

POINTS DE VUE


Strasbourg, un exemple de ville cyclable

27 septembre 2021

Strasbourg, première ville cyclable de France, est une source d'inspiration constante pour toutes les villes françaises qui veulent encourager la pratique de la bicyclette. Avec une part modale de 11 % pour la Métropole et de 15 % dans le centre, elle est encore loin des villes d'Europe les plus cyclistes, mais elle devance encore Bordeaux ou Grenoble qui progressent vite. Comment le système vélo de Strasbourg s'est-il développé ? Et peut-il servir de modèle aux autres villes françaises ?

En France, Strasbourg collectionne les innovations dans les mesures prises en faveur du vélo, en s'inspirant le plus souvent, il est vrai, des meilleures pratiques étrangères. Car il faut tout de suite tordre le cou à une idée reçue : si la ville est devenue tant cyclable, ce n'est pas à cause de sa proximité avec l'Allemagne et notamment avec Karlsruhe et sa part modale vélo de 24 %. À Bordeaux où les déplacements à bicyclette ne cessent de progresser, on ne voit pas bien l'influence allemande. En revanche, Mulhouse qui est à la fois proche des villes très cyclables de Bâle et de Fribourg, n'a qu'une modeste part modale de 2 % et Tourcoing, qui n'est qu'à 12 km de Courtrai n'a qu'une part modale de 1 %. Il va donc falloir abandonner cette approche culturaliste simpliste pour expliquer ce qui se passe à Strasbourg. Après avoir rappelé le contexte, nous évoquerons quelques étapes qui ont favorisé l'essor du vélo, en présentant finalement les mesures qui ont permis d'élaborer un système vélo.

Parts modales du vélo dans quelques métropoles françaises

		Centre	Agglomération	Villes étrangères à proximité (part modale)
Strasbourg	2019	15 %	11 %	Karlsruhe (24 %)
Bordeaux	2017	14 %	8 %	?
.....				
Mulhouse	2009	2 %	2 %	Fribourg et Bâle (> 20 %)
Tourcoing	2016	1 %	2 %	Courtrai (> 20 %)

Contexte

Dans les années d'après-guerre, Strasbourg ne se distingue guère des autres grandes villes françaises.

La forme urbaine

Strasbourg est aujourd'hui une ville de 285 000 hab. La métropole compte 505 000 hab. et son aire urbaine 785 000 hab. Ensermée dans ses remparts jusqu'à la fin du XIXe siècle, la ville héritée est très dense. Des faubourgs ont pris le relais de la croissance urbaine en proche périphérie, jusqu'au milieu du XXe siècle. Puis des cités d'habitat social ont été construites à la hâte en périphérie, dans les années 1950-1970. Depuis lors des zones pavillonnaires ont fortement grossi les villages en grande périphérie. L'agglomération est limitée dans son expansion à l'est par le Rhin et son port. Elle est située dans la plaine d'Alsace à la forte densité (400 hab./km²). La ville est à peu près plate (quelques coteaux à l'ouest) et comporte de nombreuses rivières et canaux. Avec quelques autres grandes villes, elle s'est constituée dès 1968 en communauté urbaine (la CUS) en prenant d'emblée la compétence des transports, ce qui va faciliter la cohérence de sa politique en la matière. Une agence d'urbanisme est créée dans la foulée pour la seconder (nommée plus tard ADEUS – Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise).

L'adaptation de la ville à l'automobile

Pour faire face à la croissance très rapide de la motorisation, comme dans toutes les grandes villes françaises, l'État a pris deux grandes initiatives.

1/ Dès les années 1950, il conçoit un réseau autoroutier en toile d'araignée autour de la ville, pour « préserver le centre » des voitures tout en facilitant son accès. Ce réseau est aujourd'hui presque entièrement réalisé, sauf à l'est, le Port autonome ayant toujours refusé de vendre ses terrains. Résultat, une autoroute très encombrée (l'A35) contourne à l'ouest le centre-ville, à moins d'un kilomètre de la cathédrale, sur ce qui devait rester une ceinture verte (voir la figure 1). Aujourd'hui et malgré une forte opposition, le Grand contournement ouest est en cours de construction, avec toujours comme argument de préserver le centre.

