

**Fiche de suivi des préconisations
du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg
"Favoriser la pratique du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg"**

Février 2026

1

Objet	Première note thématique en réponse à l'auto-saisine sur « <i>les possibilités réelles de développer les modes alternatifs de déplacement que sont le transport en commun, la bicyclette, la marche à pied, le covoiturage et l'autopartage, pour diminuer l'usage de la voiture individuelle</i> »
Dates clés	<ul style="list-style-type: none"> - 5 mars 2022 : Adoption du texte de l'auto-saisine en plénière du CODEV - 25 mars 2023 : Adoption des préconisations sur l'usage du vélo en plénière du CODEV - 1^{er} Juin 2023 : Transmission de la note « Favoriser la pratique du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg » à la Présidente de l'Eurométropole et au Vice-président en charge des Mobilités <p><i>À noter que la commission a rencontré à plusieurs occasions le Vice-Président aux mobilités avec la plupart du temps un temps de présentation et d'échange sur l'actualité des politiques publiques relevant de sa délégation.</i></p>
Descriptif succinct	La note du CODEV après avoir rappelé le contexte et la méthode de travail de la commission Mobilités énonce dix pistes pour encourager l'usage du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Réponses aux 10 préconisations (voir ci-dessous)

1. Développer et optimiser le service Vélahop

Réponse : La délégation de service public (DSP) Vélahop a fait l'objet d'une nouvelle contractualisation en août 2023 pour une durée de 7 ans. Le service est exploité par Strasbourg Mobilités Vélo, opérateur de mobilités actives, filiale de Strasbourg Mobilités. Les objectifs fixés pour ce service de vélos publics partagés, créé en 2010, ont été revisités pour répondre aux besoins multiples des usagers et aux nouveaux usages, avec comme enjeu principal la mise en selle et la facilité d'accès à un vélo adapté à son besoin.

Depuis, la boutique principale en gare centrale a été repensée, et des boutiques déportées ou saisonnières sont installées à Schiltigheim, sur le campus universitaire, et bientôt à Illkirch-Graffenstaden.

La flotte est composée de 4 000 vélos mécaniques adultes, 1 125 vélos à assistance électrique (VAE) dont 750 nouveaux modèles, 150 vélos cargo (longtails, biporteurs famille, marchandises, compacts, triporteurs), 120 vélos mécaniques enfants dont 69 nouveaux, 10 vélos pliants, 10 vélos tandems, 31 vélos adaptés : 18 vélos à assise surbaissée, 8 vélos tricycles, 1 vélo taxi, 2 vélos tandems, 2 vélos fauteuil – ce qui en fait le premier service de vélos pour les personnes à mobilité réduite mis en place en France.

Les stations en libre-service dans l'espace public ont été totalement revues. Un nouveau système d'emprunt, simple et intuitif, et des vélos maniables ont été installés dans 38 stations, installées dans les gares de l'Eurométropole, les pôles d'échanges, et les lieux de fortes densités de fréquentation. Le système reste « en boucle », avec un vélo à ramener à la station d'origine, pour des raisons de maîtrise des coûts. Des offres dédiées aux professionnels permettent de proposer des petites flottes et la maintenance aux entreprises du territoire. Un tarif solidaire (demi-tarif) s'applique aux foyers les plus précaires, et aux étudiants.

Le contrat prévoit de réduire l'impact environnemental, de limiter le recours à de nouvelles ressources, et d'optimiser le budget de la collectivité. 1 650 vélos mécaniques et 250 VAE seront reconditionnés sur les 7 années de la DSP grâce à un partenariat avec Savoirs et Compétences. Strasbourg Mobilité Vélo a réinternalisé l'activité de maintenance, ce qui lui permet d'embaucher une partie de personnes en insertion professionnelle et de fonctionner en économie circulaire, avec la réutilisation de pièces. Une nouvelle Vélahop mobile parcourt les communes de l'EMS tous les jours pour des permanences Vélahop. Un plan de communication annuel visant à encourager la pratique du vélo, et diffusant des messages positifs sur la pratique, la sécurité routière, la découverte du territoire etc. vient appuyer le rôle central de Vélahop dans l'écosystème local du vélo.

Les chiffres de l'année 2025 sont très satisfaisants avec un service qui a trouvé son rythme de croisière. Les stations en libre-service enregistrent 59 806 locations contre 45 853 en 2024. Concernant les vélos en location humanisés en 2025, 37 385 contrats de location (de 1j à 1 an) ont été passés soit 1 188 170 jours cumulés de location, contre 19 308 contrats en 2024 pour 1 128 042 jours cumulés. Une enquête auprès des clients est réalisée chaque année, voire deux fois par an, et montre un niveau de satisfaction très élevé pour le service.

