

Comment Strasbourg est devenue la première ville cyclable de France

Frédéric Héran – federic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr/>
CLERSE (*Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques*)
UMR 8019 du CNRS – juin 2011

La capitale alsacienne caracole en tête des villes cyclables françaises – avec, en 2009, 8 % de l'ensemble des déplacements réalisés à vélo dans la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) – en compagnie de La Rochelle, ville cependant beaucoup plus modeste, et suivie de loin par Grenoble, Bordeaux et Rennes avec 4 %, mais elle est bien loin de Fribourg (19 %) et Bâle (17 %). Curieusement, Mulhouse, pourtant plus proche de ces deux villes que Strasbourg, a une part modale vélo quatre fois plus faible (2 % en 2009). C'est que, malgré des préjugés tenaces, le succès du vélo à Strasbourg n'a pas grand chose à voir avec la proximité de l'Allemagne, mais tout à un contexte particulier et à la volonté de quelques citoyens, techniciens et élus de s'en saisir pour porter, dès les années 1970, contre sceptiques et adversaires, un projet de ville cyclable en multipliant les initiatives en ce sens. Telle est la thèse qui structure cette étude¹.

L'histoire que nous allons tenter de reconstituer commence dans les années 1960. Nous suivrons globalement un ordre chronologique, tout en traitant la question par grands thèmes. Il nous a fallu beaucoup élargir le sujet, tant le développement de l'usage du vélo urbain dépend de bien des facteurs. Le vélo étant un mode très vulnérable à la pression automobile, il ne peut être abordé sans s'intéresser en même temps aux déplacements en voiture. Comme il est facilement concurrencé par les transports publics et la marche, il faut aussi tenir compte de ces modes. Les cyclistes étant fortement sensibles aux distances, les problèmes d'étalement urbain et de coupures ne peuvent pas non plus être ignorés. Enfin, le vélo étant souvent considéré comme un mode de déplacement marginal, son sort dépend beaucoup des convictions de certains acteurs avant que les institutions s'en emparent, d'où l'importance accordée dans cette étude à certaines personnalités. Ce n'est donc pas seulement de l'émergence d'un réseau cyclable dont il s'agit, mais de l'intégration progressive des cyclistes dans la politique de déplacements urbains.

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) n'ayant pratiquement pas changé de périmètre depuis sa création à la fin des années 1960 et les données la concernant étant abon-

¹ L'auteur remercie Jean Chaumien, Jean-François Wolff, Daniel Hauser, Michel Messelis, Jean-Luc Marchal et Serge Asencio pour les entretiens de 1 à 3 h accordés respectivement le 14 février pour les deux premiers puis les 17 mars, 18 mars matin, 18 mars après-midi et 13 mai 2011 pour chacun des suivants, qui ont permis de compléter les informations rassemblées par ailleurs, notamment au centre de documentation de l'ADEUS, à la BNUS (bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg) où se trouvent notamment les archives des Dernières Nouvelles d'Alsace, et au CADR (Comité d'action deux-roues).

dantes et suivies, nous avons naturellement choisi de retenir ce territoire comme terrain d'étude, même si l'étalement urbain a quelque peu modifié sa nature.

Quelques éléments du contexte

Strasbourg est une commune de 273 000 habitants au centre d'une aire urbaine de 639 000 habitants, la 9^e de France. La CUS, créée fin 1966, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1968, comprend 28 communes et compte 467 000 habitants (données de 2006).

Longtemps limitée dans son développement par ses remparts, la ville ancienne est très dense avec des immeubles de 4 à 6 niveaux. La Neustadt, extension de la ville vers l'est à l'époque allemande (1871-1918), est presqu'aussi dense. Plusieurs faubourgs et zones industrielles ont aussi émergé, dans la première moitié du XX^e siècle autour des lignes de tramway : Neudorf, Cronenbourg, Schiltigheim, La Robertsau... Enfin des zones pavillonnaires ont été construites plus récemment autour des noyaux villageois de la périphérie.

La ville est plate, à part quelques coteaux au nord-ouest. Elle est assez verte, grâce à des canaux et rivières qui la sillonnent reliant divers parcs et forêts. Son climat est semi-continental : il peut faire très chaud en été et assez froid en hiver.

La commune centre est surtout administrative, en tant que préfecture du Bas-Rhin et de la Région Alsace, et siège de plusieurs instances européennes. Mais l'agglomération accueille aussi des industries, à Strasbourg même (à la Meinau, à Cronenbourg et autour du port, second port fluvial de France) et dans certaines autres communes (Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden...), notamment dans la brasserie et la pharmacie.

Dès l'origine, la voirie est de la compétence de la CUS, mais non sans difficultés de fusion entre les personnels techniques des diverses communes. Elle bénéficie des services d'une agence d'urbanisme, l'AUAS (Agence d'urbanisme pour l'agglomération strasbourgeoise) créée la même année, qui deviendra en 1991 l'ADEUS (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération de Strasbourg).

Le vélo faute de transports publics

Comme toutes les grandes villes françaises de province, Strasbourg a démantelé son réseau de tramway à partir des années 1930, pour faire place à l'automobile, symbole de la modernité. La proximité de l'Allemagne et de la Suisse – de Karlsruhe, de Fribourg et de Bâle qui ont su maintenir leurs réseaux – n'y a rien changé. Les rames ont été progressivement remplacées par des trolleybus ou des bus et les dernières ont circulé le 1^{er} mai 1960. Ce jour-là, 150 000 personnes massées sur les 12 km du parcours rendirent hommage au tramway (article des *Dernières nouvelles d'Alsace* – (par la suite DNA) – du 3 mai). Puis les rames furent brûlées pour faciliter leur élimination. Strasbourg a été l'une des dernières grandes villes françaises à abandonner le tramway, moins par attachement à ce mode, que pour retarder les investissements de remplacement.

Dans l'euphorie des années de croissance d'après-guerre, l'accès de tous à l'automobile est jugé possible et souhaitable. Les derniers trams puis les bus sont là pour permettre aux plus pauvres de circuler en attendant leur accès à la motorisation. Il est donc inutile d'investir dans les transports publics. En outre, les compagnies étroitement gérées cherchent à préserver à tout prix leurs profits à court terme, en réduisant au maximum les investissements, limitant la

modernisation des réseaux au strict nécessaire. Et les villes ne se donnent aucun moyen d'intervenir dans leurs activités (voir ci-dessus, le chapitre 3). Dès lors, les transports publics s'étiolent : à Strasbourg, comme dans bien d'autres grandes villes, les bus sont de plus en plus englués dans les embouteillages et leur trafic connaît « une baisse continue de 1960 à 1972 » (CUS, 1975, p. 6). C'est même, selon les données recueillies par Jean Robert sur la fréquentation des 18 plus grands réseaux de province, celui qui a connu la plus forte baisse entre 1962 et 1972 : - 42 % (Le Breton, 2002, p. 62).

Pourtant, au cours des années 1960, comme ailleurs en France, la ville prend peu à peu conscience que l'automobile ne pourra jamais satisfaire tous les besoins de déplacement, non seulement parce qu'une frange non négligeable de la population – on cite 30 % – n'y aura jamais accès car inapte à la conduite ou trop pauvre pour acheter une voiture, mais aussi et surtout parce que l'automobile réclame un espace considérable, comme le démontrent chaque jour les embouteillages toujours plus nombreux et l'encombrement croissant des places et des trottoirs envahis par les voitures en stationnement (Bigey et Schmider, 1971, p. 32-34). De plus, les nuisances (accidents, pollution, bruit...) s'accroissent (Buchanan, 1963) et les ressources pétrolières se révèlent épuisables (cf. le rapport du Club de Rome : Meadows et al., 1972).

Au début des années 1970, les politiques en faveur des transports publics sont enfin relancées. Mais à la différence des plus grandes villes de province (Lyon, Marseille et Lille), Strasbourg n'a pas vraiment les moyens de réaliser un métro. Dès 1972, la ville envisage la réalisation d'un tramway en site propre, remis au goût du jour, depuis quelques années, par quelques remarquables spécialistes des transports publics. Mais, contrairement à Nantes et Grenoble qui se décident assez vite – non sans d'intenses débats –, la ville hésite et tarde à investir dans un TCSP (transport en commun en site propre) (voir ci-après). En attendant, il n'est toujours pas question de développer le réseau de bus.

De 1975 à 1983, à force de sous-investissements, Strasbourg est la seule grande ville de province dont l'offre bus et la fréquentation s'étiolent, constate une étude du CETUR : la ville se retrouve parmi les réseaux les moins dynamiques dans une rubrique peu glorieuse intitulée « 10 réseaux stagneants ou en régression, principalement des petites villes (à l'exception de Strasbourg et Troyes) » (Lassave et Meyère, 1987, p. 108). Les couloirs bus sont rares² et la vitesse commerciale des autobus se réduit d'année en année.

Or, quand les déplacements en voiture sont en plein essor, le vélo et les transports publics ne peuvent que se concurrencer (Héran et Tostain, 1996). Dans les années 1970-1980, en effet, « vélo et transport collectif possèdent des clientèles substituables » (Offner, 1987, p. 48). Si bien qu'en 1988, lors de la première enquête ménages déplacements, la ville découvre avec étonnement que les Strasbourgeois circulent plus à vélo qu'en bus : 8 % de part modale (10 % en comptant les deux-roues motorisés) contre 7 %³. En grande périphérie, où les transports publics sont particulièrement peu développés, la part modale du vélo est même d'environ 10 % pour seulement 6 % au centre (voir le tableau 1 – les tableaux sont regroupés à la fin)⁴.

Certes, on le verra, cette indigence des transports publics n'est pas le seul facteur explicatif du maintien d'une pratique non négligeable du vélo, mais elle a certainement joué.

² Dans les années 1980, la création d'un couloir bus à Neudorf – un important faubourg au sud de la ville – a soulevé un tollé chez les commerçants et la municipalité l'a aussitôt supprimé.

³ D'autres villes au réseau de transport public peu développé ont aussi conservé longtemps un fort usage de la bicyclette. Ainsi en est-il d'Orléans qui avait, en 1976, des parts modales de 7 % pour le vélo et 6 % pour les TC et d'Avignon qui avait, en 1980, respectivement 10 % et seulement 4 % (source : EMD).

⁴ Dans les années 1960, de nombreux habitants des villages de la périphérie faisaient encore leurs courses ou se rendaient à la gare à vélo.

L'adaptation de Strasbourg à l'automobile

Depuis 1959, Pierre Pflimlin, plusieurs fois ministre et même éphémère président du Conseil sous la IV^e République, est le maire centriste de Strasbourg. Détail important, il n'a pas le permis de conduire, bénéficiant en permanence d'une voiture de fonction avec chauffeur. « Il ne voit pas un culte particulier à la voiture et considère que tous les modes de déplacement ont le droit de cité » (entretien avec Jean Chaumien). Interrogé en 2006 par Caroline Gallez, chercheuse à l'INRETS, Gérard Massin, ancien directeur de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg de 1972 à 1976, est encore plus direct : « M. Pflimlin, qui était l'homme tout puissant de l'époque, était assez viscéralement opposé à la voiture... » (Massin et Gallez, 2006, p. 77) Lui-même affirme, en effet, dans un entretien accordé en 1993 – à 86 ans, il est alors retiré de la vie politique – : « Trop souvent les urbanistes, les auteurs des plans, considèrent la circulation comme la seule priorité. C'est la maladie de nos villes, l'anti-civilisation urbaine. » (Cuillier, 1994, p. 202) Et pourtant, c'est sous son règne de 24 ans que la ville va être progressivement adaptée à l'automobile, comme toutes les villes françaises et sans qu'il parvienne à s'y opposer.