2/ Dès 1971, l'État élabore un plan de circulation avec mise à sens unique des artères, coordination des carrefours à feux et création de parkings en ouvrage. Deux axes nord-sud (50 000 véhicules par jour) et est-ouest (30 000 véhicules par jour) traversent ainsi l'hypercentre.

En conséquence, comme partout ailleurs en France et même en Europe, dans les années 1960-1970, la pratique du vélo est en chute libre. Dans ce contexte bien peu favorable, Strasbourg a pourtant réussi à éviter une chute trop sévère, grâce à un mélange de circonstances fortuites et d'initiatives délibérées où quelques personnalités, qui valent la peine d'être nommées, ont joué un rôle éminent.



Figure 1/ Carte du centre de Strasbourg (S:\610\447383.jpg)

Historique

Les années 1970-1990 ont été cruciales pour l'avenir du vélo à Strasbourg et méritent d'être racontées.

Dans les années 1970-1980, le vélo faute de transports publics

Au début des années 1970, l'État se rend compte que la voiture ne pourra jamais assurer tous les déplacements et qu'il lui faut relancer les transports publics. Strasbourg n'ayant pas les moyens de construire un métro, la ville s'oriente logiquement, en 1975, vers la construction d'un tramway. Mais l'ancien tramway n'a été supprimé qu'en 1960, soit 12 ans plus tôt seulement. Et construire un tramway signifie supprimer le trafic de transit dans l'hypercentre. La ville hésite. Un maire pro voitures est élu en 1983 et la décision de construire un métro est prise en 1986, mais les travaux sont retardés pour éviter un chantier lors des élections de 1989.

Pendant ce temps, la ville n'investit guère dans ses transports publics : les bus vieillissent, sont englués dans le trafic, restent peu fréquents le soir et en périphérie. Faute de transports publics, beaucoup de Strasbourgeois conservent leur vélo. Notamment les étudiants dont la population est en pleine croissance et dont le campus a été construit en limite de centre-ville sur d'anciens terrains militaires disponibles (alors qu'ailleurs les nouveaux campus sont en général construits en périphérie).

En 1973, les premières rues piétonnes

Deux secteurs piétonniers sont aménagés à cette époque : place de la cathédrale et alentours puis dans les ruelles de la Petite France. L'objectif est de valoriser le patrimoine, mais l'aménagement contribue aussi à sécuriser les déplacements à vélo. Malgré quelques réticences et reculs au début, les commerçants en sont globalement satisfaits et finissent par les réclamer. Les rues piétonnes ne vont cesser de s'étendre jusqu'à proposer aujourd'hui un vaste réseau tranquille, hors des périodes d'affluence piétonne.

Dès les années 1970, le rôle d'alerte de l'association de cycliste urbain locale

En 1969, à la suite du décès d'une paroissienne en Solex renversée par une voiture, un jeune pasteur, Jean Chaumien, décide de se consacrer à la défense des « deux-roues légers ». Il interpelle régulièrement le maire, Pierre Pflimlin (centre-droit), réputé plutôt autophobe et qui n'a pas le permis de conduire. Il crée, en 1975, le CADR (Comité d'action deux-roues). L'association mène fréquemment des actions pédagogiques qui maintiennent un intérêt des médias et des Strasbourgeois pour le vélo.

En 1980, Chaumien fonde la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette), dont le siège est toujours à Strasbourg, puis participe en 1983 à la création de l'ECF (la Fédération européenne des cyclistes).

1978, un premier schéma directeur vélo

Avec la crise de l'énergie de 1974, comme partout en Europe, l'État décide de relancer l'usage du vélo, mais l'urgence est alors d'investir dans les transports publics, depuis 30 ans en déshérence. Le vélo bénéficie tout de même de subventions nationales qui ne vont durer cependant que deux ans (1978 et 1979), stoppées par des difficultés budgétaires liées à la seconde crise pétrolière, puis par la décentralisation. Comme quelques autres villes en France (Grenoble, Lille, Bordeaux...), Strasbourg se saisit de l'occasion pour s'engager dans la réalisation d'un « schéma directeur deux-roues ».

