monographies : 5 b.
Bannières : 1 b.	Périodiques : 3 b.
Événements : 7 b.	Photos : 6 b.
Finances : 4 b.	Recherche : 3 b.
Guide de fonctionnement : 1 b.	Ressources humaines : 2 b.
Histoire : 2 b.	Secrétariat : 1 b.
Identificateur local : 5 b.	Technologie : 1 b.
Identificateur international : 4 b.	

- Archives de Jacques Essel fondateur du Mouvement de Défense de la Bicyclette de 1972 à 1982. Archives privées d'Isabelle Lesens.

- **Sources audiovisuelles**

- Les Archives de l'INA TV. Base de données qui recense les programmes produits ou coproduits par les chaînes publiques depuis 1949 à nos jours.
- Le dépôt légal des chaînes de télévision hertziennes. Il enregistre depuis 1995, 24h/24h l'ensemble des programmes diffusés sur les chaînes hertziennes (TF1, F2, la 5^{ème}/5, Canal +, M6, Arte).

La grande majorité des occurrences disponibles sur le cyclisme urbain à l'INA ne dépasse pas 3 min. Ce sont des reportages sur des manifestations ou lors des grandes initiatives en matière de cyclabilité. Cela représente environ 200 occurrences entre 1970 et 2005. Les différents mots-clés qui ont permis de faire mes recherches dans les bases documentaires de l'INA sont :

circulation urbaine, cyclis*, bicyclette, piste cyclable, environnement, écologie, manifestation, pollution, embouteillage, circulation urbaine, Paris, aménagement, transport urbain, mobilité, associat*, deux roues, automobile, équipement collectif, fête, vélo, piéton. Il est aussi possible d'intégrer des noms de militants ou d'association.

- **Entretiens**

- Robert Silverman, le 31 janvier 2014 à Val David (Québec). Il est le fondateur du Monde à Bicyclette. Militant au MAB entre 1975 et 2000.
- Jacques Desjardins, le 11 mars 2014 à Montréal. Il est le co-fondateur du Monde à Bicyclette. Militant au MAB de 1975 à 1980.
- France Lebeau, 4 avril 2014 à Montréal. Militante au MAB de 1995 à 2000.
- Isabelle Lesens, 12 octobre 2014 et 29 avril 2015. Militante au MDB dans les années 1980. Actuellement élue conseillère déléguée à l'espace public et aux mobilités actives dans le 15^{ème} arrondissement.
- Abel Guggenheim, 4 novembre 2014. Militant au MDB dans les années 1990. Actif dans le milieu associatif (Véloration, Cyclistes du Nord-Ouest Parisien, Vélo 15 et 7, FUB...). Anime l'émission *Roue Libre, le magazine vélo* sur France Bleu avec Mickaël Tardu, tous les samedis et dimanches de 12h à 12h30.
- Erick Marchandise, 6 décembre 2014. Militant à Réseau Vert dans les années 1990. Actuellement il est chargé de mission auprès de l'association CyclotransEurope.

Bibliographie

I. Outils de travail et ouvrages généraux

- BLOCH Marc, « Pour une histoire comparée des sociétés européennes », in. *Histoire et historiens*, Paris, 1995, p.94-123.
- DELPORTE C., MOLLIER J-Y, SIRINELLI J-F (dir.), *Dictionnaire d'histoire culturelle de la France contemporaine*, Paris, Presses Universitaire de France, « Quadrige Dicos Poche », 2010. Entrées consultées : automobile, contestation, contre-culture expertise, sport et pratique de masse, transport, vélo.
- JULIEN Elise, « Le comparatisme en histoire. Rappels historiographiques et approches méthodologiques », *Hypothèses*, 2004/1, Publication de la Sorbonne, Paris, 2004.
- LINTEAU Paul-André et al. *Histoire du Québec contemporain. Tome 1*, Montréal, Boréal, 1989, p. 527.
- NOUAILHAT Yves-Henri, *Le Québec de 1944 à nos jours. Un destin incertain*, Paris, Imprimerie nationale, 1992.

II. Histoire environnementale

1. Historiographie

- CASTONGUAY Stéphane, « Faire du Québec un objet d'histoire environnementale », *Globe*, 9, 1 (2006), p. 17-49.
- LOCHER Fabien et QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 2009/4 n° 56-4, p. 7-38.
- PIPER Liza, « Knowing Nature Through History », *History Compass*, 11/12 (2013), p.1139–1149.

2. Approches théoriques

- CHARVOLIN Florian, « L'invention du domaine de l'environnement », *Strates*, no.9, 1997.
- FRIOUX Stéphane, LEMIRE Vincent « Pour une histoire politique de l'environnement au 20^e siècle ». *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*. 2012/1 n°113, p.3-12.
- HAYS, Samuel P., *Beauty, Health, and Permanence: Environmental Politics in the United States, 1955-1985*, Cambridge, New York, Cambridge University Press, 1987.
- LATOUR, CHARVOLIN, SCHWARTZ, « Crises des environnements: défis aux sciences humaines », *Futur antérieure*, 1991.

3. Travaux sur les mouvements environnementaux

- ASPE Chantal, JACQUE Marie, *Environnement et société*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 2012.
- BARR Jane E., *The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985*, Master de géographie, Université McGill, 1995.
- BOILEAU Louise, *Étude de deux mouvements écologiques: S.V.P. et S.T.O.P.*, mémoire de master en sociologie, Département de sociologie, Université de Montréal, 1975.
- DAGENAIS Michèle, *Montréal et l'eau. Une histoire environnementale*, Montréal, Boreal, 2011.
- FORKEY S. Neil, *Canadians and the Natural Environment to the Twenty-First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 2012.
- FREMION Yves, *Histoire de la révolution écologiste*, Paris, Hoëbeke, 2007.
- GAGNON Cristiane, *Pratiques écologistes et développement alternatif en Sagamie*, Université de Québec à Chicoumi, Mémoire de maîtrise en études régionales, 1984.
- GIGNAC Hélène, *Idéologies et pratiques écologistes. Le cas québécois. Mémoire de maitrise*, Université de Montréal, 1982.
- HARRIVELLE Charlotte, *Les revues écologistes en France et en Allemagne (1970-1997)*, sous la direction de Caroline Moine et Christian Delporte, Mémoire de master 2 en histoire, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 2013.
- O'CONNOR Ryan, *Toronto the Green: Pollution Probe and the Rise of the Canadian Environmental Movement*, Thèse d'histoire, University of Western Ontario, 2010.

- OLLITRAULT Sylvie, VILLALBA Bruno, « Sous les pavés, la Terre. Mobilisations environnementales en France (1960-2011), entre contestations et expertises », in Pigenet Michel et Danielle Tartakowsky, *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012, pp. 716-723.
- RAVIGNAN Antoine, « Greenpeace, entre contestation et négociation », *L'économie politique*, 2003/2 no 18, p86-96.
- VAILLANCOURT Jean-Guy, *Mouvement écologiste, énergie et environnement. Essais d'écologie sociale*, Montréal, Les Editions coopératives Albert-Martin, 1982.

III. Transformations urbaines et contestations

1. Ouvrages sur mutations urbaines

- FLONNEAU Mathieu, *Paris et l'automobile : un siècle de passions*, Paris, Hachette littératures, 2005.
- GERMAIN Annick, DAMARIS Rose, *Montréal: the quest for a metropolis*, Toronto, Chichester West Sussex Wiley, World cities series, 2000.
- LINTEAU Paul-André, *Brève histoire de Montréal*, Boréal, Montréal, 1992.
- PINON Pierre, *Paris, biographie d'une capitale*, Paris, Hazan, 1999, p.270.
- PLESSIS Céline, SEZIN Topçu, BONNEUIL Christophe (dir.), *Une autre histoire des « trente glorieuses ». Modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La découverte, « cahiers libre », 2013.

2. Mouvements de contestation urbaine et de contre-culture

- BACQUE Marie-Hélène, « Action collective, institutionnalisation et contre-pouvoir : action associative et communautaire à Paris et à Montréal », *Espaces et société*, 1/2006 (n°123), p.69.
- CARDON Dominique, GRANJON Fabien, *Médiactivistes*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014.
- COHEN Yolande, « Du féminin au féminisme. L'exemple québécois », dans Françoise THEBAUD (dir.), *Histoire des Femmes. Le XXème siècle*, Paris, Plon, 1992, p.530.
- DES RIVIÈRES Marie-José, « *La Vie en rose* (1980-1987) : un magazine féministe haut en couleur », *Recherches féministes*, vol. 8, no 2, 1995, p. 127-136.

- DOUAY Nicolas, « L'activisme urbain à Montréal : des luttes urbaines à la revendication d'une ville artistique, durable et collaborative », *L'Information géographique*, 2012/3 Vol. 76, p. 83-96.
- FILLIEULE Olivier, AGRİKOLIANSKY Erick, SOMMIER Isabelle (dir.), *Penser les mouvements sociaux*, Paris, la Découverte, 2010.
- FONTAN Jean-Marc, *Presse alternative. Document d'analyse*, Volet IV d'une recherche sous la direction de Jean-Marc Fontan, Observatoire montréalais du développement, Service aux collectivités de l'UQAM, 2001.
- FORTIN André, « *Le Temps Fou et Dérives*. Redéfinir l'ici et l'ailleurs du politique », *Globe : revue internationale d'études québécoises*, vol.14, n°2,2011, p.143-164.
- MARTIN Laurent, « la « nouvelle presse », en France dans les années 1970 ou la réussite par l'échec », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 2008/2 no. 98, p.57-69.
- MILLS Sean, « Québécoises deboutte ! Le front de libération des femmes du Québec, le centre des femmes et le nationalisme », *Mens*, vol.4, n°2,2004, p.1983-210.
- MOHL Raymond, « Stop the Road Freeway Revolts in American Cities », *Journal of Urban History*, vol. 30, n°5, 2004, p.674-706.
- PAS Nicolas, « Images d'une révolte ludique. Le mouvement néerlandais Provo en France dans les années soixante », *Revue historique*, 2005/2 n°634, p.343-373.
- PIGENET Michel, TARTAKOWSKI Danielle (dir.), *Histoire des mouvements sociaux en France de 1814 à nos jours*, Paris, La découverte, 2012.
- POITRAS Claire, sous la dir. de G. SENEAL et L. BHERER. « Repenser les projets autoroutiers. Deux visions de la métropole contemporaine ». *La métropolisation et ses territoires*, Québec : Presses de l'Université du Québec, 2009, p. 107-124.
- SENEAL, ARCHAMBAULT, HAMEL, « L'autoroute urbaine à Montréal : la cicatrice et sa réparation », *Espaces dégradés, contraintes et conquêtes*, coll. Géographie contemporaine, Montréal, Presses de l'Université du Québec, 2000, p. 123-143.
- SOMMIER Isabelle, *Les nouveaux mouvements contestataires : à l'heure de la mondialisation*, Paris, Flammarion, « Dominos », 2001.

