40 ans de vélo-citoyens

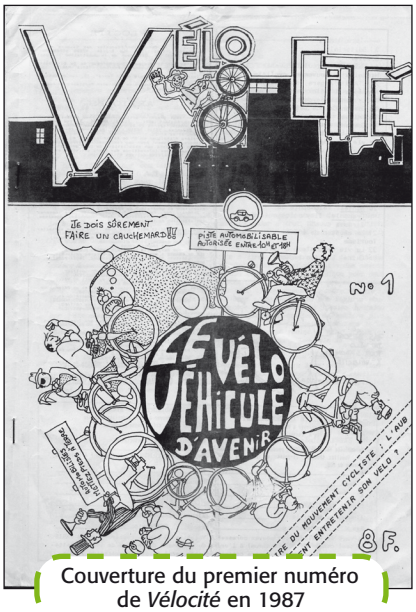
Ces derniers temps, ça bouge à toute vitesse pour le vélo en France et c'est justement pour cela qu'il est vital de regarder le chemin parcouru ensemble. 40 ans pour la FUB, c'est beaucoup de changement certes, mais dans la continuité.

Pour retracer l'histoire de la FUB, nous nous sommes plongés dans les archives : quelle surprise de voir apparaître des noms bien connus, des débats qui nous traversent encore, des propositions politiques devenues réalité, d'autres qui attendent encore d'être mises en œuvre. 40 ans de FUB, ce sont des hauts, des bas, des tensions palpables mais aussi de la joie, du partage, une énergie commune.

Genèse des mobilisations pro-vélo

Suite aux événements de mai 1968, comme partout dans le monde, la France est traversée par une vague de mouvements contestataires. En 1971, la toute jeune association « les Amis de la Terre » organise une grande manifestation à vélo sur les Champs-Elysées, réunissant probablement une dizaine de milliers de personnes. Le vélo s'inscrit alors à l'intersection de différentes critiques libertaires et écologistes.

Les premières associations ou collectifs spécifiquement dédiés à la place du vélo dans l'espace public sont alors fondés. En 1974, à Paris, le MDB (le Mouvement de Défense de la Bicyclette, devenu « Mieux se Déplacer à Bicyclette ») devient, selon le chercheur Maxime Huré, « la première association de défense du vélo en Europe ». L'année suivante, le CADR67 est fondé à Strasbourg par Jean Chaumien, pasteur de son état, qui deviendra l'artisan incontournable de la FUB durant 20 ans. Les quelques associations pro-vélo des années 1970 se créent en marge de la puissante FFCT d'alors, mettant l'accent sur le discours politique et l'action publique. La Fubicy est créée en 1980 par quatre associations[1].



FUB

Couverture du premier numéro de *Vélocité* en 1987

Il faut se replonger dans le contexte, radicalement différent : la voiture est conquérante et subsiste encore le souvenir d'une pratique populaire du vélo. Les projets politiques, contradictoires déjà, n'imaginent pas vraiment que le vélo puisse jouer un rôle clé dans la mobilité quotidienne.

Le communiqué de presse de création, du 24 janvier 1980, est d'une étonnante actualité : la Fubicy dénonce alors le manque de moyens mis dans les aménagements cyclables, un code de la route inadapté à un usage pratique du vélo, le manque de stationnement sécurisé (en gare et ailleurs), les mauvaises conditions de transport des vélos par la SNCF, la nécessité d'une communication positive sur le vélo... mais aussi quelques mesures iconoclastes : des vélocistes de permanence « comme le font les pharmaciens » !

Thèse de Maxime Huré

Illustration de l'association « les Amis de la Terre » - mai 1976

Note :

[1] CADR67 (Strasbourg), MDB (Paris), Lyon Vélo, ADTC (Grenoble, association tous modes de transports alternatifs).

Les différents logos de la FUB depuis 1983

1983-1987

1987-1999

1999-2010

2010 - aujourd'hui

Une première décennie compliquée

Les membres fondateurs sont rejoints par plusieurs organisations, comme le Comité Droit au vélo de Lille, Vélo-Cité Bordeaux ou « Vélo Toulouse ». La FFCT est également adhérente : elle offre un soutien logistique aux quelques activités d'alors. La présidence est confiée à Jean Chaumien, le siège sera donc à Strasbourg. De fait, les activités de la très jeune Fubicy se confondent fortement avec celles de l'association strasbourgeoise : *Vélocité* est d'abord la revue du CADR67. À partir de 1982 est édité « *Vélo Flash* », un bulletin propre à la Fubicy, de 1 à 4 pages. Après une petite éclipse de bulletin de deux ans, signe d'une activité fragile, le « nouveau » *Vélocité* est créé en 1987. Il est alors édité par MDB pour le compte de la Fubicy, jusqu'à ce que la Fubicy et MDB rompent dans les larmes en 89, début d'une longue saga de conflits !