Dans les années 1950-1970 et jusqu'à la décentralisation, la politique de grands travaux urbains et les plans de circulation sont fixés par l'État. Les villes, aidées par leurs services et par leur agence d'urbanisme quand elle existe, appliquent les directives.

Dès les années d'après-guerre, le réseau routier qui desservira la ville est conçu selon le principe de la toile d'araignée : plusieurs rocades relient les multiples radiales de façon à détourner le trafic de transit tout en facilitant l'accès au centre (Ministry of Transport, 1946). Les quais autour de la Grande île (l'hypercentre) constituent la première rocade, puis les boulevards extérieurs forment une deuxième rocade qui doit être doublée à terme par une troisième rocade cette fois autoroutière ; enfin une quatrième rocade est déjà envisagée pour contourner au loin la ville. Il est également prévu de doubler les principales radiales, souvent étroites, par des pénétrantes.

Ainsi, à la fin des années 1950, l'urbaniste d'État Pierre Vivien, dépêché par Paris, élabore un premier plan directeur d'urbanisme qui fixe le tracé de l'autoroute nord-sud tangentielle au centre-ville (l'A34 devenue ensuite l'A4 - A35) de façon à capter en même temps les flux nationaux et locaux. Puis l'État la finance et la réalise au cours des années 1960, d'abord avec la pénétrante sud mise en service dès 1965, puis la pénétrante nord et la rocade ouest inaugurées en 1971-1972 et enfin la pénétrante ouest un peu plus tard (Messelis, 1994, p. 99). Pour limiter les expropriations, la rocade utilise le glacis des anciennes fortifications et passe en surplomb tout près du centre, non sans renforcer la coupure avec les faubourgs ouest de la ville⁵. Dans la ville, dès 1965, les artères parallèles de l'axe nord-sud et de l'axe est-ouest qui traversent l'hypercentre sont mises en sens unique⁶. En 1968, un premier parking souterrain de 400 places est construit sous la place centrale (place Kléber) pour la libérer du stationnement des voitures en surface, mais aussi pour y faciliter la circulation. Le SDAU (schéma

⁵ Plus largement, « on sait le désastreux effet de rempart produit par cet ouvrage [l'autoroute de contournement du centre] entre certaines communes et Strasbourg ! Les anciens glacis qui protégeaient la ville au moment des conflits et des batailles étaient devenus une ceinture verte ; ils ont été récupérés pour finalement créer une nouvelle forteresse, une nouvelle barrière, avec la construction de l'autoroute. Aujourd'hui, celle-ci constitue une véritable saignée dans le tissu urbain... » explique, en 1993, Catherine Trautmann, maire de Strasbourg et présidente de la CUS (Cuillier, 1994, p. 240).

⁶ Cette amélioration de la circulation s'inscrit dans la continuité de la Grande percée (aujourd'hui rues du 22 Novembre, rue des Francs Bourgeois et rue de la Division Leclerc), qui fut réalisée à partir de 1910 et achevée dans les années 1950, et qui visait déjà à faciliter le trafic entre la gare centrale, la place Kléber et le Port du Rhin.

directeur d'aménagement et d'urbanisme), mis en chantier en 1968 et publié en 1973, entérine toutes ces réalisations et prévoit la suite.

Avec la création du ministère de l'Équipement en 1966 qui intègre le ministère de la Construction et celui des Travaux publics, sous l'autorité du prestigieux corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'État se dote de moyens d'études pour définir, entre autres, une politique nationale d'adaptation des villes à l'automobile. Concrètement, c'est la Division urbaine du SETRA qui en est chargée et en particulier Jean Poulit, chef de la Division de la circulation et de l'exploitation. Il s'agit d'adapter au cas français les solutions américaines de gestion du trafic alors en plein développement (Dupuy, 1975).

Après une première expérimentation à Rouen, Strasbourg est l'une des villes pilotes qui va servir à développer ces outils. À partir de la fin des années 1960, un groupe de travail est mis en place réunissant la ville, l'Agence d'urbanisme, Poulit lui-même et quelques membres de son équipe. Le maire assiste aux réunions du comité de pilotage. Il s'avère très vite que si l'on tient à rendre l'hypercentre accessible à tous les usagers (salariés, habitants, clients...) qui voudraient utiliser une voiture, il faudrait aménager 24 000 places de stationnement à l'horizon 1985, dont 80 % dans des parkings en ouvrage ! (Cuillier, 1994, p. 47)⁷ Pflimlin rétorque aussitôt qu'il n'est pas question de toucher au patrimoine bâti du centre historique. Face à l'approche progressiste de Poulit, il défend une conception culturaliste de l'aménagement urbain (Gallez, 2010, p. 50-51). Pour préserver une bonne accessibilité au centre, il faut se résoudre à réduire sa densité en emplois, détourner le trafic de transit et construire un TCSP plus économique en espace et suffisamment efficace. La doctrine du ministère en matière d'adaptation de la ville à l'automobile s'inspire directement du cas strasbourgeois (voir ci-dessus, le chapitre 3).

Dès 1973, le SDAU strasbourgeois envisage donc la construction d'un TCSP. Puis la réflexion se poursuit à l'occasion de l'élaboration du Dossier d'agglomération. La crise de 1974 asséchant les financements, il est finalement envisagé de réaliser un tramway le plus possible en surface, ce qui impose « d'éliminer entièrement le trafic de transit du centre et de constituer parallèlement un vaste secteur piétonnier » (CUS, 1975, p. 6). Un tel projet apparaît révolutionnaire et certains conditionnent aussitôt sa réalisation au bouclage de la rocade autoroutière.

En attendant que mûrisse le projet, les ingénieurs trafic de la ville cherchent à exploiter au maximum la capacité du réseau. En 1978, un système de régulation des feux est mise au point – le SIRAC (système intégré de régulation automatique de la circulation) –, deuxième du genre en France. Dix-huit mois après, les progrès sont spectaculaires : « À l'heure actuelle, malgré une augmentation de plus de 25 % de la circulation, Strasbourg n'a plus subi ces périodes de graves perturbations. (...) Les vitesses moyennes sur les tronçons ont largement augmenté... » (Heitz et Meykuchel, 1980). Pour les cyclistes, de tels « progrès » sont catastrophiques : la pression du trafic augmente et les grands axes deviennent très dangereux à cause du différentiel de vitesse entre eux et les automobilistes qui tentent à tout prix d'attraper l'onde verte. Et plus les cyclistes sont rares par rapport aux automobilistes, moins ils sont visibles et plus ils sont en insécurité, démontrera-t-on bien plus tard.

⁷ « Prenons le cas de l'agglomération précédemment étudiée et supposons que la densité des emplois au centre atteigne 200 unités/ha en moyenne sur une surface de 100 ha. Les parkings nécessaires pour satisfaire les besoins des déplacements individuels (20 000 places hors voirie) occuperont environ 10 à 12 % de l'espace central s'ils sont construits dans des immeubles à étages. Cela paraît peu, mais en fait c'est déjà beaucoup car l'espace construit atteint actuellement 30 à 35 %. Le reste est constitué par de la voirie et des cours intérieures. Les parkings représenteront donc 1/3 de l'espace construit actuel. L'apport de ce nouveau volume bâti peut changer profondément l'aspect du centre. » (Poulit, 1971, p. 65)

Les cyclistes peuvent néanmoins se réfugier dans les nombreuses ruelles du vieux Strasbourg. En novembre 1972, dans le contexte de développement rapide des zones piétonnes en Europe et après les expériences réussies de Rouen et Grenoble, la CUS décide de transformer progressivement près de 3 km de ruelles situées autour de la Cathédrale et dans le quartier de la Petite France, en deux secteurs piétonniers (Bunzli et Wolff, 1980). Il est vrai que cela n'affecte guère un trafic et un stationnement automobiles de toute façon très réduits dans ces ruelles. Bien qu'elles leur soient interdites, les cyclistes y circulent en sécurité sans être vraiment inquiétés.

Puis les travaux routiers continuent. En 1981, une bretelle d'accès direct au nouveau centre commercial des Halles et à l'hypercentre par un tunnel de 400 m est inaugurée. En 1983, une rocade nord, l'autoroute A350, est amorcée en limite du centre sur un km, mais ne sera jamais achevée. En 1990-1992, un barreau sud de 2 km en limite du centre-ville, est terminé pour relier l'A35 à l'A4 qui file vers l'Allemagne. Et si la rocade n'a jamais pu être bouclée à l'est, c'est parce que la ville s'est étendue vers Kehl à l'époque allemande (construction de la Neustadt), et que l'infrastructure devrait donc empiéter sur les terrains du Port autonome peu disposé à les céder.

Avec tous ces travaux, Strasbourg est devenue la ville française dont la rocade passe au plus près de la place centrale, à seulement 1,5 km. Résultat, cette rocade écluse un trafic essentiellement local (estimé à 90 %) et c'est aujourd'hui l'une des autoroutes les plus chargées de France avec 166 000 véhicules par jour en 2007 sur le tronçon le plus emprunté (cf. dossier d'enquête publique sur le projet de Grand contournement ouest). En outre, le réseau autoroutier, qui représente plus d'une trentaine de km sur le territoire de la CUS, a entraîné d'importants effets de coupure pour les cyclistes.

Enfin, la question du stationnement reste brûlante. Sous la pression insistantes des lobbys commerçants et automobilistes, des parkings en ouvrage sont programmés et construits : plus de 4000 places dans les années 1970-1980 principalement dans l'hypercentre et presque autant dans les années 1990-2000 dans le centre mais hors hypercentre.

Si la réalisation d'un TCSP a longtemps été retardée, rien de tel pour les travaux routiers et les parkings qui n'ont jamais vraiment connu de trêve, y compris sous la municipalité de gauche qui a concédé la construction de parkings en ouvrage au lobby automobile en échange de la fermeture du centre au transit (voir ci-après). Difficile de développer le vélo dans une ambiance aussi routière.

D'autant que la cause des automobilistes est particulièrement bien défendue dans la région. L'Automobile Club d'Alsace (ACA) est la plus puissante association de défense des automobilistes de France. C'est autour de lui que les autres associations françaises se sont peu à peu regroupées et le siège de la fédération nationale – « L'Automobile Club - Association Française des Automobilistes » – est d'ailleurs à Strasbourg. À lui seul, l'ACA comptait déjà 31 000 membres en 1964 et en a aujourd'hui environ 100 000 (à comparer aux 600 000 de l'Automobile Club pour toute la France et au 1,8 million d'Alsaciens)⁸. C'est dire combien les élus sont particulièrement attentifs à ses prises de position.

Les commerçants sont eux aussi très bien organisés au sein de la Chambre de commerce et d'industrie. Comme partout en France, ils ont fait du slogan « *No parking, no business* » la pierre angulaire de leur politique en matière de déplacements, même si de nombreux exemples ont démontré l'insuffisance – pour le moins – de ce raisonnement.

⁸ Ces adhésions sont en partie liées aux succès du pilote alsacien Sébastien Loeb, septuple vainqueur du championnat du monde des rallyes.

Le rôle d'alerte et de propositions du CADR

En 1969, Mme Heilig, une mère de famille qui circulait en solex place de Haguenau, une grande place encombrée de trafic à l'entrée nord du centre-ville, est renversée par un camion et décède dans l'accident. Elle est conseillère presbytérale de la paroisse protestante de la Cité de l'Ill, dont un certain Jean Chaumien est depuis peu le jeune pasteur. Révolté par cette disparition brutale, celui-ci décide de s'intéresser au sort des cyclistes et autres deux-roues légers, et de combattre les préjugés de l'époque : non, les accidents ne sont pas une fatalité et les victimes ne sont pas forcément en tort. Depuis lors, il ne rate plus une occasion d'exiger des autorités une meilleure prise en compte des cyclistes, en profitant notamment des réunions publiques où le maire est présent. Pflimlin ne tarde pas à le remarquer et se révèle sensible à ses arguments.

