



Strasbourg,
un vélo d'avance

100 millions d'euros pour les aménagements cyclables

Pour accroître significativement l'usage quotidien du vélo à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise et ses alentours, le choix d'investissements massifs a été effectué par l'Eurométropole de Strasbourg.

D'ici la fin du mandat, 100 millions d'euros auront été mis en œuvre pour développer les infrastructures destinées aux vélos.

L'enjeu n'est pas qu'une statistique sur des graphiques, même si l'objectif de 20 % de l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire est affiché. Si l'usage quotidien de la bicyclette doit grimper, c'est d'abord pour réduire les déplacements en automobile. L'urgence climatique est bien réelle, moins de voitures signifie une diminution de la pollution avec ses effets bénéfiques aussi sur la santé publique. Y compris grâce à la réduction de la sédentarité.

Ensuite, moins d'automobiles signifie une baisse des nuisances sonores, des gains d'espaces publics, un apaisement des rencontres entre usagers : piétons,

cyclistes, client-e-s des transports publics et automobilistes. Laisser plus de place aux piétons et cyclistes devient un enjeu social. Dans des rues et places sécurisées, apaisées, la rencontre devient possible, s'améliore. Il est possible de profiter de l'espace public pour jouer, se distraire, se détendre.

La politique cyclable de l'Eurométropole s'attache ainsi non seulement à créer des infrastructures efficaces et facilitant au maximum l'usage du vélo mais elle vise aussi à garantir une équité territoriale. Le but est de permettre à tous les habitants de tous revenus de bénéficier de moyens de mobilités équivalents. Les cyclistes se soucient peu du prix du carburant à la pompe.

Une politique publique pour toutes les communes

Le développement de la pratique régulière du vélo occupe une place importante dans ce dispositif qui prévoit des accroissements considérables des réseaux de transport en commun, de l'autopartage et du covoiturage

Pour l'Eurométropole, le plan vélo déclenche une mobilisation financière mais aussi technique et humaine sans précédent pour que le vélo constitue une politique publique pour toutes les communes, au bénéfice de tou·te·s les habitant·e·s et usager·e·s, et plus largement de son bassin de vie, afin de contribuer à en faire un territoire sain, efficace, convivial et exemplaire.

Les 33 communes de l'Eurométropole vont bénéficier de projets qui feront monter la collectivité sur le peloton de

tête des métropoles européennes en matière de pratiques cyclables.

Le volume des investissements dédiés à la pratique cycliste et à ses infrastructures dans l'Eurométropole de Strasbourg est multiplié par 4 par rapport au mandat précédent.

20%

C'est la part des déplacements effectués à bicyclette sur l'ensemble du territoire d'ici 2030 (11 % aujourd'hui).



(Re)prendre un vélo d'avance

Strasbourg est reconnue depuis des années comme pionnière dans la promotion et la pratique du vélo.

Le développement du réseau de pistes cyclables, la multiplication du stationnement des vélos, ou l'organisation d'une intermodalité avec les transports publics urbains et régionaux, Strasbourg a longtemps eu une longueur d'avance et souhaite la conforter.

Le plan vélo 2021-2026, adopté par le Conseil eurométropolitain du 25 juin 2021, prévoit 120 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables pour 170 000 trajets de plus réalisés en vélo sur le territoire.

20 grands franchissements (voies ferrées, cours d'eaux, axes routiers), 20 pistes cyclables nouvelles par an pour desservir les 33 communes de l'agglomération sont également en cours de mise en place. En préparation également, 3 anneaux (Rings) structurant, permettant une circulation régulière, à l'abri d'un maximum de carrefours, desservant efficacement les quartiers et les communes périphériques entre elles.

Le plan vélo vise à constituer un maillage qui profitera à tous les territoires métropolitains et sera complémentaire des aménagements locaux. Il sera complété d'autres mesures visant à faciliter la cohabitation des modes sur de mêmes espaces pacifiés dans les zones résidentielles (zones 30, zones de rencontre, etc.).