Pour nourrir la réflexion, Chaumien propose au maire que soit organisé un voyage aux Pays-Bas. En juin 1978, accompagnés du président de l'Agence d'urbanisme, du directeur de la DDE (Direction départementale de l'équipement), de l'architecte en chef de la ville et de

de la DDE (Direction départementale de l'Équipement) + , d'élus et d'ingénieurs de la ville, ils se rendent à La Haye accueillis par la maire. Pflimlin rentre conquies et la décision est prise de construire un réseau de pistes cyclables, mais qui doit gêner le moins possible le trafic automobile. Il est donc surtout prévu de l'établir le long des rivières et canaux (voir figure 2), dans les parcs et forêts de la CUS ou sur les trottoirs les plus larges.

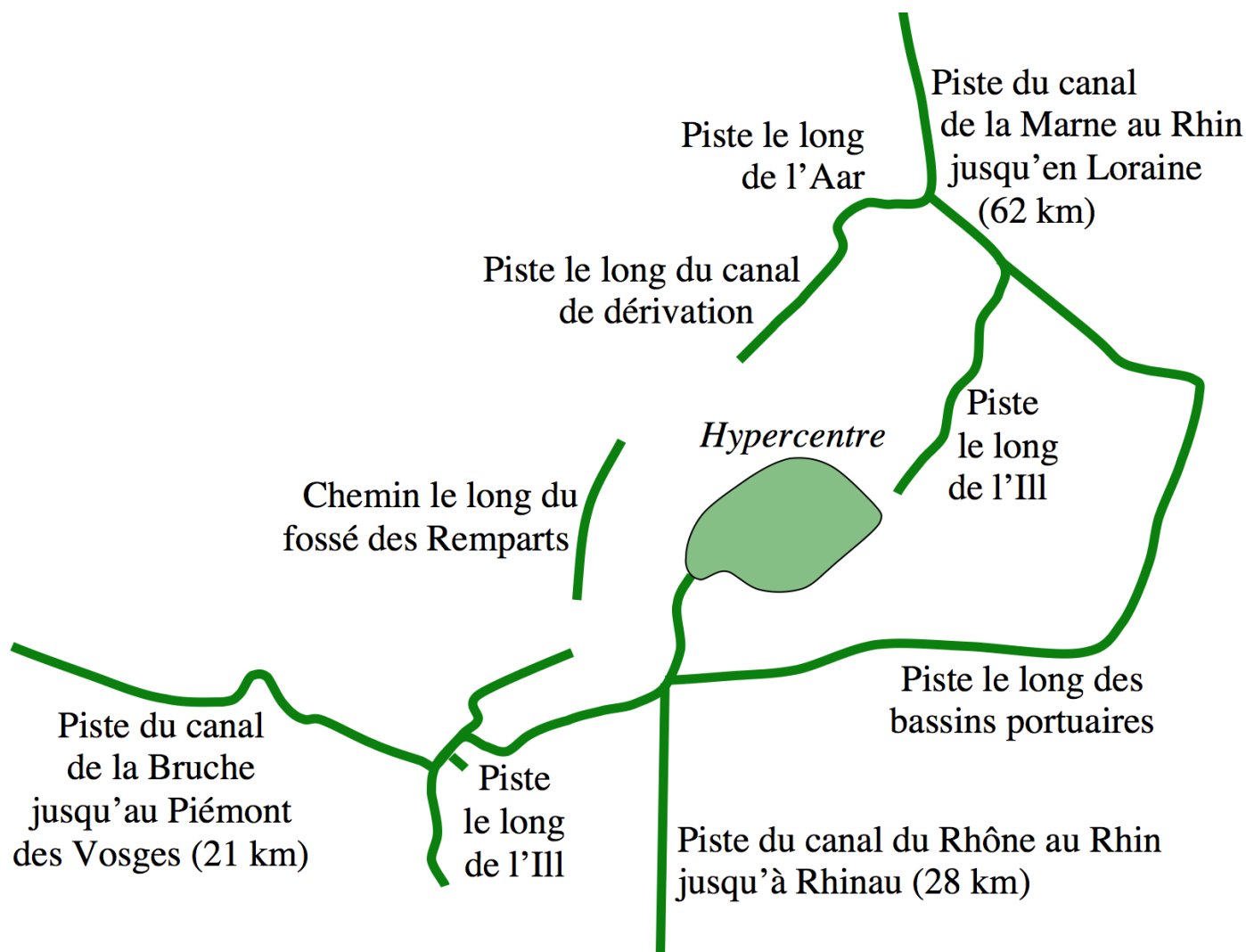


Figure 2. Les aménagements cyclables le long des voies d'eau. Échelle : largeur de la carte = 8 km. Carte réalisée par nos soins.