En 1975, pour développer son action, Chaumien crée une association, le CADR (Comité d'action deux-roues⁹) qui défend, depuis lors, la cause des cyclistes urbains strasbourgeois avec détermination et compétence. Aucun maire ne pourra plus désormais ignorer le CADR et ses propositions qui concernent, en fait, l'ensemble des déplacements. L'association organise aussitôt une première manifestation pour réclamer un plan d'actions en faveur du vélo. Une soixantaine de cyclistes défilent de la place de la Bourse à la place Kléber. C'est peu, mais c'est un événement. Le maire et président de la CUS accepte de lancer une politique d'aménagements cyclables et, à sa demande, l'Agence d'urbanisme élabore un schéma directeur deux-roues qui sera achevé et approuvé par le Conseil en 1978 (voir ci-après).

Pendant que les techniciens se mettent au travail, le CADR, qui rassemble peu à peu 200 à 300 ménages¹⁰ sur des thèmes essentiellement militants, continue d'exercer une constante pression sur les autorités. Il multiplie les manifestations ciblées, pour dénoncer à chaque fois un problème particulier concernant les cyclistes. Un jour, une bordure trop haute est bétonnée. Un autre, une bande cyclable est peinte sur une avenue de la ville. Un autre jour encore, les cyclistes défilent avec un cadre en bois autour du vélo pour dénoncer la place énorme occupée par les voitures. À chaque fois, les militants sont peu nombreux, mais la presse locale – *FR3* (la télévision régionale), les *Dernières Nouvelles d'Alsace* (le grand quotidien local), *Le Nouvel Alsacien* (le quotidien concurrent)... – friande de ces actions originales, est toujours conviée et en fait ses choux gras. Quand, en 1981, une cycliste verbalisée conteste son amende et passe au Tribunal, des membres de l'association « verbalisent » la veille les voitures des magistrats et des avocats qui stationnent illégalement leurs véhicules sur une placette piétonne située devant le Tribunal¹¹. La cycliste est condamnée, mais le maire libère la place dès les jours suivants en posant des barrières. Certains membres de l'opposition socialiste sont membres de l'association et participent parfois à ces actions, comme ce jour où quelques cyclistes – dont Catherine Trautmann – repeignent en blanc un tunnel pour cycles passant sous l'autoroute et à l'éclairage toujours en panne (entretien avec Chaumien).

Depuis 1979, le CADR réalise aussi une petite revue, *Vélocité*, destinée aux adhérents, mais envoyée aussi aux élus et aux services techniques. Elle contribue à maintenir la pression sur les décideurs, non sans créer parfois la polémique, comme par exemple avec le dessin de la

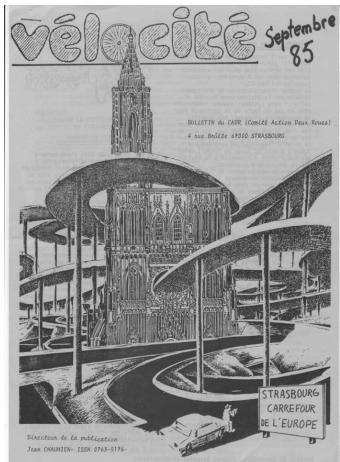
⁹ Cet acronyme permet d'élargir le cercle des adhérents aux deux-roues légers motorisés tels que le solex utilisé par Mme Heilig. Le CADR a été créé sur le modèle de l'association Horizon Amitié que Chaumien, également aumônier de prison, avait lancée un an plus tôt pour s'occuper d'hébergement d'urgence et d'insertion d'anciens prisonniers. Ces deux associations ont longtemps partagé les mêmes locaux. Le CADR est la deuxième association de cyclistes urbains créée en France après le MDB (Mouvement de défense de la bicyclette) qui a vu le jour l'année précédente à Paris.

¹⁰ Les adhésions s'y font sur cette base.

¹¹ On est loin d'« un respect tout autre des valeurs collectives » à Strasbourg qu'imagine Jean-Marie Guidez pour expliquer la part élevée des déplacements à vélo dans cette ville... (Guidez, 2007, p. 14)

couverture du n° de septembre 1985 qui représente un échangeur encerclant la Cathédrale (voir ci-contre). Il n'a pas du tout été apprécié par les autorités, on le comprend : la politique privilégiant l'automobile est clairement désignée comme responsable ultime des déboires des cyclistes.

L'association est également une force de propositions. S'inspirant de l'exemple néerlandais, elle demande et obtient, début 1983, la réalisation d'un premier « contresens cyclable » dans des ruelles à sens unique traversant l'hypercentre selon un axe nord-sud. Par inversion du sens de circulation sur certains tronçons, le trafic de transit est supprimé et le contresens aménagé. Ce sera le premier en France. En l'absence totale d'accidents, la ville accepte d'examiner d'autres demandes et les contresens cyclables se multiplient. Le CADR milite aussi pour l'ouverture des couloirs bus aux vélos, pour la création d'un parking vélo sécurisé à la gare centrale, pour le traitement de certaines coupures importantes, etc.¹²



Par son dynamisme, l'association et son président vont jouer un rôle clef dans la structuration du mouvement cycliste français et même européen. En 1980, Chaumien incite les quelques autres associations de cyclistes urbains existantes en France à se rassembler et à créer la FUBicy (fédération des usagers de la bicyclette), dont il devient le premier président et dont le siège est installé depuis lors à Strasbourg. La FUBicy, devenue récemment FUB, compte aujourd'hui plus de 180 associations membres. À l'automne 1980, la toute jeune fédération participe au premier congrès européen *Velocity* à Brême, en Allemagne. Chaumien insiste pour que les différentes fédérations nationales créent une instance européenne qui les représentent à Bruxelles. L'ECF (*European cyclists' federation*) est créée un an plus tard et il en sera un des vice-présidents.

À cette époque, grâce à ce réseau d'associations, le CADR et la FUBicy sont bien plus au courant que n'importe quel service technique de ce qui se fait de mieux en Europe en matière d'aménagements et de services pour les cyclistes. Cette compétence sera officiellement reconnue quand Chaumien devient, en 1995, chargé de mission vélo auprès des deux ministères, celui de l'Environnement et celui de l'Équipement, des transports et du tourisme.

Tout ce travail militant se fait dans un profond scepticisme ambiant, quand ce n'est pas une hostilité ouverte. En France, dans les années 1970-1980, les deux-roues sont considérés comme des modes dépassés, condamnés à disparaître à brève échéance. Les cyclistes, en particulier, sont méprisés, parce que jugés incapables d'accéder à la modernité qui passe nécessairement par la motorisation. Personne ou presque ne croit en leur avenir, à Strasbourg comme ailleurs. « Certains parlaient même d'usagers "résiduels" », se souvient Jean Chaumien qui aussitôt avait partout proclamé : « Je suis un résidu ».

Le schéma directeur deux-roues de 1978

En 1974, cependant, suite à la crise énergétique et à la montée des préoccupations écologiques, le SETRA rédige un guide consacré aux aménagements en faveur des « deux-roues légers » où il préconise la réalisation de pistes cyclables... afin que les cyclistes n'encombrent plus la chaussée. La même année, le ministre de l'Équipement, Robert Galley, publie une

¹² Par exemple, il pousse à la reconstruction de la passerelle de l'Illhof, au-dessus de l'Ill, dans le quartier de la Montagne Verte (au sud-ouest de la ville), un équipement détruit pendant la guerre. Elle sera finalement réalisée en 1981 (portée : 85 m).

circulaire visant à favoriser les transports économes en énergie et notamment le vélo. Puis pour aider les villes à réaliser les pistes cyclables préconisées, il nomme des correspondants vélo dans chaque CETE. Et en décembre 1977, il décide de subventionner au taux de 50 % les pistes cyclables en milieu urbain et au taux de 85 % les pistes en rase campagne. Ce dispositif ne durera que deux ans, jusqu'au début de 1980. Et les lois de décentralisation de 1982 mettront fin au soutien des CETE, l'État considérant désormais que les aménagements cyclables sont exclusivement du ressort des communes (voir ci-dessus, le chapitre 4).

C'est dans ce contexte qu'à Strasbourg, en 1974, l'Agence esquisse, dans la continuité du SDAU, un « Plan vert », l'un des premiers de France. L'idée de départ était de fournir un ratio d'espace vert suffisant à tous les quartiers, mais sous l'impulsion de Jean-Jacques Rothenbach, vice-président de la CUS chargé de l'urbanisme, ce plan s'est orienté vers la constitution d'une trame verte entre parcs publics, jardins familiaux, espaces boisés, en utilisant les cours d'eau, les canaux et les plans d'eau fort nombreux à Strasbourg (Cuillier, 1993, p. 168 et 176 ; Massin et Gallez, 2006, p. 80). « Il a fallu reconquérir certaines berges que des propriétaires avaient accaparées en réalisant des expropriations, ce qui n'a pas été une mince affaire » (entretien avec Jean-François Wolff). Un « contrat vert » est même conclu, en 1976, avec le ministère de la Qualité de la vie, assorti de 30 % de subventions de l'État pour son financement. Des chemins de promenade sont prévus sur les rives, et très vite aussi des pistes et des itinéraires cyclables.

En 1976, l'AUAS change de directeur. Succède à Gérard Massin, Hubert Peigné, ingénieur des Ponts et Chaussées et venant de la DDE du Bas-Rhin. Ce directeur est atypique : depuis qu'il travaille à Strasbourg, il a pris l'habitude de rouler à bicyclette tous les jours, emmenant avec lui ses dossiers. Il gardera ce goût pour le vélo toute sa carrière puisqu'il est devenu, en avril 2006, le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo qu'il restera jusqu'à fin 2011. L'Agence compte également plusieurs chargés d'études cyclistes quotidiens ou occasionnels : Daniel Hauser qui s'occupera du vélo à l'Agence pendant pratiquement toute sa carrière, de 1976 à 2011, Jean-François Wolff, Michel Messelis...

Sous la pression du CADR qui réclame des aménagements cyclables et de l'État qui les encourage, mais aussi à cause de l'importance des déplacements en deux-roues légers dans l'agglomération et du risque élevé d'accident pour ce type d'usager, l'Agence s'empare du sujet et se documente. Un voyage d'études de deux jours aux Pays-Bas est organisé en juin 1978 par la CUS et l'Agence. À l'issue de ce voyage, Robert Bunzli, directeur de la voirie, déclare : « Ce que font les Hollandais, pourquoi ne pourrions-nous pas le faire à Strasbourg ? ». Avec 18 ans de recul, Hauser estime que « la visite des aménagements cyclables remarquables de Tilburg, Delft, La Haye a eu un impact considérable sur la politique cyclable engagée par la Communauté urbaine de Strasbourg à partir des années 1980. » (ADEUS, 1994, p. 8)

Peu après ce voyage, Pflimlin donne son accord pour l'élaboration d'un schéma directeur deux-roues¹³, qui voit le jour en novembre 1978 (AUAS, 1978). Ce sera le premier de France. Le document présente d'abord un diagnostic de la pratique, comptages à l'appui : au second semestre de 1976, dans les faubourgs et à l'heure de pointe du matin, 20 à 25 % des véhicules sont des deux-roues légers (p. 4), ce qui devait correspondre à une part modale, tous modes confondus, d'environ 12 à 15 %. Puis il résume une grande enquête auprès des scolaires des établissements du premier et second degré du centre et de la proche périphérie : fin 1976, 29 % d'entre eux utilisent un deux-roues léger : 24 % dans les CES, 35 % dans les lycées et

¹³ Il le fera d'autant plus volontiers qu'il se rend régulièrement à Stuttgart, ville jumelée avec Strasbourg depuis 1962, où il constate à la même époque que la ville y développe un réseau cyclable. C'est l'une des rares influences de l'Allemagne que nous ayons repérées.

même 38 % dans les CET (voir le tableau 5)¹⁴. À eux seuls, les scolaires représentent le quart du trafic deux-roues dans la ville dense (p. 7). Enfin, le document révèle que la moitié des victimes d'accidents de la circulation sont des deux-roues légers dont presque les 3/4 sont cyclomotoristes (p. 10). Une telle situation n'est pas exceptionnelle en France et d'autres agglomérations ont, à la même époque, autant de deux-roues et d'accidents. Par exemple, la même année, la part modale deux-roues était à Lille de 12 % et à Orléans de 15 % (source : EMD).