Le projet de maillage vélo

eurométropolitain résulte d'échanges approfondis avec les maires des 33 communes de l'Eurométropole. Ce dialogue, conduit en prenant en compte le territoire de chacune des communes, a permis d'identifier dans le détail les limites du réseau actuel et de partager les aménagements à réaliser en priorité.

Des actions à l'échelle du bassin de vie

Cette priorisation a été réalisée pour répondre à trois principaux objectifs: Premier objectif: créer les conditions nécessaires à la pratique du vélo en dehors du secteur central déjà bien maillé, tant pour les déplacements locaux (centre bourg, accès aux établissements scolaires, déplacement vers les zones d'achats) que pour les déplacements plus longs (accès aux zones d'emplois, rabattement vers les axes cyclables majeurs, identifiés sous le vocable Vélostras).

Deuxième objectif: résorber les conflits piétons-cyclistes, notamment dans l'hyper centre de Strasbourg, très largement piétonnier et où la part modale du vélo est aussi très élevée.

Enfin, il s'agit de préparer le réseau cyclable à accueillir un quasi doublement de la fréquentation en dix ans.

Le vélo, une solution pour améliorer la qualité de la vie

L'ensemble des aménagements cyclables de ce plan vélo sera réalisé suivant des critères spécifiques répondant aux besoins de tou-te-s les cyclistes : il s'agit de créer des aménagements au maximum en site propre en privilégiant des pistes bidirectionnelles, dotées de revêtements confortables.

Les conflits piétons-cyclistes engendrés par les pistes sur les trottoirs seront évités avec des séparations claires. Pour permettre des circulations toute l'année, des solutions innovantes sont recherchées pour éclairer les pistes avec une ambiance adaptée et éviter les méfaits d'éclairages nocturnes abusif. Un travail sur le jalonnement spécifique des parcours est également engagé, pour améliorer l'existant.

La politique cyclable de l'Eurométropole s'inscrit en synergie avec la loi d'orientation des mobilités. Elle contribue aux objectifs de la zone à faible émission et permet de renforcer le droit à la mobilité de toutes et tous. De quoi améliorer l'équité territoriale, la convivialité et le bien vivre ensemble.



Crédit photo : Jérôme Dorke

Des freins à lever

Malgré une dimension exceptionnelle en France, le réseau cyclable de l'Eurométropole souffre d'un manque de cohérence, notamment en raison de la nature des aménagements, selon les époques de réalisation. La continuité fait aussi défaut, de nombreuses réalisations restant « opportunistes » à la faveur de travaux localisés. Plus gênant, les coupures urbaines (cours d'eau, voies ferrées, grands axes routiers) imposent des détours voire une circulation sur les voiries pour automobiles. Le travail mené avec les 33 communes a listé très précisément les problèmes à résoudre dans le cadre du plan vélo.

1975

C'est le début des aménagements de pistes cyclables à Strasbourg, selon des principes contestés à l'époque, qui ont évolué au fil des décennies.

10 000

C'est le nombre de vélos recensés chaque jour sur un important axe cyclable reliant le centre-ville aux quartiers sud.

Plus de 600 km





C'est la longueur actuelle du réseau d'aménagements cyclables dans l'Eurométropole de Strasbourg

