

Strasbourg, un exemple de ville cyclable



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 09/27/2021 - 12:37

Chapô

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

Présentation longue

En France, Strasbourg collectionne les innovations dans les mesures prises en faveur du vélo, en s'inspirant le plus souvent des meilleures pratiques étrangères. Car il faut tout de suite tordre le cou à une idée reçue : si la ville est devenue tant ce qu'elle 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, proche des villes très cyclables de Bâle et de Fribourg, n'a qu'une modeste part modale de 2 % et Tourcoing, qui n'est pas loin de Courtrai n'a qu'une part modale de 1 %. Il va donc falloir abandonner cette approche culturaliste simpliste pour expliquer ce qui passe à Strasbourg. Après avoir rappelé le contexte, nous évoquerons quelques étapes qui ont favorisé l'essor du vélo, et enfin, nous verrons finalement les mesures qui ont permis d'élaborer un système vélo.

```
[[{"type":"media","fid":"4747","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"853","height":"326","alt":"Villes Strasbourg Vélo"},"view_mode":"default"}]]
```

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. Jusqu'à la fin du XIXe siècle, la ville héritée est très dense. Des faubourgs ont pris le relais de la croissance dans la 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 pour faciliter la cohérence de sa politique en la matière. Une agence d'urbanisme est créée dans la foulée pour la seconder (aujourd'hui l'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 diverses initiatives.

1/ Dès les années 1950, on conçoit un réseau autoroutier en toile d'araignée autour de la ville, pour « préserver le centre-ville tout en facilitant son accès. Ce réseau est aujourd'hui presque entièrement réalisé, sauf à l'est, le Port autonome ayant

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, dans ce qui devait être une artère hypercentrale (pour la voiture). Aujourd'hui et malgré une fois encore le 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, parkings en ouvrage. Deux axes nord-sud (50 000 véhicules par jour) et est-ouest (30 000 véhicules par jour) traversent l'hypercentre.

En conséquence, comme partout ailleurs en France et même en Europe, dans les années 1960-1970, la pratique du vélo est 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.

[[{"type": "media", "fid": "4742", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "2844", "height": "1791", "alt": "strasbourg centre-ville vélo"}, "view_mode": "default"}]] Figure 1. Carte du centre de Strasbourg. (Source : https://www.mystrasbourg.com/data/img_1610447383.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 faut développer les transports publics. Strasbourg n'ayant pas les moyens de construire un métro, la ville s'oriente logiquement, en 1971, 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 1980. 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, mais sont très 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'anciennes casernes 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 vieille ville. 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 cessent 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, consacre sa vie à la défense des « deux-roues légers ». Il interpelle régulièrement le maire, Pierre Pflimlin (centre-droit), réputé autophobe et qui n'a pas le permis de conduire. Il crée, en 1975, le CADR (Comité d'action deux-roues). L'association organise 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. Elle 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 d'investir dans les transports publics, depuis 30 ans en faveur du vélo bénéficie tout de même de subventions qui vont durer cependant que deux ans (1978 et 1979), stoppées par des difficultés budgétaires liées à la seconde crise pétrolière et à la décentralisation. Comme quelques autres villes en France (Grenoble, Lille, Bordeaux...), Strasbourg se saisit de l'occasion 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, accompagné du président de l'Agence d'urbanisme, du directeur de la DDE (Direction départementale de l'Équipement)^[1], d'élus et de représentants de la ville, ils se rendent à La Haye accueillis par la maire. Pflimlin rentre conquies et la décision est prise de construire un schéma directeur cyclables, mais qui doit gêner le moins possible le trafic automobile. Il est donc surtout prévu de l'établir le long des rivières (voir figure 2), dans les parcs et forêts de la CUS ou sur les trottoirs les plus larges.

[[{"type":"media","fid":"4743","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"1637","height":"1219","alt":"Voies cyclables le long des voies d'eau."},"view_mode":"default"}}] Figure 2. Les aménagements cyclables le long des voies d'eau. Échelle : largeur de la rue. 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 problème. Mais à jamais eu aucun problème et vingt ans plus tard la ville concentre les 3/4 de ces aménagements en France. D'autres villes ont suivi jusqu'au décret de 2008 qui les rebaptise double-sens cyclables et les rend enfin obligatoires dans les rues à sens unique.