En conséquence, le schéma directeur programme la réalisation d'un réseau primaire d'une cinquantaine de kilomètres d'aménagements cyclables essentiellement dans la trame verte du Plan vert, c'est-à-dire hors du centre, autant que possible sur des itinéraires parallèles aux routes d'accès au centre-ville, afin de réduire les accidents sur ces axes. On est clairement dans l'approche sectorielle préconisée par l'État : il s'agit de réaliser un réseau séparé de la circulation générale pour laisser toute la chaussée à la voiture. Des demandes de subvention à l'État sont votées par le Conseil de la CUS dès octobre 1978 et aussitôt envoyées.

Dès la fin des années 1970, sous l'influence des Pays-Bas qui ne se contentent pas de faire des pistes cyclables hors voirie, mais expérimentent aussi les cours urbaines (sortes de zones de rencontre) puis les zones 30, l'Allemagne s'engage dans une tout autre voie, non sans une forte opposition du lobby automobile : la modération de la circulation (*Verkehrsberuhigung*), avec la création de réseaux cyclables le long des artères et la généralisation des zones 30 et des zones de rencontre dans les quartiers, en périphérie comme au centre (Müller *et alii*, 1992 ; Feldkötter, 2003). En pointe dans ce combat : les Villes-États de Brême, Hambourg et Berlin et le Land de Rhénanie du Nord Westphalie.

À partir de 1976, l'Agence – Daniel Hauser en charge du vélo et son chef Michel Messelis – ne cessera de tenir le cap, malgré les réticences de certains ingénieurs en charge de la voirie et de la circulation à la CUS qui considèrent, comme beaucoup à l'époque, que le vélo est un mode de transport à la fois passiste et dangereux et qu'il n'est pas question que des aménagements limitent la circulation ou le stationnement automobiles. Quant aux élus, sans être hostiles, ils ne sont pas particulièrement enthousiastes. La ville réalise à peu près le réseau primaire prévu puis, malgré l'arrêt des subventions étatiques et contrairement à Lille ou Nantes, continue sur sa lancée au rythme d'une dizaine de km d'aménagements cyclables par an (pistes, bandes et itinéraires), le réseau passant d'une douzaine de km au départ à près de 150 km en 1993 (voir le tableau 4).

À cette date, les aménagements cyclables qui longent les voies d'eau représentent déjà à eux seuls un linéaire d'une cinquantaine de kilomètres quasi continu, très agréable et hors de tout trafic automobile (voir la figure 28). Grâce aux efforts complémentaires du Conseil général du Bas-Rhin (CG 67), il est même possible de sortir de l'agglomération en longeant le canal de la Marne au Rhin jusqu'en Lorraine, le canal de la Bruche jusqu'aux Vosges ou le canal du Rhône au Rhin vers le sud¹⁵. Ces aménagements sont saturés de cyclistes le week-end pendant les beaux jours, mais aussi très utilisés pour des déplacements domicile-travail en semaine et toute l'année. Il est d'ailleurs aujourd'hui question d'élargir les pistes qui longent ces canaux

¹⁴ Il existait dans chaque établissement un vaste parc deux-roues. Sur le site du CES et lycée Kléber, qui regroupait à l'époque 1550 élèves dont environ 37 % venaient en deux-roues, il fallait pas moins de 550 places. 35 ans plus tard, ce parc – modernisé et dédoublé entre temps par la Région – offre 500 places.

¹⁵ La création de pistes cyclables le long des canaux suppose la négociation de conventions de superposition de gestion avec VNF (Voies navigables de France), ce qui n'est pas une mince affaire.

pour en faire un réseau d'« autoroutes pour vélos » à la manière des Danois (CUS, 2010, p. 9).¹⁶

Sous l'influence de Jean-Marie Lorentz, président d'une association de quartier strasbourgeoise, vice-président du CADR et conseiller général centriste, le CG 67 s'engage lui aussi progressivement dans une politique d'aménagements cyclables. Un schéma départemental des parcours cyclables est défini en 1990 et complété en 1992. Dès lors, une coopération et une certaine émulation s'installent entre CUS et CG 67 au bénéfice des cyclistes. Malgré des priorités parfois différentes concernant l'aménagement des voiries départementales en milieu urbain, l'entente reste cordiale. Là encore, le CG 67 trouvera, en la personne de Bernard Schneider, un responsable du vélo efficace. Il soigne en particulier la desserte des collèges et leur équipement en parkings vélo.

Au total, de 1984 à 1992, les investissements consentis par la Communauté urbaine et le Conseil général pour réaliser des aménagements pour deux-roues dans la CUS ont représenté 21 MF, soit moins de 1 % de l'ensemble des investissements transports, alors que la part des deux-roues dans l'ensemble des déplacements mécanisés était en 1988 de 15 % (voir le tableau 6). Pourtant, aucune autre ville française n'était prête à dépenser une telle somme à cette époque. En 1990, cet effort est récompensé : la ville est classée pour la première fois, par un magazine spécialisé, en tête des villes les plus cyclables de France (Lesens, 1990). Dès cette date, elle possède une expertise reconnue en matière d'aménagements cyclables qu'elle ne va cesser de développer de façon largement indépendante, tant son avance est grande.

En 1989, Strasbourg participe avec neuf autres villes (dont Bordeaux, principal initiatrice, Toulouse, Lorient, Chambéry...) à la création du Club des villes cyclables. Avec quelques années de décalage, le Conseil général n'est pas en reste : il est lui aussi en tête des départements cyclables et fonde, en 1999, avec 10 autres Conseils généraux, l'Association des départements cyclables.

La saga du tramway et la libération du centre

Dès 1972, il est question de réaliser un TCSP à Strasbourg et c'est naturellement à un tramway que l'on pense. Mais les oppositions sont vives, car le tramway risque de pénaliser fortement le trafic automobile. Logiquement, le tram exige, en effet, la suppression du transit dans l'hypercentre, qui représente pas moins de 50 000 véhicules par jour, et la transformation de la place Kléber et de quelques artères en zone piétonne. C'est ce qu'Edmond Maennel, chef du bureau d'urbanisme de la Communauté urbaine, est le premier à comprendre et à défendre dès 1973, approuvé aussitôt en cela par le maire (Massin et Gallez, 2006, p. 78). Pour éviter cette perspective pour beaucoup inquiétante, on imagine alors le faire passer dans un tunnel plus ou moins long sous le centre, ce qui accroîtrait cependant fortement son coût. Pflimlin, vieillissant (il a 70 ans en 1977), hésite et a du mal à mobiliser ses services. Il décide de laisser ce dossier à son successeur, le centriste Marcel Rudloff, élu en 1983.

Entre temps, le contexte a changé. Le groupe Matra-Hachette a conçu pour l'agglomération lilloise un mini métro automatique, le VAL, qui vient d'être inauguré et qui connaît un beau succès. Ce métro est en fait presque aussi coûteux qu'un métro au gabarit normal, mais son automatisation exerce une grande fascination sur les élus toujours à la recherche d'idées neuves pour à la fois singulariser leur ville et satisfaire le plus grand nombre : en l'occurrence les défenseurs de la voiture en ville comme les promoteurs des transports publics. Ce serait

¹⁶ En comparaison, une ville comme Lille, qui possède au moins autant de cours d'eau et de canaux que Strasbourg, n'a commencé à aménager leurs rives pour les cyclistes qu'au cours des années 1990 et jusqu'à récemment dans le seul but d'en faire des lieux de promenade sans encourager leur usage utilitaire.

cependant la première fois qu'une ville de moins d'un million d'habitants choisirait un métro, ce qui paraissait à l'époque peu justifié (Bigey et Schmider, 1971, p. 46).

Le débat reprend et se radicalise. Les écologistes¹⁷ et de nombreuses associations du cadre de vie – dont le CADR – sont pour le tramway et la réduction du trafic automobile qui l'accompagne. La pollution atmosphérique est à l'époque un sujet très sensible : située dans la dépression de la plaine d'Alsace et à l'abri des vents dominants d'ouest, Strasbourg connaît des épisodes de pollution importants les jours de brouillard en hiver et de canicule en été. Les commerçants font au contraire une virulente campagne contre le tramway pour préserver à tout prix la circulation automobile. Le PS hésite : le VAL a été construit à Lille, dont Pierre Mauroy est le maire, et Lille recevrait des royalties si Strasbourg le choisissait.

En 1985, « Il y a eu des visites dans les villes équipées du Val ou du tramway mais les choix étaient déjà faits dans les têtes, explique Hervé Dupont, directeur de l'Agence d'urbanisme de 1981 à 1985. L'idée fondamentale, c'est que le Val était moderne et chic ; le tram faisait cité ouvrière. À Grenoble, le tramway n'était pas encore réalisé [il sera inauguré en 1987] : les exemples, c'était Nantes [dont le tramway est inauguré en 1985] ou Saint-Etienne [qui avait conservé une ligne dans le centre]. Le maire de Nantes [à droite], qui avait hérité le tramway de son prédécesseur [de gauche], n'en a pas fait la promotion lors de la visite des élus strasbourgeois. En revanche, à Lille, on avait déroulé le tapis rouge ! » (Cuillier, 1993, p. 181 ; voir aussi Bigey, 1993)

De son côté, Matra-Hachette accroît son lobbying sur la population et les élus. Le groupe détient un atout maître : il a racheté en 1980, le grand quotidien local – les *DNA* – en position de quasi monopole dans le Bas-Rhin. Ce qui est écrit dans le journal fait autorité. Comme par hasard, on n'y lira jamais aucune critique du VAL¹⁸. En 1985, lors d'un dîner en tête-à-tête avec Jean-Luc Lagardère, le PDG du groupe, Rudloff se laisse finalement convaincre d'opter pour le VAL plutôt que pour un tram. Dans un entretien réalisé plus tard, il considère que le tramway ne peut que « défigurer la ville » et surtout « Passer en surface, c'est limiter la circulation des voitures et l'accès aux faubourgs » (Cuillier, 1994, p. 204-205). Bien qu'il ait clairement choisi le VAL et que le Conseil de la CUS ait entériné ce choix en novembre 1985, le maire préfère finalement attendre les élections municipales de mars 1989, avant de lancer les travaux, pour éviter que la ville soit en chantier à ce moment-là.

À l'approche de ces élections, le seul maire de gauche dans la CUS et le seul élu clairement opposé au VAL est André Fougerousse, maire PS d'Ostwald, une commune de 10 000 habitants au sud-ouest de la CUS. Il commande à un consultant une étude comparant les mérites respectifs du métro léger et du tramway. On y découvre qu'à coût égal, il est possible de réaliser trois fois plus de kilomètres de lignes de tram que de VAL pour un service équivalent : le VAL a certes une vitesse commerciale plus élevée, mais les stations étant plus éloignées, les temps de porte à porte sont similaires. De plus, en étant souterrain, il favorise... la circulation automobile, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes quand on cherche précisément à relancer les transports publics. Bref, le VAL apparaît clairement comme une solution dont le but premier est de favoriser l'accès à la ville en voiture.

