

# STRASBOURG 1998

du 30 Septembre au 3 Octobre 1998

Compte rendu de la journée technique.

## « L'intégration des déplacements dans la ville »

Introduction par  
M. Christian Sauvaget  
Vice Président de l'A.T.T.F.

Nous voici donc au début de cette journée où nous allons dérouler le thème technique de ce 30ème congrès de notre Association des Techniciens Territoriaux de France, consacré à :

**l'Intégration  
des Déplacements  
dans la Ville.**

Il est certain que dans une agglomération comme la Communauté Urbaine de Strasbourg, ce thème s'est très rapidement imposé eu égard aux importants investissements liés au déplacement en milieu urbain.

Déjà en 1973, un plan de circulation laissait entrevoir une première alternative au tout automobile qui a été établi par la Ville de Strasbourg.

Une des préoccupations majeure du gouvernement actuel est la préservation de la qualité de l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.



Christian SAUVAGET

C'est par là même que nous commencerons cette journée où notre collègue **Colette HECKLY** aura la volonté de nous exposer la teneur des textes en vigueur concernant la loi sur l'air, ses différentes mesures prescrites et les obligations qui en découlent. Cet exposé constituera un fil conducteur à notre journée technique.

Nous parlerons ensuite de l'évolution du déplacement au travers de la circulation automobile et des projets du tramway, puis du plan de

déplacement urbain document en perpétuelle évolution qui se doit de tenir compte de la loi sur l'air et comme tout support se doit de définir ses propres limites.

Ces développements, ainsi présentés et exposés, pourront éclaircir le sens, serviront de matière à une table ronde animée par un journaliste avec la participation de **M. FREANI**, Adjoint au Maire de Strasbourg, d'un économiste, d'un sociologue et d'un technicien. Le thème en sera :

**« les incidences des politiques de déplacements sur l'aspect économique et social de la ville ».**

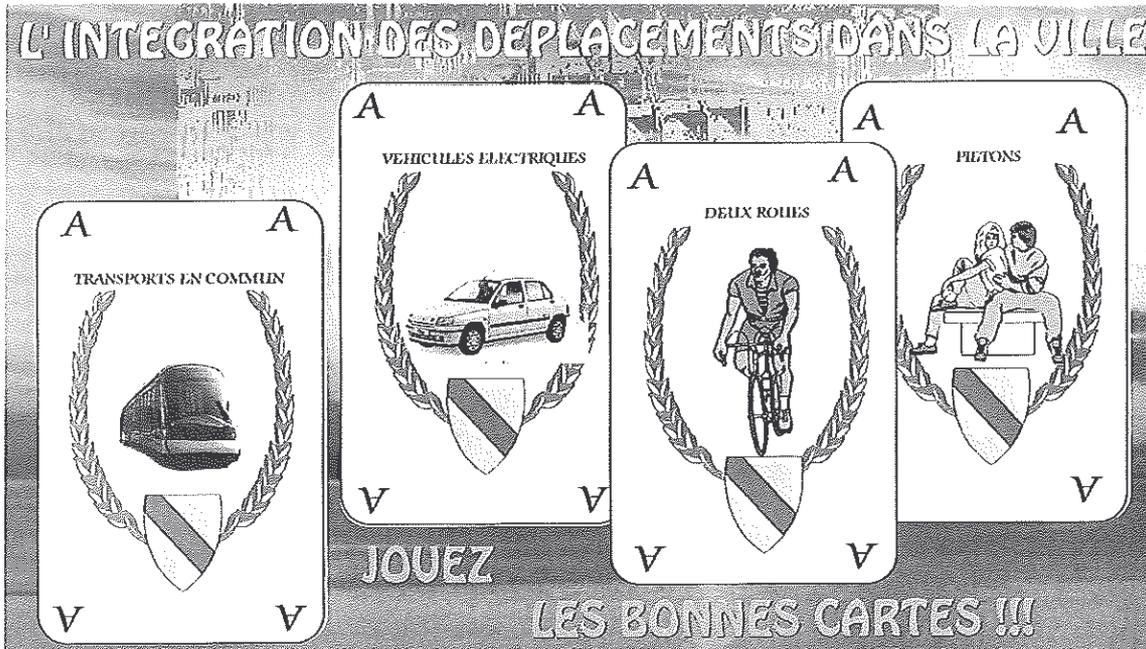
L'après-midi sera plus pratique et matériel puisque après ne pas avoir oublié des détails à prendre en compte pour assurer une bonne intégration des piétons, nous parlerons des moyens de se transporter. Il en sera ainsi d'un mode ma foi pas trop récent mais certainement efficace, « le vélo », ce qui implique la réalisation d'aménagement adapté et peut-être bien sa promotion. Sortis des moyens naturels et mécaniques ne nécessitant pas une autre puissance que

celle du corps humain, nous arriverons sur les moyens utilisant une source d'énergie fabriquée.

Il s'agira de l'électricité, du gaz, du carburant oxygéné ou reformulé étant entendu que les carburants actuellement utilisés comme l'essence au plomb ou le gaz oïl doivent nécessairement être étudiés pour satisfaire, à moyenne échéance, aux exigences d'une qualité en terme de fonctionnement et de protection de l'environnement. Il sera donc question de l'évolution de ces énergies nouvelles, de leurs contraintes et avantages et du bilan des expériences acquises et en cours.

Cette recherche d'énergie compatible avec le souci du mieux vivre du citoyen nous mènera ensuite en terme de réflexion, à l'évolution du transport en commun, moyen privilégié des centres urbains.

La journée a été préparée et mise en œuvre par l'équipe de techniciens de la CUS, y compris un collègue qui n'est plus en activité.

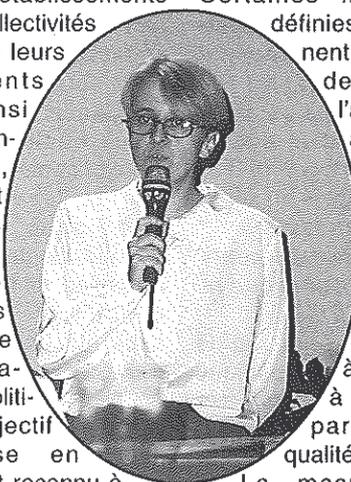


**La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.**

Intervention de **Colette HECKLY**, technicienne territoriale :

Le texte concernant cette Loi a été voté le 30 Décembre 1996 et sa publication au journal officiel remonte au 1<sup>er</sup> janvier 1997.

L'état et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics, ainsi que les personnes privées, concourent chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire, ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. L'état définit donc la loi sur



**l'air comme une action d'intérêt général.**

Il s'agit d'un texte qui nous concerne tous et qui définit un certain nombre de mesures, un certain nombre d'obligations. Nous citerons celles qui sont en rapport avec le thème dont nous avons choisi de parler aujourd'hui et qui est celui des déplacements.

**Le premier thème concerne l'air**

Certaines mesures sont définies, elles concernent la surveillance de la qualité de l'air qui doit être assurée dans les agglomérations de plus de 250.000 hab. depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997. L'état reconnaît à chacun le droit à l'information par rapport à la qualité de l'air.

La mesure suivante concerne les objectifs de la qualité de l'air, ces objectifs définissent les valeurs de polluants dans l'atmosphère qui devront être atteints dans un délai donné. Les seuils d'alerte sont également définis. Ils fixent les valeurs au-delà desquelles une exposition, même de courte durée, présente un risque

**Intervention de M. FREANI adjoint au Maire de Strasbourg**

Monsieur SAUVAGET, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, permettez-moi tout d'abord de vous remercier pour votre invitation à participer aujourd'hui à ce 30ème Congrès National de l'Association des Techniciens Territoriaux de France.

Je vous prie de vouloir bien excuser Monsieur **Roland RIES** Maire de Strasbourg initialement annoncé à votre congrès.

Avant d'aborder le thème de cette journée l'intégration des déplacements dans la ville, je souhaite vous dire en tant qu' élu local ayant quelques années de mandat derrière lui, combien j'apprécie le soutien que m'apporte, dans mes responsabilités d' élu, le technicien territorial de part sa compétence et la connaissance du terrain qui est la sienne, c'est un soutien, je vous l'assure très précieux pour un élu et je tenais à vous en remercier.

Cette journée doit nous permettre d'échanger nos idées, nos expériences en

matière de techniques urbaines et je veux dire d'emblée que la conception d'intégration dans la ville dépend avant tout de la conception que l'on a de la ville, de la vie dans la ville et de son évolution, cela semble fondamental.

Pour notre part, à Strasbourg, nous avons souhaité une ville plus solidaire, plus équitable, je parlerai là d'égalité urbaine, d'une ville plus humaine et plus agréable à vivre. Vous me direz que dans ce pays la quasi totalité des responsables politiques et la quasi totalité de nos concitoyens ne peuvent être que d'accord avec cette philosophie, encore que de la philosophie à la pratique faut-il mettre en œuvre ces thèmes et c'est ce que nous nous sommes efforcés, par le biais du plan de déplacement urbain, à faire dans cette ville.

Je crois que c'est à partir de ce choix politique que nous avons élaboré et mis en œuvre un concept de déplacements dans la ville, élément essentiel de notre philosophie de la cité que nous évoquerons aujourd'hui.

pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Le dernier critère retenu est celui des valeurs limites. Les valeurs limites sont les valeurs de polluants dans l'atmosphère qui permettent de supprimer, de réduire ou de prévenir les risques pour la santé publique ou l'environnement.

Ces mesures entraînent un certain nombre d'obligations qui concernent notamment l'établissement de deux documents.

Le premier document est le **plan régional pour la qualité de l'air**. Son objectif est de définir les mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de la qualité de l'air. Le second document est celui pour la **protection de l'atmosphère**, il a quant à lui pour objet de ramener le taux de polluant à un niveau inférieur aux valeurs limites dans un délai qu'il fixe.

**Les mesures d'urgence sont également prévues.** Ce sont des mesures d'urgence qui sont à mettre en œuvre lorsque les seuils d'alertes sont atteints ou risque de l'être. Elles comportent un dispositif de restriction ou de suspension des activités concourants à provoquer des pointes de pollution et notamment en ce qui concerne le domaine de déplacements, des mesures de restriction ou de suppression de la circulation des véhicules.

#### Le second thème est celui relatif au plan des déplacements urbains

La loi sur l'air définit six orientations.

- la première est la diminution du trafic automobile,
- la seconde concerne le développement des transports en commun et des déplacements

non polluants.

- la troisième est la redistribution et la réaffectation de l'espace public pour prendre en compte tous les modes de déplacements.

- la quatrième concerne l'organisation du stationnement sur le domaine public en affectant

les voies aux différents types d'utilisateurs autorisés à y faire stationner leur véhicule.

- le point suivant est celui relatif

au transport et à la livraison des marchandises,

- le dernier point concerne l'encouragement au co-voiturage.

Le thème suivant reprend deux titres de la loi sur l'air.

Le premier titre est celui relatif à l'urbanisme et l'environnement. Le second titre concerne des dispositions diverses.

J'ai choisi de regrouper ces deux titres puisqu'ils ont pour point commun de reformuler, de modifier des textes existants.