Le nombre d'adhérents fluctue beaucoup, il baisse même : il passe de 27 en 1982 à 15 en 87. À la fois parce que certaines associations disparaissent (comme provisoirement l'ADAV), mais aussi parce que la Fubicy réunit (déjà !) des associations très diverses qui ne se retrouvent pas forcément dans la fédération, des organisations cyclotouristes ou touristiques (comme les « randonneurs de la Charente » en1985) par exemple. Sont également membres des associations généralistes sur les transports, comme l'ADTC ou « Rouen-action-transports », mais également des associations environnementalistes.

Dès le départ, l'animation du réseau est une priorité. En 1983, l'assemblée générale prévoit « la publication d'un document qui serait la bible de l'animateur d'association cycliste : que réclamer, comment le réclamer, quels arguments utiliser, etc., le tout illustré de photos jusqu'à convaincre le maire le plus réticent » - et Lyon Vélo anime une « diathèque » pour tout le réseau - c'était bien avant Internet.

« Dès le départ, l'animation du réseau est une priorité »

À partir de 1983 et l'assemblée générale de Lyon, la Fubicy remet, en lien avec la FNAUT, un « prix orange » et un « prix citron ». Ces prix, dont les traces manquent durant la décennie, deviendront en 1992 respectivement le « vieux clou rouillé » et « la charte cycliste », devenant elle-même « guidon d'or » en 1994. Néanmoins, avec des relations distendues entre membres et une base adhérente limitée, pas toujours facile de remplir le bulletin ou de mener les projets décidés par le comité directeur ou l'AG...

Au cours de sa première décennie, la Fubicy précise ses revendications nationales pour un « code de la route et de la rue » : des demandes qui ne deviendront réalité que plusieurs décennies plus tard pour la plupart. Les succès politiques semblent aussi maigres nationalement que localement. Idem pour les relations avec la SNCF : les années 80 ne sont pas fameuses pour le vélo !

Un renouveau militant et politique

En 1988, sous l'impulsion de la Fubicy, certaines communes se rassemblent en un Club des Villes Cyclables (CVC), pour échanger sur les politiques cyclables : les assemblées générales de notre fédération se dérouleront, jusqu'en 1998, en marge des rencontres du CVC, ce qui illustre la proximité des deux organisations.

Les moyens semblent toujours terriblement manquer, pourtant les actions se développent : *Vélocité* devient un magazine en couleur, des moyens humains avec des salariés apparaissent, en lien avec ceux du CADR67, et la Fubicy lance « les premières journées nationales du vélo en ville » en 1993, avec le soutien du ministère de l'Environnement et de l'Industrie du cycle.

Politiquement, les revendications se précisent. Suite à la baisse de la vitesse en ville, de 60 à 50 km/h, en 1990, la Fubicy défend plus ardemment la ville à 30 km/h et demande des moyens financiers de la part des collectivités et de l'État pour créer des « aménagements simples et sécuritaires ». L'embarquement des vélos dans les trains reste un sujet majeur : en tant qu'organisation de « défense des cyclistes », les soucis des cyclistes (encore) existants pèsent lourde-

ment. *Vélocité* réserve d'ailleurs plusieurs pages par magazine aux horaires des trains permettant l'emport des vélos en France ! C'est également dans cette logique que la Fubicy met à disposition de ses membres un « conseiller juridique » pour contester les verbalisations abusives à vélo.

