

Propositions pour inciter les citoyens à se passer de leur voiture en ville.

L'écrasante suprématie de l'automobile.

Les villes n'ont jamais été aussi belles qu'aujourd'hui. Strasbourg en particulier reste une perle des villes européennes. Son patrimoine est énorme et offert dans un écrin, ses offres culturelles riches et variées, ses commerces florissants tout comme son économie. Pourtant, en vivant la ville au quotidien, un sentiment d'oppression tend à gâcher ce tableau. Partout gisent et circulent des automobiles, et ce d'une façon très éloignée des plaquettes de présentations de projets urbains qui laissent espérer une cohabitation harmonieuse entre chacun et où l'automobile est étrangement absente. L'automobile est partout. 80% de l'espace public lui est consacré². 80% de notre espace dédié à la circulation et au stationnement de sphères privées bruyantes, polluantes et parfois meurtrières que sont les automobiles. Et cela ne suffit pas. Les 20% restants, que se partagent tant bien que mal piétons et cyclistes sont très régulièrement, pour ne pas dire constamment envahis eux aussi par les automobiles³. Une grande majorité des citoyens s'offusquent de cette situation : "ce n'est pas normal, 'ils' pourraient laisser leur voiture chez eux, 'les gens' sont incroyablement feignants et égoïstes !". Mais cette même majorité est elle-même automobiliste, mais elle a, elle, une bonne raison pour utiliser sa voiture, et les voitures à faire disparaître sont évidemment celles des autres. Ainsi, on en arrive à une situation où les villes grouillent d'automobiles, elles accaparent notre espace de vie, menacent notre sécurité, tuant 635 piétons et en blessant 13609 en 2005⁴, elles dégradent notre présent par des pollutions sonores, visuelles, atmosphériques et elles compromettent notre avenir en émettant de grandes quantités de CO₂.

Mais pourquoi diable y a-t-il autant d'automobilistes ? Pourquoi malgré les contraintes et le coût de plus en plus élevé que représente un déplacement en voiture, autant de personnes continuent-elles à l'utiliser ? Tout simplement parce que l'automobile constitue à leurs yeux le moyen de locomotion le plus efficace pour se déplacer dans une très grande majorité de cas.

Joindre les intérêts individuels et collectifs.

On en arrive donc à un paradoxe où l'intérêt de l'individu va à l'encontre de l'intérêt de la collectivité. Ce paradoxe, loin d'être unique, débouche systématiquement (à l'exception de quelques consciences hyper-développées) sur l'avantage donné à l'individu. Car c'est l'individu qui choisit son mode de déplacement puisque nous sommes - fort heureusement - en démocratie. Cet individu, pour aller d'un point A à un point B, pose inconsciemment une équation en donnant des valeurs approximatives et/ou arbitraires à des variables que sont le temps, le coût, la sécurité, l'effort, la complexité. Une autre variable vient parfois se rajouter à cette équation : la conscience écologique et citoyenne. Le défi de la politique est de faire converger ces deux intérêts. Ce défi est conséquent, mais mérite d'être relevé car c'est notre cadre de vie à tous qui est en jeu. Aussi, depuis déjà longtemps, je cherche des solutions. À force de me documenter, d'en parler autour de moi, il mûrit en mon esprit une ligne à suivre, très éloignée de ce qui se fait aujourd'hui à Strasbourg.

L'alternative des transports en commun.

Les transports en commun présentent une alternative. Pourtant, lorsque l'on peut choisir entre les transports en commun et la voiture individuelle pour se déplacer, cette dernière est presque toujours privilégiée. En effet, à l'exception de l'hyper-centre où les contraintes de stationnement et de circulation sont très élevées, l'automobile est plus performante. Les

transports en commun présentent des temps de trajet plus longs (la moitié seulement de la durée du trajet porte à porte se passe dans le véhicule), il y a des horaires à respecter et ils sont moins confortables. Les coûts des deux modes de déplacement, si on ne tient que de l'essence de la voiture, sont équivalents. Enfin, le seul avantage du transport en commun est la sécurité, mais un fameux sentiment d'insécurité peut laisser penser le contraire. Par conséquent, pour aller de Koenigshoffen au Neudorf, ou des Contades au Port du Rhin, ceux qui utilisent les transports en commun sont ceux qui n'ont pas de voiture.

L'alternative du vélo.