IV. Usages du vélo

1. Histoire des pratiques du vélo

- BERTHO LAVENIR Catherine, « Le vélo, entre culture et technique », *Les cahiers de médiologie*, 1998/1 N° 5, p. 7-12.
- GABORIAU Phillippe, « les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle*, n°29, janvier-mars 1991, p 17-33.
- GUAY Donald, *Introduction à l'histoire des sports au Québec*, VLB éditeur, « Coll. Études québécoises », 1987.
- GUAY Donald, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX^e siècle*, Montréal, Lanctôt, 1997.
- KOBAYASHI Keizo, *Histoire du vélocipède de Drais à Michaux. Mythes et réalités*, Bicycle Culture Center, Tokyo, 1993.
- MOSADDAD Seyed-Hashem, *Le produit bicyclette en France (1883-1995) : engouement, conception, concrétisation*, Thèse de doctorat d'histoire soutenue le 18 décembre 2001 à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV), 524 p., 2 vol.
- NORCLIFFE Glen, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001.

2. Etudes sur le mouvement de cyclisme urbain

- BACHETTAS Jean, VELLAS Lionel, Véloration et masse critique, *Multitudes*, 2011/2 n° 45, p. 144-148.
- CAREL Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Jérôme Boivin et Stéphane Savard (dir.), *De la représentation à la manifestation : Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, 19^e et 20^e siècles*, Québec, Septentrion, parution en septembre 2014.
- GREPINET Chloë, *Véloration, Enjeux d'une mobilisation cyclo-écologiste*, Mémoire de master Institut d'Etudes Politiques de Lille, Majeur Développement soutenable, 2012.
- HERAN Frédéric, *Le retour de la Bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, « Cahiers Libres », 2014.

- HURE Maxime, *Les réseaux transnationaux du vélo. Gouverner les politiques du vélo en ville. De l'utopie associative à la gestion des grandes firmes urbaines (1965-2010)*, Thèse de doctorat de science politique, sous la direction de Renaud PAYRE, Université Lyon 2 Lumière, 2013, p.260.
- LAMBERT Benoit, *Cyclopolis, ville nouvelle, contribution à l'histoire de l'écologie politique*, Genève, Editions Georg, « Stratégie énergétiques, Biosphère & Société, 2004.
- OLDENZIEL Ruth, DE LA BRUHEZE Adri, « Contested Spaces: Bicycle Lanes in Urban Europe, 1900-1995 », *Transfers 1*, N°2 (2011): 31-49.
- POPINEAU Benjamin, « Libérez les piétons enfermés dans les voitures » *Analyse du mouvement Vélorution à travers l'exemple parisien*, Mémoire de 1^{ère} année, Master Urbanisme et aménagement, Sous la direction de Florine BALLIF, Institut d'Urbanisme de Paris, 2013.
- ROSS Daniel, "Vive la vélorution!": Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980," *Bulletin d'histoire politique*, Volume 23, no.2, hiver 2015, p. 92-112.

SITOGRAPHIE :

Site de la Fédération des Usagers de la Bicyclette <http://www.fubicy.org/>

Site de Mieux se Déplacer à Bicyclette <http://www.mdb-idf.org/spip/>

Site du Monde à Bicyclette <http://www.lemab.ca/>

Site de Vélo Québec <http://www.velo.qc.ca/fr/accueil>

Et ponctuellement de nombreux sites associatifs, notamment la rubrique histoire quand elle existe.

Liste des annexes

Annexe 1 : Archives du Monde à Bicyclette conservées dans les locaux de Cyclo Nord Sud	191
Annexe 2 : tract de de la manifestation du 5 juin 1976 organisée par les Amis de la Terre, reproduit par Roue Libre (no.10 1992).....	192
Annexe 3 : Création clandestine de piste cyclable, 5 juin 1980. Été 1980, <i>le Monde à Bicyclette</i>	193
Annexe 4 : Tract de la ronde à vélo organisée par le Mouvement de Défense de la Bicyclette. Archives Privées Isabelle Lesens.	194
Annexe 5 : La représentation chevaleresque du cycliste urbain dans <i>Roue Libre</i>	195
Annexe 6 : La représentation chevaleresque du cycliste urbain. <i>Pour une ville nouvelle</i> (été 1978).	196
Annexe 7 : Exemple d'une page Vélosophique du Monde à Bicyclette. <i>Pour une ville nouvelle</i> (automne 1978).....	197
Annexe 8 : exemple de couvertures du <i>Monde à Bicyclette</i> . Le MAB, Printemps 1983, Été 1984, septembre 1985, mai 1986, automne 1987, hiver 1988.	198
Annexe 9 : Discours anti-auto. Le MAB, Été 1983, automne 1983, été 1978.	199
Annexe 10 : Prévention de la société de l'assurance automobile du Québec dans le <i>Monde à Bicyclette</i> . Le MAB, Printemps 1989. Printemps 1993	200
Annexe 11 : Cyclo-ressources du Monde à Bicyclette. Deux pages. Été 1987.	201
Annexe 12 : Plan d'aménagement de l'axe nord sud à Montréal. Source : <i>La presse</i> , 16 juin 1980, Archives du Monde à Bicyclette.	203
Annexe 13 : Critiques illustrées de Jean Drapeau. Le MAB, Été 1982 et automne 1979.....	204
Annexe 14 : Le nouveau réseau revendiqué par le Monde à Bicyclette depuis l'élection du RCM. Le MAB, Été 1987	205
Annexe 15 : <i>Oui ! Aux couloirs à bicyclettes. Etude sur la nécessité de préserver l'usage de la bicyclette et reconsidération des transports et de la circulation dans une grande ville, Paris, Octobre 1972. Archives privées Jacques Essel</i>	206

Annexe 16 : Panneau de signalisation proposé par le MDB. <i>Roue Libre</i> , juin 1982. Manifestation du 8 avril 1982 organisée par le MDB suite à l'accident de Jacques Essel. <i>France Soir</i> , 9 avril 1982. Archives privées de Jacques Essel.....	207
Annexe 17 : Article sur le MDB suite à l'accident de Jacques Essel. <i>Le Parisien</i> , Avril 1982.	208
Annexe 18 : La mairie de Paris annonce les nouveaux couloirs de courtoisie en 1982. <i>Ville de Paris</i> . Septembre 1982. Trois pages.	209
Annexe 19 : dépliant réalisé par la mairie de Paris pour promouvoir et sensibiliser aux nouvelles voies cyclables. Non daté, probablement septembre 1982.	212
Annexe 20 : Echec des couloirs de courtoisie de 1982. <i>L'express</i> , 18 au 24 mars 1983. <i>Nouvel Obs</i> , 4 novembre 1983. Archives privées de Jacques Essel.	213
Annexe 21 : Somme des occurrences disponibles à l'Inathèque de Paris concernant le cyclisme urbain dans les Archives de l'Ina et dans le dépôt légal.....	214
Annexe 22 : Recensement des associations françaises de cyclisme urbain rencontrées au cours de mes recherches nées entre 1970 et le début des années 2000.	215
Annexe 23 : <i>Entrez dans le Réseau Vert ou comment se déplacer autrement dans Paris</i> . Projet de l'association Réseau Vert. 1991. 130p.....	218
Annexe 24 : Affiche Balade de femmes au clair de lune. Non daté entre 1977 et 1980. Archives du MAB. Carton 6.	219
Annexe 25 : Articles de cyclo-féminisme. <i>Le Monde à Bicyclette</i> . Printemps 1982 et mai 1977.	220
Annexe 26 : Premier bulletin de l'association <i>Bicycle Network</i> . Mars 1979. Archives du MAB.	221
Annexe 27 : Aperçu des associations référencées dans la rubrique « notes internationales » du <i>Monde à Bicyclette</i> . Liste non exhaustive.....	222
Annexe 28 : Exemple de rubrique « notes internationales » dans le <i>Monde à Bicyclette</i> . Été 1981.	225
Annexe 29 : <i>Encore du Monde à Bicyclette</i> . Profil Facebook créé en avril 2015. Consulté le 3 juin 2015.....	226



Annexe 1 : Archives du Monde à Bicyclette conservées dans les locaux de Cyclo Nord Sud





Annexe 3 : Création clandestine de piste cyclable, 5 juin 1980. Eté 1980, *le Monde à Bicyclette*.

DE L'ART CONCRET SUR LA RUE DROLET

Étes-vous passé dernièrement sur la rue Drolet entre Rachel et Roy? Vous y avez sûrement vu de belles bicyclettes jaunes et une belle ligne (à peine oscillante) aussi indécise.

Le 5 juin dernier le Meindé à Bicyclette et Vélo-Québec se sont unis pour se donner ce point quasi intransigeant depuis deux ans et que le maire Drapasin (ou cher) a-t-il refusé lors de la semaine de la bicyclette qui se tenait du 1er au 7 juin. Ainsi, nous avons décidé de montrer notre détermination à obtenir des pistes cyclables utiles (et non seulement de loisirs) à Montréal.