Un début d'une politique nationale vélo se dessine avec Michel Barnier. En 1994, un concours de l'État (« Vélo pour la ville ») prime dix collectivités locales. La Fubicy est représentée dans le jury mais Serge Asencio ironise alors dans *Vélocité* : « Les journalistes qui ont couvert cet événement ont presque tous parlé de « coup de pouce » au vélo. C'est bien loin de la Vélorution avec la remise en cause de la voiture. » L'Etat avance beaucoup plus à partir de 1995, année des énormes grèves dans les transports. Corinne Lepage, ministre de l'Environnement, débauche Jean Chaumien pour lui confier, « à titre bénévole », la mission de chargé de mission vélo. « Ne pas confondre reconnaissance et consécration », précise alors Michel Hareng, nouveau président. Car les progrès conséquents permis par Lepage (la fameuse LAURE) ne doivent pas masquer qu'il reste « beaucoup de travail, en externe pour faire passer rapidement nos idées à nos différents partenaires, ou en interne pour que la symbiose se fasse mieux entre la fédération et les associations adhérentes locales. » Les premiers recours au tribunal administratif, menés par REVV (Valence) et l'ADAV (Lille), sont une belle étape dans le rapport de force. Mais il y a un vrai travail pour convaincre les associations de l'intérêt d'une telle démarche. Avec le changement de gouvernement, Jean Chaumien cesse sa fonction, redevient président, et, dans un communiqué de juin 98, le bureau de la Fubicy dénonce : « la politique nationale est au point mort ». Pourtant, le plaidoyer se professionnalise : la Fubicy rencontre désormais des parlementaires et en particulier, Alsace oblige, le député du Bas-Rhin Armand Jung dépose cette même année une proposition de loi élaborée conjointement avec la Fubicy.

C'est à cette époque (1997) que se précise l'idée déjà ancienne (1988 !) d'un marquage des vélos pour lutter contre le vol.

À partir de 1990, les 20 associations adhérentes sont régulièrement rejointes par de nouveaux collectifs. La Fubicy atteint presque 100 associations adhérentes au tournant des années 2000. En 1994 est organisé le premier stage de formation « sur les institutions, les aménagements et le rôle des associations de cyclistes urbains, organisé par F. Héran et Ph. Tostain de la Fubicy ». C'est le début officiel d'une activité de formation par la fédération au-delà des temps d'échanges et de mise en commun de documentation. En 1998, la Fubicy publie deux guides à destination du réseau : un argumentaire en faveur du vélo et un guide à destination des cyclistes verbalisés. Elle organise l'année suivante sa première journée d'études à Toulouse. À compter de 1997, internet s'impose comme un moyen de communication à l'intérieur du réseau. 3615 Vélocité (véridique !) est bien enterré.

La croissance quantitative du réseau s'accompagne aussi de l'émergence de nouvelles activités, avec les ateliers participatifs et le début des vélo-écoles. En 1997, dans la foulée de travaux initiés par l'État sur le tourisme à vélo, l'AF3V (AD3V à l'époque) est créée.

En lisant les *Vélocité* de l'époque, on constate que le débat doctrinal bat son plein ! Une position, visiblement dominante, tient les pistes cyclables pour de mauvais aménagements, leur préférant de loin les bandes : la place du vélo est sur la chaussée ! Cette position ne fait pourtant pas l'unanimité et des articles rageurs se répondent.

G. Laurent

En 1983, Frédéric Héran et Jean Chaumien, alors président de la FUB, font la chasse aux véhicules immatriculés

La Fubicy se professionnalise et se stabilise

Au tournant du millénaire, Bernard Renou, nouveau président (1999), participe à la professionnalisation et au développement progressif de nouvelles initiatives portées par la Fubicy. En 2000, l'assemblée générale donne son feu vert pour qu'un « palmarès des villes cyclables » soit organisé - ça n'est a priori pas le premier, mais la méthodologie est semble-t-il plus rigoureuse que les tentatives précédentes : l'enquête auto-administrée par les communes ré-

G. Laurent

Alain Caraco, alors président de Lyon vélo, lors d'une manifestation vélo au cours de l'assemblée générale de la FUB à Lyon en 1983

colte de nombreux chiffres (analysés entre autres par Frédéric Héran). Pendant ces années là, sont également initiées des actions nationales sur l'éclairage (« Cyclistes brillez ! » a donc bientôt 20 ans) et pour le respect des aménagements cyclables (« Respectez les cyclistes »). C'est également en 2002 que la Fubicy déménage vers la rue des Bouchers, pour accueillir trois salariés vers 2003. Jusqu'alors, elle partageait, avec le CADR67, un bureau rue Brûlée, dans les locaux d'une autre association présidée par... Jean Chaumien.