1983, les premiers « contresens cyclables »

Les double-sens cyclables sont généralisés aux Pays-Bas dès la fin des années 1970. Chaumien convaincu de leur utilité et de leur sécurité propose d'en aménager à Strasbourg. La ville réticente accepte sous réserve qu'ils soient supprimés au moindre accident. Il n'y a jamais eu aucun problème et vingt ans plus tard la ville concentre les 3/4 de ces aménagements en France. D'autres villes s'y essaient jusqu'au décret de 2008 qui les rebaptise double-sens cyclables et les rend enfin obligatoires dans les rues à sens unique des zones 30.

Depuis un siècle et demi, une étoile ferroviaire dynamique

Strasbourg est la troisième gare de province (après Lyon et Lille) par son trafic voyageurs. Aujourd'hui, 70 000 personnes y arrivent ou y partent en train chaque jour, dont les 9/10e en TER. Dans les années 1970-1980, ils étaient déjà quelques-uns à avoir pris l'habitude de disposer d'un vélo à l'arrivée pour pouvoir circuler facilement en ville, stationné donc à proximité de la gare la nuit, les week-ends et pendant les vacances. Dès les années 1980, il existait à proximité de la gare un parking vélo d'une vingtaine de places, créé par le CADR, gardé et payant, qui pouvait effectuer de petites réparations. Depuis lors, les besoins n'ont cessé de grandir. Aujourd'hui, 3 000 vélos stationnent alentour de la gare accrochés à des arceaux en plein air ou dans des parkings en ouvrage pour cycles.

En 1989, l'élection d'une maire favorable au vélo

En mars 1989, Catherine Trautmann (PS) est élue maire de Strasbourg. Elle a choisi de défendre un tramway qui supprime le transit automobile dans l'hypercentre plutôt qu'un métro. Forte de ses études de théologie protestante (comme Jean Chaumien) et adhérente au CADR, elle défend des valeurs humanistes, en cherchant à construire une ville pour les gens plutôt que pour les voitures. Elle propose ainsi une politique de déplacements cohérente, avec une réduction du trafic automobile au profit des transports publics, de la marche et du vélo, ce qui suppose de réaménager en profondeur l'espace public autour des lignes de tramway. En novembre 1994, la première ligne est inaugurée et connaît un franc succès. Trautmann est aisément réélue en mars 1995.

Depuis 1991, la mise en place progressive d'un « système vélo »

Cette année-là, la communauté urbaine nomme pour la première fois en France un chargé de mission vélo à plein temps : Jean-Luc Marchal. Historien de formation, journaliste, ancien adhérent du CADR, il comprend assez vite qu'il ne suffit pas de réaliser des aménagements cyclables, mais qu'il convient de créer ce qu'on appellera plus tard un système vélo ² en développant toutes les initiatives possibles pour conforter l'image et la pratique du vélo. Il est efficacement épaulé dans sa tâche par l'ADEUS, dont plusieurs membres sont favorables au vélo (notamment Michel Messelis, urbaniste, et Daniel Hauser, chef de projets).

Cette équipe met au point un nouveau « Schéma directeur 2-roues », adopté en 1994, qui a pour ambition de développer les aménagements cyclables y compris sur les grands axes, en prenant au besoin de l'espace à la voiture.

Le système vélo

Comme tous les autres modes de déplacement, le vélo est un système comportant quatre composantes : un mode fiable, un réseau suffisamment maillé, un utilisateur compétent et

un ensemble de règles communes ³. Voici comment une série de mesures ont permis de développer chacune de ces composantes.