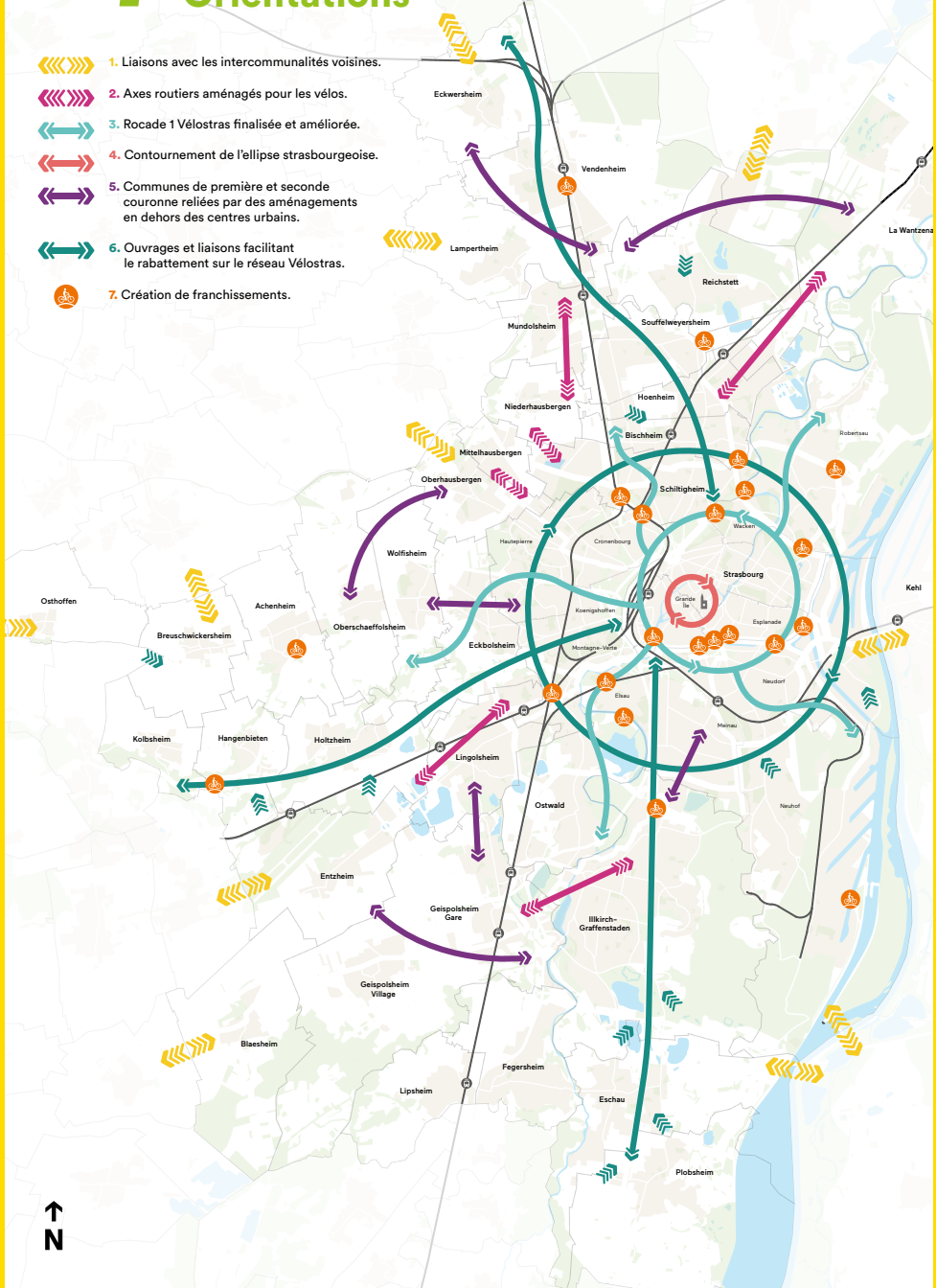


Le plan vélo s'appuie sur 7 orientations principales :