La Fubicy participe à la création d'un Comité de promotion du vélo (CPV) avec les autres acteurs du cycle, pour porter des initiatives communes, dont la fête nationale du vélo. En 2004, un rapport rédigé par la députée du Calvados Mme Le Brethon dessine les contours d'une politique nationale du vélo. Le rapport, commandé par le premier Ministre M. Raffarin, propose la création d'un poste de M(me) Vélo avec des pouvoirs étendus, et que l'État finance et soutienne les politiques cyclables des territoires. L'objectif annoncé est d'atteindre 10 % des déplacements à vélo en 2010. C'est ambitieux... La Fubicy annonce alors qu'elle « apportera sa contribution » - « dans le cadre de la lutte contre le vol, la Fubicy a entrepris des tests d'antivols et porte le projet de marquage des vélos qui démarrera en juin 2004 dans plusieurs grandes villes de France. » Sous le mandat de Monique Giroud, présidente en 2002, la Fubicy va effectivement accorder ses revendications avec ses actions. Il faudra 16 ans pour que le marquage des vélos prenne toute son ampleur en devenant obligatoire en 2021.

Tout au long de la décennie 2000, la Fubicy rédige des guides et études concernant le vélo, mettant en avant son « expertise d'usage » vis à vis des pouvoirs publics.

Les avancées continuent, grâce à la nomination d'un premier vrai coordinateur interministériel, Hubert Peigné : la démarche « Code de la Rue » aboutit à la généralisation du double sens cyclable en 2008, la création du cédez-le-passage cycliste au feu en 2010. Un plan national vélo est annoncé en 2012, sans grand contenu, suivi d'un plan d'actions pour les mobilités actives (dit PAMA), aboutissant à des mesures réglementaires bienvenues et à la création de l'indemnité kilométrique vélo (facultative !). Tout au long de cette période, celle qu'on appelle depuis 2010 la FUB va également devoir lutter contre les tentatives d'imposer le port du casque, un combat dont sa présidente entre 2011 et 2015 Geneviève Laferrère se serait bien passé.

La FUB grossit lentement mais sûrement, passant d'une centaine d'adhérents en 2001 à près de 200 en 2015. L'activité vélo-école s'est largement développée : il y avait 25 vélo-écoles en 2009, 36 en 2012, elles sont plus de

La FUB, un réseau d'organisations pro-vélo

Une variété d'adhérents. La FUB réunit des organisations variées, par leur taille, leur objet mais aussi par les territoires qu'elles couvrent. Déjà, en 1995, l'association de Niort se plaignait dans *Vélocité* : « Vos outils ne sont pas adaptés, car chez nous, il y 0 km d'aménagements. ». Par ailleurs, la question des cotisations et du nombre de vote alloués par seuils d'adhérents revient régulièrement au cours de notre histoire, non sans heurts !

Des tensions entre subsidiarité et « faire mouvement ». Œuvrant en priorité pour ses membres et vis-à-vis de l'État, la FUB est régulièrement traversée par des tensions quant à son impact sur les territoires. Par exemple, l'assemblée générale de 1999 adopte une charte des droits et devoirs réciproques entre la fédération et ses membres, signe des difficultés récurrentes en la matière. La Fubicy s'y engage à communiquer toutes les informations utiles à ses membres et à « consulter les associations locales en cas de décision la concernant ». Mais la charte invite à une forte implication dans la vie de la fédération. Sur cette ligne de crête, la Fubicy envoie en 2001 des « questionnaires » directement aux listes candidates aux municipales, théoriquement en lien avec les associations locales. L'outil en ligne « Municipales » de 2017 se positionnait dans la droite ligne : faire avec, sans faire à la place.

La question « régionale ». Dès 1982, il est question de « délégations régionales » attribuées aux quelques associations existantes pour « couvrir » le territoire. L'AG de 2006 modifie les statuts pour y incorporer celui de « délégué régional », qui n'existera pas vraiment ensuite. Véritable serpent de mer, l'idée de collectifs régionaux devient une réalité dans de plus en plus de territoires, dont la FUB va pouvoir tirer parti.

100 en 2019. Pour accueillir cette nouveauté, la FUB recrute un salarié sur le sujet. Les ateliers vélo ont, quant à eux, créé leur propre fédération, L'Heureux Cyclage, en 2010. De trois salariés au milieu des années 2000, la FUB emploie en 2016 six salariés.

Une nouvelle ère pour la FUB

L'époque a bien changé. Frédéric Héran, compagnon de route de la FUB depuis ses débuts, relate en 2014 le « retour de la bicyclette » en cours dans les grandes villes.

Dans ce contexte, en 2017, les campagnes des présidentielles et des législatives sont l'occasion d'une mobilisation inédite pour le vélo à l'échelle nationale. Après des mois d'« Assises de la mobilité », des dizaines de rencontres avec les parlementaires et cabinets ministériels, le 14 septembre 2018, Édouard Philippe révèle les grandes lignes du « Plan vélo et mobilités actives » du gouvernement, à Angers. Le succès du « Baromètre des villes cyclables » n'y est pas pour rien. Dès sa première édition en 2017, l'enquête inspirée par nos voisins allemands est une immense réussite : 110 000 réponses.

