

#1 la genèse du vélo dans les politiques publiques

LE CLUB
FÊTE SES

30 ans!

Le vélo dans les politiques publiques de transport en 1989 ? Embryonnaire en France lorsque dix communes décident de bâtir un réseau de villes cyclables. Parmi ces pionnières figure Strasbourg dont **Roland Ries**, son maire actuel, premier adjoint aux transports lors de la création du **Club des villes cyclables**, a rétro-pédalé avec nous pour mieux se projeter dans un futur cyclable.

Le vélo-mobilité descend du songe, celui d'une alternative à l'usage individuel de l'automobile. Les premiers jalons institutionnels furent posés en 1980 avec la fondation du Gart (Groupement des autorités responsables de transport). Moins d'une décennie plus tard, le Club des villes cyclables naquit à l'initiative d'élu.e.s en charge des transports au Gart. Le groupement joua le rôle d'incubateur pour le tout jeune Club au slogan manifeste de « Partageons la rue ». Parmi les locomotives de ce mouvement cyclable naissant pointe Strasbourg, singulière sur de nombreux points. Déjà organisée en communauté urbaine, ses habitants élisent en mars 1989, à sa tête, une femme de 38 ans, Catherine Trautmann, porteuse d'un projet de tramway. À ses côtés Roland Ries, de quelques années son aîné, hérita du titre de premier adjoint. « C'était un signe fort que le premier adjoint s'occupe des transports ! Le maire sortant avait opté pour le Val (acronyme de « véhicule automatique léger », un métro sur pneu, NDLR), en sous-terrain pour ne pas toucher à la répartition modale en surface, notamment par rapport au vélo. En prenant le parti contraire, nous étions attaqués de vouloir entrer dans le XXI^e siècle avec un instrument

de transport en commun du XIX^e. Et le vélo supportait un peu les mêmes critiques », rapporte l'actuel maire et vice-président du Gart.

La voirie sans partage

Voisine de la germanique et déjà très cyclable Fribourg, dont elle s'inspire, Strasbourg apparaît en tête dans le classement des parts modales vélo de l'Hexagone, avec 8 % pour l'ensemble de la communauté urbaine contre 7 % pour les transports publics (enquête ménages déplacement 1988). Au niveau national, face aux chiffres tragiques de la sécurité routière des années 1980, des expériences de modération de la circulation émergent mais peinent à se déployer : zones 30 introduites dans le code de la route (1990), limitation de la vitesse en ville à 50 km/h... Les centres-villes demeurent un territoire automobile.

« La notion de chaîne de déplacements a été inventée dans ces années »

L'édile se souvient de réunions publiques « assez sportives », notamment de la fronde des commerçants prônant le tout automobile : « La formule des commerçants à l'époque était "no car, no business". » Les réticences émanaient également des services : « Je leur indiquais l'ordre de priorité lors des réaménagements de voirie : d'abord les piétons, ensuite les cyclistes, après les transports publics et enfin, s'il reste de la place, les voitures.

« Cette association a pour objet de créer une dynamique entre les villes françaises et européennes afin d'agir pour faciliter, sécuriser et développer la circulation des cyclistes, notamment en milieu urbain.

Elle mène toutes actions favorables à ce mode de transport. Ses activités devront permettre d'intensifier tous les efforts accomplis par les collectivités territoriales ou d'autres organismes et associations en faveur de la promotion de ce mode de transport.

Article 1 :
objet (statuts déposés le 12 janvier 1989)

Je demandais de réfléchir au partage de voirie. »

Les actions du Club pour un partage de la voirie ayant abouti au premier décret de la « démarche du code de la rue » en 2008 s'inscrivent dans ce courant, également porté par Chambéry ou Lorient.

