



## **Collectif de Réappropriation de l'Espace Public**

Contact : [crepstrasbourg@free.fr](mailto:crepstrasbourg@free.fr)

Site ouèbe : <http://crepstrasbourg.free.fr/>

À Madame Fabienne Keller  
Maire de Strasbourg  
Chargée des transports à la CUS

Strasbourg, le 15 septembre 2006

Madame le Maire,

Par le présent courrier, nous tenons à vous rappeler quelques unes des mesures défendues par les participants des vélorutions strasbourgeoises qui soufflent leur première bougie. Chaque saison, entre 150 et 250 personnes se rassemblent pour s'informer, débattre et revendiquer une autre politique des transports au niveau local, un autre aménagement du territoire, pour une ville plus conviviale et moins énergivore où les citoyens auraient à nouveau leur mot à dire.

Les membres de la CREP proposent aux habitants de Strasbourg de se réapproprier ensemble leur espace public. La ville ne nous appartient plus, les rues, les places, les murs ont été accaparés par la sphère marchande et l'automobile. Nous essayons d'opposer à cette situation d'autres manières d'occuper, de récupérer ces espaces perdus en organisant régulièrement, dans la rue, des performances ou des rassemblements dont la vélorution fait partie.

Nous, vélorutionnaires, voulons reconquérir, à bicyclette, une partie de l'espace dévoré par la voiture. Nous ne faisons pas que manifester notre mécontentement mais proposons des solutions aux problèmes auxquels se heurte l'utilisation du vélo en ville. Or en dépit du grand succès des vélorutions nous n'avons pas l'impression que celles-ci parviennent jusqu'à vous.

La « semaine de la mobilité », qui se tient ces jours-ci, a pour objectif d'inciter chaque automobiliste à se transformer en « écomobiliste » privilégiant « lorsque cela est possible » les transports doux. Un vœu pieu tant que les belles paroles ne seront pas suivies des actes : pour le moment la politique des transports à Strasbourg tourne en rond... Comme le fera, par dérision, la vélorution giratoire du 22 septembre à 18 h 30 place de la République ! À cette occasion nous réexposerons publiquement les 13 propositions qui figurent, Madame le Maire, dans le présent courrier. Et bien sûr, nous nous tenons à votre disposition pour en débattre.

## **À Strasbourg, le vélo n'est pas si capital...**

Strasbourg est toujours citée en exemple en matière d'aménagements pour le vélo, mais depuis quelques années, plus rien ou presque ne bouge. La situation se dégrade même, le comble étant atteint avec l'actuelle « chasse aux cyclistes ». Ailleurs en Europe, on fait beaucoup mieux : en Hollande ou au Danemark par exemple, mais aussi dans certaines villes voisines comme Fribourg-en-Brisgau. Une chose est certaine : une politique de développement du vélo et des transports doux cohérente n'est envisageable que si elle est accompagnée d'une politique contraignante pour la voiture... C'est loin d'être le cas à Strasbourg aujourd'hui, des mesures s'imposent !

### **1. Arrêt des projets routiers**

Pour inciter la population à utiliser les modes de transport doux, il faut rendre leur usage plus pratique que celui de la voiture. Le développement des premiers restera sans effet si dans le même temps le réseau routier ne cesse d'être étendu. Entre favoriser les transports doux et favoriser l'automobile, il faut choisir ! Nous demandons donc l'arrêt définitif du projet de Grand Contournement Ouest dont toutes les études montrent qu'il aboutira à une augmentation du trafic des voitures et des camions. Nous demandons aussi le passage des axes routiers qui accompagnent le tracé de la nouvelle ligne de tramway de deux fois deux voies à deux fois une voie et l'assurance que le tramway sera toujours prioritaire sur le reste de la circulation.

### **2. Strasbourg zone 30**

Loin de constituer une utopie, l'abaissement de la limite de vitesse à 30 kilomètres par heure dans l'ensemble de la ville peut facilement être mis en œuvre. Il aurait pour effet, sans impact sur la fluidité de la circulation, de réduire de beaucoup la pollution atmosphérique et le bruit, ainsi que le nombre et la gravité des accidents.

### **3. Des boulevards et des avenues cyclables**

Les abords de la place de Haguenau nous rappellent que les projets d'aménagements cyclables avortés des boulevards et avenues de Strasbourg dorment toujours dans les cartons. Il est grand temps de construire enfin ces pistes le long des avenues des Vosges, d'Alsace et de la Forêt noire, de l'allée de la Robertsau, et du boulevard Clemenceau jusqu'au boulevard de Lyon par la gare, en réduisant au passage le nombre des voies dévolues aux voitures.