ADAV Lille

Lors de l'assemblée générale de la FUBicy à Lille en 1998

« Frédéric Héran, compagnon de route de la FUB depuis ses débuts, relate en 2014 le « retour de la bicyclette » en cours dans les grandes villes. »

Depuis 2016 et des craintes sur les financements de l'État, la FUB s'emploie à diversifier ses sources de financement. Elle s'est lancée dans les « programmes CEE », avec Alvéole en 2016 – une première qui sera suivie dans les années suivantes par de nombreux autres projets qui permettent de muscler considérablement la fédération.

La croissance des activités portées par la FUB et son inépuisable président (depuis 2015), Olivier Schneider, est considérablement boostée par la pandémie : le Coup de Pouce Vélo met fortement la lumière sur la fédération et marque une nouvelle étape dans sa crédibilité. La FUB est désormais un partenaire incontournable pour l'Etat. À la mise sous presse de ce numéro, la FUB salarie plus de 20 personnes, sans compter les experts du programme ADMA mené par la société FUZO dont la FUB est co-dirigeante. Mais la croissance des moyens s'accompagne également d'une croissance exponentielle du nombre d'adhérents *(voir article p. 16)* : plus de 400 associations et antennes.

La Vision 2030, adoptée à l'assemblée générale 2019, donnait un cap ambitieux : force est de constater que la réalité dépasse parfois les attentes. Quel sera donc l'avenir de notre fédération ? À nous de l'écrire.

Joseph D'halluin

FUB

Lors du congrès de la FUB à Strasbourg en 2010 pour les 30 ans de la FUB

Frise chronologique

1980

Top départ

Le 24 janvier 1980, la Fubicy est lancée : « Cette fédération regroupera les différentes associations françaises qui se préoccupent de l'usage et de l'utilisation de la bicyclette pour les déplacements à l'intérieur des villes, pour les promenades et déplacements de loisirs ».

1983

Fondation de l'ECF

« La Fubicy a accepté de suivre particulièrement les travaux et décisions du Parlement européen et du Conseil de l'Europe à Strasbourg ».

Le rapport Le Brethon

Archives FUB

Le rapport rédigé par une parlementaire contient les grandes lignes de ce que doit être une politique nationale vélo. Il est remis au premier ministre, sans pour autant initier de vraie dynamique. Premiers marquages BicyCode®.

1988

« L'immatriculation »

Derrière cette formule malheureuse, l'AG cherche un moyen pour faire « reconnaître notre existence » (compter les cyclistes) et « lutter contre le vol »

Une nouvelle fédération pour les ateliers

Les ateliers d'auto-réparations, de plus en plus nombreux, se rassemblent au sein de L'Heureux Cyclage.

2002

Une femme présidente

Dans un monde encore trop masculin, la Fubicy élit Monique Giroud au poste de présidente.

2004

FUB

2008

Vers un « Code de la Rue »

Quatre années de concertations accouchent d'un décret qui généralise le double sens cyclable, crée la zone de rencontre, etc.

2010

« Premières journées nationales du vélo en ville »

Avec le soutien du ministère de l'Environnement et des professionnels du cycle, les associations du réseau organisent partout des actions revendicatives ou des animations.

Le vélo dans la loi

Adoption de la LAURE.

1993 **1995** **1996** **1999**

Starting block

Archives FUB

Corinne Lepage, ministre, et Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux Transports, partagent pour la photo un trajet à vélo en compagnie de Jean Chaumien, catapulté M. Vélo. C'est le grand début du « retour du vélo » dans un pays traversé par des grèves.

Un logo Fubicy

La fédération se dote d'un logo, qui ressemble étrangement à l'actuel.

FUBicy

L'HEUREUX CYCLAGE

Une vision partagée

« Rendre attractive et sûre la Solution vélo » : l'AG adopte une vision pour 2030.

2014 **2017** **2019** **2020**

Un « PAMA »

Petit à petit, le vélo trouve sa place dans le code la route.

FUB

Baromètre national

Première édition du Baromètre des villes cyclables : 110 000 réponses !

Paris en selle

Loi d'orientation des mobilités

La loi intègre massivement le vélo comme solution de mobilité.

MTES