Le premier texte à être modifié par la loi sur l'air est la **LOTI**, la loi d'orientation pour les transports intérieurs. Il est rajouté à ce texte les critères de protection de l'environnement et de prise en compte des coûts sociaux.

Le second texte à être modifié est le **code de l'urbanisme**. Dans le cadre des permis de construire, les sociétés qui ne sont pas en mesure de réaliser les emplacements de stationnement prévus au plan d'occupation des sols versaient jusqu'alors une participation à la collectivité qui ne pouvait être utilisée que pour la réalisation d'emplacement de stationnement public. La loi sur l'air précise qu'il est désormais possible pour ces collectivités, d'affecter ces partici-

#### Intervention de M. FREANI (suite 1)

Bien sûr, cette politique pour novatrice qu'elle soit à notre regard, a du prendre en compte le passé et l'existant et cela sera évoqué ce matin lorsque sera abordée l'évolution de déplacements dans la ville de 1960 à 1989. Mais notre politique elle s'est voulue en rupture quasi totale avec les logiques d'autrefois et surtout en rupture totale avec la logique du tout automobile. Bien sûr, en son début cette politique s'est heurtée au scepticisme, à l'opposition de nos concitoyens, à leurs critiques, bien évidemment à celle de l'opposition politique, c'est la règle du jeu, et nous avons essayé lors d'innombrables débats, d'innombrables réunions de concertations, de convaincre nos concitoyens du bien-fondé de cette démarche, ce ne fut pas toujours facile puisque le projet était novateur et on peut comprendre le scepticisme. Je crois pouvoir dire aujourd'hui, les enquêtes d'opinion le confirment, que cette politique est mieux comprise, qu'elle est mieux acceptée et j'ai la faiblesse de croire qu'une grande partie des strasbourgeois se l'approprient eux-mêmes. Bien évidemment, nous savons qu'une politique de déplacements urbains est de celle qui se gère dans le long terme.

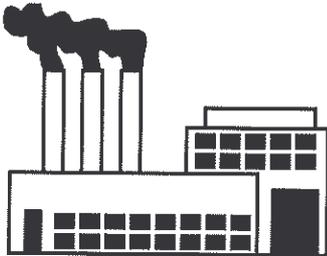
Je crois qu'il est important de le dire et de le penser parce que cette politique fait appel à des infrastructures longues à décider, à étudier, à réaliser, à financer. L'implantation du tram par exemple, vise aussi concomitamment à des changements de comportement de nos concitoyens. L'évolution est lente par exemple de passer d'une habitude à prendre son véhicule personnel pour un déplacement domicile / travail vers un transport en commun ou le deux roues. C'est aussi quand même dans le long terme qu'il nous faut raisonner parce que la mobilité et les dépla-

cements sont très liés aux développements urbains et le développement urbain par sa lourdeur est aussi lent par nature. Mais, c'est dans le cadre de cette démarche qui s'inscrit dans la durée et dont l'objectif, est, je le rappelle, une meilleure qualité de vie que nous avons procédé à une refonte totale du plan de circulation en 1992 et du plan de stationnement. Je ne rentrerai pas dans les détails, cela sera abordé dans les débats d'aujourd'hui mais je veux vous donner deux chiffres qui me paraissent intéressants et significatifs dans le centre élargi de Strasbourg, **il rentrait chaque jour en 1989 240.000 véhicules**. Si nous n'avions pas instauré ce plan de déplacement avec l'augmentation de la mobilité, avec la progression de la démographie, avec le nombre de véhicules en vente qui progresse, **nous serions maintenant à 300.000 véhicules par jour** or, aujourd'hui bien que la mobilité, et toutes les enquêtes le montrent, progresse en quantité et en qualité, **il ne rentre plus que 200.000 véhicules par jour**. Un autre exemple qui me paraît symbolique mais pas inintéressant : par le biais du plan de circulation, s'agissant des boucles de circulation que nous avons mis en œuvre qui empêche la traversée du centre ville pour ceux qui connaissent et vous êtes nombreux ici, la place Kléber. **Il y a encore quelques années 50.000 véhicules tournaient ou passaient sur la place Kléber de Strasbourg.**

Qui aujourd'hui pourrait penser cela ?

Nous l'avons fait.

En matière de stationnement également, nous avons souhaité une politique à la fois coercitive et incitative, nous avons étendu le stationnement payant, nous avons souhaité une politique à la fois



pations au financement de la réalisation nécessaire à la desserte des habitations par les transports en commun.

**La loi sur l'air rend également obligatoire depuis le premier janvier 1998, la prise en compte et la réalisation d'aménagement cyclable dans le cadre de la création, de l'aménagement ou le réaménagement de toutes les voies à l'exception des voies rapides et des autoroutes.**

Elle précise par ailleurs que la qualité de l'air fait partie du patrimoine de la nation.

Les modifications des ces deux textes ajoutent des obligations pour les collectivités locales. Le troisième texte à être modifié est le code des collectivités locales. Ces modifications quant à elles renforcent les pouvoirs de police du maire. Le maire peut par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation ou de la protection de l'environnement, interdire l'accès de certaines voies à certaines heures, réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ainsi que la desserte des immeubles riverains.

Le maire peut également interdire l'accès de certaines voies, de certaines portions de voies ou certains secteurs de la commune, aux véhicules dont la circulation est de nature à compromettre la qualité de l'air.

Le maire peut grâce à ces modifications du code des collectivités locales prendre les mesures visant à réduire la circulation en cas d'atteinte des seuils limites et de mise en place des mesures définies au plan de protection de l'atmosphère.

**Le dernier thème est celui de l'utilisation rationnelle de l'énergie.**

Par rapport à ce thème, le premier point concerne un

décret à appliquer à partir du 1er janvier 1999, qui devra être pris, et qui fixera les conditions dans lesquelles les différents carburants tels que le gaz oil, l'essence, les supercarburants ou même le fioul domestique devront comporter un taux minimal d'oxygène.

Les obligations sont de deux types:

- la première est celle qui nous touche tous en tant que personne : désormais les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés et entretenus de façon à réduire la consommation d'énergie, les émissions de déchets non valorisables et les substances polluantes. Nous sommes en fait tous responsables de l'entretien de notre véhicule et devons assumer notre part de responsabilité quant au rejet dans l'atmosphère de substances polluantes qui engendrent la dégradation de la qualité de l'air. De même, la consommation énergétique des véhicules doit être affichée sur les lieux de vente.

**Les véhicules font désormais l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique.** Les véhicules ainsi identifiés feront l'objet de possibilité de circuler lors de l'application de mesure de restriction défini dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère.

La loi sur l'air fait ici référence à la pastille verte qui vient juste d'être transmise à chacun d'entre nous.

- le deuxième type d'obligations touche les flottes de véhicules. La loi sur l'air rend obligatoire dans un délai de 2 ans à compter de sa parution donc en fait au 1er janvier 1999 pour les établissements publics, les exploitants publics, les entreprises nationales qui gèrent une flotte de plus de 20 véhicules, lors du renouvellement de leur parc, l'acquisition dans une proportion de 20 % de véhi-

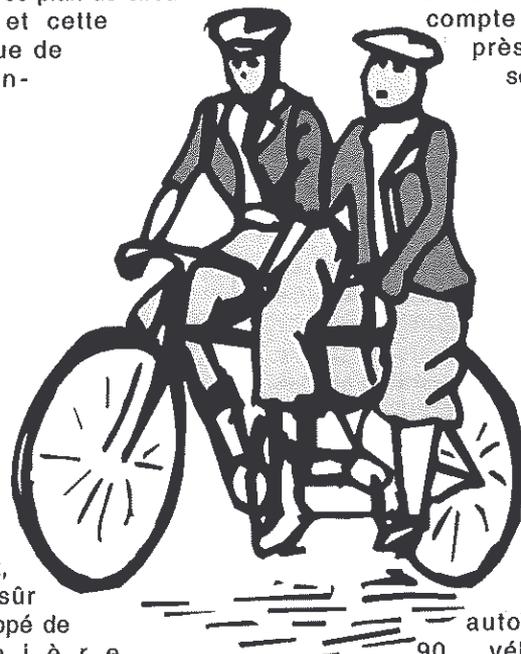
**Intervention de M. FREANI (suite 2)**

coercitive et incitative, nous avons étendu le stationnement payant, étendu les zones piétonnes, mis une tarification qui peut paraître dissuasive sur certains secteurs de Strasbourg mais en contre partie, nous avons équilibré l'offre en matière de stationnement par une politique incitative. **On peut à Strasbourg, dans le cadre d'un parking relais pour 15 F. par jour laisser son véhicule de 8 h du matin à 20 h le soir, il y est gardé et quelque soit le nombre de personne qui se trouve dans le véhicule 3-4 en moyenne, ces personnes reçoivent gratuitement un ticket leur permettant d'utiliser le transport en commun sur un trajet aller-retour.** Nous avons complémentairement à ce plan de circulation et cette politique de station-

ou donné, je ne sais le terme qu'il faut employer, mais la formule me plaît à Strasbourg « un vélo d'avance ». Nous sommes je crois ville pilote et ville leader dans ce domaine : 300 km de pistes cyclables, de véritables pistes cyclables, pas des traits de peinture de pistes cyclables, un système de vélocation incitatif et un système de jalonement.

Nous avons aussi pris en compte la place du piéton dans la ville, c'est peut être un de nos points faibles, il nous faudra faire plus et mieux dans ce domaine, mais on en débattrà.

Nous nous sommes engagés dans le développement et l'utilisation des véhicules à énergie propre. Je ne dis pas que c'est la panacée mais la ville de Strasbourg compte à peu près dans son parc



nement, bien sûr développé de manière conséquente l'offre en matière de transport en commun, le tram, mais également l'offre en bus. Par un redéploiement, cette offre a progressé de 30 %, je tenais à le rappeler. Concomitamment puisque tout est lié, nous avons conservé 90 véhicules électriques et gaz, des scooters et un vélo électrique. Nous pensons que cette politique a eu des effets également bénéfiques sur un plan social et économique, ce sera l'objet de la table ronde de tout à l'heure.

cules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié G.P.L., au gaz naturel véhicule GNV ou à l'électricité. Deux articles différents reprennent ces termes, le premier ne

concerne que les véhicules dont le poids total avec charge ne dépasse pas 3,5 T. Le second ne met aucune restriction à ces mesures.

En parallèle à ces obligations, existent des dispositions financières prévues.

Là encore, celles-ci sont de deux types :

Le premier type touche l'utilisation et l'achat du carburant. A compter du 1er janvier 97, donc à compter de la date de publication de la loi sur l'air, la taxe intérieure de consommation sur le gaz naturel véhicule GNV et la taxe intérieure sur les produits pétroliers pour le gaz de pétrole liquéfié carburant G.P.L. sont remboursés aux exploitants de réseau de transport public en commun dans la limite de 12.000 L par véhicule et par an.

Le second article précise que cette limite est fixée à 6.500 l par véhicule et par an sans précision sur le type des véhicules.