Le mode

L'accès à un vélo, et en bon état, est un prérequis indispensable. La ville propose un service de location de vélos – Vélhop – pour des durées très variables (de l'heure à l'année), à prix modique, limité dans le temps et avec obligation de retourner le vélo à la station de départ. Cette solution a un triple avantage : 1/ elle réduit très fortement le coût de ce service pour la collectivité par rapport à un système de vélos en libre service de type Vélib', 2/ elle permet de prêter une grande variété de vélos : classique, électrique, pour enfant, biporteur, triporteur, tandem... et 3/ elle incite les habitants à acquérir un vélo bien adapté à leur besoin. 6 500 vélos sont actuellement proposés, dans 20 stations automatiques et 5 boutiques (ou stations humanisées).

La ville soutient plusieurs ateliers d'autoréparation des vélos dont certains se déplacent, avec une remorque équipée, dans les cités d'habitat social ou lors de diverses manifestations. Elle prête aussi plusieurs sortes de cargocycles, pendant un mois maximum, le temps de découvrir l'intérêt de ces engins. Une prime à la motorisation électrique de vélo classique ou à l'achat de vélos à assistance électrique ou de vélos cargos a également été instaurée, la prime variant avec le quotient familial.

Le réseau

L'objectif n'est pas seulement d'augmenter le linéaire d'aménagements cyclables, mais de pacifier aussi la circulation automobile sur tous les réseaux, au bénéfice de tous les modes ainsi que des riverains, en multipliant les zones 30 et les zones de rencontre, en supprimant le transit dans les quartiers et devant les écoles, en passant les 4 voies à 2 voies (notamment en 2019 sur l'axe majeur qu'est l'avenue des Vosges) pour éviter d'aménager des pistes cyclables sur les trottoirs ⁴, en ralentissant même le trafic sur les autoroutes et voies rapides urbaines. L'extension du tramway (6 lignes + un BHNS aujourd'hui) contribue beaucoup à pacifier la ville. Depuis 2011 et le 3e schéma directeur vélo, la ville cherche à développer un réseau structurant de super pistes cyclables (appelé Vélostras, voir figure 3), favorisant les longs trajets, y compris en périphérie. Les pistes cyclables de loisir ne sont pas oubliées, notamment la « piste des Forts » (85 km) qui relie les anciens forts entourant la ville.