Cinq gallons de peinture jaune pour rue (à décaussifier, s'ils sèche trop rapidement donc énormément de perte car elle fige au fond des contenants), des rouleaux avec un long manche, des poteaux et une dizaine de personnes qui avaient le goût de bicyclette agréablement tout en faisant un pied-de-nez à l'administration municipale. Nous nous sommes bien amusés et c'était étonnant de sentir que les étudiants/es tous



Photo: Geri Krasak

approvisionnés. Malheureusement, deux autos de police sont venues cueiller quatre d'entre nous. Nous avons formé trois

groupes et, alors qu'il ne nous restait presque plus de peinture, des policiers ont arrêté les cyclistes qui attendaient la rue

Roy. L'infraction : entrée sur la voie publique. La comparaison a eu lieu à 10h30, à la cour municipale le 21 juillet. Ce sera un procès à ne pas manquer, le 5 septembre à 10h30, à la cour municipale.

Comment faire pour avoir ce qu'on veut quand il faut dépendre de dirigeants plus soucieux de satisfaire des intérêts financiers que sociaux et écologiques? Comment faire pour se faire entendre alors que les autos crient plus fort que les bicyclettes? J'aurais le goût lui de faire une incursion dans le cyclisme féminisme pour dire que la raison du plus fort semble toujours la meilleure pour l'autorité aide de pouvoir.

Enfin la piste est prête, à faire continuer à la « demander » avec une insistance déterminée à l'obtenir afin d'arriver au moins à un véhicule agréablement dans une ville qui oubliée de plus en plus que la terre est ronde.

Louise Campese

À l'article de Louis Piché sur le projet de l'axe Nord-Sud.



Annexe 5 : La représentation chevaleresque du cycliste urbain dans *Roue Libre*.

**SI T'EN RECHASSE
JADHÈRE AU M.D.B.**

Roue Libre

Pour informer les adhérents et amis du MDB

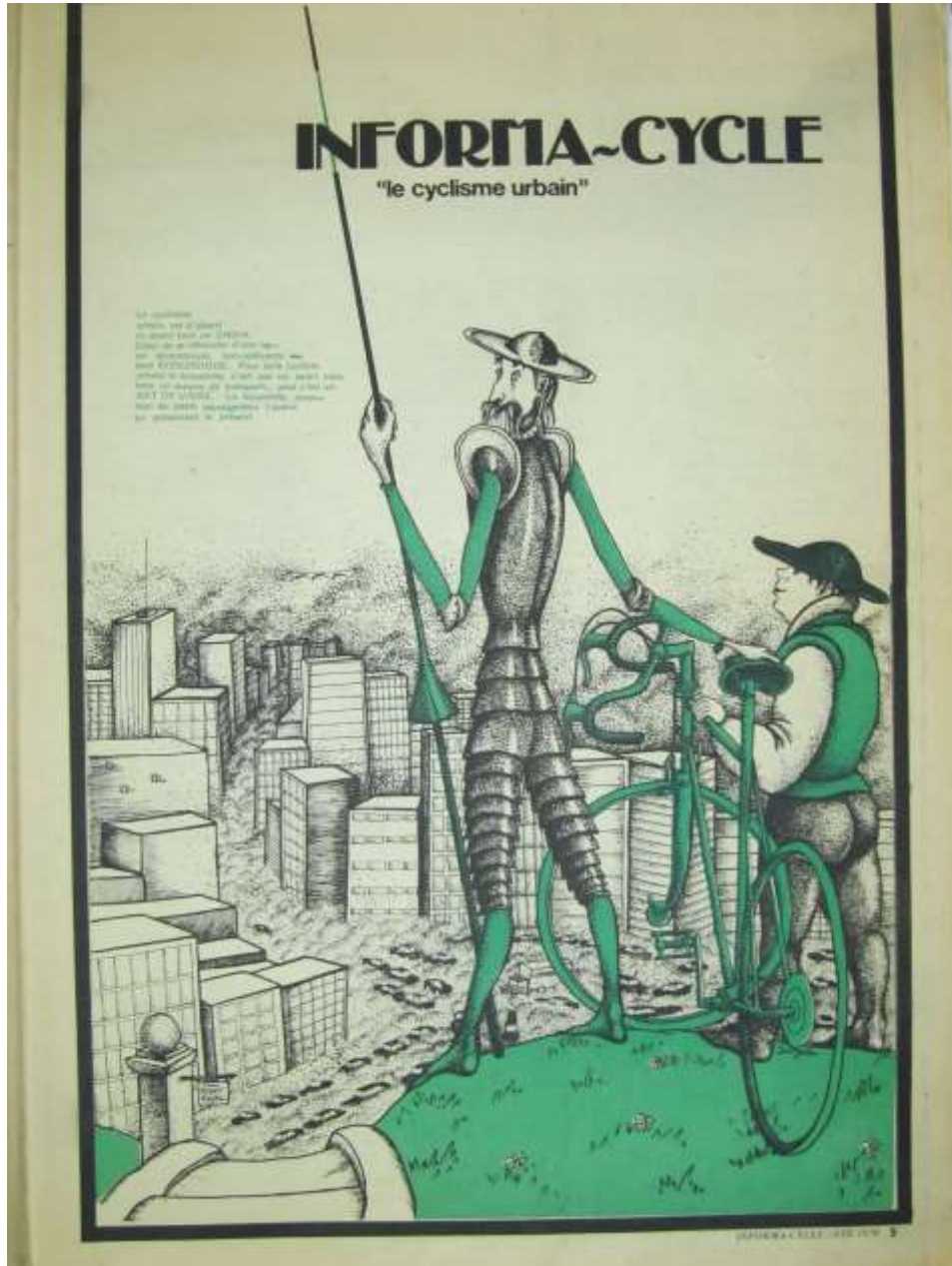
**CARNAVAL
A VELO : 20 MAI...**

**ÉQUIPEMENT CYCLISTE
DE STYLE CRUSTAGÉ
AVEC PANAQUE FLUORESCENT, MARQUE
À GAL D'ÉCHAPPEMENT ET SCARTEUR MANUEL
DE VOITURES.**

IN PUBLISCOPE - 1984 -

NUMÉRO 16 - BIMESTRIEL - MAI-JUIN 1984 - B F - DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : MICHEL HARENG

**Annexe 6 : La représentation chevaleresque du cycliste urbain.
Pour une ville nouvelle (été 1978).**





Annexe 8 : exemple de couvertures du *Monde à Bicyclette*. Le MAB, Printemps 1983, Été 1984, septembre 1985, mai 1986, automne 1987, hiver 1988.



Annexe 9 : Discours anti-auto. Le MAB, Été 1983, automne 1983, été 1978.



Annexe 10 : Prévention de la société de l'assurance automobile du Québec dans le *Monde à Bicyclette*. Le MAB, Printemps 1989. Printemps 1993

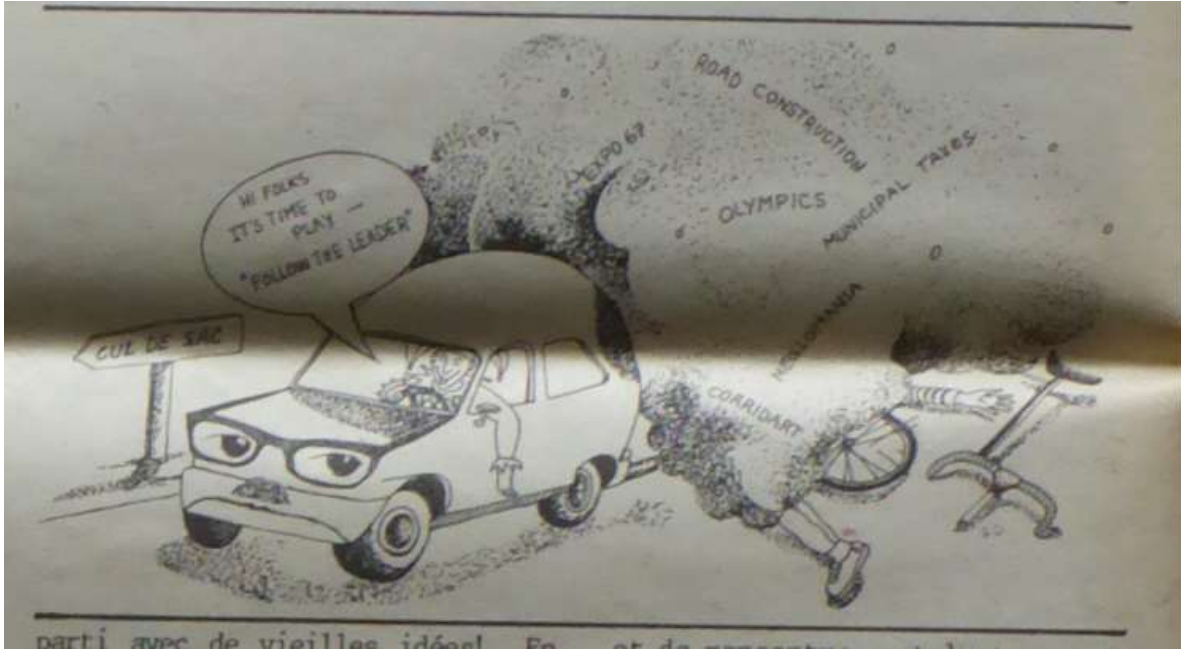




**Annexe 12 : Plan d'aménagement de l'axe nord sud à Montréal.
Source : *La presse*, 16 juin 1980, Archives du Monde à Bicyclette.**