Les associations quant à elles, sous l'impulsion notamment du CADR, créent, dès 1985, un « Collectif transport » pour défendre le tram, le vélo et la réduction du trafic automobile. Après débat, le Collectif accepte que des représentants de l'opposition municipale (notamment Roland Ries) puisse assister aux réunions. Un tract résumant les arguments de l'étude

¹⁷ Bien implantés en Alsace suite à de mémorables luttes contre l'implantation de la centrale nucléaire de Fessenheim, la zone industrielle de Marckolsheim, le nuage de Tchernobyl, les pluies acides, la pollution automobile...

¹⁸ Il n'y a pas de logique industrielle à rapprocher un fabriquant d'armes et de métros automatiques et un groupe de presse, sinon de rendre le lobbying plus efficace...

financée par la mairie d’Ostwald est réalisé et distribué massivement dans les boîtes aux lettres des Strasbourgeois. Pour sa part, Chaumien parvient à convaincre Catherine Trautmann, tête de liste du PS aux municipales, d’opter clairement pour le tram contre le VAL. Elle a fait comme lui des études de théologie protestante et elle est membre du CADR. À la surprise générale, le PS gagne les élections de 1989, avec 43 % des voix, à la faveur d’une quadrangulaire (le Front national et les Verts ayant réussi à se maintenir au second tour). Jean Gerber, vice-président du CADR, présent sur la liste PS est le dernier à passer. Il devient conseiller municipal en charge du vélo.

Dès les premiers jours, la nouvelle élue et son équipe se lancent dans le grand projet promis aux Strasbourgeois : la réalisation du tramway et tout ce que cela implique. Au premier Conseil de la CUS, le 29 juin, le projet est voté. Après une grande campagne d’information, le 24 février 1992, l’hypercentre est définitivement fermé au trafic de transit, mais pas à la circulation automobile, comme le font croire les opposants : quatre boucles le desservent et le parking sous la place Kléber reste accessible. Strasbourg est la première grande ville de France à oser mettre en œuvre un plan de circulation aussi ambitieux, mais ne fait que rejoindre en cela de nombreuses autres villes d’Europe.

Les élus, très inquiets d’avoir à affronter des réactions hostiles à cette suppression du trafic de transit, préfèrent finalement aller aux devants des habitants en installant un stand place Kléber. À leur grand soulagement, toute la journée, de nombreux habitants viennent les féliciter. Le tramway est inauguré deux ans et demi plus tard, le 25 novembre 1994. Sur son parcours, la ville est transformée et la surface du secteur piétonnier double, passant de 3 ha en deux entités à 6 ha d’un seul tenant. Avec ses larges baies vitrées, le tram offre aux voyageurs un spectacle permanent sur la cité et la vie urbaine. Il connaît aussitôt un grand succès. Un bilan effectué trois ans après son démarrage révèle que les prévisions de fréquentation sont dépassées de 39 % (CERTU, 2002, p. 41). Et une enquête cordon montre que le trafic automobile a diminué de 13 % dans le centre délimité par les boulevards.

Dès la fermeture de l’hypercentre – la « Grande Île » – au transit automobile, piétons et cyclistes y deviennent partout prioritaires, marchant et roulant où bon leur semble sans souci désormais de se faire écraser. Aux élections municipales de 1995, Trautmann est réélue sans difficulté dès le premier tour. Elle lance aussitôt la réalisation de la deuxième ligne de tramway qui permettra en 1999 de fermer le transit automobile est-ouest par les quais nord. Les déplacements à vélo des habitants du centre vont progressivement se redresser jusqu’à plus que doubler en 2009 par rapport à 1988 (voir le tableau 3). Les EMD ne permettant pas d’analyser plus finement les évolutions, il est probable que le vélo ait d’abord été concurrencé par le retour du tramway qui a semble-t-il séduit les cyclistes les plus vulnérables – les scolaires et les femmes –, avant que de nouveaux publics s’y mettent.

Curieusement, le bilan de l’accessibilité au centre-ville n’a jamais été effectué, sans doute parce qu’il supposerait une enquête assez lourde pour être précis, mais il est certainement très positif. S’il est plus compliqué, mais non impossible, d’y venir en voiture, il est bien plus facile et agréable d’y accéder en transport public, à bicyclette ou à pied.

L’abandon de la périphérie à la voiture

Dans les années 1960, « Strasbourg bénéficie [...] d’un réseau ferroviaire de banlieue qui est le plus utilisé en France tant du point de vue du taux de fréquentation annuelle [...] que du point de vue de sa place dans les transports collectifs. » (Bigey et Schmider, 1971, p. 184-185). Pourtant, jusqu’à la décentralisation ferroviaire – qui a débuté dès 1996, l’Alsace étant une région pilote –, l’offre a stagné et les parcs vélos n’ont pas été entretenus, encore moins modernisés et beaucoup ont été rasés et remplacés par des parkings automobiles. Par exemple,

celui de Vendenheim (un village de 2500 habitants en 1965, situé à 10 km au nord de Strasbourg) était couvert et comportait une cinquantaine de places très occupées. Non entretenu, délaissé, vandalisé et les vélos souvent volés, ce garage a été rasé vers la fin des années 1980 (source : entretien avec des habitants qui ont connu cette époque)¹⁹.

Entre temps, les lotissements pavillonnaires se sont multipliés dans les villages de la périphérie. Certes, en Alsace comme dans tout l'est de la France, l'habitat reste groupé et, de plus, autour de Strasbourg, le mitage du territoire est limité par les riches terres agricoles à l'ouest et les terres inondables de la plaine du Rhin à l'est. Mais ces lotissements sont souvent non desservis par le train (comme au nord-ouest dans le Kochersberg) ou aménagés loin des gares quand les villages sont desservis (cf. Mundolsheim, La Wantzenau ou Hoenheim...). Si l'offre ferroviaire s'est depuis 1996 considérablement accrue, on est encore loin d'un urbanisme orienté par le rail de type suisse ou allemand²⁰.

Comme ailleurs en France et tout particulièrement à Strasbourg, la grande distribution imprime des centres commerciaux en périphérie : Strasbourg-nord (150 000 m² de surfaces commerciales, l'un des plus grands de France), Hautepierre, Baggersee, Vigie, Fegersheim... Ce sont de très gros générateurs de trafic automobile qui attirent même la clientèle allemande.

Tous ces choix en matière de transport et d'urbanisme en périphérie urbaine favorisent une importante circulation automobile que les quelques aménagements cyclables réalisés sont loin de compenser. Sans surprise, les déplacements à vélo baissent d'un tiers en grande périphérie entre 1988 et 1997 et la baisse se poursuit même jusqu'à aujourd'hui, comme on le verra ci-après (voir le tableau 3). Les dégâts ont été malgré tout limités. Aucune autre ville française ne peut s'enorgueillir d'avoir encore 3 à 7 % de part modale vélo en périphérie. Les efforts d'aménagement ont sans doute permis d'éviter la marginalisation totale des cyclistes, mais pas de relancer la pratique du vélo.

La mise en œuvre d'un système vélo

Parallèlement, la politique de ville cyclable connaît un fort développement. Après deux ans d'attente – ce n'était pas le dossier le plus urgent à traiter –, l'équipe Trautmann prend enfin en main le dossier du vélo. Daniel Hauser, chargé d'étude à l'ADEUS, est nommé chargé de mission vélo et détaché à mi-temps à la CUS. La ville lui confie l'actualisation du schéma directeur deux-roues. Un diagnostic très complet est réalisé, notamment avec l'aide du CETE de l'Est. Après une large concertation, ce schéma directeur innove sur plusieurs points.

Il préconise la réalisation d'un réseau vraiment maillé et continu y compris jusqu'en centre-ville, ce qui impose le traitement des coupures, nombreuses dans l'agglomération. Un diagnostic complet est réalisé et des mesures à la hauteur du problème clairement préconisées : « Bien que coûteux pour la collectivité, la création d'ouvrages d'art est nécessaire pour assurer des liaisons privilégiées entre les différents pôles de l'agglomération... » (ADEUS, 1994, p. 30). Depuis lors, la ville s'efforce de traiter environ une coupure majeure par an. C'est la seule ville française à mener une politique aussi volontariste sur ce plan (Héran,

¹⁹ Il a fait place quelques années plus tard à un parking automobile de 65 places. Depuis peu un nouveau parking vélos sécurisé de 18 places a été installé par la Région. Le village est aujourd'hui une petite ville de 5 700 habitants.

²⁰ Le cas d'Hoenheim est édifiant. La gare est aussi le terminus de la ligne B du tramway. Elle est pourtant bien peu accessible à pied ou à vélo. Elle n'est ouverte que d'un côté et un grand parc relais en surface de 680 places sature l'espace alentour. Résultat, les lotissements de Souffelweyersheim qui ne sont qu'à 300 m à vol d'oiseau de la gare, sont en réalité à plus d'un km et il faut emprunter la route de La Wantzenau, étroite, très passante et sans aménagements cyclables pour franchir un canal et y accéder.

2011a). Cette continuité suppose aussi un travail en partenariat avec le CG 67 et avec le Land voisin du Bade-Wurtemberg.

Le schéma directeur prévoit également de favoriser la complémentarité vélo-TC et de ne plus considérer ces deux modes comme concurrents. Ce qui sera fait partout, avec un succès inespéré à la gare centrale (voir ci-après).

Il propose enfin de multiplier les aménagements de modération de la circulation, déjà expérimentés ça et là, de type « rue libre » « cour urbaine » et zone 30... Le document précise à propos des zones 30 : « Expérimenté avec succès à l'étranger, notamment en Allemagne, ce concept est destiné à créer un environnement favorable à la vie locale dans les quartiers résidentiels. » (*ibid.*, p. 40) C'est l'une des rares références à ce pays. Les progrès ont été assez lents dans ce domaine, jusqu'à une récente accélération (voir ci-après).

Puis, sur la suggestion de Chaumien et Gerber, Trautmann nomme le premier chargé de mission vélo à plein temps en France, Jean-Luc Marchal, lui aussi ancien membre du CADR. Il prend ses fonctions en 1993 et décide de développer tout ce qui peut contribuer à recréer un « système vélo », comme il existe un système automobile : pas seulement des aménagements, mais aussi toute une gamme de services (pour lutter notamment contre le vol) et une promotion du vélo visant à redresser son image. Cette nouvelle conception est consignée dans une charte du vélo (CUS, 1994a) qui sera votée en même temps que le schéma directeur vélo.

Concrètement, Marchal poursuit le développement du réseau cyclable et notamment des contresens, multiplie les arceaux de stationnement, propose des vélos de service aux fonctionnaires de la CUS, développe le système de location de vélos pour les habitants et les touristes (Vélocation) lancé dès 1992, conçoit avec l'ADEUS un jalonnement des principaux itinéraires, demande au maire de venir à vélo inaugurer les nouveaux aménagements, élabore une campagne de communication « Strasbourg, un vélo d'avance », obtient, en 1996, avec le soutien du CADR, des arrêtés municipaux autorisant les cyclistes à circuler dans les aires piétonnes et interdisant aux deux-roues motorisés d'utiliser les pistes cyclables (deux mesures étendues à la France entière par le décret du 14 septembre 1998)...

Sa tâche la plus difficile consiste à redonner à l'ensemble des services techniques l'habitude de prendre en compte les cyclistes dans tous les projets d'aménagement, bref à renouer avec une culture vélo. Pour cela, les techniciens sont invités à participer à plusieurs voyages d'étude à l'étranger pour découvrir, au-delà des bonnes intentions ou des normes techniques toujours abstraites, les solutions les plus éprouvées. Un voyage aux Pays-Bas, en 1996, organisé par le Club des villes cyclables, leur permet, par exemple, d'admettre enfin la pertinence des « seuils zéro » (l'effacement complet des bordures) jugé jusqu'ici incompatibles avec le respect du fil d'eau. Un autre voyage à Stuttgart (ville jumelée avec Strasbourg), un an plus tard, leur fait découvrir ce qu'est une politique volontariste de traitement des coupures. Un autre encore à Francfort, l'année suivante, les initie à la complémentarité train + vélo...