Pourtant, sur des trajets aussi courts et en terrain urbain, un moyen de locomotion souvent ignoré est au moins aussi efficace que la voiture, tout en présentant des atouts supplémentaires. Il s'agit du vélo. L'utilisation du vélo à des fins de loisir est en pleine expansion, et chaque année, les ventes de vélos augmentent. Mais l'utilisation du vélo reste réservée à des parcours bien choisis, et il n'est pas rare de voir des cyclistes se rendre au bord du canal de la Bruche en voiture pour ensuite se promener sur la belle piste cyclable qui le longe. Oui, le Français aime faire du vélo. Mais qu'entend-il exactement par 'faire du vélo' ? Est-ce aller au travail ? Accompagner les enfants à l'école ? Aller faire des courses ? Non, notre culture vélo s'arrête souvent à des promenades sur pistes cyclables et petites routes de campagnes, telles des vacances sur l'Île de Ré.

Une culture vélo à inculquer.

Notre culture vélo ignore le côté utilitaire de cet objet. Essayez par exemple de trouver un vélo pour un enfant de 7 ans équipé de gardes-boue, système d'éclairage autonome et porte bagage. En France, cela n'existe pas, les enfants ne vont pas à l'école à vélo. De l'autre côté du Rhin, c'est courant, et les marchands de cycles en regorgent, et c'est d'ailleurs là où j'irai acheter le prochain vélo de mon fils. Notre manque de culture vélo nous laisse penser qu'il n'est pas adapté à nos déplacements quotidiens car nous en surestimons les contraintes tandis que nous en sous-estimons les avantages (tiens, exactement l'inverse de l'automobile !). Ainsi, lorsque je suggère à quelqu'un d'utiliser un vélo pour aller travailler, on me répond spontanément : "- C'est trop loin - Il pleut trop souvent - L'hiver, il fait trop froid - L'air est trop pollué - Il n'y a pas de douche sur mon lieu de travail - Je dois soigner ma tenue vestimentaire - Je ne suis pas sportif", et bien d'autres arguments. Dans certains cas, ces arguments cachent une forte paresse à utiliser un vélo, dans tous les autres, ils prouvent une grande méconnaissance de ce mode de déplacement car ils sont en grande partie faux :

- 5 kilomètres se parcourent en 15 minutes seulement, ce qui fait qu'en parcours urbain, un vélo se déplace à la même vitesse qu'une voiture dans un trafic fluide, et bien plus vite que cette même voiture dans un trafic encombré.⁵

- On ne subit la pluie que rarement : selon la pluviométrie de la station météo d'Entzheim, un cycliste ayant un trajet de 20 minutes entre son domicile et son travail, et se déplaçant exclusivement à vélo ne se fait mouiller que 17 fois par an en moyenne⁶, dans quels cas des équipements de protection efficaces existent. Il en est de même pour le vent, l'Alsace étant la région de France la moins ventée. A côté de la Hollande ou du Danemark, où l'utilisation quotidienne du vélo est largement répandue, nous sommes des privilégiés !

- À vélo, on se réchauffe en pédalant, le froid rend le vélo difficile seulement lorsqu'il est très fort.

- On subit moins la pollution à vélo qu'en voiture. Si le cycliste respire plus d'air que l'automobiliste, il ne stagne jamais dans les embouteillages, sa "prise d'air" est plus haute et la majeure partie de son trajet se trouve à l'écart des grands axes routiers.⁷

- On n'a pas besoin de prendre une douche après un trajet à vélo et on n'a pas besoin d'être sportif. À vélo, on choisit son allure, tout comme à pied, marcher n'est pas courir ! À effort

égal, on va à vélo quatre fois plus vite qu'à pied et sur le plat, rouler entre 15 et 20km/h est à la portée de tous.

- On peut être habillé de façon très élégante et utiliser un vélo, un vélo de ville est adapté aux tenues de ville par sa géométrie et ses accessoires, contrairement aux modèles sportifs.

Le vélo est réellement un moyen de locomotion très efficace pour se déplacer en ville, et trop méconnu. Moi-même, lorsque, poussé par ma conscience écologique il y a 8 ans, je me suis mis à circuler à vélo, j'ai découvert avec beaucoup de surprise à quel point le vélo était beaucoup plus pratique que la voiture, d'autant plus qu'il se rajoute d'autres avantages comme le sentiment de liberté, les économies, la convivialité ou les bienfaits sur l'organisme d'un petit exercice physique quotidien que recommandent tous les médecins.