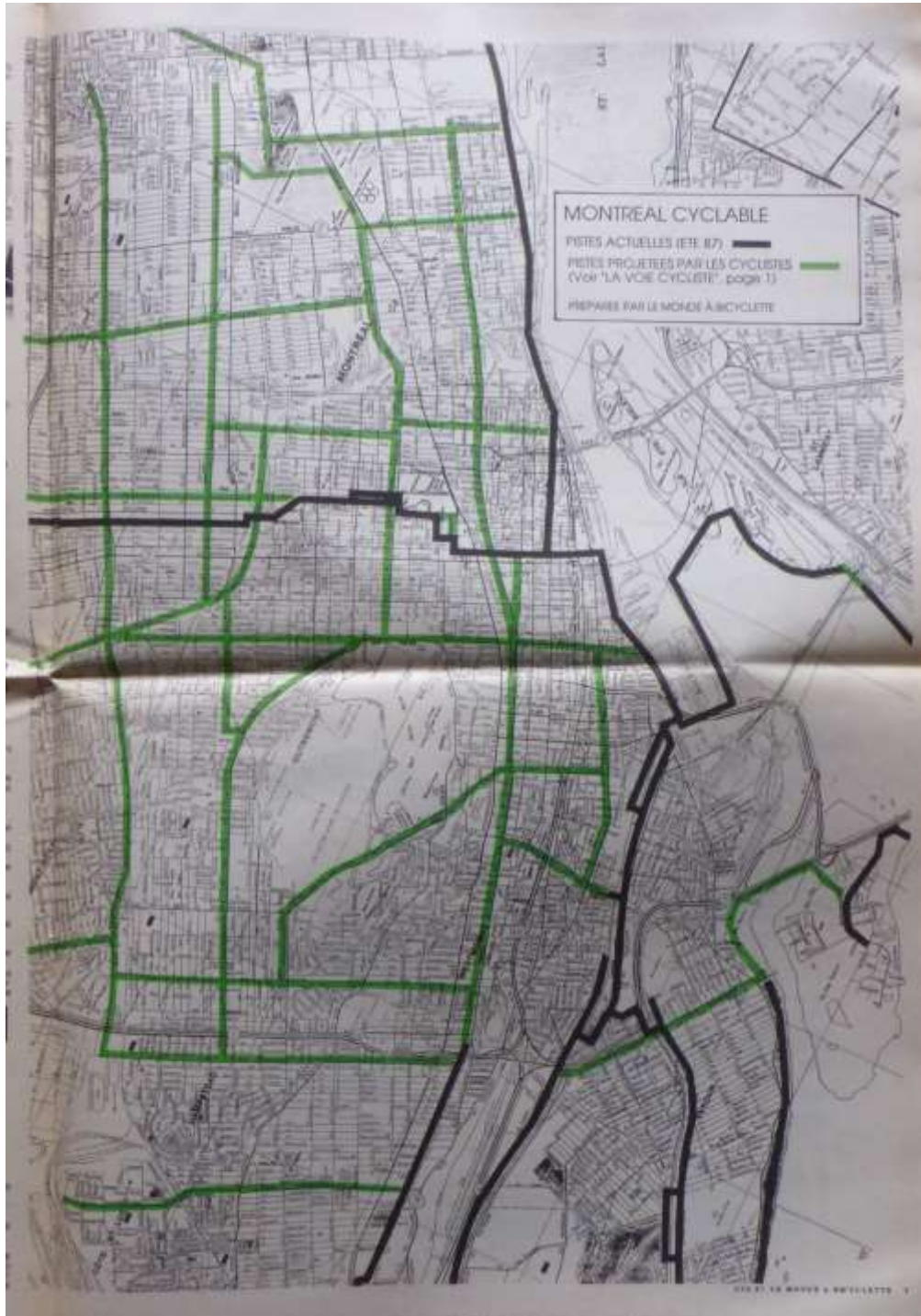


Annexe 13 : Critiques illustrées de Jean Drapeau. Le MAB, Été 1982 et automne 1979.

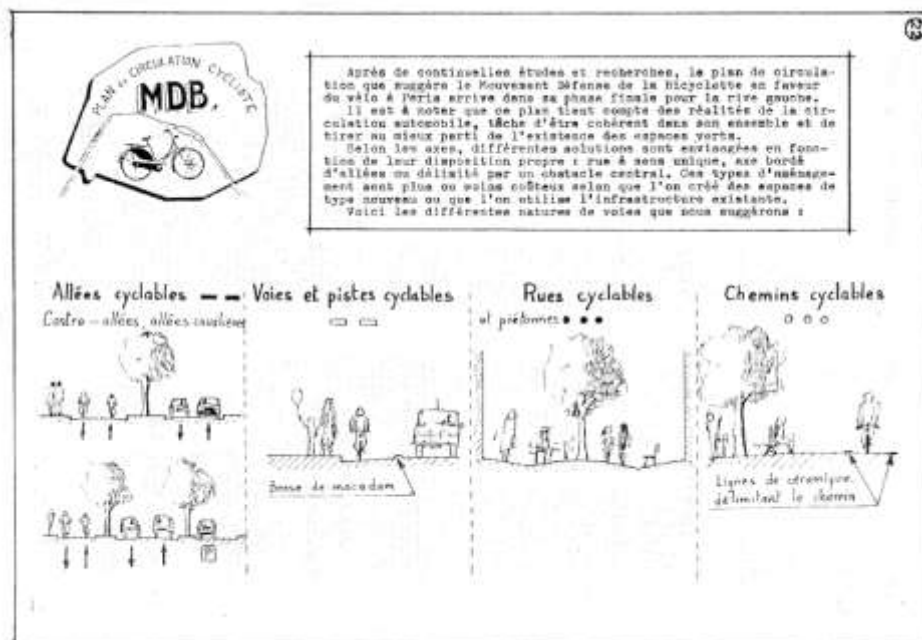
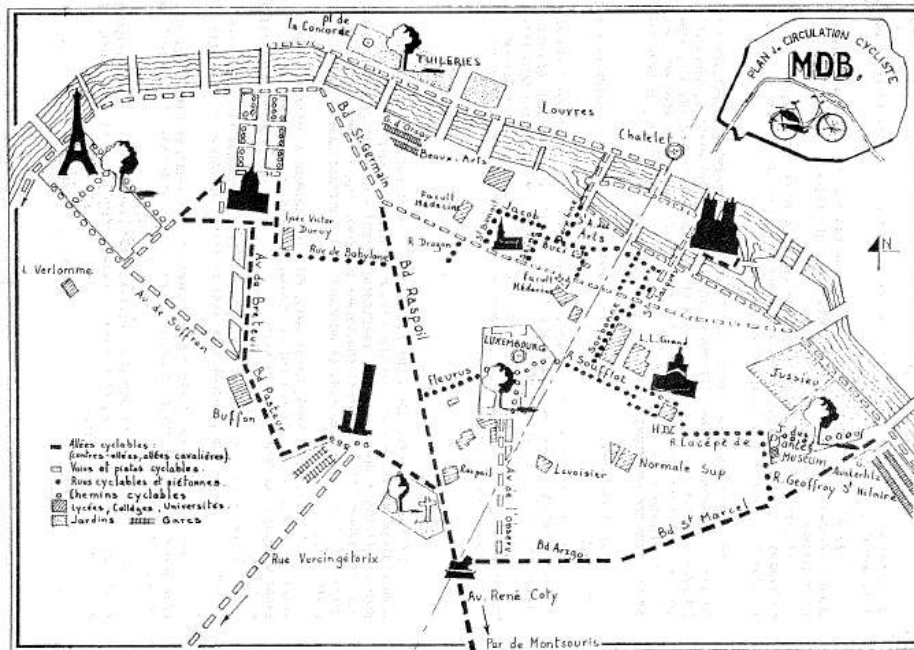




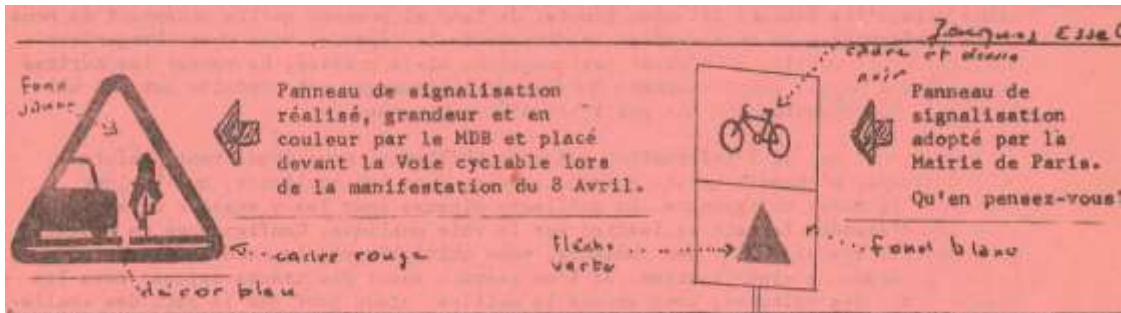
Annexe 14 : Le nouveau réseau revendiqué par le Monde à Bicyclette depuis l'élection du RCM. Le *MAB*, Été 1987



Annexe 15 : Oui ! Aux couloirs à bicyclettes. Etude sur la nécessité de préserver l'usage de la bicyclette et reconsidération des transports et de la circulation dans une grande ville, Paris, Octobre 1972. Archives privées Jacques Essel.



Annexe 16 : Panneau de signalisation proposé par le MDB. *Roue Libre*, juin 1982. Manifestation du 8 avril 1982 organisée par le MDB suite à l'accident de Jacques Essel. *France Soir*, 9 avril 1982. Archives privées de Jacques Essel.