Le second type de disposition financière concerne les mesures pour modifier les véhicules existants à compter du 1er janvier 97 date de publication de la loi sur l'air.

- En ce qui concerne ce thème de l'utilisation rationnelle de l'énergie : une première chose, les obligations qui nous concernent tous et une seconde, celles qui concernent les incitations financières.

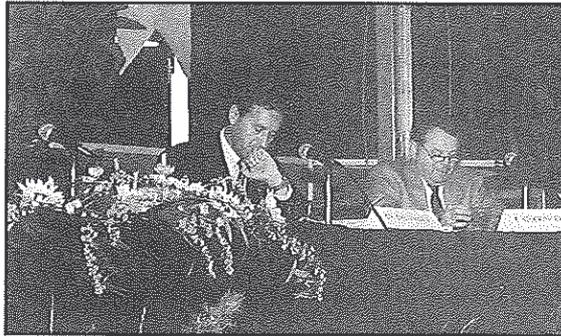
En conclusion je dirai simplement que la loi sur l'air est un texte qui nous concerne tous. Il définit un nombre important de mesures, un nombre important d'obligations pour les collectivités, également pour les particuliers. C'est un fil conducteur à notre journée.

#### Intervention de

**M. STROCKINGER,**  
ingénieur, membre de  
l'A.T.T.F.

Je m'adresse à vous en tant qu'ancien du service de l'urbanisme de Strasbourg. On m'a demandé d'intervenir

ce matin pour évoquer l'histoire de l'intégration du déplacement dans la ville, ville grande ou petite, industrielle ou tertiaire, dans le centre, le bourg, le faubourg, dans les lointains



Messieurs STROCKINGER et SAUVAGET à la tribune

satellites, l'exemple strasbourgeois et particulièrement celui concernant son centre, mais cet exemple est largement extrapolable pour nous dans toutes les villes d'une certaine importance.

Le centre ville bloqué par les embouteillages, les nuisances de commerces, d'habitats, de transport en commun sont des problèmes que vous connaissez tous. Nous sommes convaincus de la nécessité de partager l'espace public, de réduire la circulation automobile dans nos centres urbains, de modifier notre comportement pour le déplacement. Certes, l'histoire ne s'arrête jamais. **Nos expériences passées sont, je vous le rappelle, la somme de nos tâtonnements et de nos échecs qui devraient nous alerter pour éviter les échecs de demain.**

Abordons l'évolution du déplacement dans la ville de Strasbourg jusqu'en 1989, à travers les plans d'urbanisme qui se sont succédés, ensuite en évoquant l'automobile comme moyen prédominant de la mobilité des citoyens avec les limites du système puis en présentant une première alternative « tout automobile », le plan de circulation établi en 1973.

Sans évoquer la préhistoire,

sans vouloir retourner aussi loin dans le temps, il faut savoir que l'intérêt stratégique et commercial de notre cité est essentiellement lié à sa position au carrefour de grands axes européens: l'axe

Nord Sud d'une part qui relie le bassin méditerranéen au pays Scandinave, l'axe Ouest qui joint l'Atlantique au Danube et à l'Europe centrale. De l'installation du premier gastrum romain à ce matin, il s'est passé un peu plus de 2.000 ans. On retrouve intimement liés la culture et le commerce qui ensemble forgeront la ville. Les déplacements ont toujours été une des principales préoccupations de notre cité. N'oublions pas cependant que pendant longtemps le commerce a été assuré en grande partie par la navigation sur notre rivière qui traverse Strasbourg, l'Ill et qui traverse également l'Alsace du Nord au Sud. Il a d'ailleurs donné son nom ILLZACH le pays de l'Ill, mais évidemment aussi et surtout c'est le Rhin qui assure cette possibilité commerciale par l'eau. Le Rhin c'est une porte, c'est un accès vers les régions septentrionale de notre continent, notamment vers les Iles Britanniques, qui d'ailleurs étaient destinatrices des vins d'Alsace, de fûts de vin qui étaient embarqués au Port de Strasbourg.

La succession des documents

d'urbanisme de notre ville démontre bien la place de plus en plus importante que prennent les déplacements automobiles dans toute la cité. Allemande de 1871 à 1918, Strasbourg est régie par le droit allemand et s'est doté dès 1910 d'un document d'urbanisme précis et contraignant. C'est un triptyque constitué par un règlement des constructions qui est très élaboré, il est constitué par un plan de zonage et un plan des alignements des voiries existantes et voiries futures. Ce plan d'alignement préserve ainsi de toutes constructions de nombreuses et importantes emprises de voies dont à l'époque beaucoup d'ailleurs ne desservaient que les champs.

Je voudrais ouvrir une parenthèse qui concerne ce plan de 1910. Dans le domaine de l'urbanisme, la particularité strasbourgeoise de par l'existence d'un droit local et hérité du droit allemand est d'avoir maintenu après diverses péripéties ce document de 1910 jusqu'en 1992, soit pendant **plus de 80 ans**, 1992 date à laquelle le plan d'occupation des sols de Strasbourg a été approuvé.

Pendant plus de 80 ans, nous avons été régie par une



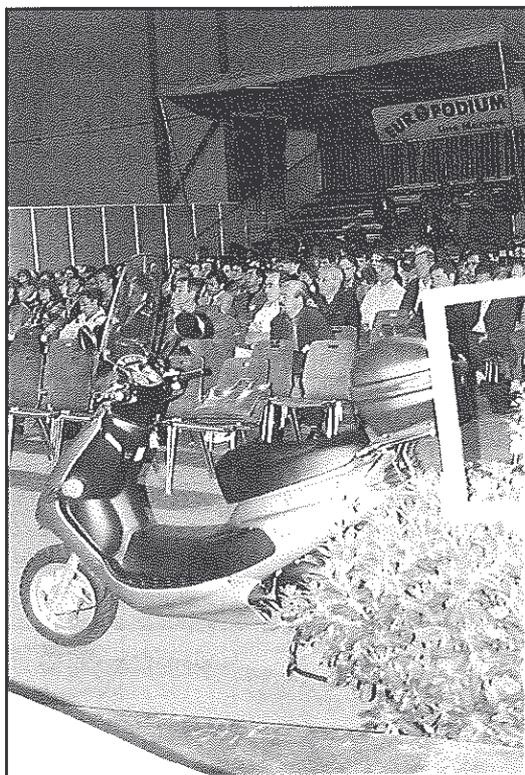
continuité urbanistique expliquant une certaine unité que nous retrouvons en ville. En 1910 de larges dessertes des quartiers existants et futurs étaient fortement inscrites

dans ce document, il est vrai aussi en grande partie dans un souci d'esthétique et de perspective locale.

Ces dispositions de début de siècle sont renforcées en 1932 par le plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, titre ronflant qui prévoyait pour Strasbourg des larges boulevards et avenues desservant par un important réseau de rues, des îlots urbains. Les dispositions de ce plan de 1932 ont d'ailleurs longtemps perdurées.

Approuvé en 1959, le plan

mations et fait table rase non seulement des traditions et des particularismes de notre ville, mais également de la plupart des anciens tracés de voiries réservés pourtant depuis plusieurs décennies. La préoccupation majeure est de desservir au mieux par l'automobile, une espèce de puzzle correspondant à des unités de voisinage. Je me souviens d'avoir consacré à l'époque une grande partie de mon temps au tracé de ces voies (20 à 30 m d'emprise) impérativement bordées par



directeur du groupement d'urbanisme accentue la primeur accordée à la circulation automobile. Il ne sera d'ailleurs pas suivi d'effet car la ville de Strasbourg décide la même année de se doter d'un P.U.D. (Plan d'Urbanisme Directeur).

Celui-ci a été publié en 1965, son élaboration confiée à un urbaniste parisien (M. VIVIEN) qui fut d'ailleurs mon premier patron.

Ce plan se veut novateur et prévoit de profondes transfor-

de larges marges de recul des constructions de 10 m, afin d'éloigner au mieux les bâtiments des inévitables nuisances de la primordiale circulation urbaine.

Sans d'ailleurs donner lieu à contestation de la primeur accordée à la desserte automobile, **ce plan a lui aussi été rapidement oublié** car trop décalé des réalités du terrain et en trop grande rupture avec les dispositions antérieures et les traditions locales.

**La constante de tous ces documents est le souci de répondre au mieux à la prééminence de l'automobile au détriment, de la perception, à l'époque, de la qualité de vie, de la cohésion urbaine et de l'harmonie de la ville.**

Le POS enfin approuvé en 1992 après moult vicissitudes va prendre le contre-pied des décennies précédentes.

A l'instar de ceux qui descendent du grenier les meubles de leurs arrières grands-parents, le POS va intégrer au mieux la tradition urbaine strasbourgeoise et la règle de construction qui ont donné une certaine unité à notre ville. Seront ainsi repris ainsi également de nombreux tracés d'hier réservés depuis le début du siècle, en grande partie déjà propriété de la collectivité.

Presqu'un siècle de valorisation de la voiture particulière pour assurer les déplacements urbains et via urbain a évidemment sacralisé l'automobile comme moyen largement prédominant, je dirai incontournable de la mobilité des citoyens. En 1960, le dernier tramway cessera enfin d'entraver la circulation automobile. A l'époque, l'utilisation des transports en commun pour ses déplacements paraissait ringard, tout juste bon pour les écoliers et encore.

Quant aux cyclistes marginalisés, exposés, non seulement à la pluie et au risque de la circulation et du stationnement, mais aussi à la pseudo commisération, voire aux quolibets de ses concitoyens, il n'a droit à aucune considération, à aucune reconnaissance sociale. L'automobile envahie la cité, ses rues, ses places, ses trottoirs, se comporte en conquérant qui, génère ou du moins conforte un urbanisme de zonage et la diffusion de l'habitat loin de la ville.

Les habitudes commerciales se modifient par la création de zone d'activités commerciales et artisanales hors de la ville, banalisant terriblement plus les entrées, l'habitat se dilue à l'intérieur d'un très large périmètre. Des équipements de tous ordres sont implantés en fonction des disponibilités foncières sans réflexions d'accessibilité autres que celles pour la voiture individuelle.

**L'asphyxie est rapide et pourtant il circule à l'époque 7 à 8 fois moins de voitures qu'aujourd'hui.**

**La technique va tenter d'éviter la congestion.**

Dès 1964 la mise en sens unique d'un certain nombre de voies importantes est destinée à améliorer la desserte et le transit. Cette disposition qui permettra effectivement d'écouler un trafic plus important va pourtant accentuer celui-ci, augmenter la pollution de l'air et les nuisances olfactives et sonores, tout en aggravant pour les piétons l'insécurité psychologique et physique par un environnement agressif.

Les limites de saturation automobile étant à nouveau rapidement atteintes, **le SIRAC le système intégré de régulation de la circulation**, va, par des programmes de coordination, essayer de fluidifier la circulation. L'amélioration est certaine mais temporaire. Encore une fois, elle contribue à un nouvel appel de circulation et la congestion guette à nouveau. Alors que faire ? Les services de l'Urbanisme y réfléchissent en 1973 et dressent divers constats évidents.