Les contraintes du vélo.

Cependant, il faut bien l'admettre, le vélo présente aussi quelques contraintes. La plus forte est liée aux automobiles qui représentent un réel danger en plus d'être un désagrément. L'absence de culture vélo se fait aussi sentir chez les automobilistes qui se comportent souvent mal envers les cyclistes avec qui ils rechignent à partager la route. Leur ignorance et/ou leur nonchalance les amènent à frôler les cyclistes pour les dépasser afin d'arriver quelques secondes avant eux au feu rouge, à ouvrir leur portière sans penser qu'un cycliste peut arriver, à tourner à droite sans penser au cycliste qui vient d'être dépassé. Dans bien des cas, le cycliste a l'impression d'être invisible sur la route. Sa réaction peut être de rouler au milieu de la chaussée pour forcer la cohabitation, passant alors pour un gêneur et devenant sujet à toute sorte de râleries, elle peut être aussi de se rabattre sur le trottoir, devenant alors l'opresseur vis-à-vis des piétons.

La deuxième grosse contrainte est le vol. Le vol de vélo est une pratique très répandue, à Strasbourg et partout en France, si bien qu'un vélo passant les nuits dehors a une très faible espérance de vie à cause du vol, ou du vandalisme. Beaucoup de cyclistes se résolvent à avoir un vélo de très faible valeur, plutôt qu'un bon vélo assorti d'un solide (et cher) cadenas. Ces vélos en mauvais état augmentent l'insécurité du cycliste car ils sont souvent dépourvus de lumière et de freins efficaces.

Les actions politiques à mener.

Comment avec tout ça, une action politique peut-elle aller dans le sens de la collectivité ? Comment peut-elle faire préférer un mode de transport alternatif à la voiture aux concitoyens ? Je vois pour cela cinq axes d'actions :

1. Faire prendre conscience aux gens que le vélo est réellement un moyen de locomotion

valable pour des trajets urbains de 5, 10, voire 15 kilomètres.

- par des publications de documents, reportages, publicités...

- en s'appuyant sur l'action d'associations telles le CADR, le GRACQ ou l'Organisation Bus Cyclistes riches en conseils et en partage d'expériences.

- en lançant des actions dans les écoles primaires pour former les enfants de 8 à 10 ans sur la conduite d'un vélo en ville.

2. Améliorer les aménagements cyclables, la cohabitation vélo-voiture et les conditions de circulation des vélos.

- généraliser les zones 30 à toutes les petites rues.

- rendre les grands boulevards urbains cyclables, en prenant la place nécessaire sur celle déjà dédiée aux voitures. A Strasbourg par exemple, les avenues des Vosges, d'Alsace et de la Forêt noire, l'allée de la Robertsau, les boulevards allant du boulevard Clemenceau au

boulevard de Lyon par la gare, et la place de Haguenau sont très hostiles aux vélos.

- créer un réseau cyclable maillé à travers les communes de la CUS et améliorer les indications de direction, évitant notamment que les pistes cyclables disparaissent pour réapparaître de façon aléatoire.
- augmenter le nombre d'arceaux en prenant la place pour les mettre sur celle dédiée au stationnement des voitures.
- adopter un code de la rue où la priorité est toujours donnée à l'utilisateur le plus faible.
- être intraitable envers le stationnement sauvage tout en communiquant sur le côté gênant et dangereux de cette pratique très répandue et largement tolérée, comme cela a été fait il y a quelques années pour les places de stationnement réservées aux handicapés.
- mettre en place un système de vélos en libre service. Ce principe rencontre dans toutes les villes où il a été installé un franc succès. Il permet les déplacements à vélos de ceux qui n'ont pas la possibilité de mettre le leur à l'abri la nuit, de ceux qui n'ont pas envie ou pas les moyens d'en acquérir un, de ceux qui n'en ont besoin qu'occasionnellement, des gens de passages dans la ville, et de ceux qui souhaitent l'utiliser en complément d'un transport en commun. Toutefois, l'installation de ce système en échange d'espaces publicitaires n'est à mon avis pas souhaitable, car l'agression publicitaire est déjà très forte. Si néanmoins ce choix devait être fait, y exclure les publicités vantant les mérites des automobiles serait un symbole politique fort.