- 1** **Créer des liaisons avec les intercommunalités voisines** de l'Eurométropole et renforcer les liaisons transfrontalières afin de permettre le développement sécurisé des déplacements domicile-travail facilité par le vélo à assistance électrique (VAE) ;
- 2** **Rendre cyclables**, et donc sécurisés et confortables, les principaux axes routiers métropolitains radiaux autour de continuités permettant des accès rapides et sûrs ;
- 3** **Relier les communes de première et seconde couronne** par des aménagements en dehors des centres urbains pour développer des liens longues distances, là également facilités par le développement des VAE ;
- 4** **Améliorer et finaliser la rocade Vélostras 1** pour faciliter les échanges entre communes et quartiers afin de rendre cyclable l'ensemble du territoire de l'Eurométropole ;
- 5** **Finaliser les liaisons** facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras, organiser un réseau sécurisé autour des gares TER, des collèges et lycées et favoriser l'accès aux zones d'activités ;
- 6** **Créer un « contournement » de l'hyper centre** strasbourgeois afin d'éviter les conflits piétons-vélos et de sécuriser les itinéraires très utilisés ;
- 7** **Réaliser les ouvrages permettant le franchissement des coupures urbaines** : voies de chemin de fer, réseau routier et autoroutier, voies d'eau qui constituent autant de ruptures qui dissuadent nombre d'usagers en raison notamment du caractère accidentogène pour les cyclistes de ces discontinuités.

Les 7 Grandes Orientations

-  1. Liaisons avec les intercommunalités voisines.
-  2. Axes routiers aménagés pour les vélos.
-  3. Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
-  4. Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
-  5. Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
-  6. Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
-  7. Création de franchissements.



15 actions pour lever les freins à l'usage du vélo

Tous les cyclistes en conviennent: s'il est très commode de circuler à vélo dans le centre de Strasbourg, cela se complique lorsque l'on s'éloigne de l'hyper centre.

La politique de développement massif de la pratique de la bicyclette identifie méthodiquement les différents freins à l'usage du vélo.

L'enjeu est de taille: environ 500 000 déplacements de moins de 5 kilomètres restent effectués en voiture dans l'agglomération. La pratique quotidienne du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail reste une affaire de convaincus... ou de proximité immédiate. L'Eurométropole de Strasbourg déploie une politique de développement considérable des infrastructures (100 millions d'euros investis sur 5 ans, montants multipliés par quatre par rapport au mandat précédent) mais aussi une prise en compte des facteurs humains qui freinent voire dissuadent de l'usage régulier de la bicyclette.

Un programme de 15 actions «levier» est défini. Il comporte des opérations très visibles comme le challenge «au boulot à vélo» ou bien «à l'école à vélo» ou encore la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE). Sont aussi mises en place des actions en profondeur comme l'apprentissage systématique du code de la route et de la sécurité à vélo pour toutes les classes de CM2.

Des vélos école à destination des non usagers (particulièrement des femmes dans les quartiers) sont déployés. Des ateliers d'auto réparation de vélos se multiplient. Des missions de conseils sont par ailleurs mises en œuvre pour expliquer les itinéraires les plus pertinents pour des trajets réguliers.

Des stationnements à sécuriser

La pose d'arceaux à vélo peut désormais être réalisée à la demande des communes, via des bailleurs sociaux, à proximité de commerces ou de services publics, etc. Un travail est mené avec les bailleurs pour favoriser le stationnement sécurisé, ainsi qu'avec les gestionnaires de parkings publics pour structurer le stationnement sécurisé, notamment à proximité des gares. Cette action s'inscrit dans le cadre du développement des 13 stations ferroviaires de l'agglomération en tant que pôle d'échanges multimodaux, en vue de la mise en place du Réseau express métropolitain (REM).

A noter aussi l'organisation d'une filière de recyclage des 4 000 à 5 000 vélos abandonnés annuellement dans l'espace public dans le but notamment, de récupérer des pièces de rechange utiles aux ateliers d'autoréparation.

20

C'est le nombre des fêtes du vélo organisées dans les communes de l'Eurométropole : promotion, découverte, usage, apprentissage, formation sont au programme.

Les bourses au vélo sont devenues un rituel de rentrée automnale ou printanier. Certaines sont si courues qu'il faut se tenir présent devant l'entrée au moins une heure avant l'ouverture et ceci, sans lien avec les mesures de sécurité sanitaire !