D'abord Strasbourg est une ville au système radioconcentrique très marqué car toutes les voies convergent vers le centre, le patrimoine historique du noyau urbain est indéniable, il présente une cohérence qui ne saurait être brisée.

Toute politique d'amélioration de la circulation fondée sur l'élargissement des rues, des chaussées ou un nouveau percement du tissu urbain, comme ceux qui ont eu lieu au début du siècle, doit être éliminée parce qu'elle ne manquerait pas de détruire le caractère historique de la ville. Aucune indication ne laisse présager une tendance à la diminution de la circulation.

La marée montante des automobiles ne s'arrêtera pas d'elle-même et l'appel au civisme est une gageure.

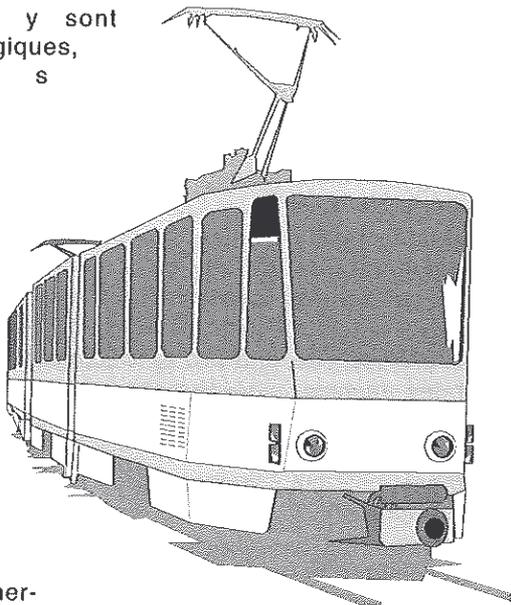
Une ferme politique de la circulation et du stationnement est donc envisagée, reconsidérant la fonction de l'automobile dans la ville. En conséquence, il paraît alors inévitable de limiter la circulation automobile et son accessibilité au centre ville.

**Ainsi est né en 1973 le plan de circulation.**

Ce plan interdit le transit à travers le centre tout en permettant par des boucles internes une circulation possible.

L'accueil de ce plan par la Municipalité est chaleureux, elle l'approuve par délibération mais il n'y aura aucune suite.

Les acteurs économiques y sont allergiques, l e s



commerçants surtout, les politiques sont frileux mais réalisent néanmoins rapidement dès 1974 les secteurs piétonniers qui sont

prévus au plan. Au fond d'un tiroir le projet de plan de circulation, à ma connaissance le premier de ce type en FRANCE, s'empoussière.

A la même époque, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise approuvé en 1973 prévoit l'installation à Strasbourg, d'un transport en commun en site propre. Les études pour la construction d'un tramway débutent alors, mais retrouver les gênes d'antan paraît inimaginable, il faut envisager le passage du centre-ville en souterrain par un tunnel court d'abord, un peu plus long ensuite, et ma foi par un tunnel long enfin.

Mais alors, si on enterre le tramway, pourquoi pas un VAL à l'instar de LILLE. Ainsi vers la fin de la décennie de 1980 le projet de tramway est abandonné au profit du VAL. En 1989 une autre équipe municipale est élue, elle a un tramway à son programme et en corollaire le réaménagement des espaces urbains. **Et ma foi au fond du tiroir il suffit de dépoussiérer tant soi peu un plan de circulation qui dort depuis 15 ans.**

La suite de la chronique sera évoquée par M. GERARD.

### Intervention de M. GERARD, chargé d'études et de prospective auprès de la Direction des Transports et Déplacements

Effectivement, il semblerait qu'à Strasbourg nous soyons des visionnaires puisque le plan de circulation était initié dès 1973 et qu'il a été ressorti des tiroirs.

En fait, notre plan des déplacements urbains, a démarré en tant que tel dès 1989. Il a été inspiré par la définition des plans de déplacements urbains que donnait à l'époque la LOTI, la loi d'orientation sur les transports intérieurs qui préconisait la réalisation de P.D.U.

Ce plan repose sur un important effort d'études et sur des réalisations qui ont déjà transformé l'agglomération, en particulier le fameux plan de circulation et la ligne A du tramway.

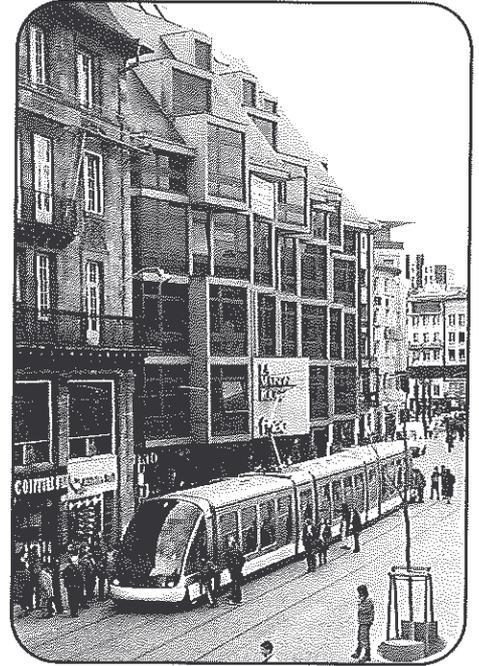
En fait, depuis la loi sur l'air de 1996, le plan de déplacement urbain a été rendu obligatoire. Les orientations du P.D.U. sont d'une part, la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et de la bicyclette et de la marche à pied.

Enfin, il doit rendre plus efficace, l'aménagement et l'exploitation du réseau de voirie. Il doit également organiser le stationnement. Il doit organiser le transport et la livraison des marchandises et enfin encourager les entreprises et les collectivités à utiliser le covoiturage.

Le plan de déplacement urbain doit être suivi d'une procédure d'approbation.

Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice des transports urbains, les servi-

ces de l'état sont associés à son élaboration ainsi que les chambres de commerce, les associations etc. Ensuite, le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice et dans un délai de trois mois, il est soumis aux conseils municipaux, généraux, régionaux ainsi qu'au préfet. Il est ensuite soumis à enquête publique et



éventuellement modifié pour tenir compte des remarques de l'enquête, le plan est ensuite approuvé par l'autorité organisatrice.

Nous en sommes actuellement pas très loin de la phase de consultation en ce qui concerne le P.D.U. de Strasbourg. Ensuite, il est donc naturellement mis en œuvre et son suivi est obligatoire dans les 5 années. Le plan de déplacement urbain a démarré par un constat qui à l'époque s'est porté sur les années 90.

Un peu plus de 920.000 déplacements mécanisés quotidiens et une répartition modale très favorable à la voiture mettaient Strasbourg dans le peloton de tête des villes françaises pour l'utilisation de la voiture.

Heureusement, le deux roues avec ses 15 % d'utilisation remontait un petit peu ce biais au regard d'un important trafic de transit à travers les percants, des carrefours saturés, un trafic en augmentation de 5 % par an, des places de stationnement nombreuses dans le centre, mais souvent saturées, le vélo était bien utilisé d'ailleurs beaucoup plus que les transports en commun. Cependant, on constatait de nombreuses coupures et discontinuités dans le réseau cyclable. La fréquentation des transports en commun était relativement moyenne pour une ville de la taille de Strasbourg, la vitesse des autobus était faible puisqu'ils pâtissaient des conditions de circulation et les usagers étaient constitués essentiellement par des personnes captives qui n'avaient pas d'autres moyens à leur disposition.

En 92, le début des actions entraîne la suppression du transit au centre-ville avec l'installation d'un vaste plateau piétonnier qui va couper les deux axes principaux qui à l'époque étaient empruntés par 50.000 véhicules par jour dans les deux sens, et la création d'une politique de stationnement dans l'hyper centre, c'est-à-dire parking en infrastructure payant, tout stationnement surface mis en stationnement payant, arrêt de la construction de parking, et enfin d'aménagements cyclables qui en ont profités également.

En 94 la première ligne de tramway, un peu plus de 12 km avec 26 stations, est complètement intégrée dans la voirie existante, mis à part le tunnel de la gare, tout le tramway est en surface. Il emprunte la voirie existante après redistribution de celle-ci au profit du mode collectif, d'une priorité systématique au carrefour ce qui est je crois

unique en FRANCE. Le tramway dispose d'une priorité systématique lorsqu'il s'approche des carrefours. Ce qui lui permet d'atteindre une vitesse commerciale de l'ordre de 21 km /heure. Actuellement nous disposons de 26 rames de tram pouvant transporter chacune 230 passagers et naturellement tout le réseau bus a été redynamisé autour de ce réseau tram.

Le constat de ces efforts, plan de circulation/tramway c'est simplement 12,3 millions de Kms effectués par le réseau tram, 1,6 milliards de places km offerte dont 20 % sont

est encore accentué avec la mise en service de la première ligne de tramway en 94. L'objectif est atteint avec cette ligne de tramway et ce plan de circulation.

Nous allons aborder les enquêtes ménages, qui sont effectuées auprès de la population où toutes les personnes de plus de 5 ans sont interrogées sur leur déplacement d'une journée normale. Deux enquêtes ont eu lieu, l'une en 88, une autre en 97. L'évolution entre les deux c'est 1,4 à 1,8 millions de déplacements par jour donc plus 26 %. Cet effet peut se traduire par l'augmentation

est implanté on enregistre un bond considérable pour l'usage du transport en commun, ce qui est bien, on constate donc la forte hausse des déplacements qui est essentiellement due aux déplacements périphériques et qui noient les évolutions positives que l'on observe dans le centre ville.

Le plan de déplacement urbain comporte un objectif fixé à l'horizon 2010. Cet objectif est dessiné selon des scénarios qui comportent tous un point commun, le réseau tramway à l'horizon 2010, c'est ce qu'on appelle la configuration générale du réseau tramway à l'horizon 2010 et on envisage également un réseau routier cohérent avec la vision qu'en a le DVA qui est le Dossier de Voirie d'Agglomération établi par l'état.

Concernant les infrastructures routières prévues à l'horizon 2010, on n'a pas vraiment considéré de nouvelles infrastructures, on se limite à une rocade Ouest qu'on appelle le grand contournement Ouest de Strasbourg, puis la rocade Sud qui

est en cours de construction et qui va bientôt être inaugurée avec le nouveau pont sur le Rhin.

En ce qui concerne le tram 2010, on a considéré un cadencement des lignes ferrées avec un stationnement payant dans le grand centre de Strasbourg débordant maintenant du centre historique pour arriver jusqu'aux boulevards, on ajoute encore 3.000 places par rapport à la situation actuelle en parking de rabattement. On réduit systématiquement les capacités des artères sur toutes les voies empruntées par les transports en commun.

On a également dessiné un scénario qu'on a un petit peu



assurées par le tramway, et par rapport à la situation initiale dont on parlait tout à l'heure, c'est-à-dire 90, on est à + 29 % au km effectué, + 58 % en place Km offerte.

Comment a suivi la clientèle ? On atteint un peu plus de 43 millions de déplacements en 97 qui sont effectués sur le réseau TC et + 35 % de clientèle par rapport à 92. (Entre parenthèse, on obtient donc d'avantage d'accroissement de clientèle que d'accroissement d'offres kilométriques).

