

Le Plan Piéton de Strasbourg : nouvelle étape dans la démarche « Code de la Rue »

Strasbourg continue d'ouvrir la voie en matière de mobilités douces. Après avoir transfiguré son centre ville avec l'arrivée du tramway au début des années 1990 puis créé un maillage de plus en plus dense de pistes cyclables, la capitale alsacienne se lance aujourd'hui dans un nouveau défi: la mise en œuvre d'un Plan Piéton – le premier du genre en France. Cela méritait bien une visite de terrain que les deux associations «Rue de l'Avenir» – Suisse et France – ont effectuée en mai dernier. Une belle opportunité de réflexion dans le cadre de la «démarche Code de la Rue».

Se déplacer dans les rues de Strasbourg, que ce soit à pied, à vélo ou en tramway, est une expérience enrichissante... mais un peu frustrante si l'on n'a pas la chance d'habiter cette ville. Car alors, on ne peut que mesurer la différence de qualité de vie par rapport à toutes les autres. En effet, on se trouve ici dans une zone très urbanisée, à la fois dense et extrêmement vivante, extrêmement active, et pourtant on a l'impression de se mouvoir hors du bruit et de la fureur des grandes cités. C'est très agréable.



Cohabitation et écomobilité. Une des caractéristiques de Strasbourg est la cohabitation des piétons avec les cyclistes, et les trams.

Il n'y a bien entendu rien de mystérieux ou de miraculeux à cela. C'est le résultat de plus de vingt ans d'efforts des équipes en place. Ou, pour être plus précis, le fruit d'une politique des déplacements menée avec détermination, aussi bien par la ville que par la communauté urbaine depuis 1989. Tout a commencé en 1989. Cette année-là, Catherine Trautmann est élue maire de Strasbourg sur la base d'un projet de création du tramway, accompagné d'un audacieux plan de circulation – éta-

bli selon le principe de «boucles» frôlant le centre mais empêchant sa traversée par les voitures –, d'une suppression du stationnement automobile et de la piétonisation partielle de l'hypercentre. Une vraie révolution. L'audace dans ce domaine n'ayant pas faibli, deux décennies plus tard, l'agglomération strasbourgeoise (CUS) figure plus que jamais comme un modèle de collectivité territoriale engagée dans la «démarche Code de la Rue». C'est-à-dire une démarche de reconquête de l'espace public au détriment du tout-automobile et au profit des piétons et des cyclistes (voir encadré ci-dessous).

Des cyclistes omniprésents

La particularité du tissu urbain strasbourgeois, a induit des priorités: résorber les coupures et mettre en place un réseau magistral reliant les différents pôles de l'agglomération. Cela s'est d'abord traduit par un important développement de transports en commun. L'agglomération compte aujourd'hui un réseau de tramway performant, avec six lignes qui irriguent une bonne part du tissu urbain (69 stations) et transportent 300 000 voyageurs par jour. Si l'on y ajoute le réseau ferré et les bus – y compris les bus à haut niveau de service –, les TC assurent aujourd'hui 12.5% de la totalité des déplacements.

Cela s'est également traduit par une politique cyclable ambitieuse. Et efficace puisque l'enquête Ménages de 2009 a montré que la mobilité douce couvre 41% des déplacements sur l'agglomération. «Mais notre ambition, c'est d'atteindre 52% en 2025», explique Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg, également

en charge des déplacements cyclables pour la CUS. *C'est réaliste si on tient compte du fait que 70% des déplacements sont inférieurs à 3 km – une distance idéale pour les modes actifs – et aussi que 22% des déplacements inférieurs à un kilomètre sont effectués en voiture !*

En tout cas, ce qui saute aux yeux lorsqu'on arpente les rues strasbourgeoises, c'est l'omniprésence des cyclistes. Ils sont partout! Les chiffres confirment largement cette impression: dans le centre ville, les vélos représentent 15% de part modale – un niveau record en France. Sur l'agglomération, le niveau tombe certes à 8%, mais ce taux ferait encore rêver bien des villes françaises ou suisse romandes!

Il est vrai que le réseau cyclable à Strasbourg et sur la CUS est particulièrement dense (500 km) et l'offre de stationnement, sans égale en France et en Suisse latine avec plus de 22 000 places sur l'ensemble de l'agglomération (parcs sécurisés, arceaux, etc.).



Les garages à vélos peuvent être pratiques et esthétiques. Strasbourg compte plus de 22 000 places de stationnement pour les cycles et en ajoute 1300 à 1500 chaque année.