Marchal noue aussi des relations de partenariat avec le CADR. Une convention est signée stipulant qu'en contrepartie d'une subvention conséquente et pluriannuelle permettant d'embaucher un salarié à plein temps (Serge Asencio) – ce sera une première en France –, l'association s'engage à participer à toutes les réunions de concertation, à faire des propositions constructives et à communiquer de diverses façons auprès de toutes sortes de publics sur les réalisations de la ville. Par exemple, elle réussit à sortir en mai 2000 un supplément de 16 pages (format A4) dans les *DNA*, entièrement consacré au vélo urbain et financé par divers sponsors, ou encore un supplément de 8 pages dans *CUS magazine* en mai 2002.

Mais si la compétence voirie est du ressort de la Communauté urbaine, les communes peuvent parfaitement refuser les aménagements cyclables proposés et certaines ne s'en sont pas privées, notamment Schiltigheim, ville ouvrière de 30 000 habitants au nord de Strasbourg,

qui a longtemps dédaigné ce mode de déplacement, considérant sans doute la voiture comme une conquête du peuple et le vélo comme une régression.

En 1997, les résultats globaux de la deuxième EMD (même périmètre) sont pourtant décevants. La part modale du vélo sur toute l'agglomération est tombée de 8 % en 1988 à 6 % en 1997. Mais elle est un peu remontée dans le centre passant de 6 à 7 %. Ce qui signifie qu'elle a beaucoup baissé en périphérie passant de 8 à 6 % dans les faubourgs et de 10 à 7 % en grande périphérie (voir le tableau 3). Le pari de relancer la pratique du vélo est encore loin d'être gagné.

La poursuite de la politique de ville cyclable

Suite à des dissensions internes, la gauche est battue aux élections de 2001, mais l'équipe de droite nouvellement élue – le « tandem » (sic) Fabienne Keller à la mairie et Robert Grossmann à la Communauté urbaine – ne modifie pas sensiblement la politique de déplacement de la ville. Elle a compris que la population y est favorable. C'est ainsi qu'elle poursuit la réalisation du tramway et embauche même en 2004, comme nouveau chargé de mission vélo après le départ de Marchal en 2002, Serge Asencio, le directeur salarié du CADR. La politique d'équilibre plus harmonieux entre les divers modes de déplacement est devenue un fait acquis, presque consensuel.

Pour accompagner l'arrivée du TGV Est, Asencio monte un ambitieux projet de parc vélos de 850 places dans le parking souterrain de la place de la gare, en s'inspirant de l'exemple de Bâle, et qui, inauguré en juin 2007, est rempli en moins de 6 mois. Il poursuit également le travail de son prédécesseur sur tous les fronts : les aménagements cyclables, les contresens cyclables (qui deviennent obligatoires en zone 30 après le décret du 30 juillet 2008), le stationnement des vélos, la lutte contre le vol et le développement des services. (CUS, 2010) Le cédez-le-passage au feu rouge pour les cyclistes est expérimenté avec succès. Il vient d'être autorisé en France en janvier 2012.

Un nouveau schéma directeur vélo est mis en chantier en 2006. L'idée est de compléter le réseau cyclable et de mieux le hiérarchiser pour le rendre plus lisible. Il y est prévu, entre autres, le développement des plans de déplacement pour les entreprises et les scolaires, et le renforcement des normes de stationnement vélo dans les immeubles. Mais ce plan ne sera pas adopté, car son mandat se terminant, Keller souhaitait des actions concrètes plutôt qu'un document de planification.

La droite divisée est battue aux élections de mars 2008. Le leader de la gauche, Roland Ries, qui avait remplacé Trautmann de 1997 à 2000 quand elle était ministre de la culture, a su se faire apprécier de la population. Sa liste gagne les élections avec un score historique de 58 % des voix au second tour.

Les résultats de la troisième enquête ménages déplacements, réalisée en 2009, sont enfin encourageants. Par rapport à 1997, la pratique du vélo remonte globalement dans l'agglomération de 6 à 8 % de part modale (voir le tableau 1). Mais ce chiffre masque de grandes disparités. Si la pratique double carrément dans le centre où l'essentiel des efforts a été réalisé (la part modale passant de 7 à 14 %), elle remonte un peu en proche périphérie, sauf dans le quartier populaire de Hautepierre²¹, et baisse encore en grande périphérie où beaucoup reste à faire (voir le tableau 3).

²¹ Ce nouveau quartier, créé à l'ouest de la ville dans les années 1960-1970, est constitué de grosses mailles hexagonales d'environ 400 m de diamètre délimitant des zones d'habitat, un grand centre commercial, un vaste hôpital, une zone d'activités... Cet urbanisme fonctionnaliste, traversé en outre par une autoroute, reste peu propice au vélo.

Là encore, la ville de Strasbourg est conforme à ce qui se passe partout en France : la périphérie a été abandonnée à la voiture. En Allemagne, la pratique du vélo dans les périphéries urbaines est, au contraire, aussi élevée que dans les centres (voir ci-dessus le chapitre 6).

L'évolution du public cycliste et des lieux d'usage du vélo

Il est important de comprendre combien cette évolution a été profonde. Les cyclistes d'aujourd'hui sont bien différents des cyclistes d'hier et ne circulent pas vraiment dans les mêmes quartiers.

Dans les années d'après-guerre et jusque dans les années 1980, le vélo est surtout utilisé, à Strasbourg comme ailleurs, par un public captif qui n'a pas les moyens de s'acheter une voiture ou même une simple mobylette. C'est le véhicule du pauvre. L'industrie est encore assez présente dans la capitale alsacienne avec une manufacture des tabacs en centre-ville, des brasseries dans les faubourgs (Schiltigheim et Cronenbourg), les Forges de Strasbourg à Koenigshoffen, et quelques sites importants en périphérie : la zone d'activité de la Plaine des Bouchers à la Meinau en banlieue sud (12 000 salariés en 1975), les Tanneries de Lingolsheim, les ateliers de maintenance SNCF de Bischheim et de Hausbergen, Alcatel à Illkirch-Graffenstaden, General Motors au port du Rhin... En outre, quelques cités d'habitat social à la population peu motorisée génère sans doute un trafic cycliste non négligeable (les cités de l'Ill, Schiltigheim, Koenigshoffen, Hautepierre, Elsau, Meinau...). Toujours est-il qu'à cette époque, on circule deux fois plus à vélo en périphérie qu'au centre saturé de trafic, comme nous l'avons déjà vu.

À partir des années 1960, l'Université peut se développer sur le site de l'Esplanade (ancien terrain de manœuvre cédé par l'Armée), dans la continuité du site historique de l'Université construite à l'époque allemande en limite est du centre-ville. Cette localisation est un facteur très favorable à l'usage du vélo. Au même moment, la plupart des autres grandes villes de province créent des campus bien plus éloignés (Lille, Rouen, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse, Grenoble...). Grâce aux faibles distances à parcourir et faute de transports publics efficaces, une part appréciable des étudiants strasbourgeois se tourne naturellement vers l'usage du vélo. En 1993, une enquête menée par l'ADEUS estime que 13 % des 40 000 étudiants environ travaillant au centre vont dans leurs établissements à bicyclette et 9 à 15 % des 10 000 étudiants environ travaillant dans des sites situés en périphérie (ADEUS, 1994, p. 22). Même si la pratique du vélo dans ce milieu comme dans d'autres baisse sans doute au cours des années 1980, elle y reste cependant plus élevée et surtout la population étudiante strasbourgeoise double entre la fin des années 1970 et le début des années 1990.

Dans les années 1980, avec l'accès à la motorisation des classes populaires et l'urbanisme diffus qui allonge les distances à parcourir, l'usage du vélo en périphérie de Strasbourg est presque divisé par deux et l'usage des deux-roues motorisés (solex, mobylettes...), qui représente encore 65 % des deux-roues en 1976, tombe à 21 % en 1988 et à 7 % en 2009 (voir le tableau 2). Jusqu'en 1992, ce sont surtout les étudiants qui maintiennent la présence des cyclistes dans les quartiers de Strasbourg est et sud (Esplanade, Neudorf, La Robertsau et leurs résidences universitaires...). Depuis lors, la politique de modération de la circulation dans le centre permet un essor des cyclistes, grâce à un public plus diversifié issu principalement de classes sociales suffisamment aisées pour se permettre de se loger en centre-ville ou dans les faubourgs.

Strasbourg, ville cyclable modèle ?

Strasbourg a, dans les années 1970-1980, particulièrement choyé les automobilistes en réalisant une rocade proche du centre-ville, une bretelle d'accès directement à l'hypercentre et de nombreux parkings en ouvrage dans le centre, tout en négligeant longtemps les transports publics. Ces excès ont entraîné un repli des pauvres vers le vélo. Par chance, la ville dense et plate, aux nombreuses ruelles, dont certaines rendues aux piétons, se prête à l'usage de ce mode.

Puis elle a su, de 1975 à 1992, éviter l'effondrement de la pratique du vélo grâce à l'action d'une association de cyclistes urbains particulièrement tenace qui a poussé les élus, l'Agence d'urbanisme et la ville à concevoir un premier schéma directeur deux-roues et à l'appliquer sans faillir, en s'appuyant notamment sur la trame verte et bleue. Le campus universitaire, heureusement situé à proximité du centre, a fourni des bataillons d'étudiants à vélo.

La victoire surprise de la gauche aux élections municipales de 1989, grâce à son soutien de justesse à un projet de tramway et de requalification du centre-ville, a permis de calmer fortement le trafic et de relancer enfin la pratique du vélo. Comme partout dans le monde, c'est la modération de la circulation automobile qui a été le principal stimulant de la relance du vélo et non les aménagements cyclables qui ne jouent qu'un rôle de soutien, certes intéressant, mais jamais décisif. Depuis 20 ans, le réseau cyclable continue à s'étendre et de nouveaux services apparaissent (location de vélos, parcs vélos de la gare et depuis peu Vélohop...) qui confortent les habitants dans leur pratique.

La ville est désormais entrée dans des cercles vertueux. Les habitants savent que le vélo fait partie de l'identité strasbourgeoise et n'hésitent plus à l'essayer. Les services techniques ont intégré le vélo dans leurs réalisations et capitalisent l'expérience acquise. L'offre stimule la demande et réciproquement, tout au moins dans le centre et en proche périphérie. Le nombre croissant des cyclistes renforcent leur sécurité. Toute cette dynamique rapproche Strasbourg de ses voisines allemandes ou suisses (Karlsruhe, Fribourg ou Bâle).

Mais, force est de constater que la ville est encore bien plus française que rhénane. Sa grande périphérie est toujours largement laissée à la voiture. Le cadencement des trains de banlieue vient seulement d'être généralisé fin 2011, à la demande de RFF. Le projet de Grand contournement ouest, refusé par la CUS mais soutenu par le Conseil général et par l'État, a été définitivement adopté en 2010 : il n'a été récemment abandonné que faute de financement. Plusieurs parkings ont été supprimés ces deux dernières années dans l'hypercentre faute de clients, mais un parking supplémentaire devrait être prochainement construit près de la gare...

Strasbourg est néanmoins la seule grande ville française qui a maintenu depuis 33 ans, sans discontinuité, une politique de ville cyclable. Sur cette même période, toutes les autres villes ont connu une ou plusieurs mandatures sans aucune initiative en faveur des cyclistes. Cette constance a fini par payer et elle le doit avant tout à une poignée d'hommes et de femmes déterminés et très peu à la proximité avec l'Allemagne. Tous les choix majeurs concernant les déplacements n'ont jamais été faits sous influence principale allemande : ni l'arrêt du tramway dans les années 1950, ni les travaux autoroutiers des années 1960-1980, ni les aménagements cyclables dans la trame verte, ni le retour du tramway dans les années 1990 et la fermeture du centre au transit, ni la mise en œuvre d'un système vélo...