En ce qui concerne l'automobile, le trafic d'entrée de ville décroît constamment depuis la mise en service du nouveau plan de circulation de 92 et il

de la population et l'augmentation de la mobilité. En fait on se déplace plus globalement dans l'agglomération. Les déplacements périphériques mécanisés augmentent de 54 % et sont effectués essentiellement en automobile, on constate une très forte augmentation des déplacements dans l'agglomération strasbourgeoise en l'espace de presque 10 ans mais qui se répercute essentiellement au niveau de la périphérie. L'impact de la politique est visible sur les déplacements internes où l'automobile baisse, le vélo augmente, le transport en commun augmente également.

Dans les zones où le tramway

dopé en cadencant l'ensemble des lignes ferrées qui desservent l'agglomération à une fréquence de 20 minutes, en établissant les interconnexions entre le train et le tramway, c'est-à-dire le fameux train tram qui est capable d'utiliser les deux infrastructures. On prolonge systématiquement les lignes de tram vers les gares et vers des points situés en périphérie. On établit des jonctions entre certaines lignes de tramway, la capacité est encore augmentée.

En fait ce n'est pas un scénario qui est figé, ces scénarios là ont été testés par des études et ils nous ont donnés des idées concernant ce qu'il y avait à faire d'ici 2010.

Aujourd'hui on peut dire que ce plan est bien parti puisqu'au travers de la ligne B, je pense que sera atteint tout doucement la configuration générale du réseau. L'objectif est difficile parce qu'on s'était fixé à l'horizon 2010 que la part de la voiture descendrait à 50 %, celle des T.C à 25 % celle du deux roues à 25 %, l'enquête ménage que nous avons réalisé en 1997 nous montre que c'est un objectif très difficile à atteindre surtout en périphérie de ville. Je pense que, outre la configuration du tramway à l'horizon 2010, l'effort essentiel du P.D.U. devra être porté en périphérie.

**Compte-rendu de la table ronde**

avec M FREANI Adjoint au Maire de Strasbourg, M. THÉPOT, économiste, M. HARZO sociologue, M. STOCKINGER, débat mené par M. SIMONIN, journaliste.

**M. SIMONIN :**

Nous avons cette table ronde pour clôturer cette matinée, table ronde qui sera consacrée aux incidences des politiques de déplacement sur l'aspect économique et social de la ville, vaste programme, vaste problématique. Pour en parler 4 personnes qualifiées que je vais vous présenter les unes après les autres.

A ma droite **M. HARZO**: Christian HARZO vous êtes Directeur de l'Observatoire Social de Lyon, vous êtes sociologue et vous nous apporterez votre expérience. Vous avez fait de nombreuses études, je crois sur l'incidence des plans de circulation dans d'autres villes de FRANCE que Strasbourg bien sûr.

A ma gauche,

**M. STOCKINGER,**

M. Roger STOCKINGER vous êtes urbaniste, vous exercez à la CUS, vous êtes actuellement en congé de fin d'activité.

A ma gauche encore,

**M. Jacques THEPOT,**

vous êtes économiste à Strasbourg, nous devons largement évoquer les points avec vous et puis à ma droite, je vous présente l'élu de service, en fait qui sera un petit peu notre grand témoin pour vous demander de réagir, vous demander de rebondir un petit peu sur les choses qui seront abordées ce matin peut être à travers l'exemple de Strasbourg que vous connaissez le mieux. **Jean Pierre FREANI,** bonjour, vous êtes

Adjoint au Maire de la Ville de Strasbourg, chargé du stationnement, de la circulation et de l'éclairage également. Vous êtes également Conseiller Communautaire donc vous aurez également l'occasion d'intervenir durant ce débat. Alors il faudrait dans un premier temps poser un peu la problématique pour M. HARZO qui est extérieur à tout ça, afin qu'il nous donne sa vision des choses, exposer un peu synthétiquement la problématique.

**M. HARZO :**

Oui merci, enfin tout au moins une partie de la problématique car je ne vais parler que de ce que je connais, c'est-à-dire la

dimension sociale, la **problématique sociale des transports et des déplacements.**

La ville d'aujourd'hui, la grande ville d'aujourd'hui ne peut trouver sens et ne peut être vécue par ses habitants que grâce à la capacité de mobilité qui leur est donnée. On est parti d'une ville que je qualifierais de traditionnelle, sans aller jusqu'à parler de la ville du moyen âge, d'une ville traditionnelle qui était une ville dense, regroupée dans laquelle les fonctions nécessaires à la vie étaient elles mêmes regroupées, fonction d'habitats, fonction commerciale, fonction économique, fonction administrative etc. puis les villes se sont à la fois établies

dérable. Cet enjeu appelle évidemment une réponse notamment en terme de transport collectif urbain et ceci particulièrement dans les zones où sont concentrées les populations les moins solvables économiquement, c'est-à-dire en terme technique, les populations captives des transports collectifs.

J'ai travaillé sur de nombreuses villes en FRANCE. On observe que peu d'étude systématique existent sur la desserte en transport collectif des quartiers périphériques d'habitat social concentré. Il y en a eu néanmoins un certain nombre qui montre que généralement ces quartiers bénéficient d'une desserte tout à fait



dans l'espace et ces différentes fonctions que je viens d'évoquer se sont trouvées dispersées dans différents espaces spécialisés, des espaces d'activités industrielles, des espaces commerciales, des espaces d'habitats, des espaces administratifs etc.. Cette évolution a engendré, si on parle mobilité, une complexification de la mobilité, une dispersion de la mobilité, un allongement des distances parcourues. Ce qui est certain, c'est que c'est bien la capacité de la mobilité donnée aux citadins qui permet à la ville d'exister et de prendre tout son sens. Premier point, il s'agit donc là d'un enjeu, la mobilité est absolument primordiale, consi-

convenable, voire certaines études qui disent que la desserte en transport collectif des quartiers périphériques est plutôt meilleure que celle d'autres quartiers. En fait si on y regarde d'un peu plus près, on constate que ces diagnostics reposent sur des critères essentiellement quantitatifs. Quand on dit la desserte des quartiers périphériques de telle agglomération est très bonne, on parle fréquence de desserte, on parle nombre de lignes etc. Alors que si on s'intéresse d'avantage au qualitatif, c'est-à-dire à l'adaptation de l'offre de transport aux besoins des populations vivant dans les quartiers périphé-

riques, le diagnostic se trouve être beaucoup moins optimiste.

Je précise bien que je parle ici en terme très généraux, il y a des exceptions et peut être que Strasbourg en est une.

Je vous propose à ce stade de la discussion de donner la parole à Jean-Pierre FREANI.

Donc mobilité, enjeu primordial, disiez vous M. HARZO, les transports sont une structure, une réponse, effectivement quantitative et qualitative. On va en parler.

Jean-Pierre FREANI la réponse sur la ville de Strasbourg, sur les points qui viennent d'être évoqués ?

**M. FREANI :**

Oui, je crois qu'il y a un proverbe chinois qui dit, pour savoir où l'on va, il faut savoir d'où l'on vient. C'est peut être une Lapalissade mais M. HARZO le rappelait, la ville s'est construite avec le temps par strate à différents degrés et la politique de déplacement urbain l'accompagne au fur et à mesure à travers son histoire. A Strasbourg, cette politique de déplacement urbain s'est mise en place sur ce constat. Pour l'aspect sociologique il nous faut constater que sur certaines parties de la périphérie de notre ville, de notre agglomération se trouvaient également les populations les plus en précarités, celles qui avaient peut être accès à la mobilité. Tout à l'heure M. HARZO parlait de fréquences et de nombre de lignes. Le constat que nous nous avons fait, s'agissant des transports en commun, était qu'il y avait certaines faiblesses notamment dans la capacité des

transports en commun à acheminer, à permettre à ses populations de se déplacer vers le cœur de ville, souhaitant une ville accessible à tous et son cœur en est la référence, mais également les difficultés qu'existaient en matière de liaison inter-quartier. C'est une approche que nous avons voulu sociale et le plan de déplacement urbain a intégré ce paramètre. Le tram permet d'une certaine

**M. HARZO :**

Cela dépend de ce qu'on entend par qualitatif. Ce sont des transports en commun plus agréables à vivre plus facile d'accès. On peut considérer par exemple que le tram de Strasbourg à plancher bas intégral est le seul tram en Europe accessible à toute personne, y compris à celle à mobilité réduite. Il offre des qualités d'accueil également intéressantes, il est climatisé. C'est dans la qualité du

525 véhicules de trop. Il est des agglomérations françaises plus petites en nombre d'habitants où il brûle beaucoup plus de véhicules qu'à Strasbourg, les médias s'en font rarement l'écho. Ce n'est pas là le fond de mon propos. Nous avons constaté lors de la nuit de la St Sylvestre ces incivilités fortes. **Le tram a fonctionné une partie de la nuit et n'a subi aucune dégradation** et c'est de nos moyens de transports



façon pertinente cette mobilité périphérie/centre-ville. Je disais tout à l'heure pour ceux qui étaient là dans mon propos introductif que l'augmentation de l'offre transport en commun qui a été faite de par le tram plus l'offre bus supplémentaires est de l'ordre de 30 % de km de déplacement et a permis de rééquilibrer en matière de déplacement la ville dans sa dimension sociale.

- Quand vous parlez de 30 % d'offre en plus, on est dans le quantitatif on est d'accord. M. HARZO le qualitatif à ce niveau là, des choses à dire ?

produit que l'on peut aussi se positionner. Il y a aussi une chose importante c'est que les gens respectent le tram. Les gens ont un respect du tram qu'ils n'ont pas forcément pour le bus par exemple.

**M. FREANI :**

Il y a un exemple que je cite souvent, malheureusement connu de manière négative, ce sont les incivilités que l'on connaît en fin d'année. Strasbourg est sous le feu des médias parfois peut être excessif. Il a été brûlé l'an dernier 525 véhicules à Strasbourg, ce sont

en commun, celui qui est de loin le plus respecté par la population. Il n'est pratiquement jamais vandalisé, ce n'est pas toujours le cas des transports en commun.

- Roger STOCKINGER vous êtes urbaniste je le rappelle, vous avez suivi avec intérêt le début de ce débat. Qu'elle est votre position. Qu'avez vous envie de nous dire à ce stade de cette discussion ?

**M. STOCKINGER :**

Je crois que jusqu'à maintenant, il a été très souvent question ce matin de la ville en tant que centre-ville.

On n'a peut être pas suffisamment abordé l'ensemble du problème sauf dans les propos de M. FREANI tout à l'heure qui a bien élargi le débat.