3. Améliorer les transports en commun

- privilégier les transports en commun en voie propre (tram, métro)
- créer des couloirs de bus partout où c'est possible (avenue des Vosges, blds de Lyon, Nancy, Metz, Wilson...)
- rendre les transports en commun prioritaires aux feux
- augmenter les cadences, notamment les soirs et les week-end
- développer des lignes reliant les banlieues entre elles
- augmenter la capacité d'accueil des vélos dans les TER
- mieux desservir les autres gares TER de la CUS pour un fonctionnement se rapprochant du S-Bahn allemand. Par exemple, la gare de Vendenheim n'est desservie que 6 fois par jour, celle de Graffenstaden 7 fois, Bischeim 17 fois. A comparer, l'Ortenau S-Bahn s'arrête 27 fois par jour à Krimeri.
- mieux desservir les parcs d'entreprises tels le Parc d'Innovation à Illkirch ou celui d'Eckbolsheim.

4. Répondre aux besoins d'utilisation ponctuelle d'une voiture

Les mesures précitées concernent essentiellement les déplacements quotidiens comme le trajet domicile - travail. Tant que l'individu aura besoin d'acquérir une automobile pour quelques besoins auxquels aucune alternative à la voiture n'est possible, et il y en a beaucoup, il sera tenté de s'en servir tous les jours car une grande partie des frais liés à la voiture est fixe (achat, assurance, parking...) et plus la voiture roule, moins le kilomètre parcouru revient cher. Lorsqu'on est dépourvu de voiture, ce moyen de locomotion n'est envisagé qu'en dernier recours car il devient le plus coûteux.

Il faut donc également répondre à ces besoins occasionnels en déplacements automobiles : promenades du dimanche dans la campagne, transport d'objets lourds ou encombrants, vacances en famille, soirées entre amis hors de la ville ou autre, et ce avec des systèmes de location très souples

Le système d'autopartage tel Auto'trement est à développer largement. Il permet à chacun de disposer d'une voiture une heure ou plus pour un besoin ponctuel : aller au supermarché, partir se promener dans les Vosges, apporter des objets encombrants à la déchèterie...

Pour une période de location plus longue comme des vacances, les loueurs de voitures offrent des formules intéressantes pour leurs clients réguliers. Louer une maison deux semaines dans un village en Ardèche l'été pour y passer des vacances en famille devient donc possible sans posséder de voiture.

5. Augmenter les contraintes pour les automobilistes.

Nous voici alors arrivés dans un monde parfait où une grande majorité de citoyens peut se passer de voiture pour l'essentiel de leurs déplacements. Cependant, les habitudes sont longues à changer et toute la communication sur l'usage du vélo ou des transports en commun ne suffira pas. Il faudra aussi augmenter considérablement les contraintes liées à l'automobile. Plus les déplacements en voitures auront de contraintes, moins il y aura d'automobilistes. S'il y a peu d'état d'âme à avoir pour ceux qui persistent par habitude, paresse ou arrogance, de nombreux automobilistes vont se retrouver dans des situations inconfortables. Cependant, cette situation découle souvent d'un choix, certes ancien, de devenir dépendant de la voiture. Le désir d'habiter en pleine campagne (souvent pour fuir les nuisances de la ville, essentiellement liées à la circulation automobile, ce qui revient à créer les nuisances que l'on fuit) alors que le travail se situe en ville est un choix qui aura désormais des conséquences sur les temps de trajets. Si la construction du GCO permettra aux habitants d'Obernai d'aller travailler à Brumath (et vice-versa), fermer la ville aux automobiles dissuadera celui qui travaille à Illkirch d'acheter une maison à Truchtersheim.

Augmenter les contraintes revient à :

- réduire les voies de circulation. Le boulevard de Lyon par exemple, qui comporte actuellement trois voies étroites de circulations de chaque côté, pourrait être réaménagé en 1 piste cyclable, plus une voie réservée aux bus et une voie dédiée aux automobiles
- ne plus construire de routes
- abaisser les limitations de vitesse, notamment en généralisant les zones 30, et les faire respecter.
- réduire les offres de stationnement en voirie
- verbaliser systématiquement les automobilistes en infraction, et pas seulement aux heures et aux lieux où le stationnement est payant.
- caler les feux de circulations sur la vitesse de déplacement d'un cycliste
- mettre en place de vraies mesures de restriction en cas de pic de pollution
- instaurer un péage urbain (solution éloignée des valeurs socialistes mais qui s'est révélée efficace là où elle a été mise en place)

Conclusion.