### **4. Plus d'arceaux, moins de places de parkings**

Le nombre des arceaux, qui permettent d'attacher solidement sa monture et évitent l'utilisation, gênante pour les autres et en particulier pour les mal-voyants, des poteaux pour cadenasser son vélo, doit être largement multiplié. Plus il y en aura, plus les habitants seront enclins à utiliser leur bicyclette, et de la même manière moins il y aura de possibilités de stationnement, moins il y aura de voitures : les nouvelles implantations doivent donc remplacer des places de stationnement !

## **5. Contre la fauche, le marquage et de bons antivols**

À l'initiative de la ville, un partenariat entre les revendeurs de vélos et les associations de cyclistes, pionnières dans ce domaine, permettrait de systématiser le marquage gratuit des bicyclettes. Le vol coûte cher à la collectivité et cet argent serait mieux employé en prévenant la fauche par l'instauration d'une aide financière à l'achat d'antivols de qualité.

## **6. Vers un service public du vélo**

Le service Vélocation pourrait évoluer vers la création d'un vrai service public local de location de bicyclettes dans chaque quartier, disposant de moyens conséquents, qui proposerait également des formations gratuites à l'entretien du vélo et à son usage en ville, ainsi que des centres de documentation sur la petite reine et les transports doux — cela en partenariat avec les associations Vélostation, CADR67 et la FUBicy et en s'inspirant de l'expérience de Pignon sur rue à Lyon. Par ailleurs, si les expériences de type Vélo'v dans d'autres villes de France constituent des pistes complémentaires à étudier, nous sommes convaincus que le financement privé de celles-ci est un non-sens, car il a pour contrepartie l'installation de panneaux publicitaires faisant principalement la promotion... de la voiture !

## **7. Haro sur les autos pas réglos**

L'extrême tolérance dont font preuve les autorités envers les automobilistes indécents, alors que les vélos sont montrés du doigt, encourage les incivilités. Les véhicules garés, même « pour cinq minutes », sur des pistes cyclables ou des passages cloutés font encourir des risques d'accident aux vélos et aux piétons : après une campagne de sensibilisation, leur verbalisation et leur mise en fourrière devraient se faire avec plus de zèle. Cette politique a fait ses preuves pour les places handicapés et on observe un vrai effet dissuasif.

## **8. Développement d'un code de la rue**

Contrastant avec l'impunité dont jouissent les conducteurs, les récentes verbalisations outrancières des cyclistes à Strasbourg ne peuvent constituer une réponse durable aux soucis de coexistence des différents modes de transport sur la chaussée : la « chasse aux cyclistes » doit cesser ! En revanche, la municipalité pourrait œuvrer, notamment au sein du Club des villes cyclables, à la création d'un « code de la rue » plus adapté à la situation actuelle de nos villes que le code de la route. Un code où la priorité serait toujours à l'avantage du plus faible et du moins polluant — dans l'ordre : piéton, vélo, voiture, camion — pour la sécurité de tous.

## **9. Le vélo, ça s'apprend !**

Plutôt que de sensibiliser nos enfants à la conduite automobile, l'école primaire devrait les former au respect des codes et usages qui régissent la chaussée à travers la pratique du vélo. Arrivés à l'âge du permis de conduire, ils seraient parés pour devenir des conducteurs respectueux des autres, piétons, cyclistes, motards et automobilistes. Le CADR67, qui intervient déjà dans ce sens, pourrait être chargé de cette mission. Il faudrait bien sûr le doter de moyens à la hauteur.

## **10. Des réseaux verts inter-quartiers**

La voiture confisque l'espace urbain aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite, aux enfants qui ne peuvent plus jouer dans la rue, aux amateurs de roller et de skate board. Nous demandons la création d'un réseau vert de rues reliées entre elles et réservées aux seuls usagers sans moteur, comme cela existe déjà dans d'autres villes et bientôt à Paris, et qui s'étendrait d'un bout à l'autre de l'agglomération, sans oublier les liaisons inter-quartiers. De manière plus large, nous demandons une relance active, en concertation avec les habitants, d'un programme d'aménagements cyclables pour au moins égaler Fribourg-en-Brisgau où les déplacements quotidiens se font pour un tiers à bicyclette ou à pied, un tiers en transports en commun et un tiers en voiture.