Je voudrais rappeler une définition il est vrai très simple, une définition de l'urbanisme. L'urbanisme, c'est l'ensemble des méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes. L'habitat urbain concerne quand même la totalité de notre cité et je crois aujourd'hui, comme je l'ai annoncé tout à l'heure dans mon exposé, que les problèmes que nous avons pu connaître, il y a encore quelques années et qui étaient ceux de la décennie 60/70, ont aujourd'hui pour notre centre ville une grande partie résolue. Mais il y a un transfert et ce transfert aujourd'hui nous le vivons pour beaucoup d'entre nous, quotidiennement dans tous nos quartiers périphériques. Il y a aujourd'hui, je l'ai souligné tout à l'heure, 7 à 8 fois plus de voitures qu'il y a trente ans. Ces voitures, il faut bien qu'elles circulent quelque part. De plus en plus l'habitude s'est prise de les utiliser. Il le fallait bien parce que pour la voiture, d'un véhicule par famille, nous sommes passés fréquemment à deux, trois voire quatre véhicules, nous sommes entrain d'aggraver cette situation. Nous avons aujourd'hui penser résoudre les problèmes de desserte, le problème d'intégration de déplacement sur tout le territoire urbain.

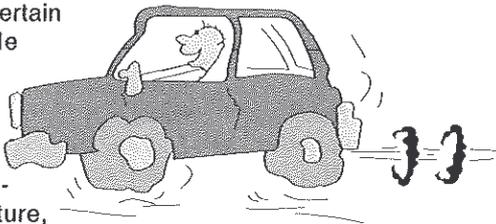
Alors là que faire. On peut songer à un certain nombre de pistes pour casser ou pour réduire du moins ce quasi monopole de la voiture, j'ai noté quelques unes de ces pistes.

Je pense tout d'abord qu'il nous faut songer que par le biais des plans d'occupation des sols, nous avons un certain nombre de pouvoir, de

pouvoir très fort et je vais lancer peut être une idée qui crispera l'un ou l'autre d'entre vous. Il faut lutter contre les coefficients d'occupation des sols qui sont trop faibles, **il faut resserrer la ville**. Nous avons une ville qui actuellement se dilue, qui ne génère plus de service, plus de déplacement, qui ne génère plus de vie sociale, qui ne génère plus rien du tout. Il faut quand même se garder d'être extrême, mais c'est par une redensification que l'on pourra prétendre retrouver dans nos quartiers ce qui manque actuellement.

Donc resserrer la ville c'est un des points. Il faut recréer de réels quartiers urbains, susciter évidemment la mixité des fonctions pour essayer de lutter au mieux contre cet urbanisme de zonage que nous avons connu pendant longtemps, donc retrouver dans les mêmes quartiers, les fonctions qui créent la vie, l'habitat, les commerces, les services.

Je pense à un autre point qu'on évoquera peut être, mais qui est vraiment un élément très fort, un levier extrêmement puissant : c'est le stationnement et là le stationnement des voitures particulières est lié au permis de construire, c'est un élément que nous avons exploité de manière importante à Strasbourg et je pense qu'il nous donne beaucoup plus que l'on ne croit la possibilité d'intervenir sur le déplacement.



- On évoquera bien évidemment le problème de stationnement. M. HARZO, resserrer la ville disait M. STOCKINGER, votre réaction à vous ?

**M. HARZO :**

Sur le thème de la redensification, je crois que tous les urbanistes à ma connaissance sont d'accord, c'est la préoccupation actuellement de toutes les grandes agglomérations que d'arriver à redensifier, à reconquérir des zones, des friches industrielles par exemple qui souvent sont très proches du centre ville.

Je pense que c'est effectivement une piste tout à fait intéressante et importante.

- Jean-Pierre FREANI exemple peut être à Strasbourg puis qu'on va parler de Strasbourg.

**M. FREANI :**

Je crois que l'on pose tout à fait la problématique et le choix qui est celui des urbanistes mais aussi des politiques, entre ce que j'appellerais la ville compacte et la ville extensive. Aujourd'hui les disponibilités foncières dans les agglomérations comme Strasbourg sont rares et nous nous heurtons à un choix, le souhait de nombre de nos concitoyens qui est de se retrouver dans un petit lotissement, n'est pas péjoratif, la maison en forme d'escargot, où le lien social n'est pas toujours des plus développés, où il n'y a pas de commerce, où les investissements en matière de voirie sont lourds en matière d'entretien, où l'efficacité du transport collectif qui est notre credo nous paraît moindre pour qu'il y ait un transport collectif efficace, il faut de la densité et je pense que c'est vers une ville compacte mais agréable à vivre qu'il nous faut aller. L'exercice est difficile, il nous faut nous orienter.

A Strasbourg, nous avons des projets forts en cœur de ville, ce ne sont pas des friches véritablement industrielles mais des friches, le projet de la place de l'Étoile, les aménagements des fronts de Neudorf qui nous permettront de concilier cela.

- M. Jacques THEPOT, vous êtes professeur d'économie et de gestion, vous avez planché aujourd'hui pour préparer une intervention intéressante sur l'aspect économique. L'incidence du déplacement sur l'aspect économique dans les villes, on est un peu dans l'actualité. C'est vrai qu'il y a eu par exemple, il y a une dizaine de jours, une journée sans voitures qui a amené certains commerçants à pousser des hauts cris parce qu'on les privent effectivement, semble-t-il, de leur clientèle habituée à la voiture, c'est un exemple entre autres.

Qu'avez vous à nous dire M. THEPOT sur ces incidents effectivement de déplacements sur l'aspect économique de la ville.

**M. THEPOT :**

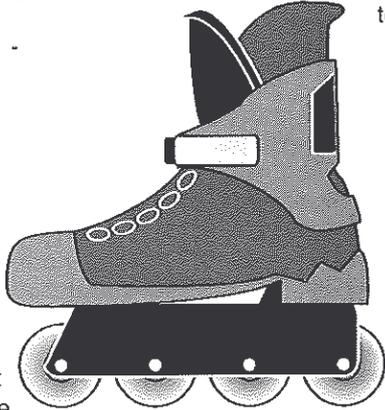
Je crois que l'économie si elle dit d'abord une chose tout à fait simple, c'est que si on se déplace c'est pour faire deux choses, soit travailler soit consommer, c'est un peu réducteur mais cela permet de bien situer tout au moins l'économie si on ne peut parler que de cela. Je souligne au passage que lorsque l'on parle d'insertion sociale pour son travail on peut aussi réfléchir à ce que la consommation apporte à travers l'échange en terme d'insertion sociale, et une ville est le lieu même où le travers de la consommation, au sens large, peut permettre à des gens de s'insérer socialement. Alors, je dirais en fait 5 ou 6 choses très simples qui vont permettre d'ouvrir le débat et peut être à M. FREANI d'illustrer tel ou tel point sur l'expérience strasbourgeoise.

La première c'est que quand les consommateurs se déplacent pour effectuer leurs achats, le mode de transport qu'ils vont utiliser influe sur les décisions d'achats, par exemple des grands magasins ont eu leur essor à la fin du siècle dernier, à cause du fait de l'invention de l'ascenseur. A chaque fois

que vous pensez système de distribution, vous pouvez associer un mode de transport. **La grande distribution c'est la voiture + le parking + le caddie, les foires, les marchés à la campagne c'est achat à bras + les pieds, il reste bien sûr les rollers + le sac à dos,** donc vous associez un mode de transport à

un type de consommation. Alors le consommateur prend en compte le coût du transport. Ce n'est alors pas qu'un coût monétaire, mais aussi exprimé en terme de temps, en terme de pénibilité et ce coût de transport va bien sûr influencer son budget de consommation. Alors cela veut dire quoi ? cela veut dire que lorsque l'on restructure un réseau de communication comme à Strasbourg avec le tramway, on va diminuer ce coût pour le consommateur et par conséquent on va provoquer des transferts entre les modes de transport des gens, ceux qui allaient en voiture vont prendre le tramway, ceux qui allaient à pied vont prendre le tramway etc.. Par conséquent et je crois que ce sont là mes premières conclusions auxquelles j'aboutis, c'est que la mise en place d'un système moderne, flexible de transport de type tramway ou autres, en améliorant l'accessibilité en particulier du centre ville, a trois effets pour le commerce. Le premier effet qui est plutôt perçu négativement, c'est la mise en concurrence des commerces sur une zone géographique plus importante, en particulier entre les fonds

de commerce de la périphérie et les commerces du centre ville. Le deuxième effet, c'est un accroissement de la zone de chalandise qui se traduit par un afflux de clients potentiels plus éloignés. Le troisième effet, c'est le point le plus important pour moi, c'est une augmentation de l'hétérogénéité de la population des consommateurs en terme



de pouvoir d'achats et d'habitudes de consommation. Par rapport à ces trois points, je crois que l'on peut regarder quelle a été l'attitude des commerçant. On voit que son attitude qui est une des difficultés rencontrées notamment à Strasbourg, mais je pense partout ailleurs, c'est que ce premier effet de mise en concurrence n'est pas aimé du commerçant, donc il va avoir une vision négative de la chose. Le deuxième effet, celui de l'accroissement de la zone de chalandise, ce qui est un peu confirmé par l'enquête ménage, il l'admet difficilement alors que bien évidemment il en profite. Pour le troisième effet, l'accroissement de l'hétérogénéité de la population de la consommation qui est un facteur de richesse, les commerçants sont incapables a priori de traduire ceci en terme de positionnement, et d'imaginer que c'est un défi pour eux et qu'ils ont à s'adapter. Une fois qu'on a mis en place un tel système, on observe une amélioration de la qualité du commerce, une atténuation du clivage entre haut de gamme centre ville, bas de gamme produits grandes consommations en périphéries zones

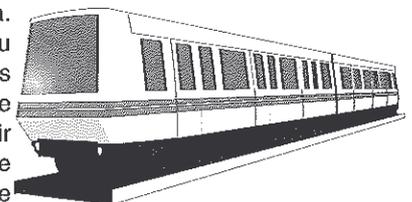
commerciales. Ceux qui profitent de tout cela sont capables de s'adapter et de se positionner, autrement dit, la conséquence, me semble-t-il, au plan économique d'une amélioration d'un système de transport c'est un accroissement de la diversité de l'offre commerciale. On le voit par exemple au centre ville à Strasbourg avec Tati, qui est un positionnement sur les vêtements plutôt bas de gamme, vient de s'installer à Strasbourg en centre ville, ce qui était inimaginable avant. Parce que la population est plus hétérogène, parce que le tramway amène en ville des populations, en terme de budget de consommation, en terme d'habitude de consommation, beaucoup plus différentes, plus diversifiées, il y a là une chance pour le commerce.

- Ce que vous voulez dire en fait c'est qu'on voit au centre ville des enseignes qu'on aurait vu auparavant à l'extérieur.