En outre, prétendre que cette proximité avec l'Allemagne ait pu jouer un rôle majeur n'est pas du tout du goût des Strasbourgeois. En moins d'un siècle, il a fallu trois conflits armés pour que l'Alsace reste française. Si les Alsaciens observent, certes avec intérêt, ce qui se passe en Allemagne ou en Suisse – 63 000 d'entre eux y travaillent et bien plus savent l'allemand et regardent la télévision de ces pays –, ils tiennent plus encore à leur particularisme et ont appris depuis longtemps à ne compter d'abord que sur eux-mêmes (cette thèse est défen-

due avec brio par Frédéric Hoffet, dès 1951). Ainsi, les Strasbourgeois ont d'abord appliqué les directives parisiennes pour ensuite s'en écarter progressivement et construire une voie originale en s'appuyant sur les atouts de leur ville.

Strasbourg est-elle pour autant une ville cyclable modèle ? Loin s'en faut : la faiblesse de la pratique du vélo en périphérie et dans certains quartiers pèse aujourd'hui sur son bilan.

L'avenir du vélo à Strasbourg

Conscients du chemin qu'il reste à parcourir, le nouveau maire, Roland Ries, et le nouveau président de la Communauté urbaine, Jacques Bigot, fixent dès 2009 une nouvelle ambition à la ville : atteindre 20 % de part modale pour le vélo en 10 ans. Ce qui correspond à une multiplication par 2,5 des déplacements à vélo : un défi considérable. Pour y parvenir, il est clair qu'une politique classique d'aménagements cyclables, de restriction de la circulation dans le centre et de création de quelques services ne peut plus suffire. Une politique volontariste de modération de la circulation sur l'ensemble du territoire, des services beaucoup plus étoffés et un effort de promotion bien plus ciblé selon les publics sont désormais indispensables.

Ce projet a commencé par la mise en place d'un système de location de vélos original – Vélibop – en septembre 2010. Après analyse, la ville considère que le système de vélo en libre service façon JCDecaux est trop coûteux – aujourd'hui de l'ordre de 4000 €/an par vélo – pour le niveau de service rendu. La dérive des coûts est liée aux difficultés de régulation des vélos, au vandalisme, au vol, au manque de fiabilité du matériel, aux intempéries et aux problèmes de gestion informatique du système, source de nombreux contentieux. Pour réduire fortement ce coût unitaire et étendre le service, la CUS propose un système plus simple pour elle. L'usager ne peut plus laisser son vélo à un autre endroit, ce qui évite de devoir réguler en permanence le système, en contrepartie il peut disposer d'un vélo bien plus longtemps. Les espaces de location sont beaucoup mieux sécurisés et pour une part « humanisés ». Les résultats, supérieurs aux attentes, donnent apparemment raison à la ville.

Le projet se poursuit par la mise en œuvre du « Code de la rue ». Le but est de donner la priorité aux piétons, puis aux cyclistes, partout où la vie locale est prépondérante, dans les quartiers comme dans les artères les plus animées. Concrètement, il s'agit de généraliser rapidement les zones à circulation apaisée : zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes, soit environ 70 % du linéaire de voirie, et de réduire la place de la voiture sur les artères (les boulevards et av. des Vosges) en les limitant autant que possible à 2 x 1 voie et en supprimant le stationnement en épis, de façon à les équiper plus facilement de larges trottoirs et de bandes cyclables, avec comme principe général de consacrer aux modes actifs la moitié au moins de l'espace viaire.

La généralisation rapide de ces aménagements permettra de donner une cohérence visible à la politique de modération de la circulation, de manière à changer le rapport des automobilistes aux autres usagers. Dans l'hypercentre et une partie du centre, ce changement est déjà acquis. Il convient de l'étendre à terme à toute l'agglomération, y compris dans la périphérie jusqu'ici quelque peu délaissée.

Trop sûrs d'eux, les responsables politiques de la ville ont décidé de soumettre ce choix à la population en organisant une consultation populaire du 2 au 20 mai 2011, réservée aux Strasbourgeois inscrits sur les listes électorales. Mais consternation dans la majorité municipale, malgré un taux de participation très honorable de 44,5 %, la population a répondu non à 54,9 %. Ils ignoraient manifestement la votation suisse du 4 mars 2001 « pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse limitée à 30 km/h assorties d'exceptions » dite « Rues pour tous » refusée par 79,7 % des suffrages exprimés et dans la totalité des cantons. En comparaison, le résultat strasbourgeois paraît bien meilleur.

Ce refus s'explique aisément. Il est toujours beaucoup plus facile de se mettre d'accord sur les objectifs que sur les moyens d'y parvenir. À une question du type : *Etes-vous d'accord pour encourager la pratique de la bicyclette, même si cela doit se faire au détriment des automobilistes ?*, nul doute que les Strasbourgeois auraient répondu largement oui, comme de précédents sondages auprès de diverses populations l'ont toujours montré²². Quand on aborde les moyens, les débats deviennent beaucoup plus vifs et les gens se déterminent finalement à partir des seuls éléments certains : les avantages des zones 30 paraissent bien hypothétiques, au regard des sanctions pour excès de vitesse qui ne manqueront pas de s'accroître.

Dans les années 1980, les villes allemandes s'y sont prises tout autrement pour imposer la modération de la circulation. Pour museler le puissant lobby automobile, elles ont proposé d'expérimenter les zones 30 et de réaliser des études avant / après, qui ont à chaque fois démontré les bienfaits pour les usagers de ce type d'aménagement sur presque tous les plans : baisse de toutes les nuisances et relance des modes actifs, au prix certes d'une réduction de la vitesse moyenne, mais de seulement 10 % environ.

Le maire de Strasbourg s'est déclaré néanmoins déterminé à poursuivre la création de zones apaisées, mais il devra procéder désormais au cas par cas et il gagnerait à s'inspirer... de la méthode allemande.

Enfin, en février 2013, la CUS a lancé la réalisation d'un « réseau vélo express » (REVE), appelé Vélostras. Il devrait comporter, en 2020, 130 km de pistes structurantes, soit 9 radiales et 3 rocades (voir la figure 29). Les deux tiers des aménagements existent déjà. L'objectif est de permettre aux cyclistes de circuler en moyenne à 20 km/h, en rencontrant très peu d'obstacles, pour les inciter à franchir des distances nettement plus grandes.

La ville a bien compris tout l'intérêt d'associer la modération de la circulation et un réseau cyclable crédible, pour accroître vraiment la part modale de la bicyclette.

Tableaux et figures

Tableau 1. Évolution des parts modales dans la CUS
selon les trois enquêtes ménages déplacements

Mode	1988	1997	2009
Marche	32,5 %	31,4 %	33,4 %
Vélo	8,0 %	5,9 %	7,6 %
Transports en commun	7,4 %	8,7 %	12,5 %
Motos	2,1 %	0,8 %	0,6 %
Voiture	50,0 %	53,2 %	45,9 %
Total	100 %	100 %	100 %

Source : ADEUS, 2010, p. 6.

Tableau 2. Évolution de la part des deux-roues motorisés
dans l'ensemble des deux-roues, dans la CUS

	1976	1988	1997	2009
	65 %	21 %	12 %	7 %

Sources. 1976 : comptages sur l'agglomération (ADEUS, 1994, p. 18). Autres années : EMD.

²² Par exemple, lors d'une « enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes » (UITP, CEE, 1991) réalisée auprès de 15 000 citoyens de la Communauté européenne âgés de plus de 15 ans, à la question « Faut-il donner la priorité sur l'automobile aux cyclistes », 73 % des personnes interrogées ont répondu oui, sans grandes différences selon les pays.

Tableau 3. Évolution des parts modales du vélo
dans les différents secteurs de la CUS, selon les trois EMD

Zones	Secteurs	1988	1997	2009	2009/1988
Centre	Strasbourg centre	6 %	7 %	14 %	x 2
	Strasbourg est	7 %	6 %	9 %	↓ puis ↑
Proche périphérie	Strasbourg sud	9 %	6 %	9 %	↓ puis ↑
	Communes nord	8 %	5 %	6 %	↓ puis ↑
	Strasbourg ouest	6 %	4 %	3 %	/2
Grande périphérie	Couronne sud	11 %	9 %	6 %	/2
	Communes du sud-ouest	10 %	6 %	6 %	/2
	Couronne nord	8 %	5 %	6 %	/2
	Total CUS	7,9 %	6,0 %	7,5 %	↓ puis ↑

Source : Observatoire des déplacements, 2010, p. 10.

Tableau 4. Évolution du linéaire cumulé d'aménagements cyclables dans la CUS en km

	Linéaire cumulé		Linéaire par an
Fin 1978	12		
Fin 1982	34		5,5
Fin 1988	103		11,5
Fin 1994	168		10,8
Fin 2000	330		27,0
Fin 2007	506		25,1
Fin 2010	540		

Source : ADEUS. Les dates correspondent aux années précédant les élections municipales. Les aménagements comprennent les pistes, bandes et itinéraires cyclables, mais pas les double-sens cyclables, ni les zones 30.

Tableau 5. Modes de déplacement des scolaires, au centre et en proche périphérie de Strasbourg, en 1976

	CES	Lycées	CET	Ensemble
Marche	61,6 %			44,5 %
Vélo	22,4 %	16,1 %	13,5 %	19,5 %
Cyclomoteur	2,0 %	18,5 %	24,2 %	9,7 %
<i>Total 2RL</i>	24,4 %	34,6 %	37,7 %	29,2 %
Bus régulier				15,8 %
Bus scolaire				4,2 %
<i>Total bus</i>				20,0 %
Voiture - moto				6,3 %
<i>Total</i>				100 %

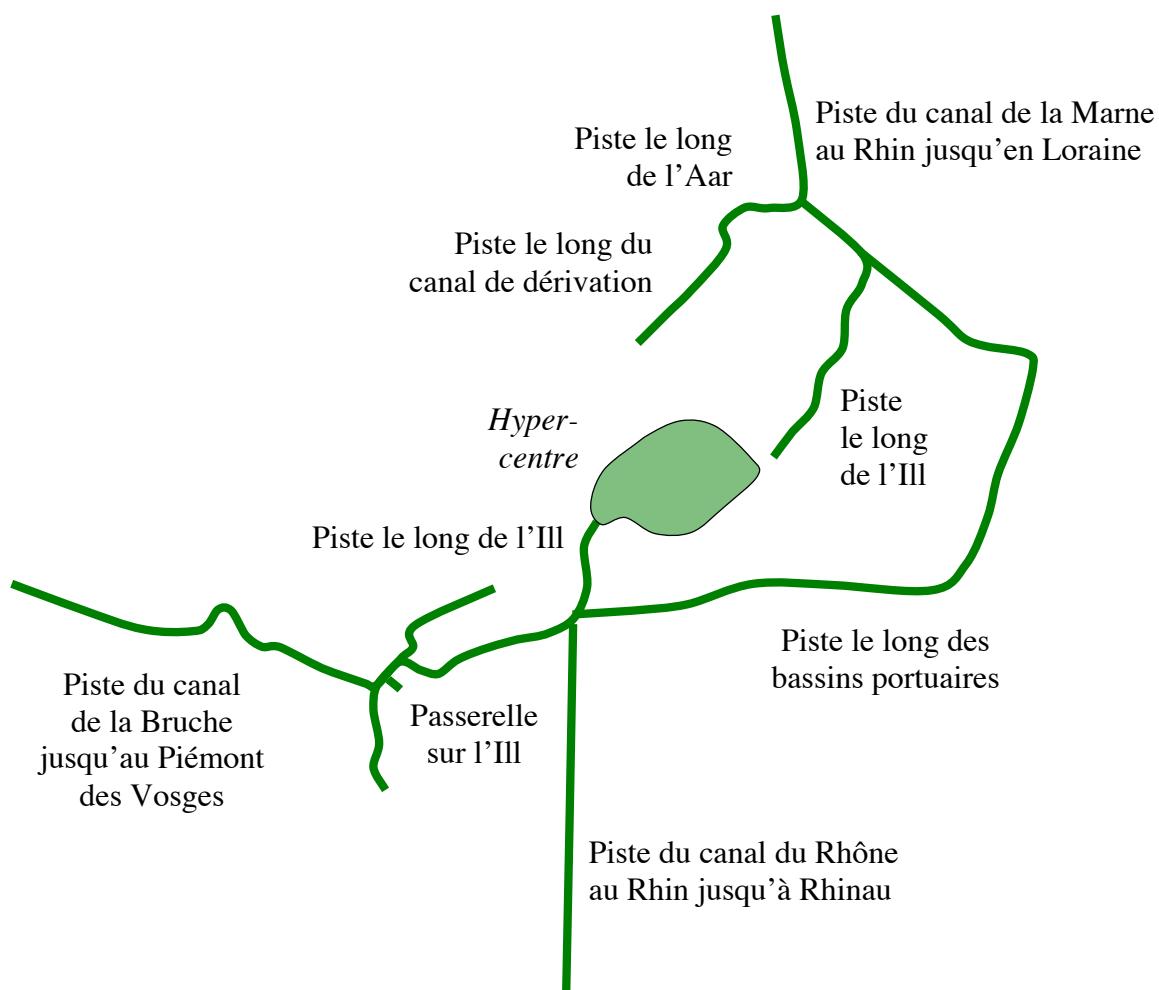
Source : AUAS, 1978, p. 4. Les données manquantes ne sont pas précisées.