Les boutiques de vélos d'occasion se multiplient également y compris désormais dans les quartiers et en première couronne de l'agglomération.





Crédit photo : Jérôme Dorkel

Au boulot à vélo

9 000 participants au challenge 2021

L'association locale CADR 67 (Comité d'action pour les deux roues) déploie de nombreuses initiatives concrètes en faveur de la pratique cycliste dans le département du Bas-Rhin et spécialement dans l'agglomération strasbourgeoise.

Créée en 1975, l'association propose depuis 2009 un challenge dénommé «Au boulot à vélo», en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg. Son principe est simple: chaque établissement participant s'inscrit en ligne auprès du CADR 67. Charge aux salariés intéressés de cumuler le plus

grand nombre de kilomètres effectués à vélo sur des trajets domicile-travail et/ou professionnels pendant le mois de juin.

Des épreuves bonus permettent de glaner des points supplémentaires (concours photo et vidéo, soirée de la dernière chance, etc.). Les établissements participants sont ensuite classés dans une catégorie, dépendant de leur statut (public ou privé) et du nombre de salariés, en fonction de leur score: le classement est établi en multipliant le nombre total de kilomètres parcourus par le nombre moyen de participants journaliers pondéré selon l'effectif total de l'établissement.

Au boulot à vélo,
c'est un mois de
challenge pour
que des milliers de
salariés laissent leur
voiture au garage
toute l'année

Depuis 2017, le trophée du Pédalier d'Or récompense les employeurs qui mettent en œuvre les meilleures pratiques pour inciter leurs collaborateurs à venir à vélo sur leur lieu de travail et à utiliser la bicyclette pour leurs déplacements professionnels.

La liste des établissements fait apparaître aussi bien des services publics, des écoles, groupes immobiliers, agences de communication, cabinets d'avocats, entreprises industrielles de toutes tailles, allant de la TPE à de grands groupes.

Les réseaux sociaux de l'initiative regorgent de témoignages chaleureux, drôles et souvent enthousiastes quant à l'idée de « passer » aux trajets quotidiens à bicyclette. Une réflexion constante, pédaler durant le challenge c'est bien : continuer cette pratique les onze autres mois de l'année, c'est encore mieux.

Nombreux sont les témoignages de salariés qui ont enfourché leur bicyclette grâce à l'effet d'entraînement des collègues également engagés dans l'opération et qui ont continué de pédaler le restant de l'année.

Un million de kilomètres

Le challenge aura intéressé cette année 472 établissements ayant inscrit environ 9 000 collaborateurs. Leurs coups de pédale représentent près d'un million de kilomètres durant le mois de juin 2021 ! Pour comparer, en 2020, on dénombrait 341 établissements avec plus de 7 500 cyclistes qui ont parcouru 636 503 km. Et tout cela, dans le contexte de la crise sanitaire !

Une opération « Véloptimiste »

Selon le site internet du CADR 67, l'opération au boulot à vélo s'inscrit dans le cadre du programme « Véloptimiste » : la définition humoristique de ce terme précise qu'il s'agit « du caractère distinctif des habitants de Strasbourg à se sentir heureux, en bonne santé et confiant dans l'avenir grâce à la pratique quotidienne du vélo ». Depuis plus de 30 ans, le vélo fait partie de la culture et Strasbourg se vit à vélo. Marquage vélo, ateliers d'autoréparation, pistes cyclables maillées et intégrées dans la ville (600 km) et mise en place du code de la rue : les associations, les vélocistes, les habitants et la collectivité partagent tous ce même état d'esprit, qui fait de l'Eurométropole de Strasbourg la capitale française de la petite reine.

A l'école à vélo, c'est évident !

Dans la continuité de l'opération « au boulot à vélo », le CADR 67 (Comité d'action pour les deux roues) et l'Eurométropole de Strasbourg ont mis en place « à l'école à vélo ».