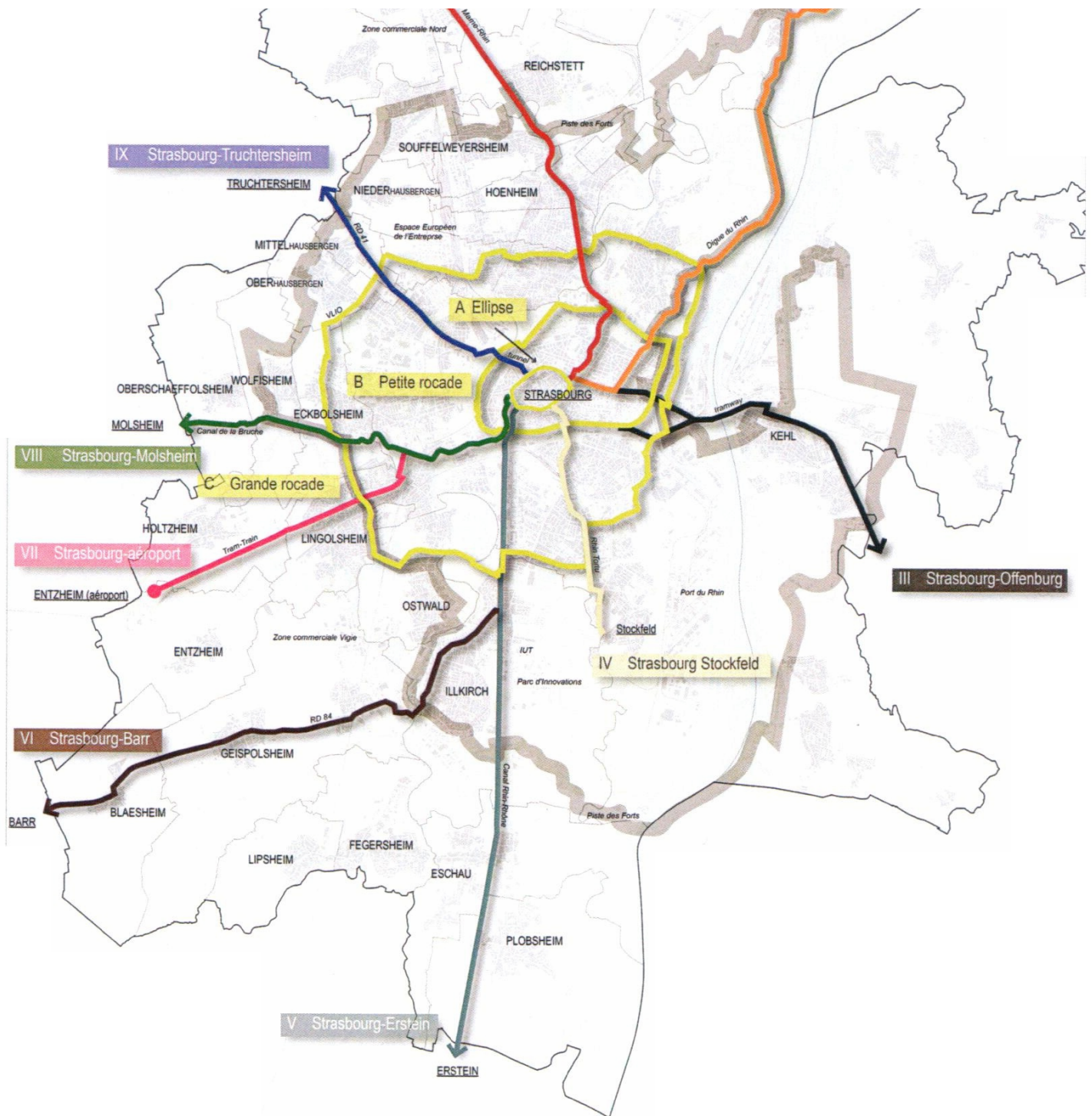


Figure 3. Le projet Vélostras, de super pistes cyclables. Source : ADEUS.

Un stationnement sécurisé réduit le risque de vol et favorise l'intermodalité. La ville a construit plusieurs grands « véloparcs » payants (40 € par an) pour garantir une bonne qualité de service : 350 places en hypercentre, 1 600 places près de la gare. Elle a multiplié les abris à proximité des stations majeures du réseau de transport public. Et elle a fixé des seuils de places dans les immeubles neufs.

L'utilisateur

La ville s'emploie à attirer de nouveaux publics vers le vélo en développant et en soutenant divers services et initiatives (que relate le Plan d'action pour les mobilités actives de 2010. 5

divers services et initiatives (que relate le Plan d'action pour les mobilités actives de 2019 -), notamment une vélo-école pour adultes, la formation des scolaires à l'apprentissage du vélo, un défi « Au boulot à vélo » qui rencontre un grand succès (382 entreprises et 11 000 salariés impliqués en 2019), des actions spécifiques en direction des publics défavorisés des cités.

La ville est particulièrement avancée en matière de communication en cherchant à faire du vélo un marqueur de l'identité de la ville. Dès le début des années 1990, elle lance son slogan « Strasbourg, un vélo d'avance ». En 2000, les Dernières Nouvelles d'Alsace, le journal local très lu dans les foyers, publie un supplément de 16 pages consacré au vélo et concocté par le CADR. Depuis quelques mois, une nouvelle affiche clame : « Le vélo, geste barrière ». Depuis 1989, les maires successifs et plusieurs de leurs adjoints circulent régulièrement à bicyclette dans la ville. Le CADR, pleinement soutenu par la CUS devenue Métropole, a participé à d'innombrables manifestations.

En 2012, le Dr Feltz, conseiller municipal, lance « le vélo sur ordonnance ». Les patients munis d'une ordonnance peuvent disposer gratuitement de bicyclettes Vélhop pendant la durée recommandée par leur médecin. Cette initiative a été beaucoup commentée, y compris à l'étranger, et son auteur a sorti récemment un ouvrage sur le « Sport santé sur ordonnance ».