C'est même le terrain rêvé des innovations en faveur des vélos. Ainsi, les cyclistes strasbourgeois ont-ils expérimenté le tourne-à-droite aux feux rouges avant tout le monde...



Végétalisation d'une voie 30 dans un quartier d'habitation du centre.

Une ville de marcheurs

Reste que cette remarquable politique cyclable n'est pas sans faille. À commencer par le fait qu'elle a eu tendance à éclipser l'autre volet des modes actifs: la marche. En lançant son Plan Piéton, à l'image des schémas directeurs bus, tram et vélos, la ville entend donc rétablir

un plus juste équilibre en faveur des piétons. Leur nombre justifie amplement qu'on les prenne mieux en compte. Toujours selon l'enquête Ménages de 2009, un déplacement sur trois se fait à pied dans l'agglomération (33 à 34% de part modale). C'est le taux le plus élevé de France avec ceux de Paris, Marseille et Le Havre. En centre ville, il atteint même plus d'un déplacement sur deux (52%). Mais il y a une autre raison de travailler à un plus juste équilibre en faveur des piétons: dans la perspective de la ville durable, cette pratique ne présente que des avantages. Elle est favorable à la santé publique et à l'environnement; elle contribue à l'amélioration de la qualité de la vie sociale et ne nécessite pas de lourds investissements financiers.

Là encore, l'ambition des équipes strasbourgeoises est d'accroître cette pratique sachant qu'elle est considérée comme le mode de déplacement le plus performant en milieu urbain pour des trajets inférieurs à un kilomètre. Or, l'enquête a montré qu'en périphérie, un déplacement sur cinq de moins d'un kilomètre s'effectue en voiture ! Ambition chiffrée, la part des déplacements piéton de moins d'un km devant croître de 62% à 72%, soit dix points de plus. Et celle des déplacements de 1 à 2 km, de 18% à 23%, soit cinq points de plus.

Le Plan Piéton de Strasbourg (2012-2020)

Ces objectifs ne pourront toutefois être atteints que s'ils sont soutenus par des actions cohérentes destinées à promouvoir cette pratique. D'où le Plan Piéton voté par le Conseil municipal de Strasbourg le 23 janvier dernier. Celui-ci s'articule autour de dix axes. Il comprend notamment la promotion de la marche (avec la diffusion de cartes de la ville exprimée en temps-piétons, la mise en évidence des circuits attractifs pour les piétons, etc.), la volonté d'accorder plus de place aux piétons (une nouvelle charte d'aménagements des espaces publics vise à consacrer au moins 50% de l'espace de façade à façade aux piétons), la constitution d'une trame de voies publiques favorables à la marche. Le Plan accorde une large place à la résorption des discontinuités des cheminements piétons sur les axes 50, dans les carrefours et les ouvrages d'art ainsi qu'à la création d'un réseau piéton modèle reliant les différents quartiers, susceptible de devenir une référence pour le développement de la marche dans la ville. Il prévoit également la généralisation des Pédibus dans les écoles primaires publiques. Enfin, il inscrit des actions spécifiques visant à désamorcer les conflits piétons/vélos, à commencer

La démarche «Code de la Rue»

Inspirée d'une expérience belge, la démarche «Code de la Rue» connaît un beau succès depuis quelques années, en France. Son objectif: privilégier la vie locale en assurant la sécurité et le confort de tous les usagers. Aller vers un plus juste partage de l'espace public entre tous les modes de déplacement. Autrement dit, passer d'une logique routière à une logique urbaine. Cela, bien sûr, implique une remise en cause de la priorité accordée à l'automobile dont la toute-puissance avait fini par rendre très inconfortables ou dangereux les déplacements de piétons et des cyclistes et, finalement, par réduire à néant la vie urbaine.

Lancée au milieu des années 2000, cette démarche novatrice a amené de nombreuses villes à adopter quelques grands principes: limitation de la circulation motorisée en ville, maîtrise des vitesses pour favoriser la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes, diminution de l'offre de stationnement automobile sur la voie publique. Elles ont ainsi inscrit sur leurs programmes la multiplication –voire la généralisation– des zones 30, la création de zones de rencontre et d'aménagements sur les espaces publics, la requalification des espaces dégradés, une voirie accessible à tous les usagers et des transports publics nombreux et performants.