Il s'agit d'un programme plus vaste, comprenant de nombreuses interventions théoriques auprès du public scolaire (CM2).

Pour le CADR 67 et l'Eurométropole, pas question de lâcher dans les rues des enfants sans leur avoir appris les bases du code de la route, des précautions indispensables à respecter pour circuler en sécurité.

Le but de ce programme, au-delà des aspects pédagogiques, est de faire en sorte que les enfants utilisent spontanément leur vélo comme un moyen de transport évident. Des ateliers d'entretien ont été mis en place dans de nombreuses écoles pour garantir le bon état des éclairages, freins, etc.

Le défi « à l'école à vélo » a été lancé pour donner de la visibilité à ces intentions qui visent aussi les parents. Un enfant qui se rend à l'école à bicyclette n'a pas besoin d'être transporté en voiture et peut être accompagné par un adulte en deux-roues.

Les aspects ludiques et festifs du défi motivent enfants et enseignants. De nombreuses écoles sont confrontés à autre défi, en cours de résolution : le manque de place pour garer les vélos des élèves et des enseignants.

La pratique régulière du vélo est moins fréquente dans les périphéries que dans le centre de la métropole.

La politique en faveur de l'usage de la bicyclette interroge aussi au Plan locaux d'urbanisme : quelle place est offerte au stationnement sécurisé des vélos dans les programmes immobiliers, généralisation des cheminements sécurisés et la possibilité de faire réparer ou entretenir sa bicyclette au moindre coût deviennent des réalités.

25%

12 écoles en 2019,
45 écoles en 2021,
combien en 2022 ?

Le nombre de participants a doublé en un an et c'est un quart des établissements scolaires concernés qui adhère au défi.

L'initiative séduit dans de nombreuses communes de la région urbaine de Strasbourg.



L'autoréparation, mécanique et lien social

Plusieurs associations bénéficient de subventions de l'Eurométropole et d'aides indirectes de la Ville de Strasbourg pour développer, notamment des ateliers d'autoréparation de vélos dans les quartiers et communes périphériques. Multiplier les ateliers d'autoréparation de vélos représente de nombreux avantages. D'abord, c'est économique pour les usagers. Ensuite, une « culture » de la mécanique se diffuse auprès de pratiquants de tous âges. Tout cela crée du lien social et l'expérience des associations déjà engagées dans cette démarche démontre que les ateliers sont des lieux d'échange, de rencontre et d'entraide. De quoi favoriser l'intégration sociale.

Autre aspect important: ce système favorise le recyclage des vélos usagés et la récupération de pièces utilisables

pour réparer un autre deux-roues. Grâce aux subventions versées par la collectivité, les associations créent de nouveaux sites, multiplient les permanences, forment leurs bénévoles, etc. La mise en place d'une filière de récupération et recyclage systématique des vélos épaves représente un autre objectif poursuivi par la collectivité: plusieurs associations soutenues s'engagent dans cette démarche.

L'ensemble de ces initiatives contribuent ainsi à la facilitation de la pratique régulière du vélo notamment dans les quartiers, ce qui est bon pour la planète et le climat. Contribuer à apaiser et améliorer les relations sociales, c'est un autre objectif partagé entre l'Eurométropole et les associations qui comptent plusieurs milliers d'adhérents sur toute l'agglomération.

216 000 €

C'est le montant des subventions attribuées par l'Eurométropole de Strasbourg lors du Conseil du 7 mai 2021 aux associations qui développent les ateliers d'autoréparation: Bretzselle, Vélostation, A'Cro du vélo, la Schyliclette et le Stick sont les bénéficiaires.

Sécurité

Rouler à vélo avec des oreillettes, écouteurs, casque audio ou encore un téléphone mobile à la main est non seulement totalement prohibé mais aussi dangereux ! Le CADR 67 insiste à chaque occasion sur cette règle de sécurité élémentaire, notamment auprès du jeune public.