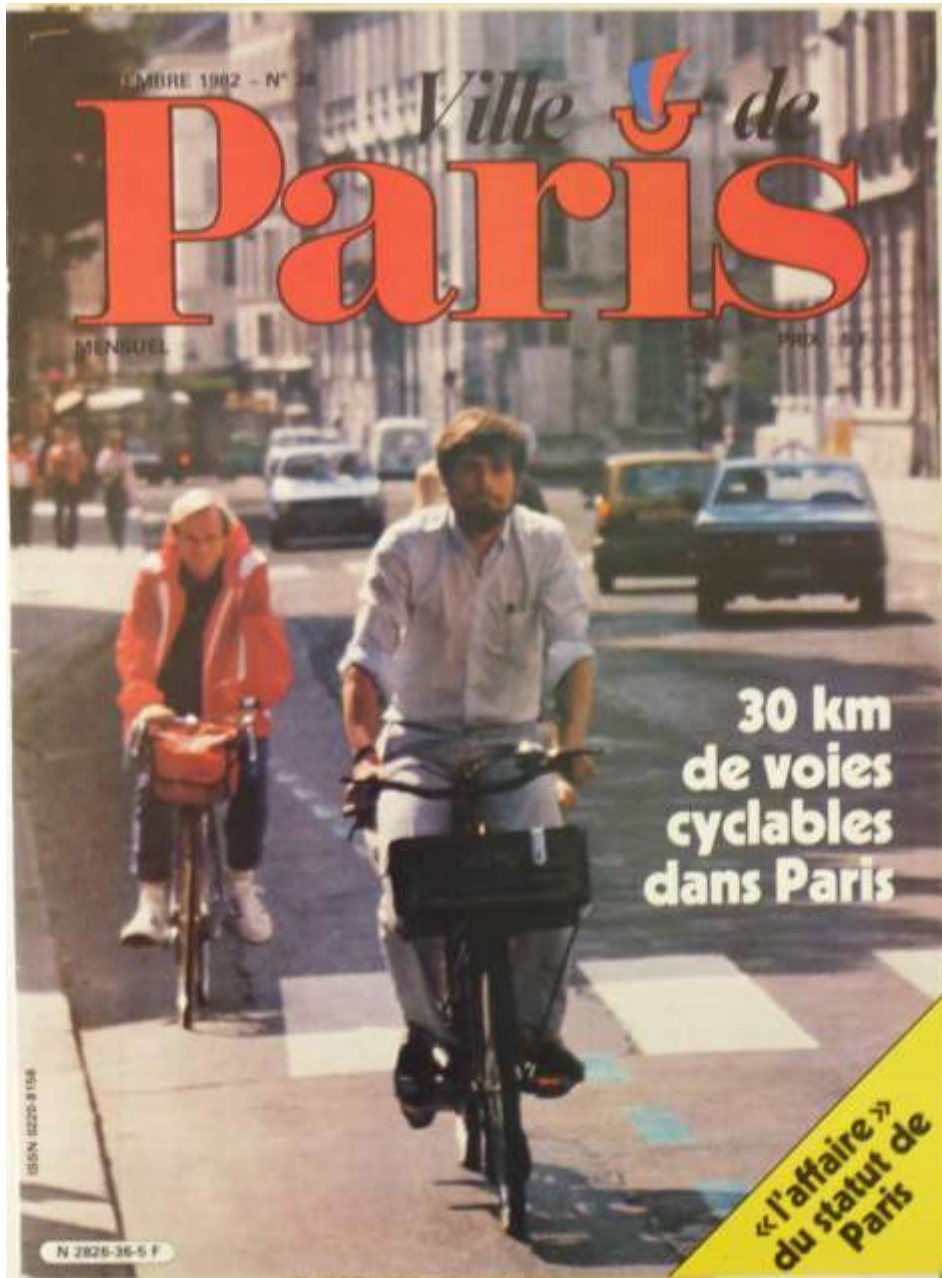


Annexe 17 : Article sur le MDB suite à l'accident de Jacques Essel. *Le Parisien*, Avril 1982.





Annexe 18 : La mairie de Paris annonce les nouveaux couloirs de courtoisie en 1982. *Ville de Paris*. Septembre 1982. Trois pages.





DOSSIERS

Ville de Paris, sept 1982.

30 km de voies cyclables dans Paris



Peut-on encore circuler à bicyclette ou en cyclomoteur de petite cylindrée en ville ? Dans presque toutes les grandes agglomérations, la plupart des usagers ont dû en abandonner l'idée. Pourtant, pas tous, car pour beaucoup, coursiers, livreurs, jeunes, étudiants, le deux-roues reste le seul moyen de déplacement. Mais avec quelles difficultés et quels dangers, pour eux, bien sûr

32

et plus généralement pour tous les utilisateurs de la chaussée.

Le parc parisien des deux-roues représente environ 150 000 bicyclettes et 60 000 engins à moteur. En 1980, sur 18 400 victimes d'accidents corporels de la circulation, il y a eu 300 cyclistes et 2 300 cyclomoteuristes. Ces seuls chiffres, avec les drames entraînés par ces accidents dans une population

jeune, sont là pour convaincre qu'une action devait être entreprise pour rendre plus sûre la circulation des deux-roues dans Paris.

Outre cela, le faible coût de ce mode de transport, silencieux et peu polluant, sa rapidité aussi, souvent, en rapport à la voiture particulière et à transports en commun, constituent d'avantages non négligeables et il a



DOSSIERS

permet d'imaginer tout l'intérêt que pourrait représenter le développement de ce mode de transport dans une ville comme Paris.

Fin septembre, 30 km de voies cyclables dans Paris

Le 21 juin, le Conseil de Paris a voté un dispositif complet et nouveau pour faciliter la circulation des deux roues dans Paris. Il est entré dès le 1er septembre aux utilitaires. Le 1er septembre, le vélo n'a encore jamais été traité sur une telle échelle en ville. Ceci explique que le Maire a été conduit parallèlement à lancer une grande campagne d'information auprès du public.

De quoi s'agit-il? Dans une ville dense comme Paris, il n'est pas possible de créer des zones libérées aux cyclistes, du moins dans le cadre de concepts complets permettant aux deux-roues de circuler sereinement. En revanche, on s'efforce de

mettre d'ordonner les flux de circulation. C'est ce qui a été fait.

Les services de la Mairie ont mis au plan pendant le mois d'août un ensemble de tracés sur la chaussée afin de mieux canaliser à l'avenir les deux-roues et de leur éviter les chemins en zigzag. 30 km de voies cyclables sont en études et, à terme, si l'expérience est concluante, le programme pourra atteindre près de 100 km.

De la courtoisie S.V.P.

Les choses doivent être claires. Il s'agit de bien appeler au civisme et à la courtoisie de chacun. Les deux-roues ont droit de cité sur la chaussée comme les automobiles.

Il est demandé aux deux-roues de faire l'effort de circuler autant que possible sur les voies tracées pour eux et, réciproquement, il est demandé aux automobilistes, là encore autant que possible, de laisser circuler les deux-roues sur leur voie en se l'empruntant pas.

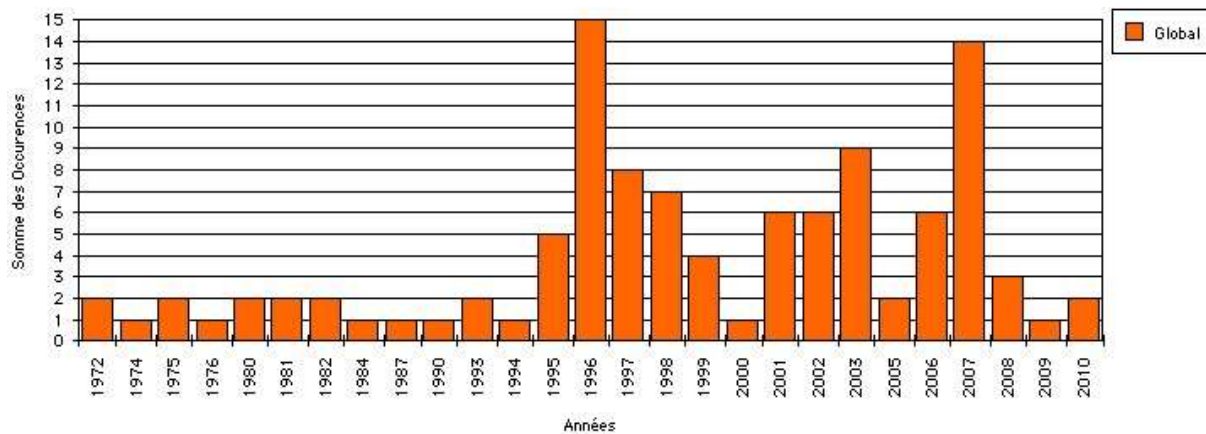
Le balisage de la voie cyclable est effectué par le pose sur la chaussée de marques vertes de forme triangulaire fréquemment répétées, de petites figures représentant des cyclistes et par l'installation de poteaux nouveaux sur les trottoirs. D'une manière générale, la voie est tracée à droite de la chaussée et lorsqu'il y a un trottoir d'autobus ou une file de voitures en stationnement, elle est située entre le flux de voitures et ses trottoirs.

Et pour stationner, 700 places nouvelles

1 000 amplacements pour les deux-roues sur 500 sites ont été matérialisés au cours des dernières années. Des systèmes nouveaux supplémentaires, efficaces contre le vol, vont être installés sur 14 axes des 8^e, 9^e et 7^e arrondissements offrant 700 places nouvelles près d'établissements scolaires ou de grands équipements publics.



Annexe 21 : Somme des occurrences disponibles à l’Inathèque de Paris concernant le cyclisme urbain dans les Archives de l’Ina et dans le dépôt légal.



Annexe 22 : Recensement des associations françaises de cyclisme urbain rencontrées au cours de mes recherches nées entre 1970 et le début des années 2000.

