

CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Strasbourg.eu
eurométropole

MAI 2023

Note du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg

Favoriser la pratique du **vélo** dans l'Eurométropole de Strasbourg





Comment favoriser l'usage du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg ?

C'est la question dont s'est saisie la commission Mobilités du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette autosaisine, approuvée en comité de coordination en janvier 2022 et validée par l'assemblée plénière le 25 mars 2023, porte sur « les possibilités réelles de développer les modes alternatifs de déplacements que sont le transport en commun, la bicyclette, la marche à pied, le covoiturage et l'autopartage, pour diminuer l'usage d'un véhicule automobile ».

La Commission Mobilités a choisi de démarrer ses travaux sur l'un des leviers identifiés pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : « les obstacles à l'usage de la bicyclette, liés notamment à leur protection contre le vol dans l'espace public comme dans les lieux privés et au déficit de sécurité sur les itinéraires hors site propre ».



Couverture : piste cyclable Lampertheim-Pfulgriseim, photo : G. Engel

Ci-contre : place de l'Étoile, photo : J. Dorkel

page de droite : pompe à vélo à Entzheim, photo : F. Maigrot



La démarche

Dans le cadre de ses travaux, le groupe de travail « vélo » a auditionné les acteurs de cette problématique : les élus de la Ville et de l'Eurométropole concernés, les associations des usagers de l'espace public dans l'Eurométropole (Strasbourg à vélo, CADR 67, Piétons 67 et Bretz'selle) ainsi que les agents de la direction mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg.

Concomitamment, le groupe a analysé l'étude sur la définition des services destinés à promouvoir et accompagner le développement de la pratique cyclable sur le territoire de l'EMS réalisé par le cabinet Occurrence en juin 2021 auprès de 2 000 citoyens (cf. « Ressources » en fin de document).



Le questionnement

Lors de ses auditions et de sa réflexion, le groupe s'est interrogé sur les problématiques suivantes :

- ❓ La cohabitation des piétons et des moyens de déplacements doux (vélos mécaniques, vélos à assistance électrique, cargos, etc.) notamment dans le centre-ville,
- ❓ Les politiques de prévention pour favoriser le « vivre ensemble » et la cohabitation,
- ❓ Les constats et les principaux investissements à faire pour augmenter la part du vélo,
- ❓ Les problèmes de réactivité et signalisation des chantiers,
- ❓ Les politiques d'aides à l'acquisition et à l'entretien des vélos,
- ❓ La sécurisation des vélos dans les espaces public et privé.



Forêt de la Robertsau, photo : A. Hefti

Les 10 pistes pour encourager l'utilisation de la bicyclette :

Au terme de ses travaux, le « groupe vélo » de la commission mobilités a identifié 10 pistes pour favoriser l'usage du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg.

1. Développer et optimiser le service Vélhop

Le dispositif Vélhop semble le bon support logistique pour favoriser l'usage du vélo dans l'ensemble des communes de l'EMS sous réserve que l'offre de service soit largement communiquée sur le territoire.

L'offre doit s'élargir pour mieux répondre aux besoins variés des utilisateurs : vélos à assistance électrique (notamment dans les communes les plus excentrées), vélos cargos, vélos pour le transport des enfants, vélos pour le transport des marchandises, etc.

Pour assurer le développement de ce service, il semble primordial de développer l'information sur le réseau des pistes cyclables de l'ensemble du territoire en y intégrant les points Vélhop, les points de connexion avec les transports en commun (arrêts de bus, stations tram), les parkings relais et l'ensemble des parkings du territoire où des possibilités de parkings vélos doivent être offertes.

Ces informations devront figurer de manière plus lisible sur l'application StrasApp.

Avec le développement d'un service Vélhop sur Kehl et l'Ortenau, les collectivités devront veiller à une harmonisation des offres et pratiques. À ce titre, les projets visant à connecter les offres de part et d'autre du Rhin (vélos en libre-service, conditions de location, possibilité de laisser le vélo à l'arrivée, transports des vélos dans le train) doivent être encouragés, afin de stimuler la pratique du vélo d'une rive à l'autre du Rhin.

2. Développer et sécuriser les pistes, bandes et itinéraires cyclables

S'il est nécessaire de développer le réseau des pistes cyclables sur l'ensemble du territoire, il est essentiel de les sécuriser afin de rassurer les usagers. Cela passe par une amélioration de la signalisation à l'intention des différents utilisateurs surtout lorsque la piste est mixte (piétons/vélos ou vélos/voitures), notamment en délimitant matériellement les espaces pour les vélos, les véhicules motorisés et les piétons.

Pour une meilleure sécurité, il est également nécessaire de prendre en compte les types de vélos (cargos, vélos à assistance électrique, vélos frêt, etc.) en dimensionnant correctement les pistes surtout lorsque le trafic est important.