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

Réponse : Depuis 2021, l'Eurométropole de Strasbourg déploie son Plan Vélo, avec les priorités suivantes :

- Limiter les conflits et améliorer la cohabitation entre les modes :
 - Avec les voitures, avec des projets sur des axes structurants dépourvus d'aménagements cyclables, comme la liaison entre Reichstett et l'Ecoparc Rhéna

- Avec les piétons, avec l'aménagement d'un Ring piéton-vélo pour contourner le centre-ville
- Créer du lien en renforçant :
 - Les liaisons vers la première et seconde couronnes (aménagement ou réaménagement de l'avenue de Colmar, de la route d'Oberhausbergen ou de la route de la Wantzenau, qui font le lien entre Strasbourg et les communes de l'Eurométropole)
 - Les liaisons vers les autres intercommunalités (liaison entre Stutzheim-Offenheim depuis Oberhausbergen, liaison Achenheim-Ittenheim...)
 - Les passerelles et les ponts (aménagement du Pont Matthis en centre-ville, réaménagement des passerelles du Wacken pour connecter le nouveau quartier Archipel II)
- Améliorer l'existant, et notamment le réseau Vélostras : travaux pour améliorer la première rocade, dédoublement du Canal de la Marne au Rhin pour répondre à la fréquentation grandissante des axes, aménagement de la rue Mélanie à la Robertsau
- Accompagner les projets de Transport en Commun en Site Propre - TCSP (Bus à haut niveau de service G, prolongement du tram F vers l'ouest) pour développer des infrastructures cyclables et mailler toujours plus finement le réseau.

Les choix d'aménagement sur les différents projets menés sont guidés par les recommandations nationales (notamment les guides du Cerema en matière d'aménagement des carrefours et de dimensionnement des aménagements en fonction des flux de véhicules et de cyclistes sur l'axe). Ces recommandations visent à proposer les aménagements les plus sécurisés possibles et à prendre en compte tous les types de vélos.

Ce dernier point fait l'objet d'une attention particulière, avec le développement grandissant des vélos cargos et vélos adaptés. L'un des objectifs de l'Eurométropole est également de supprimer les obstacles sur les pistes (potelets, barrières ou bordures pour rendre les aménagements accessibles à toutes et tous. On peut par exemple citer le remplacement des anciennes barrières de la Piste des Forts par des barrières laissant un espace plus large pour le passage des vélos cargos.

Les carrefours font aussi l'objet d'une attention particulière, sachant que quasi la moitié des accidents ont lieu dans des carrefours (chiffres BAAC 2014-2024). Malgré des espaces souvent contraints, des zones de stockages sont aménagées pour sécuriser l'attente des cyclistes (exemple : carrefour de la route de Vienne), les trajectoires vélos sont marquées pour faciliter la lisibilité des carrefours et des feux piétons-vélos sont installés. Par ailleurs, des temps de travail sont mis en place avec les associations pour améliorer les temps de traversée donnés à chaque mode sur certains carrefours, pour trouver le bon équilibre entre le temps d'attente (qui ne doit pas être trop long, sous peine d'entraîner des traversées hors temps de vert) et l'écoulement des flux.

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

Réponse : Depuis 2021, le nombre total de places de stationnement vélo a augmenté de 22% et le nombre d'arceaux dans l'espace public a augmenté de 24%. L'Eurométropole s'est également dotée d'une stratégie du stationnement vélo, pour penser le stationnement sécurisé dans l'ensemble de ses dimensions.

Concernant les arceaux, cela relève d'une volonté d'accompagner chaque projet par des stationnements sécurisés. Pour prendre l'exemple du Ring piéton-vélo, autour du centre-ville, 500 arceaux ont été déployés sur l'ensemble du tracé, pour permettre aux cyclistes de stationner leurs vélos et de continuer à pied. Il est d'ailleurs à noter que parmi les arceaux installés, il y a de plus en

plus d'arceaux-cargos pour permettre aux vélos-cargos de se stationner plus facilement. Ces arceaux sont installés à proximité des lieux générateurs de flux (médiathèques, écoles, piscines...).

De plus, l'Eurométropole effectue un travail de mise en conformité des passages piétons au regard de la loi d'orientation des mobilités, qui institue la suppression du stationnement des véhicules motorisés dans les 5 mètres en amont des passages piétons pour garantir une meilleure covisibilité. Cet espace libéré à proximité des passages piétons est propice à l'installation de nouveaux arceaux, car le stationnement des vélos permet, au contraire des voitures, la covisibilité entre les piétons et les véhicules circulant sur la chaussée.

Enfin, pour accompagner les infrastructures cyclables, des études sont également en cours pour développer des solutions de stationnement sécurisées, avec notamment un projet de parking sécurisé sous le parvis de la gare, ou le renforcement des véloparcs déjà présents à certains arrêts de tram.