1972	Mouvement pour les couloirs à Bicyclette - officialisé en 1974 en Mouvement de Défense de la Bicyclette	Paris (Ile-de-France)
1974	Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnières dans l'Agglomération Grenobloise (ADTC)	Grenoble (Rhône Alpes)
1975	Comité d'Action Deux Roues (CADR)	Strasbourg (Alsace)
1979-1980	Association des Usagers de la Bicyclette (AUB)	Angers (Pays-de-la-Loire)
1979	Lyon-vélo	Lyon (Rhône Alpes)
1980	Vélocité	Bordeaux (Aquitaine)
1980	Association Droit au Vélo (ADAV)	Lille (Nord Pas de Calais)
1980	Fédération des Usagers de la Bicyclette	Strasbourg (Alsace)
1981	Deux Pieds Deux Roues	Toulouse (Midi-Pyrénées)
1982	Vélocité	Bourg-en-Bresse (Rhône-Alpes)
1986 (au moins depuis)	Association vélo	Toulouse (Midi-Pyrénées)
1986	A Provel	Salon-de-Provence (Provence-Alpes-Côte-D'azur)
1987	Comité d'Action Deux Roues (CADR)- Devenu Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler	Mulhouse (Alsace)
1987	Cyclistes 2000	Maisons-Laffitte (Ile-de-France)
1989	Allez-y à vélo	Cergy-Pontoise (Ile-de-France)
1990	Association Vélo Besançon	Besançon (Franche-Comté)
1990	Dérailleur	Caen (Basse Normandie)
1990	Place au vélo	Nantes (Pays-de-la-Loire)
Années 1990	A Pincés et à vélo	Romans-sur-Isère (Rhône-Alpes)
1990	Animation Insertion et Culture Vélo	Paris (Ile-de-France)
1991	Association Droit de Développement du vélo, de la marche à Pied et des Transports Collectifs	Aix en Provence (Provence-Alpes-Côte-D'azur)
1991	Eden Vélocité	Nancy (Lorraine)
1991	Collectif Cycliste 37	Tours (Centre)
1991	Réseau Vert	Paris (Ile-de-France)



1992	Roue Libre	Chambéry, Albertville, Aix les Bains (Rhône Alpes)
1992	Osez Vélo	Saint Louis (Alsace)
1992	Roulons En Ville à Vélo REVV	Valence (Rhône-Alpes)
1993	Véli Vélo	Limoges (Limousin)
1993	Vivre à Vélo en Ville	Montreuil (Ile-de-France)
1993	Cyclomaine	Le Mans (Pays de la Loire)
1994	Véloxygène	Amiens (Picardie)
1994	Place au Vélo	Angers (Pays-de-la-Loire)
1994	Association des usagers du vélo de la communauté urbaine brestoise	Brest (Bretagne)
1994	Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise	Dijon (Bourgogne)
1994	Place au vélo	Laval (Pays-de-la-Loire)
1994	Le Recycleur	Lyon (Rhône-Alpes)
1994	La ville à vélo	Lyon (Rhône-Alpes)
1994	Metz à vélo	Metz (Lorraine)
1994	SABINE	Rouen (Haute-Normandie)
1994 (au moins depuis)	Vélo 15 et 7	Paris (Ile-de-France)
1995	VéloCampus	Nantes (Pays-de-la-Loire)
1996	La vie à vélo	Avon-Fontainebleau (Ile-de-France)
1996	Véloxygène	Belfort (France-Compté)
1996	Avenir Deux Roues	Châlons-en-Champagne (Champagne-Ardenne)
1996	Vélo Cité 63	Clermont-Ferrand (Auvergne)
1996	Vél'Orient	Lorient (Bretagne)
1996	Collectif Vélo en Ville	Marseille (Provence-Alpes-Côte-D'azur)
1996	Vélo Sud 77	Montereau (Ile-de-France)
1996-2012	A vélo dans Saint Malo	Saint-Malo (Bretagne)
1996	Cyclo trans-Europe	Paris (Ile-de-France)
1997	La ville à vélo	Brest (Bretagne)
1997	Dieppe à vélo	Dieppe (Haute Normandie)
1997	Réseau Vélo 78	Le Vésinet (Ile-de-France)
1997	Ocivélo	Saint-Etienne (Rhône Alpes)
1998	Vélocité Pays de Montbéliard	Montbéliard (Franche-Comté)
1998	Vélocité Languedoc	Montpellier (Languedoc-Roussillon)
1998	Vel'Oxygène	Reims (Champagne-Ardenne)
1998	Rueil à Vélo	Rueil-Malmaison (Ile-de-

		France)
2000	Centre Vélo la Roche sur Yon RVC	La Roche-Sur-Yon (Pays-de-la-Loire)
2000	Droit d'velo	Lambres lez Douai (Nord-Pas-de-Calais)
2000	Lunéville à vélo	Lunéville (Lorraine)
Début 2000	Vélo en Tous Sens	Sens (Bourgogne)
2001	Vélo 41	Blois (Centre)
2001	Brest à Pied et à vélo	Brest (Bretagne)
2001	Brive Ville Cyclable	Brive (Limousin)
2001	Vélo Qui Rit	Lons le Saunier (Franche-Comté)
2001	Viva 06	Nice (PACA)
2001	Croco-vélo	Nîmes (Languedoc-Roussillon)
2001	Vélocité 86	Poitiers (Poitou-Charentes)
2002	Vélo en Têt	Perpignan (Languedoc-Roussillon)
2003	Villa Vélo	Champigny-sur-Marne (Ile-de-France)
2003	Vélo dans la ville	Crest (Rhône-Alpes)
2003	La ville à vélo	Granville (Basse Normandie)
2003	Vélo Libre du Pays Marennes Oléron	Marennes (Poitou-Charentes)
?	Toulon Déplacement	Toulon (PACA)
?	Route Bleue	Rennes (Bretagne)

Annexe 23 : Entrez dans le Réseau Vert ou comment se déplacer autrement dans Paris. Projet de l'association Réseau Vert. 1991. 130p.



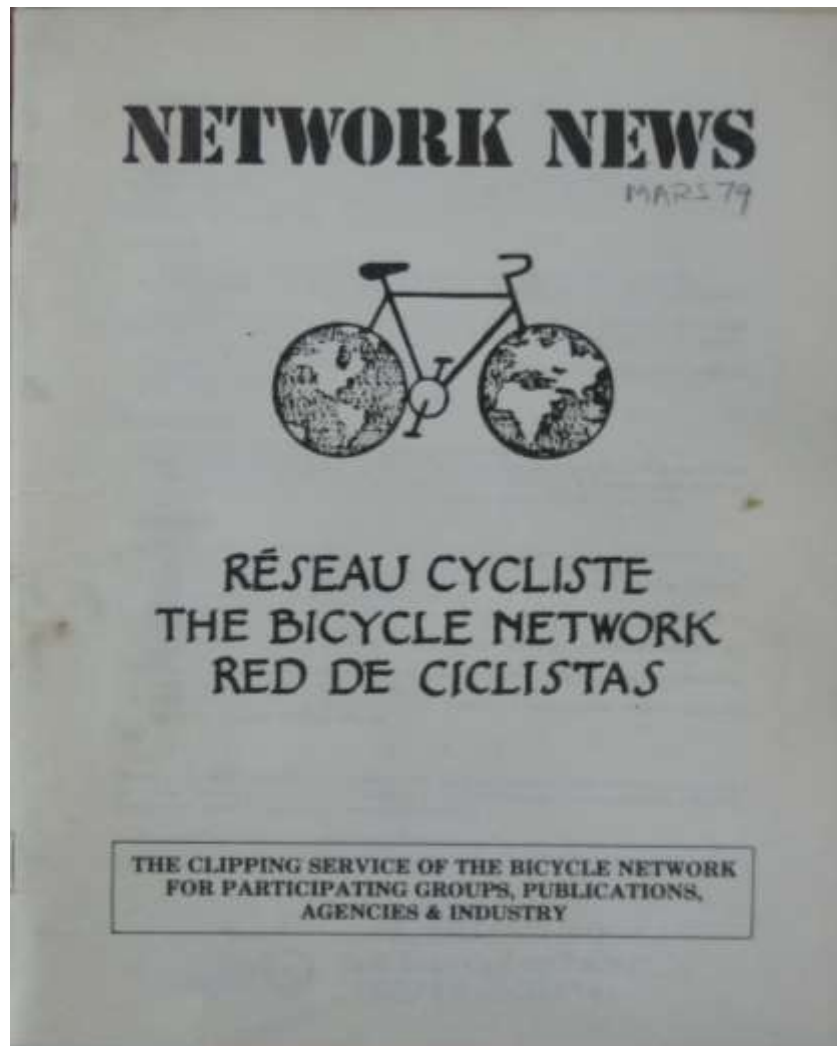


Annexe 24 : Affiche Balade de femmes au clair de lune. Non daté entre 1977 et 1980. Archives du MAB. Carton 6.





**Annexe 26 : Premier bulletin de l'association *Bicycle Network*.
Mars 1979. Archives du MAB.**



Annexe 27 : Aperçu des associations référencées dans la rubrique « notes internationales » du *Monde à Bicyclette*. Liste non exhaustive.