**M. THEPOT :** Absolument.

**J.P. FREANI :**  
Oui, sur ce point précis, je crois qu'il est très symptomatique de le relever si vous ne connaissez pas et je pense que ces grandes marques sont des grands professionnels du marketing et savent maîtriser les retombées de ce que le tram leur apportera. J'approfondirais un peu ce qui a été dit plus généralement. Pour faire de la politique, il faut avoir du courage et être volontariste. Je pense que si en 92 à Strasbourg, très sincèrement, il y a avait eu une élection avec Catherine Trautmann, nous aurions été battus, parce que il y avait vis-à-vis de ce plan de circulation urbain, ce plan de déplacement urbain et notamment vis-à-vis du tram, une opposition assez forte managée par

l'Opposition, c'est normal, c'est son jeu, mais essentiellement par les commerçants de Strasbourg qui étaient dans leurs très grandes majorités opposés à ce projet et peut être sincèrement le pensaient-ils. Ils pensaient que cela allait détruire l'appareil commercial en centre ville. Je passerai sur les péripéties, mais il faut quand même rappeler que nous avons largement indemnisé les commerçants qui se sont trouvés en difficulté, ou sensés l'être, puisque ce sont plus de 30 millions de francs d'indemnisation qui ont été versés aux divers commerçants, après quelques recours et pour certains, ce sont plusieurs millions de francs qui sont rentrés en cash dans leur résultat. Là n'est pas l'essentiel car il faut préciser qu'aujourd'hui l'estimation que l'on a, c'est irrégulier mais sur certains secteurs et surtout ceux qui sont proches de la ligne tram, montre une augmentation de la valeur des fonds de plus de 30 %. C'est incontestable. D'autre part et l'enquête ménages le rappelle, l'attractivité du centre ville a augmenté de manière assez considérable, puisqu'aujourd'hui cette attractivité liée au déplacement pour achat en cœur de ville, avec un appareil commercial constant en surface, a un peu évolué en qualité, en nature,



mais il est constant en surface, l'augmentation des déplacements pour achat est de 33 % donc nous avons 33 % de plus pour aller acheter. On pourrait continuer dans le propos et élargir avec les retombées sur l'économie en général....

- On va le faire avec Jacques THEPOT, première chose déjà, 30 % d'augmentation de la valeur des fonds, M. THEPOT ça va un peu dans le sens de ce que vous disiez tout à l'heure?.

**M. THEPOT :**

Oui, tout à fait, M. FREANI l'a rappelé, je crois que naturellement le petit commerce en FRANCE est un petit commerce un peu myope et très attaché à la situation présente, ne voyant pas très loin. Dans le débat avec la grande distribution, je dirais qu'ils ont plus souffert de leur myopie qu'autre chose. Ils ont imposé des lois qui ont été contournées. En revanche je crois qu'on a pas assez réfléchi sur le fait que finalement le commerce du centre ville, mais également le commerce de zone commerciale de périphérie, ont largement profité, très largement profité de la zone de distribution qu'on a mise en place, on se promène, on le voit bien. Evidemment ça s'est traduit par une revalorisation des valeurs locatives des espaces commerciaux. Je crois qu'on a pas réfléchi en FRANCE suffisamment sur la fiscalité qu'il aurait fallu mettre en place, pour qu'en fait, comme on dit en terme économique, on ne socialise pas les coûts et rabaisse les bénéfices. Je crois qu'il y a là vraiment un problème avec la taxe professionnelle qui est un impôt stupide, on le sait très bien, qui est en voie de réforme et ça c'est très heureux, qui favorise quand même la grande distribution et est très favorable au petit commerce. Il y a effectivement quelque chose comme le versement transport, je ne sais pas si le commerce est assujéti aux versements transports, je ne m'en souviens pas il ne me semble pas. Il y a quand même quelque chose qui dans le débat, au niveau économique, a été très mal posé. On n'a pas été capable de proposer

des débats en terme d'avantages que va retirer le commerce de tel ou tel type d'implantation, qui est toujours positif. Il n'y a pas d'exemple de ville où le commerce n'en n'a pas profité. Il y en a bien sûr qui ont disparu, mais globalement l'avantage est positif, et puis le fait que c'est le contribuable qui paye le tramway. Est on assez courageux en France, aujourd'hui et dans les villes, pour poser le problème ?

- Vous pensez que les commerçants qui bénéficient de ces infrastructures devraient payer plus d'impôts soyons clair...

**M. THEPOT :**

Sur une autre assiette, je ne sais pas comment, mais peut

faut plus de 10 salariés, donc une grande partie du commerce de proximité ne verse pas. Notre politique de déplacement urbain bénéficie de cette manne, il y a là un retour très fort.

- Christian HARZO sur ce point des précisions, sur un autre point que vous souhaitiez évoquer...

**M. HARZO :**

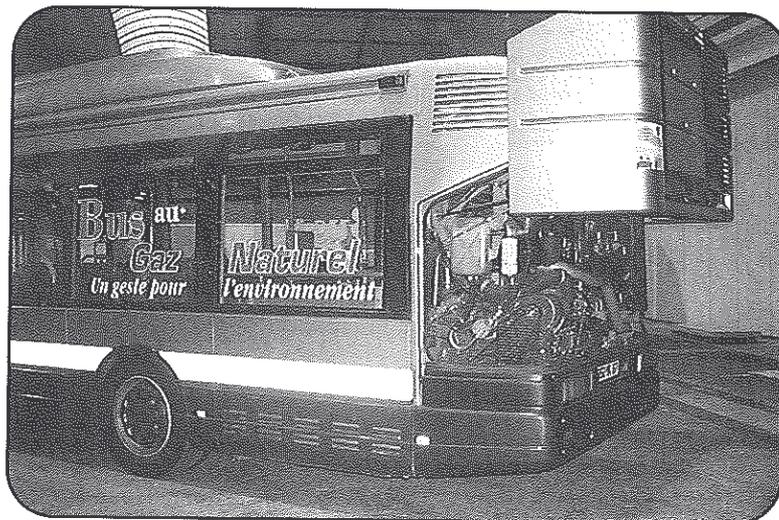
Je peux rebondir, très brièvement sur la question des commerçants, des mentalités. C'est vrai que souvent, on a observé ce type de comportement un peu partout où il y a eu des travaux importants pour construire des sites propres, j'ai encore en tête le cas de Lyon. Je suis arrivé à

plus venir en voiture au pas de porte, on fera faillite, donc là il y a effectivement une myopie. Cela va même parfois jusqu'à la cécité, quant il s'agit de percevoir, d'anticiper les comportements du consommateur.

Sur le thème social, je parlerais d'adaptation pas toujours très satisfaisante des transports collectifs aux besoins des populations. S'agissant des quartiers périphériques, sans repérer des questions de qualité qui ont été évoquées, qualité au sens premier du terme, encore que c'est un aspect tout à fait important, on pourrait dire que les populations pauvres ou précaires ont droit à la même qualité que les autres, je pensais plus effectivement à l'adaptation, aux besoins

pour en énumérer quelques uns. La majorité des réseaux transports collectifs en FRANCE est conçue d'une manière radiale, c'est-à-dire en gros sans liaison périphérique, des réseaux en étoile. Or, s'il existe des besoins importants de liaison de rocade, c'est bien ceux des quartiers périphériques entre-eux, et aussi la desserte des zones d'emploi, des zones industrielles qui elles aussi sont souvent dans les périphéries. Il y a des questions d'amplitude de desserte

dans la journée qui ne correspondent pas toujours aux besoins des personnes qui travaillent très tôt le matin ou tard le soir. Je sais que là les réponses sont compliquées, il faut parfois chercher des modalités d'offres innovantes pour transporter parfois des petits volumes de populations. Il y a toute la question de déplacement de proximité qui reste encore assez peu traitée dans les grandes agglomérations en FRANCE, et qui se pose avec acuité, évidemment dans les grands quartiers périphériques



être, il y a là quelque chose qui doit être étudié.

**Jean Pierre FREANI :**

Est-ce que j'ai droit à un Jocker? Je veux dire par là que j'ai le courage de l'élu municipal, maintenant je pense que là, c'est plus du ressort du législateur, mais il est indéniable et M. THEPOT la bien expliqué, que le petit commerce bénéficie de la manne du contribuable. Je ne crois pas me tromper en disant que le commerce de proximité n'est pas soumis à la taxe transport, je crois qu'il

Lyon en pleine construction du métro il y a 20 ans. Pour construire le métro, on a ouvert, c'est un métro de très faible profondeur, des rues qui ont été évidemment interdites à la circulation pendant ce temps là, et certaines d'entre-elles étaient destinées à devenir piétonnes suite au rebouchage, il est vrai que pendant cette période, comme à Strasbourg, les commerçants ont été indemnisés et certains d'entre-eux, sont allés jusqu'à revendre leur commerce, en disant que quand les clients ne pourront

ques. Dans les déplacements de proximité, liés à la question de la tarification, il y a beaucoup d'inadéquations, de nombreuses inadéquations également en matière de les fins de semaine. On considère que quand les gens ne travaillent pas, ils n'ont pas besoin de se déplacer, ce qui n'est évidemment pas vérifié. Il y a toute la question d'adaptation de la tarification à la précarité financière qui est un grand problème que je ne vais pas développer dans les détails, mais qui mériterait qu'on s'y attache.

- Jean Pierre FREANI sur ce sujet, après on repasse à M. STOCKINGER.

**M. FREANI :**

Brièvement je rejoins le propos parlant de zone d'activités, là où le réseau est fort et là où le tram passe, par exemple, la plaine de boucher qui est une zone d'activité périphérique strasbourgeoise et qui n'est pas très loin du centre non plus, bassin qui compte plus de 10.000 emplois, nous constatons que les implantations d'entreprises et le seuil en matière d'emploi se sont considérablement développés, je crois que là il y a une relation de cause à effet tout à fait réel.

- M. STOCKINGER vous parliez du stationnement tout à l'heure... on avait promis d'y venir.

**M. STOCKINGER :**

J'ai quelques éléments à fournir et je crois que ça intéresse un certain nombre de collègues qui sont en contact avec la réglementation. Je voudrais très rapidement vous faire part d'une crainte que j'ai actuellement, celle de la mise en cause du partage du domaine public actuel. J'ai ouvert une revue et j'y ai vu une de nos citadines la Smart, cette voiture me fait peur, elle me fait penser à des envahisseurs. N'oublions pas

que le lobby automobile fera tout pour introduire ces voitures, les introduire dans nos villes alors que le combat que j'avais annoncé tout à l'heure comme étant à peu près gagné dans nos centres-villes risque d'être mise en cause. Ne sera-t-il pas nécessaire de se battre à nouveau pour éviter cette invasion là ? Une voiture est une voiture, quelle qu'elle soit, elle est polluante, la voiture non polluante, il faut être clair, c'est un mensonge, c'est un mythe, elle n'existe pas, elle est plus ou moins polluante,

justement du domaine public, nous a demandé de revoir les règles antérieures, règles régies par l'article 12 des POS et de réduire, c'est un levier très fort, le nombre d'emplacements dans un certain nombre de nos quartiers. Nous avons procédé à une enquête à travers la FRANCE et à travers l'Europe et on s'est rendu compte qu'il y a autant de règle que de ville, on s'est donc retrouvé dans une situation inconnue et on a forgé nos dispositions qui sont très particulières à Strasbourg.



mais enfin elle est là quand même, elle circule, elle crée une gêne physique et psychologique. On mettra deux fois plus de ces voitures qui font 2,50 m de long, alors je fais une suggestion à l'élu. Ne serait-il pas possible de prendre un arrêté municipal qui permettrait d'interdire l'entrée de nos villes à toute voiture qui n'ait pas le gabarit de nos grosses anciennes américaines ? Je crois que le problème serait résolu. On ne rencontrera plus de voiture dans les ruelles. Bien, qu'importe, pour revenir au stationnement, nous avons procédé il y a peu de temps à des modifications de règles liées au POS. Notre municipalité qui pour assurer la cohérence avec la mise en place des transports publics et sa volonté de partage