Il pourrait ainsi être utile d'installer des feux tricolores dédiés aux vélos sur certains grands carrefours afin de mieux séparer les flux, notamment aux heures de pointe, et d'éviter les conflits d'usage (exemple, place de la Bourse à Strasbourg).



Parking Ste Aurélie, photo : E. Georges

3. Améliorer la sécurité des vélos dans l'espace public

Le vol et le vandalisme sont un frein important à l'usage du vélo.

Plusieurs pistes pour lever cet obstacle majeur :

- ☀ La mise en place d'arceaux sécurisés en nombre suffisant sur l'ensemble du territoire.
- ☀ L'aménagement d'espaces dédiés et surveillés dans les parkings et parkings relais existants et à venir.
- ☀ Le développement de parkings vélo correctement sécurisés et surveillés (grâce à des caméras) sur des sites stratégiques (gare, universités et écoles, restaurants, lieux touristiques, etc.) ainsi que sur les points de connexion avec les transports en commun (arrêts bus et stations de tram).

Ces diverses mesures devront s'accompagner d'une vaste information aux usagers par les divers moyens de communication à disposition.

Une fois ces dispositifs mis en œuvre, les tarifications combinées vélo/CTS/SNCF devront être améliorées pour permettre le développement de la multimodalité et laisser son vélo en sécurité.

À titre individuel, des mesures d'incitation à l'acquisition de dispositifs du type « tracking » permettant la géolocalisation des vélos, devraient être offertes. Des procédures simples et efficaces pourraient également être mises en place, en lien avec les polices municipales et nationales, pour accélérer les restitutions des vélos équipés de « tracking » en cas de vélo volé retrouvé.

4. Améliorer la sécurité des vélos dans les espaces privés

La sécurisation des vélos dans les espaces privés est aussi une demande forte des usagers.



Elle passe par une incitation des gestionnaires d'immeubles du parc public et privé à créer des espaces vélos fermés et facilement accessibles en rez-de-chaussée des immeubles.

Pour les constructions neuves, il devrait y avoir une obligation à la création de locaux à vélos correctement dimensionnés. Une première étape serait de faire appliquer les dispositions du Plan local d'urbanisme qui existent déjà et qui sont en train d'évoluer dans ce sens.

Ces mesures ne réussiront que si l'information des copropriétaires et des locataires est organisée pour leur rappeler leurs obligations.

5. Améliorer l'information des cyclistes dans leurs différents besoins

Strasbourg dispose déjà de plusieurs documents à l'attention des cyclistes. Il nous semble qu'il serait utile et plus efficace de regrouper l'ensemble sur un seul outil facile à utiliser. Ce document pourrait aussi intégrer les informations sur le réseau d'entretien et dépannage (indication des petits ateliers et des mises à disposition d'outils).

Comme évoqué dans la proposition n°3, la création d'une carte de circulation, régulièrement mise à jour, nous paraît pertinente avec les pistes cyclables et les points de jonction avec les autres modes de transports. Elle pourrait être intégrée à une application mobile dédiée.

Au-delà de la mise en place d'un tarif combiné train/tram/bus/vélo (proposition n°3), il serait important d'harmoniser l'accès aux parkings sécurisés, quelle que soit la carte d'abonnement aux transports en commun.

6. Améliorer les services sur le réseau

Circuler sur des pistes denses et sécurisées est une chose mais pouvoir bénéficier sur le parcours de divers services serait un plus.

Il faudrait ainsi étudier la pertinence de mettre en place des stations de recharge pour les vélos électriques sur le réseau. Cela deviendra une nécessité compte tenu de l'autonomie des vélos à assistance électrique (VAE) et des mésusages qui pourraient en être fait (le chargement doit être réservé aux VAE en circulation).

De même, l'entretien des stations de réparation existantes et leur développement apparaissent nécessaires pour que les cyclistes soient toujours sûrs de pouvoir se dépanner sur leur parcours.

Enfin, il convient de rechercher une forme de consensus entre l'ensemble des utilisateurs, et ne pas s'opposer systématiquement à l'arrivée de nouvelles sociétés de location de vélos et de trottinettes, si celles-ci peuvent apporter une offre qui corresponde à des besoins.

Pour faciliter l'intermodalité, il est nécessaire de faciliter l'accès des vélos dans les TER (cf. réseau express métropolitain), notamment en aménageant des wagons réservés aux vélos.

7. Contribuer à l'acquisition et à l'entretien d'un vélo en bon état

Pouvoir circuler en toute sécurité est une demande forte, mais disposer d'un matériel en bon état en est une autre. Or les usagers méconnaissent l'existence des ateliers de réparation alors qu'ils semblent prêts à se former pour gagner en autonomie dans leur pratique du vélo.

Il faudrait donc développer des ateliers de réparation, permettant également la location de vélos et de matériel et bien évidemment communiquer sur leur localisation (proposition 3).

En fin de vie, il faut impérativement organiser et soutenir une filière de recyclage en lien avec les associations et les services de l'EMS afin de récupérer les

pièces réutilisables pour débarrasser la ville des vélos épaves, ventouses, etc.