Les règles

Dans ce domaine aussi, la ville a été pionnière en France. Nous avons déjà évoqué le double-sens cyclable. Dès le début des années 1990, sont lancés des couloirs de bus ouverts aux cyclistes (comme à Rennes ou Annecy). En 1996, les cyclomoteurs sont interdits sur les pistes cyclables, une disposition qui sera reprise dans un décret national en 1998. De 2012 à 2017, la ville a expérimenté l'amende minorée pour les cyclistes (réduction de 50 %), de façon à rendre ces amendes plus acceptables mais également plus systématiques. Les cyclistes sont en effet bien moins dangereux pour les autres que les voitures. Mais la solution a été finalement abandonnée sous la pression d'un nouveau procureur hostile à cette mesure. En 2017, la ville crée la première vélorue de France (rue de la Division Leclerc), une rue où le cycliste a la priorité sur l'automobiliste.

Le respect des piétons par les cyclistes reste toutefois un sujet conflictuel. Du fait de sa forte densité, la ville est à la fois beaucoup fréquentée à pied comme à vélo. Son vaste secteur piétonnier est aussi fort utilisé par les cyclistes. Certains estiment qu'il faudrait l'interdire aux pédaleurs, comme à Fribourg, d'autres que la cohabitation finira par être plus pacifique, chacun devant comprendre qu'un vélo est silencieux.

En conclusion

Le succès du vélo à Strasbourg s'explique d'abord par la continuité d'une politique en faveur de ce mode, entamée dès 1978 et jamais interrompue ⁶. Cette réussite s'explique d'abord par la détermination d'une douzaine d'hommes et de femmes qui ont porté la cause du vélo, malgré de nombreux vents contraires : dans les années 1980, y compris à Strasbourg, les cyclistes étaient ouvertement considérés comme un « public résiduel ». Des circonstances fortuites favorables ont également joué : un relief presque plat, une densité importante qui réduit les distances à parcourir ⁷, des transports publics longtemps déficients.

La ville a empiriquement découvert tout l'intérêt d'une approche systémique du vélo, qui ne se contente pas de réaliser des aménagements cyclables, mais développe une « culture vélo » dans tous les domaines. S'inspirant des meilleures pratiques en Europe, elle a multiplié les initiatives originales qui n'ont pas toutes abouti, mais qui ont toujours maintenu le vélo dans l'actualité, comme solution moderne, sympathique, écologique, économique, conviviale et démocratique. La politique de ville cyclable s'inscrit plus largement dans une politique de déplacements urbains cohérente qui avance au rythme de la modération de la circulation automobile ⁸.

Il reste pourtant de nombreux défis à relever : étendre le réseau en périphérie et achever le Vélostras (qui est loin de l'être), moins miser sur le tramway, supprimer les 4 voies en ville et les pistes cyclables au niveau du trottoir, poursuivre le traitement des coupures, réduire le nombre de carrefours à feux, aboutir enfin à une « ville 30 » complètement apaisée et amener les milieux populaires à renouer avec la bicyclette ⁹.

De nombreux ingrédients de la recette strasbourgeoise sont parfaitement transférables dans les autres villes françaises et beaucoup s'en inspirent, même s'il existe – comme toujours – des spécificités locales peu reproductibles ou nécessitant quelques adaptations.

L'évolution du profil des cyclistes et des lieux d'usage du vélo

	1988	2009	2019
Cyclistes majoritaires	Ouvriers et employés	Milieux éduqués	Milieux éduqués et classes moyennes
Lieux d'usage majoritaires	Périphérie	Centre	Centre et proche périphérie