Il faut savoir que le stationnement privé génère la circulation et que nous avons estimé que pour freiner cette circulation automobile, il était nécessaire de réduire le nombre d'emplacements qu'on demandait dans le cadre des permis de construire. Ça été le cas aussi bien pour les bureaux que pour les commerces, en favorisant nettement les petits commerces, parce qu'on estime que ce sont des commerces de proximité et qu'à ce moment là, en tant que commerces de proximité, ils n'ont pas à pouvoir disposer d'autant de places de stationnement que les grandes surfaces où on va faire les achats avec le caddy. C'est vrai aussi pour les bureaux avec là encore une touche supplémentaire,

non seulement nous avons réduit le nombre d'emplacements, mais nous les avons réduits en plus par un système de coefficient le long des transports en commun, dans une bande de 500 m de part et d'autre, et le long de ces lignes de tramway, on applique un coefficient de 0,5. En d'autres termes, si vous avez besoin de 100 emplacements de stationnement en fonction de votre surface de bureau eh bien dans une bande de 500 m de part et d'autre vous n'aurez plus besoin que de 50 emplacements de stationnement. Une innovation, c'est qu'en plus, nous avons fixé un maximum à ne pas dépasser. Même l'entreprise qui veut un nombre de stationnement plus important se heurtera à un plafond qui a été fixé, ceci donc pour réduire le nombre de déplacements de l'automobile. Alors de plus pour palier cela, il faut bien trouver d'autres solutions, hormis le transport en commun, il y a aussi les déplacements à vélo, on nous l'a déjà largement annoncé ce matin, Strasbourg est la ville du vélo. Il est vrai qu'elle s'y prête relativement bien, et nous avons favorisé aussi par ce biais là le déplacement vélo, en imposant pour toute construction neuve aussi bien pour les logements, pour les commerces, pour les bureaux que pour les établissements scolaires, des emplacements de vélo, emplacements tout du moins couverts, pour les logements où il faut au minimum 1 m<sup>2</sup> par logement avec une surface minimale de 3 m<sup>2</sup>. Vous me direz 1 m<sup>2</sup> par logement, ce n'est pas énorme, mais là je m'adresse aux constructeurs dans la salle qui ont eu l'occasion de réaliser des logements étudiants par exemple, ou des studios. Lorsqu'ils ont 200/300 logements voire plus dans un immeuble ça commence à faire très lourd lorsqu'il s'agit de réaliser 300 ou 400 m<sup>2</sup>. Sachez quand

même, que pour les équipements scolaires par exemple qui nous concerne tous, eh bien nous avons deux emplacements par classe pour les primaires c'est peu de chose, mais ça monte à 10 emplacements par classe pour le secondaire et à 7 pour l'enseignement supérieur obligatoire.

- A ce stade de la discussion, est-ce qu'il y a des questions dans la salle auquel cas je vous invite fortement à les poser à la personne à qui vous souhaitez les poser.

Une question M. GERBER ?  
On vous écoute Monsieur...

- Je voulais dire à nos débatteurs la faiblesse des enquêtes sociologiques de type enquête ménage/transport et de type étude universitaire qui n'ont pas favorisé, disons la perception des déplacements de proximité pendant ces 30 dernières années. Je voulais dire que si nos voisins du Nord et de l'Est ont maintenu une proportion importante de déplacement vélo c'est aussi qu'ils savaient que dans la majorité des déplacements, les 2/3 avaient des distances de moins de 5 km. L'autre donnée sociologique fondamentale c'est que les gens se déplacent de l'ordre de 1 h par jour et la troisième donnée c'est que les déplacements domicile/travail sont devenus minoritaires, c'est-à-dire 1/3-1/3.

1/3 pour les déplacements domicile/travail, 1/3 course à faire etc. et 1/3 loisirs. Ce sont des grandes données européennes que j'aurais aimé entendre à cette tribune.

- Quelqu'un veut répondre ?

Jean-Pierre FREANI :

La ville de Strasbourg, même si je ne l'ai pas exprimé ici a tenu compte de ces données sociologiques, la preuve c'est que dans ce domaine, nous

avons un vélo d'avance, c'est un choix politique qui ne s'est pas fait uniquement d'ailleurs par le biais de la volonté politique, mais qui s'est appuyé là aussi sur un réseau associatif motivé, le Comité d'action Deux Roues notamment. Un travail de concertation nous a permis, comme je le disais ce matin, de tisser une véritable toile en matière de déplacement 2 roues à raison de 300 km existant sur la CUS d'initier des possibilités de location très attractive, de mettre en place un

jalonnement, surtout sécuriser les déplacements, je pense que c'est important. Il y a deux obstacles majeurs, certains disent trois au déplacement de deux roues, **je crois que le premier, c'est le vol.** Le vol est un des éléments aujourd'hui qui est assez réhabilitaire, à cela nous avons apporté des réponses, arceau de sécurité possibilité de gardiennage et même des consignes à vélo, mais c'est insuffisant. Le deuxième obstacle, c'est la sécurité en matière de déplacement et là nous avons fait un effort particulier, notamment pistes sur trottoirs, pistes uni directionnelles. Le troisième obstacle, je n'y peux rien, ce sont les conditions climatiques.

- Est ce qu'il y a d'autres questions à poser ?...

Oui, une question au fond.

- C'est plus une affirmation en fin de compte, les transports urbains ce n'est pas une fin en soi et puis c'est beaucoup plus complexe que cela n'y paraît.

S'agissant de transport urbain, il y a la taille des villes, on ne fait pas la même chose à Paris, à Strasbourg ou dans une petite ville de 20.000 habitants, deuxième chose, c'est qu'à l'heure actuelle pour aller travailler il n'est pas rare qu'on fasse entre 80 et 100 km notamment dans la

seule question qui compte est que chacun paye le coût de ce qu'il choisit. Prenez la voiture, vous payez ce qu'il faut, vous allez à pied vous payez ce qu'il faut. La seule incitation qu'on a, c'est une incitation de type fiscal, de taxe, c'est-à-dire que si on veut réduire les voitures en ville, il faut simplement que le parking soit plus cher, qu'éventuellement on mette une taxe pour ceux qui gèrent les parkings, que peut être on fasse attention à ce que les taxis soient moins en position de monopole etc. Il y a là des moyens concrets économiques mais vouloir installer

un contingentement quantitatif du nombre de voitures par exemple, ce que Mme VOINET veut faire les jours de pollution, 1 jour sur 2, c'est une absurdité, il vaut mieux mettre un péage à l'entrée des villes et ne pas payer. Je crois qu'on n'est pas assez audacieux, j'en reviens au terme fiscal, parce que c'est une façon concrète et simple de réguler le mode de transport, chacun paye le coût social du mode de transport qu'il utilise, et puis c'est à la charge du coéquipier de choisir les bonnes assiettes fiscales. Je crois que le débat posé comme ça, me paraît plus simple et en même temps plus juste.

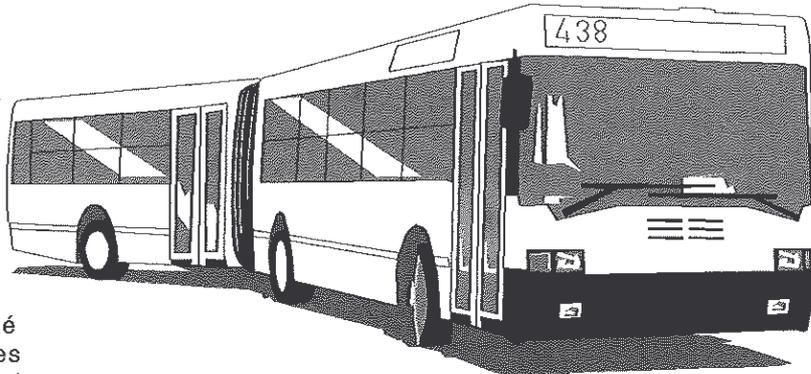
- Merci Jacques THEPOT pour votre contribution au débat. Un mot également avec Roger STOCKINGER, le mot de la fin pour ce qui vous concerne.

M. THEPOT :

Oui, simplement pour terminer dire ceci c'est que je ne voudrais pas faire le procès de la voiture en ce sens où je ne crois pas qu'on puisse condamner un mode de transport plutôt qu'un autre, l'économiste vous dira que la

M. STOCKINGER

Je pense qu'avant toute chose, il faut qu'il y ait adhésion de tout ce qu'on peut proposer, de tout ce qu'on peut faire. On n'arrive jamais à passer en force et si on arrive pas à cette adhésion il faut que l'explication de ces



projets puisse être crédible et fasse son petit bonhomme de chemin.

Pour terminer, il est nécessaire de redonner aux gens le sentiment qu'il y a une certaine civilité à vivre ensemble et leur faire retrouver le sens du civisme qu'ils ont perdus.

- Merci M. STOCKINGER  
Jean Pierre FREANI, la conclusion sera pour vous

En deux mots, je veux rappeler que la politique de déplacement urbain, n'est qu'un élément de la politique de la ville et ne résoudra pas tous les problèmes de la ville. Encore faut-il savoir quelle conception a-t-on de la ville ? Je le disais aussi ce matin, nous, nous avons une conception qui est celle d'une ville plus solidaire, plus équitable et nous pensons que les choix politiques que nous faisons en matière de déplacements urbains peuvent être de nature à avoir un impact social, un impact économique. Ce matin, j'ai fait l'apologie du transport en commun et du déplacement deux roues non motorisées, nous ne sommes pas dans une logique de tout ou rien, je crois qu'il faut bien comprendre que si nous avons souhaité rééquilibrer les modes de transport et déplacement, nous ne sommes pas opposés à l'automobile, d'ailleurs rien ne se fait par la cohérence. Lorsque nous prenons des mesures restrictives d'un côté, il est important d'apporter des

mesures de compensation de l'autre, quand on diminue la circulation automobile et on tend à la diminuer, il faut compenser par une offre quantitative et qualitative sur un autre mode de déplacement. Quantitatif on en a parlé, qualitatif ce sont des mesures aussi tarifaires, j'évoquais ce matin les parkings relais à 15 F. où l'on laisse sa voiture de 8 h du matin à 18 h gardée avec les tickets de bus et tram, permettant des aller-retour, c'est un tout, logique, cohérent, mais sous tendu par une volonté politique.

Voilà donc ainsi relaté, le déroulement du thème technique de Strasbourg, dans sa dimension réglementaire, historique puis philosophique à travers la table ronde où ont été abordées les incidences des politiques de déplacements sur l'aspect économique et social de la ville. Je n'ai volontairement pas voulu trop condenser et syn-

thétiser les propos, car ils sont de qualités et proposent des pistes de réflexion intéressantes. La partie plus technique concernant l'intégration des piétons et l'utilisation des véhicules électriques, gaz et carburants oxygénés ou reformulés pourront faire l'objet d'un autre article.

**Le Vice-Président,  
Animateur Technique  
Christian**