Sous la pression des associations, cette démarche a été officialisée par des textes législatifs. Deux grands trains de mesures ont en effet été intégrés dans le Code de la Route. Le décret du 30 juillet 2008 a introduit le principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, ainsi que le concept de «zone de rencontre» (les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules qui, eux, sont limités à 20 km/h), tout en redéfinissant l'aire piétonne et la zone 30. Il a également autorisé le double sens cyclable sur certaines voies. Le décret du 12 novembre 2010, lui, renforce le statut du piéton en traversée de chaussée et autorise le tourne-à-droite pour les cyclistes.

Mais d'autres mesures devraient venir compléter ce cadre juridique au fur et à mesure que la démarche progressera.

En Suisse, Rue de l'Avenir va lancer la réflexion sur le Code de la Rue.



Avec une part modale de 15% au centre-ville, les cyclistes sont omniprésents

par l'instauration de la règle selon laquelle, en zone 30, la cohabitation vélo + voitures devient la norme.

Des mesures de ce type s'avèrent en effet essentielles car la cohabitation piétons-vélos pose aujourd'hui quelques soucis aux responsables strasbourgeois en charge des mobilités douces. Les cyclistes, de plus en plus nombreux et pas toujours très disciplinés, créent une insécurité et un inconfort ressentis par beaucoup de piétons qui ne cachent plus leur irritation (voir encadré). Et les équipes sont d'autant plus attentives à ces conflits qu'elles savent bien que le doublement programmé de la part modale des vélos dans les années à venir risque fort d'accentuer le phénomène si rien n'est fait. Elles ont conscience de la nécessité de faire

évoluer une partie des aménagements cyclables. Et c'est bien dans cette idée qu'elles prévoient l'ouverture d'un Réseau Express Vélo, avec des voies réservées aux vélos, conçues pour éviter au maximum les obstacles et permettant de circuler à deux de front. Sur ces «voies rapides», les cyclistes les plus véloces pourront parcourir aisément des distances de 7 à 10 km à travers la ville sans être gênés par les piétons et sans les gêner... tout en libérant les zones piétonnes de l'hypercentre.

Ces ajustements montrent en tout cas que les solutions «toutes faites» n'existent pas et qu'il faut remettre l'ouvrage sur le métier, dans ce domaine plus que dans tout autre. C'est d'une certaine façon ce qu'explique Jean-Luc Marchal, chef de projet en charge des mobilités, lorsqu'il évoque l'intérêt et la difficulté de la démarche «Code de la Rue»: *«Pour nous, c'est un outil précieux qui nous aide à avancer, à accompagner la ville dans son évolution. Mais cette progression est difficile, compliquée; nous nous heurtons à des pressions de tous ordres. Il faut tout de même avancer. Et c'est payant parce qu'on finit par noter des changements d'habitudes et de comportements. Cela vient par capillarité, avec le temps. Disons qu'il faut laisser du temps au temps...»*

Strasbourg en chiffres

- Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS): 480 000 habitants
- Strasbourg: 280 000 habitants
- Répartition de modes de déplacements sur la CUS:
- 46% automobiles, 12,5% TC, 33% piétons, 8% vélos (mais 15% dans la ville centre)
- 54 km de réseau tram
- 500 km d'itinéraires cyclables sur la CUS
- 3 ha de secteur piéton d'un seul tenant en centre ville
- 532 000 trajets piéton chaque jour sur la CUS
- 800 000 trajets piéton de rabattement vers les transports publics (gare, tramway, station de bus).
- 120 000 déplacements à vélo par jour
- 22 000 places de stationnement vélo sur la CUS (dont 18 000 à Strasbourg)
- 40 Véloparcs près des stations tram et bus
- 24 millions €/an pour les investissements voirie de la CUS dont 3 millions pour les vélos (sauf gros aménagements tels la construction d'une passerelle sur autoroute: 8 millions €)
- 70% des déplacements sont inférieurs à 3 km, distance idéale pour les modes actifs.

La Rencontre de Strasbourg



Face à l'accroissement du nombre des cyclistes, Strasbourg a commencé à réserver – avec un succès relatif – des rues exclusivement aux piétons.

Rue de l'Avenir Suisse et Rue de l'Avenir France avaient décidé de s'associer pour effectuer une visite de terrain à Strasbourg, les 10 et 11 mai dernier.

Guidé par les élus et chefs de mission en charge de la mobilité et des transports à Strasbourg même et dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, le groupe a ainsi pu observer les aménagements pour piétons et cyclistes et découvrir quelques réalisations récentes, voire pilotes. Belle opportunité pour confronter des expériences !