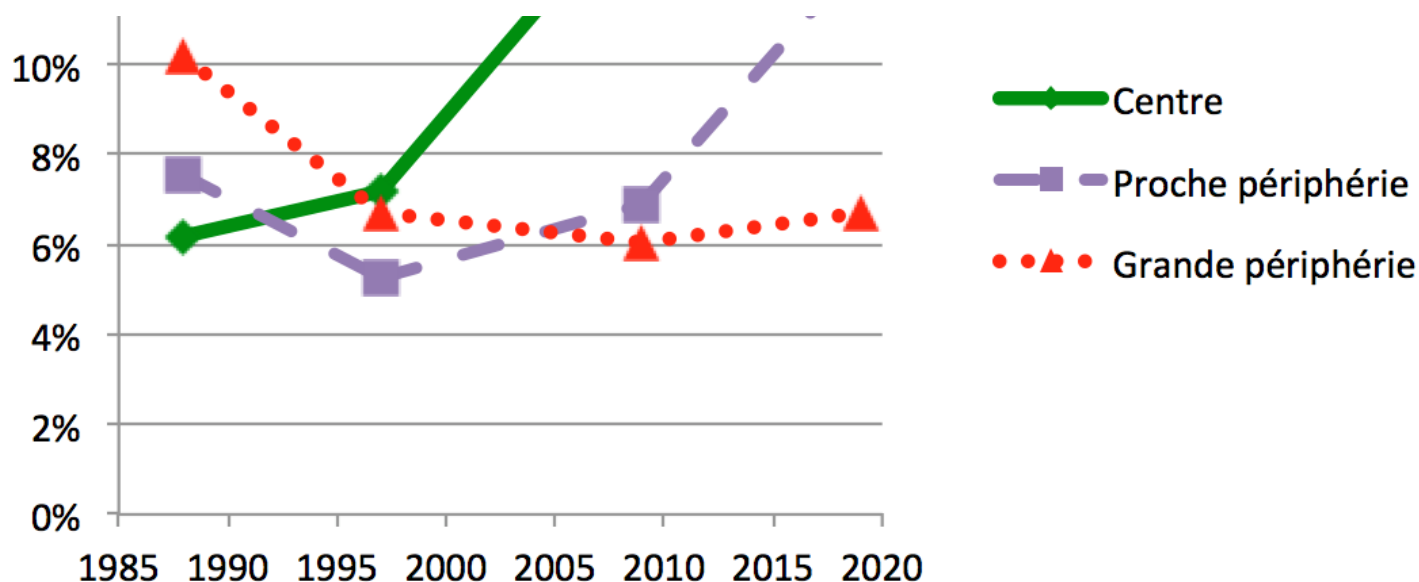


Figure 4. Parts modales du vélo selon le lieu de résidence. Périmètre : Communauté urbaine de Strasbourg. Source : enquêtes ménages déplacements de 1988, 1997, 2009 et 2019

Notes

- ① Hubert Peigné, qui deviendra plus tard coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo de 2006 à 2011.
- ② Frédéric Héran, « Le système vélo », entrée du dictionnaire du Forum Vies Mobiles, 2018.
- ③ Frédéric Héran, « Une analyse structurale des systèmes modaux », Revue d'économie régionale et urbaine, n° 2, 2021, p. 225-245.
- ④ La ville ayant abusé de cette solution, elle a été condamnée en 2013 par le Tribunal administratif, suite à la plainte d'une association de piétons, à bien délimiter les espaces cyclables et piétonniers.
- ⑤ <https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/b3fb3dac-3170-6921-a7c6-240844dd5b20>
- ⑥ Seule La Rochelle a une politique plus ancienne (depuis 1976) et connaît d'ailleurs un succès comparable.
- ⑦ Dans l'Eurométropole, 45 % des déplacements internes sont inférieurs à 1 km, 26 % font 1 à 3 km, 14 % font 3 à 5 km, 10 % font 5 à 10 km et 5 % sont supérieurs à 10 km (cf. Thimothé Kolmer (dir), Enquête mobilité 2019. Résultats essentiels, ADEUS, Strasbourg, 2019, p. 32). 50 % des déplacements internes font donc entre 1 et 10 km et seraient réalisables à bicyclette.
- ⑧ Frédéric Héran, « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », Norois,

⑨ Le vélo est resté plus populaire à Strasbourg qu'ailleurs (notamment qu'à Grenoble ou Bordeaux), mais il a quand même beaucoup régressé dans les cités d'habitat social. La ville s'efforce d'y amener des services : vélos-écoles, bus Vélhop, atelier mobile d'autoréparation des vélos...

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES

THÉORIES

¹ https://www.mystrasbourg.com/data/img_1610447383.jpg

² <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/systeme-velo-12437>