Il existe divers dispositifs sociaux pour aider à l'acquisition de vélo. Il nous semblerait plus judicieux de prévoir des coupons de 20 euros par exemple qui seraient plus faciles à utiliser qu'une aide de 100 euros affectée.

8. Mettre en place une meilleure réactivité face aux problèmes rencontrés

En lien avec les associations qui disposent déjà d'applications efficaces en la matière, il faudrait permettre à l'usager de signaler les zones d'insécurité sur les parcours qu'il emprunte comme les zones de travaux. Il faudrait pour cela développer une procédure lisible et transparente qui permette une intervention rapide des services de l'EMS.

Mais il revient à la collectivité de mettre tout en œuvre pour prévenir et signaler les chantiers et autres obstructions de pistes et d'itinéraires qu'elle génère elle-même et d'agir de la même manière auprès des responsables non publics (entreprises, particuliers...).

9. Mener une politique de prévention et d'apprentissage

Pour garantir une bonne pratique du vélo, il est essentiel de développer les opérations de prévention dans les établissements scolaires et ce, dès le primaire. Actuellement, seulement 5 écoles primaires sont concernées par an en lien avec les associations pour l'apprentissage du code de la route et surtout la prise en main d'un vélo dans l'espace public.

De même, il faut intensifier les actions auprès des seniors pour une reprise de la pratique, notamment pour leurs déplacements de proximité.



Ces opérations pourraient être organisées au sein des communes lors de manifestations festives ou dédiées ou confiées à des associations disposant du personnel formé nécessaire.

Le but est bien d'agir avec pédagogie dans un premier temps, puis de réprimer les actes d'incivilité ou de mise en danger comme le non-respect des feux tricolores, la conduite dangereuse des 2 roues, le non-port des dispositifs de sécurité (sonnette, éclairage, gilet, etc.).

10. Favoriser toutes les actions permettant un « Mieux vivre ensemble »

Enfin, il nous a semblé important de favoriser toutes les actions qui peuvent permettre à l'ensemble des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons) de la rue et de l'espace public de mieux vivre ensemble.



SE PARLER :

- Toutes les actions permettant aux différents usagers de se parler sont à encourager, comme des journées spéciales ou des réunions de rencontres et d'échanges afin que chacun comprenne les problèmes et les inquiétudes des autres.
- Ne pas taire les situations conflictuelles comme les problèmes de circulation des vélos dans les zones piétonnes et à proximité des terrasses, la difficile cohabitation vélos/piétons dans les zones denses, le non-respect des feux par les cyclistes, les incivilités, etc.
- Réagir aux « incivilités » des livreurs à vélos, trop préoccupés par leur vitesse pour effectuer les livraisons : une action semble nécessaire auprès des employeurs.

MIEUX VIVRE ENSEMBLE :

- 👤 Poursuivre les campagnes de communication comme « Au boulot à vélo », les challenges dans les écoles ou en entreprise, etc.
- 👤 Assurer un dialogue permanent avec les différentes associations de cyclistes, piétons et autres usagers. Il s'agit d'utilisateurs quotidiens des infrastructures et un service dédié peut apaiser les conflits et donner envie de favoriser la pratique du vélo.
- 👤 Après les opérations de prévention, passer le cas échéant à des opérations de répression en retravaillant notamment le concept d'amende minoré testé il y a quelques années, ou un autre.

CONCLUSION

La politique vélo ne doit pas être tournée uniquement vers le loisir. Elle doit être un élément permettant à chacun d'utiliser facilement le bon moyen de transport en fonction de ses besoins.

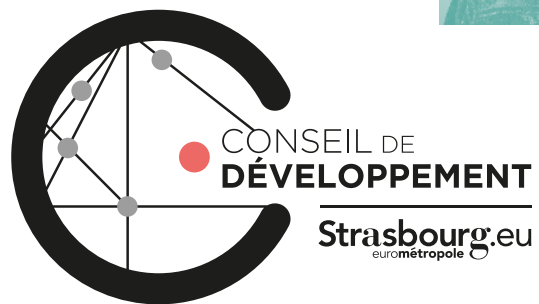
Ressources

- ✔ Site de l'Eurométropole où retrouver toutes les cartes et services (Vélhop, piste des forts, marquage de vélos, etc.) : strasbourg.eu/a-velo
- ✔ « Étude marketing sur la définition de services destinés à promouvoir et accompagner le développement de la pratique cyclable sur le territoire de l'EMS », Cabinet Occurrence, 25 juin 2021
- ✔ Sites des associations vélo locales : cadr67.fr, strasbourgavelo.org, bretzselle.org



Photos : E. Georges





Réflexion citoyenne

Restons en contact :
Conseildedevveloppement@strasbourg.eu

 95CODEVEMS  Conseil de Développement de l'Eurométropole de Strasbourg

Scanner pour
s'inscrire à la
lettre d'info