Transports publics et vélo, même combat

Les escarmouches des années 1970/1980 entre le vélo et les transports publics s'éloignent. L'union prévaut. « Le Gart a 10 ans d'avance ! Ce lobby des grandes villes visait à soutenir le versement transport et à imposer les investissements

pour assurer une mobilité intra-urbaine. Ce n'était pas gagné d'avance pour des élus de l'époque pour qui les transports publics représentaient un mal nécessaire à financer pour le transport des enfants, des vieillards et des handicapés. La norme était l'automobile. La conjonction entre les deux combats, transport public et vélo, s'est réalisée au début des années 1990 ; l'objectif final était de réduire la pénétration automobile privative au cœur de la ville. La notion de chaîne de déplacements a été inventée dans ces années », confie Roland Ries, qui fut président du Gart de 2008 à 2014. Les rabattements en gares, l'édification d'un système vélo où les effets de masse font leur chemin, aiguillonnés par le Club des villes cyclables, qui s'adjoint le terme de « territoires » en 2008, correspondant davantage à son périmètre et aux structures intercommunales.



Le tramway sonne son retour, comme à Nantes (1985), Grenoble (1989), Strasbourg (1994)-notre photo-, et annonce un partage nécessaire de la voirie.

Les mentalités à vélo

Les questionnements de cette période pionnière restent toujours d'actualité pour Roland Ries. « Comment se fait-il que des pays en Europe, de niveau de développement assez comparable, aient de telles différences pour ce que l'on appelle aujourd'hui les modes actifs et même pour les transports publics ? L'Allemagne, incontestablement, est très en avance sur nous, et je ne parle même pas des pays d'Europe du Nord. La question principale que je me posais

à l'époque, et que je me pose encore aujourd'hui, est de savoir pourquoi cela va si lentement chez nous. Marx mettait en avant la prééminence des structures économiques, du mode de production, des infrastructures économiques sur ce qu'il appelait les superstructures, c'est-à-dire la culture. Les distorsions entre la France et l'Allemagne ou le Danemark tiennent probablement aux politiques menées depuis longtemps dans ces pays qui ont eu une influence sur l'imaginaire

collectif, sur la conscience collective. Du coup les réflexes ne sont pas les mêmes ! Les mentalités collectives ne descendent pas du ciel, elles s'enracinent dans des réalités concrètes. » L'avenir ? « Le vélo va et doit s'imposer. C'est l'instrument idéal en termes de promotion de l'activité, de la santé, d'économie d'énergie et de non-pollution. Est-ce qu'un jour on se dira qu'on a été complètement aveugles pendant toutes ses années avec le tout automobile ? » ■

REPÈRES

Octobre 1988, organisation à Bordeaux de la première rencontre nationale des villes cyclables par Hélène Desplats, conseillère municipale.

Janvier 1989, création du Club des villes cyclables par dix villes pionnières, par ordre alphabétique : Arès (33), Bordeaux (33), Chambéry (73), Franconville (95), Lorient (56), Mérignac (33), Quéven (56), Saumur (49), Strasbourg (67), Toulouse (31). Cinq organismes se joignent à la création : CAUE 33 (Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement

de la Gironde), ADTS, Cetur (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) devenu Certu puis Cerema, chambre syndicale du cycle (le syndicat de la profession), FUBicy (devenue FUB).

Avril 2006, démarche nationale d'évolution du Code de la route vers un Code de la rue pour un rééquilibrage de l'espace et la qualification de la voirie.

Septembre 2008, le Club des villes cyclables devient Club des villes et territoires cyclables.

Mars 2010, lancement de l'Observatoire des

mobilités actives (1^{re} enquête sur le vélo dans les agglomérations dotées de PDU en septembre 2010).

Juillet 2012, mise en place du Club des parlementaires pour le vélo, devenu Club des élus nationaux pour le vélo.

Avril 2015, lancement de la Plateforme des mobilités dans le but d'intégrer tous les acteurs économiques du vélo pour amplifier le système vélo.

Février 2016, création de l'Observatoire de l'indemnité kilométrique vélo.