Le principe de la zone de rencontre à la demande – sur le modèle de la ville de Berne – a été introduit dans le Plan piéton strasbourgeois

Le conflit piétons/vélos n'est pas inéluctable

C'est un topo: les piétons âgés, plus fragiles, parfois malentendants, se plaignent souvent des cyclistes qui provoquent chez eux un sentiment d'insécurité. Bien qu'elle reprenne cette antienne, la tribune publiée récemment sur le site Rue89 par deux septuagénaires strabourgeois, Francine et Micha Andreieff, relève d'une tout autre logique. En fait, les signataires se félicitent du développement des vélos et souhaitent clairement qu'il se poursuive... à condition que cela ne se fasse plus au détriment des piétons! Or, écrivent-ils, c'est trop souvent ce qui se passe à Strasbourg, notamment sur «les aménagements de première génération devenus insuffisants et donc inadaptés». Ils pointent les cas où se produisent la plupart des conflits entre cyclistes et piétons. D'abord

dans les secteurs piétonniers où, disent-ils, trop de cyclistes circulent sans respecter l'allure au pas (6 km/h) prévue par le Code de la Route et sans se préoccuper de la gêne qu'ils occasionnent chez les piétons, surpris et effrayés. Ensuite, sur les trottoirs car c'est le plus souvent là que les pistes cyclables ont été aménagées et non sur les chaussées. Francine et Micha Andreieff demandent donc que l'on remette les cyclistes sur la chaussée, quitte à réduire la vitesse des voitures si nécessaire. Et ils concluent par cette supplique: «Rendez-nous les trottoirs pour que les boîteurs, les tremblotants, les malvoyants, les fauteuils roulants, les mamans avec enfants et même les rêveurs et même les distraits et même tous les autres puissent marcher, cheminer, flâner à leur guise le long des trottoirs,



La cohabitation n'est pas toujours bien vécue par les piétons.

dans les jardins, sur les places et même dans les zones dites de rencontre.»

Dialogue avec Alain Jund



Alain Jund, adjoint au maire, en charge de l'urbanisme et co-pilote de la démarche Code de la Rue à Strasbourg, est également responsable des déplacements cyclables pour la Communauté Urbaine de Strasbourg (la CUS), les clés de la réussite résident dans une volonté politique sans faille... et dans la durée.

Doit-on attribuer la réussite de Strasbourg en matière de déplacements – notamment cyclables – à une certaine «culture» rhénane?

Non, cela n'a rien à voir! Regardez dans les autres villes de la région: il a peu de vélos! Les résultats strasbourgeois ne sont pas le fait d'une spécificité rhénane mais de la volonté des élus de développer les transports collectifs et le vélo, d'une volonté qui n'a pas faibli depuis un quart de siècle en dépit des changements d'équipes dirigeantes.

Pourtant, les oppositions n'ont pas manqué et ont souvent été objet de polémiques...

C'est vrai, les projets s'élaborent souvent dans la confrontation parce qu'ils impliquent des décisions contraignantes, telle la suppression de places de stationnement sur la voie publique! Les élus doivent donc être convaincus de la justesse de leur stratégie et de la nécessité de garder le cap. Ils ne doivent pas avoir peur de la contradiction. Le développement du vélo et de la marche ne peut en effet se faire qu'au détriment de la voiture. Cela génère des débats avec la population, mais c'est un processus démocratique. Il permet de faire de la pédagogie

et contribue à l'évolution des mentalités et des comportements. Reste qu'il faut parfois savoir forcer pour concrétiser un projet... que tout le monde trouve formidable une fois qu'il est mis en œuvre! A Strasbourg, personne ne voulait du tram il y a vingt ans; aujourd'hui, tout le monde le réclame.

La démarche «Code de la Rue» n'est-elle pas plus facile, désormais, à mettre en œuvre?

Les gens commencent à comprendre qu'une ville avec plus de transports en commun, de vélos, de piétons et moins de voitures, ce n'est pas une ville en déclin. Au contraire: c'est une ville qui se développe économiquement et où l'on vit bien mieux. Plutôt que des discours idéologiques, il faut être pragmatiques, convaincre par l'exemple. Reste que dans les quartiers de la périphérie, la voiture est encore bien souvent la référence absolue. Tout reste à faire! Nous comptons d'ailleurs sur les associations pour nous y aider. Elles peuvent jouer un rôle essentiel auprès de la population pour la sensibiliser mais également auprès des élus pour les pousser à agir...