Allemagne	<i>Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)</i>	1978
Allemagne	<i>The New Cyclist</i>	1967
Angleterre	<i>London Cycling Campaign</i>	1978
Angleterre	<i>Friends of the Earth</i>	1974
Angleterre	<i>London Cycling Touring Club</i>	1978
Angleterre (Bristol)	<i>Cycle</i>	1974
Angleterre (Londres)	<i>The London Young Cycling Radical Alternatives (LYCRA)</i>	1975
Angleterre (Londres)	<i>The New London Based Lesbian and Gay Cycling Group</i>	1975
Australie	<i>Bicycle Institute of Victoria</i>	1977
Autriche	<i>Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlicher Stadtverkehr (ARGUS)</i>	1979
Belgique	Groupe de Recherche et d'action des cyclistes quotidiens GRACQ	1980
Belgique (Bruxelles)	Les Amis de la Terre-Bruxelles	1982
Belgique (Woluwé-Saint- Lambert)	L'atelier Vélo de Woluwé-Saint-Lambert	1984
Canada	<i>Ontario Cycling Association</i>	1986
Canada (Alma)	Roulavélo	1978
Canada (Edmonton)	<i>The Edmonton Bicycle Commuters' Society</i>	1989
Canada (Montréal)	Association Macadam à Bicyclette. Association de l'Université de Québec à Montréal UQAM	1992
Canada (Montréal)	la Fédération Québécoise de Cyclotourisme – à partir de 1967 Vélo Québec	1967
Canada (Ville de Québec)	Roue Libre	1982 (au moins depuis)

Canada (Laval)	En-Vélo	?
Canada (Saint Hubert)	Rive Sud à Bécane	1977 (au moins depuis)
Canada (Sherbrooke)	Estrie à Bicyclette	1977 (au moins depuis)
Canada (Valley Field)	Vélo-cité	1984
Canada (Toronto)	<i>City Bicycling Comitee</i>	1977
Danemark	<i>Dansk Cyklist Forbund</i>	1905
Espagne (Barcelone)	Les Amis de la Bici	?
Espagne (Madrid)	Pedalibre	?
Etats-Unis	<i>American Trails</i>	?
Etats-Unis	<i>Bicycle Federation of America</i>	1980
Etats-Unis	<i>Bikes not Bombs</i>	1984
Etats-Unis	<i>International Bicycle Fund</i>	1992 (au moins depuis)
Etats-Unis	<i>Rails to Trails Conservancy</i>	?
Etats-Unis	<i>The Ligue of Wheelmen America</i>	1880
Etats-Unis	<i>Youth Bicycle Education Network</i>	1971-1974
Etats-Unis (Atlanta)	<i>Atlanta Bicycle Campaign</i>	1977 (au moins depuis)
Etats-Unis (Baltimore)	<i>Baltimore Area Bicyclist Association</i>	1978 (au moins depuis)
Etats-Unis (Boston)	<i>Boston Area Bicycle Coalition</i>	1985 (au moins depuis)
Etats-Unis (Santa Barbara)	<i>Friends for Bikeology</i>	1978 (au moins depuis)
Etats-Unis. (Delaware)	<i>Friends of Bikeology</i>	1977 (au moins depuis)
Etats-Unis (Minnesota)	<i>Minnesota Coalition of Bicyclists</i>	1983 (au moins depuis)
Etats-Unis (New-York)	<i>Bicycle Commuters of New-York</i>	1978 (au moins depuis)
Etats-Unis (New-York)	<i>Transportation Alternatives</i>	1978 (au moins depuis)
Etats-Unis (New-York)	<i>Auto-free New-York</i>	1992 (au moins depuis)
Etats-Unis (Philadelphie)	<i>Bicycle Coalition</i>	1977 (au moins depuis)
Etats-Unis (Philadelphie)	<i>Greater Philadelphia Bicycle Coalition</i>	1977 (au moins depuis)

Etats-Unis (Santa Clara)	<i>Santa Clara Valley Bicycle Association</i>	1977 (au moins depuis)
Etats-Unis (Washington)	<i>Institute for transportation and development policy</i>	1986 (au moins depuis)
Etats-Unis (Washington)	<i>Washington Area Bicyclist Association</i>	1978 (au moins depuis)
Europe	<i>European Cyclist Federation</i>	1983
Europe	Biciklista Esperanto-Movada Internacia	1979 (au moins depuis)
France	Association Transport-Combat	1978 (au moins depuis)
France	Les amis de la Terre	1970
France (Paris)	Mouvement de Défense de la Bicyclette	1972
France (Grenoble)	Association pour le Développement Du Transport en commun, voies cyclables et piétonnes de l'Agglomération Grenobloise (ADTC)	1974
France (Lyon)	Lyon à vélo	1980 (au moins depuis)
France (Paris)	Association Paris Ecologie	1980 (au moins depuis)
France (Strasbourg)	Comité d'Action Deux Roues (CADR)	1975
Grèce (Athènes)	<i>Association Youth and Environnement</i>	1980 (au moins depuis)
Irlande	<i>Cycle-Folk</i>	1983 (au moins depuis)
Mexique	<i>Movimiento Bicletero</i>	1992 (au moins depuis)
Mexique	<i>Todos en Bicicleta</i>	1977 (au moins depuis)
Nouvelle-Zélande (Auckland)	<i>Auckland Cyclist</i>	1980 (au moins depuis)
Pays-Bas (Amsterdam)	<i>Amsterdam Autovrij</i>	1977 (au moins depuis)
Pays-Bas	<i>Fietsersbond</i>	1975
Pérou (Lima)	<i>Cicloed</i>	1984 (au moins depuis)
Pologne	<i>Polish Ecological Club</i>	1989 (au moins depuis)
Slovénie	<i>Maribor Cyclist's Network</i>	1992 (au moins depuis)
Suisse	IG Velo Beider Basel	1975
Suisse	La Romandie à vélo	1992 (au moins depuis)

Annexe 28 : Exemple de rubrique « notes internationales » dans le Monde à Bicyclette. Eté 1981.

Au Japon, un développement technique pour vélo

Plus vite qui répondent aux besoins de leurs cyclistes, les fabricants japonais ont lancé 150 000 bicyclettes (les 400 000 précédentes) en octobre de l'année dernière. Ils ont ainsi dépassé le record de production de bicyclettes établi par le Japon en 1979, soit 130 000 unités.

Les fabricants japonais ont travaillé en 1980 sur deux axes principaux : l'augmentation de la production et l'amélioration technique. Ils ont ainsi lancé 150 000 bicyclettes, soit une augmentation de 30% par rapport à l'année précédente. Cette production a été réalisée grâce à une amélioration technique importante : l'adoption de la technique de soudage par résistance, qui permet de réduire de 20% le poids des cadres et de les rendre plus résistants.

La production de bicyclettes japonaises a été soutenue par une augmentation de la production de composants, notamment de pneus et de roues. Les fabricants japonais ont ainsi lancé 150 000 pneus et 150 000 roues, soit une augmentation de 30% par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne le développement technique, les fabricants japonais ont travaillé sur deux axes principaux : l'amélioration de la performance et la réduction du poids. Ils ont ainsi lancé 150 000 bicyclettes avec un cadre en aluminium, soit une augmentation de 30% par rapport à l'année précédente. Ils ont également travaillé sur l'amélioration de la transmission, notamment en lançant des dérailleurs et des pédaliers plus performants.

Le Monde

à Bicyclette

NOTES INTERNATIONALES INTERNATIONAL NOTES



Les pistes cyclables dans quelques villes de Suède et d'Allemagne de l'Ouest.

La Suède, en ce qui concerne le développement de ses pistes cyclables, est en tête de la liste. Elle a ainsi lancé 150 km de pistes cyclables en 1980, soit une augmentation de 30% par rapport à l'année précédente. Cette production a été réalisée grâce à une amélioration technique importante : l'adoption de la technique de soudage par résistance, qui permet de réduire de 20% le poids des cadres et de les rendre plus résistants.

En ce qui concerne l'Allemagne de l'Ouest, elle a également travaillé sur le développement de ses pistes cyclables. Elle a ainsi lancé 100 km de pistes cyclables en 1980, soit une augmentation de 20% par rapport à l'année précédente. Cette production a été réalisée grâce à une amélioration technique importante : l'adoption de la technique de soudage par résistance, qui permet de réduire de 20% le poids des cadres et de les rendre plus résistants.

Japanese technology arriving bicycles

Since October 1980 the Japanese government has begun building bicycle parking garages. The first of these garages was located in Tokyo, and others are being built in many of the country's largest cities.

The garages are built on top of 12 stories high, and are completely waterproof. They are built on top of the parking infrastructure already in place in Tokyo, and are built on top of the existing parking infrastructure already in place in many of the country's largest cities.

These new garages have opened the way for the development of bicycle parking in many of the country's largest cities. They are built on top of the parking infrastructure already in place in Tokyo, and are built on top of the existing parking infrastructure already in place in many of the country's largest cities.



New York, New York

The New York City government has announced plans to build 100 bicycle parking garages in the city. The first of these garages was located in Manhattan, and others are being built in many of the city's largest cities.

The garages are built on top of 12 stories high, and are completely waterproof. They are built on top of the parking infrastructure already in place in New York City, and are built on top of the existing parking infrastructure already in place in many of the city's largest cities.

These new garages have opened the way for the development of bicycle parking in many of the city's largest cities. They are built on top of the parking infrastructure already in place in New York City, and are built on top of the existing parking infrastructure already in place in many of the city's largest cities.

Portland passes law requiring bicycle parking in new buildings

Portland, Oregon, has passed a law requiring new buildings to include bicycle parking. The law requires that new buildings have at least one bicycle parking space for every 100 square feet of floor space.

The law is designed to encourage the development of bicycle parking in new buildings. It is designed to encourage the development of bicycle parking in new buildings, and is designed to encourage the development of bicycle parking in new buildings.



Quebec's new bicycle law

Quebec, Canada, has passed a new law regarding bicycles. The law requires that all bicycles have a minimum weight of 10 kilograms, and that they have a minimum top tube height of 60 centimeters.

The law is designed to improve the safety of bicycles. It is designed to improve the safety of bicycles, and is designed to improve the safety of bicycles.

Port de gestation

Le port de gestation est un port qui permet de protéger les poissons pendant leur développement. Il est généralement construit dans des zones où les poissons sont vulnérables aux prédateurs et aux polluants.

Le port de gestation est un port qui permet de protéger les poissons pendant leur développement. Il est généralement construit dans des zones où les poissons sont vulnérables aux prédateurs et aux polluants.



Quebec's new bicycle law

Quebec, Canada, has passed a new law regarding bicycles. The law requires that all bicycles have a minimum weight of 10 kilograms, and that they have a minimum top tube height of 60 centimeters.

The law is designed to improve the safety of bicycles. It is designed to improve the safety of bicycles, and is designed to improve the safety of bicycles.

Port de gestation

Le port de gestation est un port qui permet de protéger les poissons pendant leur développement. Il est généralement construit dans des zones où les poissons sont vulnérables aux prédateurs et aux polluants.