Cinquante ans se sont écoulés entre le premier rapport médical établissant un lien entre le tabac et le cancer du poumon, et la toute récente interdiction de fumer dans les cafés et restaurant. La désintoxication n'est pas une chose facile, et l'automobiliste est en beaucoup de points semblable à un toxicomane. Une partie de ces mesures pourront paraître impopulaires, avec des arguments insistant sur le caractère indispensable de l'automobile pour aller travailler. Pourtant, une telle politique ne viserait pas à interdire l'usage de la voiture, mais à la limiter au strict nécessaire. En se laissant aveugler par des cas particuliers, on en perd la vision de la collectivité et on finit par faire une politique individualiste. Seul le politique peut agir dans le sens de la collectivité, c'est notre cadre de vie à tous qui est en jeu, ce combat mérite d'être mené.

Alexandre Trajan.

Notes

¹ Où est le mythe, et où est la réalité ?



² Marcel Robert dans 'Pour en finir avec la société automobile', (<http://carfree.free.fr/>)

³ Stationnement gênant ou stationnement dangereux ?



⁴ Selon le rapport de la sécurité routière en 2005 qui écrit à propos des piétons :

« Ils représentent en 2005, 12 % du nombre total de tués sur les routes.

27 % des enfants tués et 32 % des personnes âgées de 65 ans et plus tuées sont des piétons. Les piétons tués sont en majorité des hommes.

Près de trois piétons tués sur quatre le sont en milieu urbain. Même s'il y a plus de piétons tués en dehors ou à proximité des passages pour piétons beaucoup le sont sur les passages (un piéton tué sur trois). En rase campagne, les trois quarts des accidents mortels se produisent la nuit.

Les piétons sont essentiellement tués par les voitures de tourisme. Ils sont plus vulnérables lorsqu'ils se déplacent dans le sens du véhicule que lorsqu'ils se déplacent dans le sens inverse.

C'est au cours du motif de déplacement « promenade-loisirs » que l'on dénombre le plus de tués.

La réglementation assimile les rollers à des piétons et c'est très majoritairement contre les voitures de tourisme qu'ils entrent en conflit.

En moyenne, 23 % des piétons sont présumés responsables de leur accident et les conducteurs sont en général 2,5 fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés. »

Pour lire le rapport en entier :

<http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/IMG/Synthese/Pietons.pdf>

⁵ La Mairie de Paris a effectué une étude calculant les vitesses moyennes de déplacement de plusieurs moyens de locomotion dont le vélo et la voiture sur dix parcours différents. La vitesse du vélo varie entre 13,25 et 16km/h selon les heures tandis que celle de la voiture se situe entre 8,3 et 15,2 km/h. La synthèse de l'étude est consultable ici : <http://www.paris.fr/portail/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=26397>.

Dans la CUS, les résultats sont certainement un peu différents, il serait intéressant de lancer une telle étude.

⁶ Cette étude a été réalisée par le service climatologique de centre météorologique d'Illkirch où je travaille. Les données prises sont celles de la station météo de l'aéroport d'Entzheim qui fait des mesures toutes les six minutes depuis 25 ans. Les pluies ont été seuillées pour ne pas prendre en compte les épisodes de très faible pluie où le cycliste n'est pas mouillé (pluies de plus de 1mm/h pendant au moins 6 minutes).

⁷ La Fubicy publie une campagne de mesures comparatives faites en plaçant des capteurs portatifs, dosant différents gaz, soit dans un habitacle de voiture, soit sur un cycliste. Des résultats en microgramme/m³, enregistrés à Paris intra-muros sont :

	CO	NO	NO2	benzène	toluène
voiture	10	409	77	65	288
vélo	3,2	167	71	35	127

Pour voir l'étude au complet : http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=27

Pour aller plus loin :

Fédération française des Usagers de la Bicyclette : <http://www.fubicy.org/>

Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens : <http://www.gracq.org/>

ProVélo : <http://www.provelo.org/>

Organisation Bus Cyclistes : <http://www.buscyclistes.org/>

Bruxelle vélo : http://www.velo.irisnet.be/index_fr.htm

CarFree France : <http://carfree.free.fr/>