A'cro du vélo

contact@acroduvelo.fr

Bretz'selle

contact@bretzselle.org

Gare Debout

atelier.quartier.gare@gmail.com

La Schilyclette

schilyclette@lilo.org

Le Stick

atelier@lestick.fr

Vélostation

velostation@numericable.com

Jusqu'à 500 € pour un vélo à assistance électrique

Parmi les freins à l'usage régulier du vélo, la distance de certains parcours domicile travail qui demande un certain effort physique.

L'Eurométropole de Strasbourg a donc décidé d'apporter un soutien financier compris entre 150 et 500 euros pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo à assistance électrique ou à la motorisation d'un vélo classique.

Ce moyen de transport constitue pour tous les habitants de l'agglomération et plus particulièrement les résidents des premières et secondes couronnes, un moyen pertinent pour faire évoluer leur moyen de se déplacer au quotidien. De quoi accroître significativement la part modale du vélo dans les secteurs

périphériques où elle demeure relativement modeste.

L'aide financière varie selon le type d'équipement et les revenus du demandeur. Elle est réservée aux habitants des 33 communes de l'Eurométropole et n'est délivrée que dans le cadre d'un achat auprès d'un partenaire agréé Vélooptimiste (une quarantaine d'adresses pour le moment dans l'agglomération). Le bénéficiaire s'engage aussi à ne pas revendre sa bicyclette avant trois ans. Le VAE sera marqué par un code « antivol » (Bicyclecode ou autre dispositif homologué).

L'aide versée par l'Eurométropole concerne les vélos à assistance électrique neufs à vocation urbaine, avec éclairage avant et arrière non-amovible, sans batterie au plomb et qui respectent la définition de l'article

R.311-1 du code de la route. Certaines communes ainsi que l'Etat attribuent aussi des primes à l'achat ou l'équipement d'un vélo en VAE : elles sont cumulables avec la prime délivrée par l'Eurométropole.



Vélohop, 6 800 deux roues en location

L'Eurométropole de Strasbourg a choisi en 2010 un système de vélos en location de courte et longue durée qui cumule des stations en libre-service et des boutiques, disjoint du marché publicitaire.

Un service plébiscité notamment en raison de la fiabilité des vélos mis en service, contrôlés et réparés si besoin puisque majoritairement rendus en boutique.

Le secteur universitaire apprécie particulièrement Vélohop et ses vélos verts. Étudiants, enseignants, chercheurs, présents dans l'Eurométropole pour quelques mois dans l'année – quitte à revenir – bénéficient de la certitude de disposer en permanence d'une bicyclette en bon état.

Il est vrai que, dans une agglomération qui compte environ un demi-million d'habitants et plus de 60 000 étudiants, il était logique de mettre un accent particulier sur cette clientèle fidèle. Mais ce ne sont pas les seuls publics visés : l'offre de Vélohop s'étend désormais à tout type de bicyclette. Vélos pour enfants, vélos cargo, vélos à assistance électrique, tandems, remorques, sièges bébé, on peut tout louer et pour des périodes extrêmement brèves (1 jour pour 6 euros), un trimestre, un an, sans oublier les services dédiés aux entreprises.

Un souci sur le vélo, on le ramène en boutique, il sera soit réparé soit remplacé. Et le cadenas très costaud est apprécié ! Ce service de location est adapté à une ville très concentrée où les distances à parcourir entre les principaux lieux culturels, touristiques, universitaires, etc. est relativement réduite et qui ne compte guère de dénivélés. Ce qui rassure aussi les touristes souvent peu habitués à l'usage d'une bicyclette.

Vélohop

03 67 70 70 70
contact@velhop.strasbourg.eu



velhop

Strasbourg.eu
A COMMUNICATIVE SERVICE





Service déplacements
1 parc de l'Étoile
67076 Strasbourg Cedex
03 68 98 50 00

www.strasbourg.eu/mobilités