Le port de gestation est un port qui permet de protéger les poissons pendant leur développement. Il est généralement construit dans des zones où les poissons sont vulnérables aux prédateurs et aux polluants.



Quebec's new bicycle law

Quebec, Canada, has passed a new law regarding bicycles. The law requires that all bicycles have a minimum weight of 10 kilograms, and that they have a minimum top tube height of 60 centimeters.

The law is designed to improve the safety of bicycles. It is designed to improve the safety of bicycles, and is designed to improve the safety of bicycles.

Annexe 29 : *Encore du Monde à Bicyclette*. Profil Facebook créé en avril 2015. Consulté le 3 juin 2015

The image shows a screenshot of a Facebook profile for 'Encore du monde à bicyclette'. The profile picture is a circular logo featuring a stylized bicycle frame. The cover photo is a black and white photograph of a group of cyclists on a city street, with the text 'Héritage d'un collectif cycliste - le Monde à bicyclette' and 'Manifestation spatiale, 3 juin 1981' overlaid. The profile name is 'Encore du monde à bicyclette' and it is identified as a 'Community'. The page shows 360 likes, with Robert Silverman and Em Milie mentioned. There is an 'ABOUT' section with a right-pointing arrow. The 'ABOUT' text reads: 'Encore du Monde à Bicyclette est un comité autonome qui a pour mission de mettre en valeur l'héritage du regroupement le Monde à Bicyclette'. Below this, there is a link: 'Assez for Encore du monde à bicyclette website'. The main content area shows a 'Post' button and a 'Photo/Video' button, with a text input field 'Write something...'. A 'Post' button is also visible at the bottom right of the main content area. A post from the community is partially visible at the bottom, starting with 'Le Tour de l'île de Montréal a été créé en 1985 en s'inspirant de la journée'.

Liste des illustrations

Figure 1 : Robert Silverman fondateur de l'association le Monde à Bicyclette. Archives du MAB. Non daté probablement 1985.	29
Figure 2 : Jacques Essel. Archives privées. Non daté. Probablement entre 1970 et 1975.	30
Figure 3 : Manifestation du 22 avril 1972. Extrait du film de Laurent Védrine. <i>La Reine Bicyclette, histoire des français à vélo</i>, 2013 [en ligne].	47
Figure 4 : Conférence organisée par le Monde à Bicyclette lors de la semaine de la bicyclette à Montréal. Archives du MAB. Non daté. Probablement entre 1975 et 1980.	52
Figure 5 : Manifestation du Monde à Bicyclette. Archives du MAB. Non daté. Probablement manifestation au mois de juin entre 1975 et 1980	53
Figure 6 : Manifestation spatiale à Montréal 3 juin 1981. Archives du MAB.	54
Figure 7 : Opération Moïse le 20 avril 1981 organisée par le Monde à Bicyclette. Archives du MAB.	55
Figure 8 : Le cycliste urbain en armure. Le Monde à Bicyclette. Été 1982.	63
Figure 9 : Périodicité de <i>Roue Libre</i> entre 1980 et 2000.	73
Figure 10 : <i>Vélocité</i>, revue nationale de cyclisme urbain produite par MDB et la FUB. no.1 (1986).	76
Figure 11 : Périodicité du journal <i>le Monde à Bicyclette</i> entre 1976 et 1998	79
Figure 12 : Dessin du <i>Monde à Bicyclette</i>. Automne 1979.	88
Figure 13 : Claire Morissette lors de la réunion organisée par le MAB dans les rues de Montréal afin d'établir le tracé d'un nouveau réseau cyclable. Mai 1987. Archives du MAB.	110
Figure 14 : Associations de cyclisme urbain créées par an entre 1972 et 2003	133
Figure 15 : Plan proposé par la Fédération des Usagers de Transport, Paris Ecologie et les <i>Amis de la Terre dans Assez roulé comme ça... On réfléchit</i>. Source : Compte rendu de colloque du 19 janvier 2008 organisé l'association Vélo 15 et 7.	139

Figure 16 : Affiche du premier Tour de l'Ile de Montréal organisé par Vélo Québec. Source : Site internet de VéloQuébec.	148
Figure 19 : Répartition des continents présents dans les rubriques « notes internationales » du journal le Monde à Bicyclette entre 1977 et 1998.....	170
Figure 20 : Répartition des six pays les plus étudiés par la rubrique « notes internationales » du journal le Monde à Bicyclette	170

Table des matières

AVERTISSEMENT	2
REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE	4
TITRE ET RESUME	6
TITLE AND ABSTRACT	7
PREFACE	8
INTRODUCTION	11
1 PARTIE 1: L'EMERGENCE D'UN NOUVEAU MOUVEMENT DE CONTESTATION : LE CYCLISME URBAIN (1972-1985)	26
1.1 Chapitre 1 : Le balbutiement du fonctionnement associatif	28
1.1.1 Robert Silverman et Jacques Essel : des fondateurs analogues.....	29
1.1.2 Un raisonnement identitaire propre aux deux associations : reflet des multiples influences	32
1.1.2.1 Le MDB : « micro laboratoire » de la démocratie participative	32
1.1.2.2 Le congrès de 1977 : à la recherche d'une identité associative	34
1.1.3 De l'autogestion aux subventions : l'ambiguïté du financement associatif	38
1.1.3.1 L'autofinancement : du concept à l'application	38
1.1.3.2 Les bulletins : sources de revenus	40
1.1.3.3 Les subventions : entre refus et nécessité.....	40
1.2 Chapitre 2 : La création d'une nouvelle revendication urbaine	44
1.2.1 La rue comme espace de revendications	45
1.2.1.1 Les manifestations parisiennes des années 1970 : les années fastes de la mobilisation cycliste	45
1.2.1.2 Les <i>happenings</i> québécois : les cyclo-drame du Monde à Bicyclette.....	50

1.2.2	La création d'une identité nouvelle : le cycliste urbain.....	58
1.2.2.1	Les « cyclo-bibliothèques » montréalaises : la théorisation sociétale	58
1.2.2.2	Le cycliste urbain et ses codes de représentation	61
1.2.2.3	Les « vélo-fantaisie » du Monde à Bicyclette.....	64
1.3	Conclusion partie 1	67
2	PARTIE 2 : VERS UN MILITANTISME INSTITUTIONNALISE ? (1980-2004)69	
2.1	Chapitre 1 : Les processus de communication à l'image de la transition militante.....	72
2.1.1	<i>Roue Libre</i> : du média alternatif au bulletin de liaison	73
2.1.2	Le Monde à Bicyclette : un journal de la contre-culture québécoise	78
2.2	Chapitre 2 : La formation du cycliste urbain : prévention et pédagogie	85
2.2.1	L'apaisement du discours au Monde à Bicyclette et la construction d'une morale cycliste	87
2.2.1.1	Un discours anti-automobilistes (1976-1985)	87
2.2.1.2	Vers la construction d'une morale cycliste.....	90
2.2.2	La pédagogie d'autonomie : de l'atelier mécanique aux vélo-écoles.....	94
2.2.3	La pédagogie militante.....	98
2.3	Chapitre 3 : Projets cyclistes et intérêts politiques : vers une expertise associative ?	101
2.3.1	Montréal et le cyclisme urbain : je t'aime moi non plus (1975-1998)	102
2.3.1.1	Des pistes de loisirs aux réseaux utilitaires : l'engagement du gouvernement provincial (1977-1986)	102
2.3.1.2	Le Monde à Bicyclette s'engage auprès de l'opposition (1976-1986)	107
2.3.1.3	La consultation associative (1986-1998).....	109
2.3.2	Le réseau cyclable parisien : de la précipitation à la consultation tardive (1982-1996).....	115
2.3.2.1	Le premier réseau cyclable parisien : les bandes vertes de 1982.....	116
2.3.2.2	Un militantisme de suggestion (1983-1996).....	119
2.3.2.3	Le plan vélo de 1996 : le MDB au cœur des décisions.....	122
2.4	Conclusion partie 2	126
3	PARTIE 3 : « LA RUE, LA VILLE, LE MONDE, A BICYCLETTE ! » : UN MILITANTISME DE RESEAU	128
3.1	Chapitre 1 : Le cyclisme urbain : un large spectre associatif	130
3.1.1	La France et les mouvements de protection de l'environnement urbain	132

3.1.1.1	Une spécialisation dans la lutte cycliste	132
3.1.1.2	De l'écolo, au défenseur des droits du piéton en passant par l'utilisateur des transports : une diversité d'acteurs associatifs	136
3.1.2	Le mouvement environnemental et le cyclo-militantisme au Canada.....	142
3.1.2.1	Les années 1970 : nouvelles dynamiques environnementales au Québec	142
3.1.2.2	Les associations cyclo-militantes canadiennes	143
3.2	Chapitre 2 : Le croisement du local avec l'international	145
3.2.1	Le Monde à Bicyclette : témoin de l'effervescence associative, communautaire et politique à Montréal	146
3.2.1.1	Le Monde à Bicyclette et Vélo Québec : entre concurrence et coopération.....	146
3.2.1.2	Du nucléaire au féminisme, le Monde à Bicyclette : un monde de revendications	150
3.2.1.3	Le courrier des lecteurs et les publicités : des corpus périphériques révélateur de réalités politiques et locales	155
3.2.2	La transnationalisation associative.....	160
3.2.2.1	« L'éclosion mondiale de la conscience cycliste » : l'internationale cycliste du Monde à Bicyclette	161
3.2.2.2	Du local au national : l'ambiguïté du fédéralisme vue à travers le Mouvement de Défense de la Bicyclette	163
3.2.2.3	Les inspirations étrangères vues à travers les revues.....	168
3.3	Conclusion partie 3 :.....	173
	CONCLUSION GENERALE.....	175
	POSTFACE.....	178
	SOURCES	180
	BIBLIOGRAPHIE	183
	LISTE DES ANNEXES.....	189
	LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	227
	TABLE DES MATIERES	229