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 partent en train chaque jour, dont les 9/10e en TER. Dans les années 1970-1980, ils étaient déjà quelques-uns à avoir un vélo de disposer d'un vélo à l'arrivée pour pouvoir circuler facilement en ville, stationné donc à proximité de la gare la nuit et pendant les vacances. Dès les années 1980, il existait à proximité de la gare un parking vélo d'une vingtaine de places, gardé par le CADR, gardé et payant, qui pouvait effectuer de petites réparations. Depuis lors, les besoins n'ont cessé de grandir. Aujourd'hui, des 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 trafic automobile dans l'hypercentre plutôt qu'un métro. Forte de ses études de théologie protestante (comme Jean Chaumier) et du CADR, elle défend des valeurs humanistes, en cherchant à construire une ville pour les gens plutôt que pour les voitures, ainsi une politique de déplacements cohérente, avec une réduction du trafic automobile au profit des transports publics et du vélo, ce qui suppose de réaménager en profondeur l'espace public autour des lignes de tramway. En novembre 1990, 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-Michel Marchal. Historien de formation, journaliste, ancien adhérent du CADR, il comprend assez vite qu'il ne suffit pas de créer des aménagements cyclables, mais qu'il convient de créer ce qu'on appellera plus tard un système vélo^[2] en développant diverses initiatives possibles pour conforter l'image et la pratique du vélo. Il est efficacement épaulé dans sa tâche par l'ADEUV, dont les 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 un schéma directeur 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 et sûr, un mode accessible, un mode agréable et un mode économique. La ville de Strasbourg a développé un système de vélos en libre service qui permet 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 – Vélostras – avec des durées très variables (de l'heure à l'année), à prix modique, limité dans le temps et avec obligation de retourner le vélo au lieu 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, biporteur, triporteur, tandem... et 3/ elle incite les habitants à acquérir un vélo bien adapté à leur besoin. 6 500 vélos sont 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 zones d'habitat social ou lors de diverses manifestations. Elle prête aussi plusieurs sortes de cargocycles, pendant un mois maximum, pour permettre de découvrir l'intérêt de ces engins. Une prime à la motorisation électrique de vélo classique ou à l'achat de vélo 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 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'avenue des Vosges) pour éviter d'aménager des pistes cyclables sur les trottoirs^[4], en ralentissant même le trafic sur les voies rapides urbaines. L'extension du tramway (6 lignes + un BHNS aujourd'hui) contribue beaucoup à pacifier la circulation. Depuis 2011 et le 3e schéma directeur vélo, la ville cherche à développer un réseau structurant de super pistes cyclables (appelées « pistes de la figure 3), favorisant les longs trajets, y compris en périphérie. Les pistes cyclables de loisir ne sont pas oubliées, notamment les « pistes des Forts » (85 km) qui relie les anciens forts entourant la ville.

[[{"type":"media","fid":"4744","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"1614","height":"1960","alt":""},"view_module":"media:Image"]]
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 « vélos sécurisés » (40 € par an) pour garantir une bonne qualité de service : 350 places en hypercentre, 1 600 places près de la gare. Elle a également construit des abris à proximité des stations majeures du réseau de transport public. Et elle a fixé des seuils de places dans les immeubles.

L'utilisateur

La ville s'emploie à attirer de nouveaux publics vers le vélo en développant et en soutenant divers services et initiatives (Plan d'action pour les mobilités actives de 2019^[5]), notamment une vélo-école pour adultes, la formation des scolaires, l'apprentissage du vélo, un défi « Au boulot à vélo » qui rencontre un grand succès (382 entreprises et 11 000 salariés 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 strasbourgeoise. Dès le début des années 1990, elle lance son slogan « Strasbourg, un vélo d'avance ». En 2000, les Dernières Nouvelles d'Alsace, journal local très lu dans les foyers, publie un supplément de 16 pages consacré au vélo et concocté par le CADR. Depuis, chaque mois, une nouvelle affiche clame : « Le vélo, geste barrière ». Depuis 1989, les maires successifs et plusieurs de leurs adjoints ont régulièrement à bicyclette dans la ville. Le CADR, pleinement soutenu par la CUS devenue Métropole, a participé à de nombreuses manifestations.

En 2012, le Dr Feltz, conseiller municipal, lance « le vélo sur ordonnance ». Les patients munis d'une ordonnance peuvent bénéficier gratuitement de bicyclettes Vélohop pendant la durée recommandée par leur médecin. Cette initiative a été beaucoup co-

compris à l'étranger, et son auteur a sorti récemment un ouvrage sur le « Sport santé sur ordonnance ».

<div class="logo logo-mobile">

[^1]: Hubert Peigné, qui deviendra plus tard coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo de 2006 à 2011. [^2]: Frédéric Héran, « Les systèmes modaux », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 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*, n° 245, 2017, p. 89-100. [^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 Vélohop, atelier mobile d'autoréparation des vélos...

Date de publication

27 septembre 2021

Visuel

vélo strasbourg

Mots clés

vélo

Thématique

Altermobilités

Transition écologique

Vélo et marche

Villes et territoires

Histoire

Auteur(s)

Frédéric Héran (Économiste des transports et urbaniste)

Index / Ordre d'affichage

134

Envoyer une notification

Désactivé