Tableau 6. Investissements transports dans la CUS de 1984 à 1992
et parts modales en 1988

Mode	Types de dépenses	En MF	En %	Parts modales
Véhicules particuliers	Investissements de l'État et du Conseil général dans les infrastructures routières et investissements de la CUS dans la voirie	2027	55 %	74 %
Transports publics	Investissements concernant le tramway, le réseau bus et le réseau SNCF	1608	44 %	11 %
Deux-roues	Investissements concernant le réseau cyclable	28	0,8 %	15 %
	Total	3663	100 %	100 %

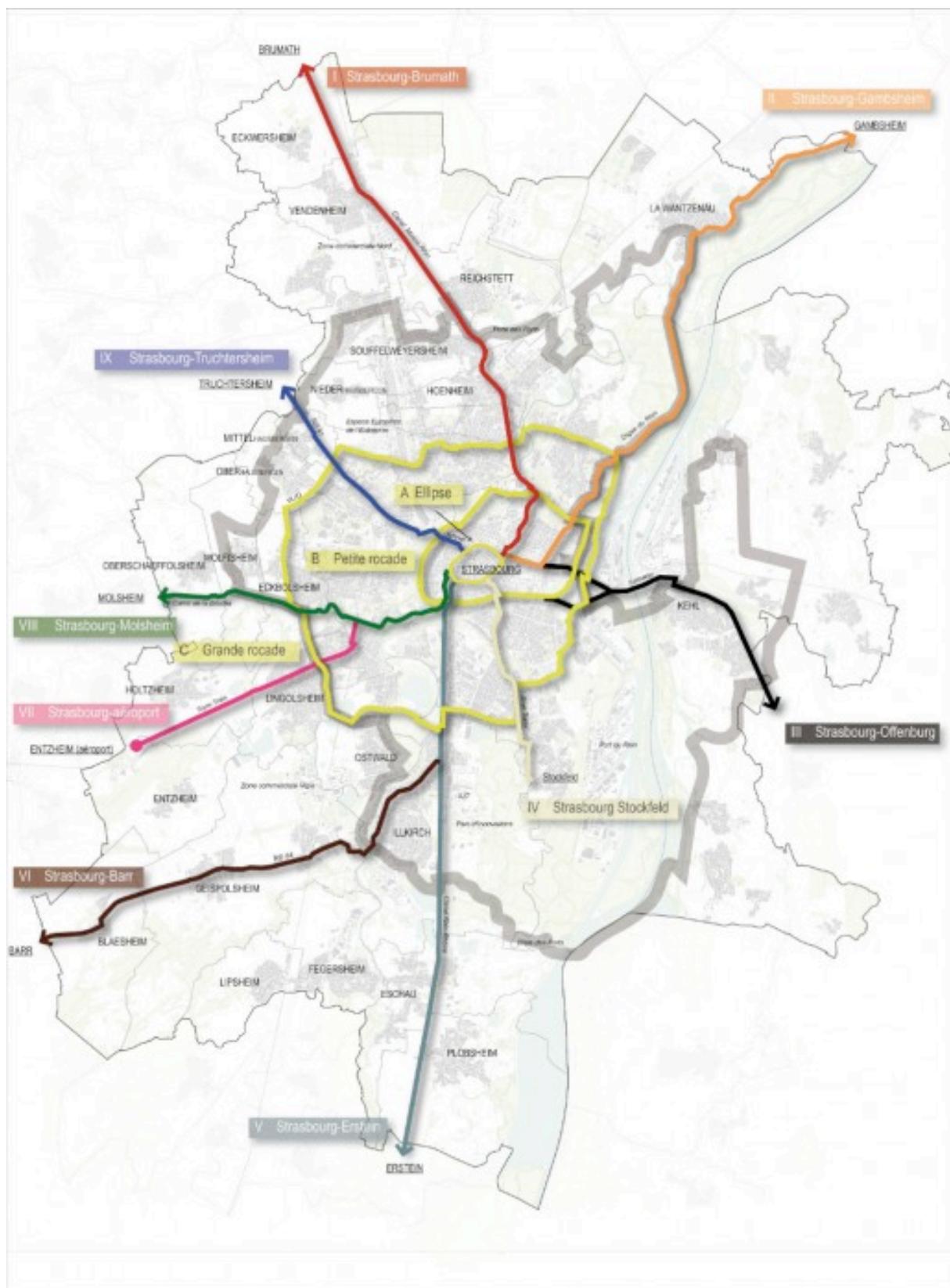
Sources. Pour les investissements : CUS, 1994b, p. 12. Pour les parts modales : EMD 1988.

Figure 1. Carte schématique des aménagements cyclables
le long des canaux et cours d'eau dans la CUS



Echelle : la carte tient dans un carré d'environ 8 km de côté.

Figure 2. Le futur réseau express vélo de Strasbourg : « Vélostras »



Source : CUS, 2013.

Références bibliographiques

- ADEUS, 1994. *Schéma directeur deux-roues*. Strasbourg : ADEUS. 57 p.
- ADEUS, 2010. L'enquête ménages déplacements. Mobilité dans le Bas-Rhin : les grands résultats. *Les notes de l'ADEUS*, n° 2. 8 p.
- ADEUS, 2011. *Schéma directeur vélo de la CUS à l'horizon 2020. Rapport*. ADEUS. 66 p.
- AUAS, 1978. *Aménagements en faveur des deux-roues dans la Communauté urbaine de Strasbourg*. Strasbourg : AUAS.
- BIGEY Michel, 1993. *Les élus du tramway*. Paris : Lieu Commun. 250 p.
- BIGEY Michel, SCHMIDER André, 1971. *Les transports urbains*. Paris : Ed. universitaires. 186 p.
- BUCHANAN Colin D., 1963. *Traffic in Towns*, London: HMSO. 264 p., trad. *L'automobile dans la ville*. Paris : Imprimerie nationale, 1965. 224 p.
- BUNZLI Robert, WOLFF R., 1980. La zone piétonnière de Strasbourg. *Ingénieurs des villes de France*, n° 4. p. 79-84.
- CERTU, 2002. *Evaluation des transports en commun en site propre. Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de TCSP*. Lyon : CERTU. 144 p.
- CUILLIER Francis (dir.), 1994. *Strasbourg : chroniques d'urbanisme*. Strasbourg : ADEUS / Ed. de l'Aube. 259 p.
- CUS, 1975. *Dossier d'agglomération. Rapport général de présentation*. Strasbourg : CUS.
- CUS, 1994a, *Charte du vélo*, CUS. 13 p.
- CUS, 1994b, *Plan de déplacements urbains. Horizon 2010. rapport d'étape*. CETE de l'Est, SOFRETU, Territoires conseils pour la CUS. 31 p.
- CUS, 2010. *Strasbourg, une nouvelle dynamique pour un vélo d'avance*. Direction de la mobilité et des transports. 16 p.
- DUPUY Gabriel, 1975. *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*. Paris : ATP. 201 p.
- FELDKÖTTER Michael, 2003. „Das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel. Untersuchungen zur Fahrradnutzung in Düsseldorf und Bonn“. *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsorschung*, n° 6, Mannheim: MetaGIS.
- GALLEZ Caroline, 2010. Strasbourg et le modèle urbain rhénan. In Caroline GALLEZ et Vincent KAUFMANN, *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, INRETS. p. 25-64.
- GUIDEZ Jean-Marie, 2007. 2007 : le tournant du vélo ? Ce que disent les enquêtes ménages déplacement sur la pratique du vélo. *Transports urbains*, n° 111, p. 14-15.
- HEITZ François, MEYKUCHEL Georges, 1980. Le système de Strasbourg dix-huit mois après. *Transport environnement circulation*, n° 39, mars-avr. p. 30-33.
- HERAN Frédéric, TOSTAIN Philippe, 1996. Vélo et transport collectif urbain, opposition ou complémentarité ? *Transports urbains*, n° 90. p. 5-16.
- HERAN Frédéric, 2011, *La ville morcelée. Effets de coupure en milieu urbain*. Paris : Economica, collection « Méthodes et approches. 218 p.
- LASSAVE Pierre, MEYERE Alain, 1987. Politiques de transport urbain : le cas des villes de province dans la décennie 75-85. *Transports en revue*, Bagneux : CETUR.
- LE BRETON Eric, 2002. *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citadin ?* Paris : L'Harmattan. 256 p.
- LESENS Isabelle, 1990. Villes et vélo : le hit parade de la casse. *50 millions de consommateurs*, n° 229, juin. p. 23-29.
- MASSIN Gérard et GALLEZ Caroline, 2006. Strasbourg et l'automobile, années 1970. Lorsque vision politique et innovation technique s'articulent au service d'un projet précurseur. *Flux*, n° 3, n° 65. p. 75-81.
- MEADOWS Donella, MEADOWS Dennis, RANDERS Jorgen et BEHRENS William, 1972. *The Limits to Growth*, Universe Books, trad. *Halte à la croissance ?* Paris : Club français du livre. 314 p.
- MESSELIS Michel, 1994. 1945-1993 : du réseau de voirie au plan de déplacements urbains. In CUILLIER Francis (dir.), *Strasbourg : chroniques d'urbanisme*, ADEUS / Ed. de l'Aube. p. 97-107.
- MINISTRY OF TRANSPORT, 1946. *The design and layout of roads in urban areas*. HMSO, London.

MÜLLER Peter, SCHLEICHER-JESTER Frank, SCHMIDT Marie-Pascale, TOPP Hartmut H., 1992. *Konzepte flächenhafter Verkehrsberuhigung in 16 Städte*. Fachgebiet Verkehrswesen, Universität Kaiserslautern, Grüne Reihe Nr 24. 248 S.

OFFNER Jean-Marc, 1987. Et le vélo ? Pour une relance sélective des politiques de promotion des deux-roues légers en ville. *Transports*, n° 325. p. 45-50.

POULIT Jean, 1971. La circulation urbaine. *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 462, fév. p. 59-78.

UITP, CEE, 1991. *Enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes. Comparaison entre les attitudes des électeurs et celles des élus*. Bruxelles : UITP.