## **11. Des places « dé-parking-isées »**

Certaines places de Strasbourg ne sont en fait que des parkings en plein air dont la capacité excède le seul stationnement résidentiel. Les déplacements à l'intérieur ou depuis l'extérieur de l'agglomération pouvant se faire en transports en commun et en utilisant les parkings-relais, ces parkings peuvent être supprimés. Ils gâchent en effet une place précieuse dans nos villes où la chaussée occupe un cinquième de l'espace. Implantés comme une verrue disgracieuse au cœur d'un quartier, ils sont l'ennemi de la vie urbaine conviviale. Et si on les remplaçait par des bancs et des arbres, par des boudoirs, par des parcs, par des jardins à cultiver ensemble ?

## **12. Des transports en commun *gratuits* !**

En Belgique, la ville d'Hasselt (70 000 habitants) a revue complètement sa politique de transports depuis plusieurs années : elle a intensifiée le maillage de l'agglomération par les bus, et a rendu ses transports en commun... gratuits ! Et ça ne lui coûte pas un centime de plus : la vente des tickets ou autres cartes d'abonnement représentait environ 30 % des recettes, le reste venant des impôts, et les contrôleurs et machines de compostage à peu près 30 % des dépenses. Et aujourd'hui, tout le monde utilise les transports en communs au détriment de la voiture individuelle, la pollution a fortement diminué, et la mobilité locale n'est plus un luxe ! À Strasbourg, la gratuité devra s'accompagner d'une intensification des cadences de bus, d'un redéploiement de lignes dans certains quartiers, de bus à toutes les heures, de points de convergence entre tramways, autobus, pistes cyclables et trains. Face à la pollution quotidienne intense et aux pics de pollution de plus en plus fréquents — 196 jours par an où l'air est nocif sur le boulevard Clemenceau ! — la gratuité des transports en commun est une mesure de santé publique qui s'impose.

## **13. Sus à la publicité pour les bagnoles**

Nous demandons enfin la renégociation des contrats régissant le « mobilier urbain », c'est-à-dire les panneaux de publicité, afin d'en réduire le nombre voire de les supprimer. En effet, la prolifération des espaces publicitaires le long des itinéraires de transport public est contestable : elle gêne parfois le cheminement piéton, détourne l'attention des conducteurs de voitures et des cyclistes, et nous

semble peu compatible avec les valeurs du vélo en ville que nous défendons. Un grand nombre de publicités font l'apologie de la voiture individuelle et de la surconsommation, alors que nous aspirons à une vie plus conviviale et moins polluée, aussi bien écologiquement qu'idéologiquement. Certains panneaux pourraient par exemple se transformer en espaces d'affichage associatif réellement visibles ou en espaces de création artistique...

### **Des actes plutôt que des paroles...**

Pour l'heure, la municipalité en place se contente de communiquer à tout va, profitant des efforts des équipes précédentes sans presque rien faire de plus... Elle préfère parler de ses intentions écologiques plutôt que de ses projets routiers, comme avec la plantation symbolique de jeunes arbres à Neudorf qui succède au déracinement de toute une avenue de châtaigniers, sacrifiés pour ne pas diminuer d'un pouce l'espace dévolu aux voitures. La tenue de la journée sans voitures est « gonflée » médiatiquement, alors que l'opération se déroule un dimanche dans un centre ville essentiellement piétonnier... Enfin lors de la venue du Tour de France, tout le monde a pu constater le fossé qui sépare les valeurs et les pratiques du cyclisme de compétition de celles du vélo en ville. La communication municipale a pourtant voulu les associer en proclamant : « À Strasbourg, le vélo c'est capital. » Les sommes astronomiques dépensées pour cette manifestation médiatique auraient pu être consacrées *vraiment* à l'essor d'une autre politique des transports.

### **Après les municipales, Strasbourg transformée en *Cyclopolis* ?**

Alors, Strasbourg ville pionnière ou non ? Les 13 propositions esquissées dans ce document, loin d'être des utopies de doux rêveurs, pourraient se traduire, pendant la durée du mandat d'un conseil municipal, en mesures concrètes qui remporteraient l'adhésion de la majorité des habitants de notre ville. Gageons qu'elles séduiront les différentes équipes qui se présenteront aux prochaines élections municipales et les intégreront à leur programme... Pour ensuite les appliquer et faire de Strasbourg la nouvelle *Cyclopolis*, la ville maillot jaune de la qualité de vie urbaine et des enjeux écologiques actuels.