4. Améliorer la sécurité des vélos dans les espaces privés

Réponse : Lors de la quatrième modification du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), la collectivité a renforcé les dispositions en faveur de l'aménagement de locaux vélo dans les bâtiments neufs. Les nouvelles règles de construction prévoient notamment une augmentation de la taille des locaux vélo, des espaces réservés aux vélos-cargo mais également des espaces extérieurs réservés pour les personnes se rendant dans les bâtiments.

Pour les bâtiments anciens, l'Eurométropole a également mis en place en 2025 une aide à la création de stationnements vélo dans les espaces privés des copropriétés à usage résidentiel et de l'habitat social. Le montant de l'aide est d'au maximum 50 % du coût hors taxe des éléments éligibles, plafonné à 20 000 € par demande. Le montant de l'aide est aussi plafonné en fonction du nombre de places créées et du type de mobilier installé.

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

Réponse : Pour rendre le vélo accessible au plus grand nombre, il est nécessaire de communiquer sur l'offre disponible, que ce soit en matière de services ou d'infrastructures. Des actions ont déjà été menées, comme la mise à jour partielle de la carte des aménagements cyclables en 2023, qui a permis de mettre à jour l'information sur les stations Vélhop et les aménagements cyclables structurants. Néanmoins, cette carte commence à être obsolète et l'objectif est de la refondre totalement pour permettre une mise à jour complète des données.

En 2024 et 2025, un partenariat avec Géovelo a permis à la collectivité de diffuser de l'information locale sur le vélo par le biais de la communauté Eurométropole qui compte près de 12 000 inscrits.

Les pages web de la collectivité dédiées au vélo ont été mises à jour ces trois dernières années. On y retrouve un ensemble de rubriques pratiques sur le stationnement vélo, la réparation, les aides, l'apprentissage vélo : <https://www.strasbourg.eu/transports-deplacements#velo>

Le site de Vélhop, service de l'Eurométropole, a été entièrement refondé à l'été 2023 au lancement de la nouvelle marque Vélhop. Des newsletters sont diffusées par Vélhop à leurs clients et tous ceux qui s'y inscrivent, y compris dans une optique partenariale, sur les différents services et actions susceptibles de les intéresser au quotidien.

Une boîte mail dédiée, veloptimiste@strasbourg.eu permet aux habitants d'adresser leurs demandes d'information sur les aides à l'achat de VAE et sur les différents services offerts aux cyclistes sur le territoire.

Le CADR67, à travers une convention de partenariat avec l'Eurométropole promeut la pratique du vélo sous toutes ses facettes tout au long de l'année, sur les réseaux sociaux et via une newsletter, dont celle expédiée aux 15 000 participants annuels de Au Boulot à Vélo. Des partenariats ont été engagés entre le CADR67, et le Mobility Club France pour diffuser des contenus pédagogiques sur la sécurité routière aux conducteurs de vélos... et de voitures.

L'Agence du climat, à travers le fil info du climat diffusé à ses abonnés, passe régulièrement des conseils et de l'informations aux cyclistes.

Concernant les infrastructures, des efforts ont été réalisés au fur et à mesure des projets, et surtout de leurs travaux, pour améliorer la communication en phase chantier. C'est par exemple le cas des projets de la Colmarienne et du Ring, qui ont chacun eut une page dédiée sur le site de l'Eurométropole, où étaient regroupées toutes les informations et les actualités du chantier. Sur le terrain, des panneaux et des bâches ont été installées pour rappeler l'objet des travaux.

Enfin, un travail est en cours pour améliorer l'information globale des voyageurs, pour tous les modes alternatifs à la voiture. Pour l'instant en phase d'initialisation, ce travail vise à faciliter l'accès à toutes les informations (données concernant les P+R, le réseau CTS, les abonnements Vélhop, etc.) et à faciliter l'interconnexion (exemple de réflexion : affichage des temps de trajet à pied vers les services publics dans certaines stations de transport en commun ou dans les parking).

6. Améliorer les services sur le réseau

Réponse : La principale amélioration des services aux cyclistes est passée ces 5 dernières années par l'évolution importante du service Vélhop en 2023, et le renforcement sensible du soutien aux associations de promotion et d'apprentissage du vélo sur le territoire.

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

Réponse : Depuis janvier 2021, l'Eurométropole propose une aide à l'achat de VAE pour encourager la démotorisation, favoriser des trajets plus longs et fréquents, et étendre la pratique du vélo aux communes périphériques. Le dispositif a également une dimension sociale, visant les ménages à revenus modestes et les classes moyennes. Initialement limité aux VAE classiques, il a été étendu aux vélos cargos et à la motorisation de vélos classique. L'aide s'adresse aux habitants de plus de 18 ans ayant acheté leur vélo auprès d'un vélociste partenaire « Vélooptimiste ».

Depuis le lancement du dispositif, plus de 6500 particuliers ont bénéficié de l'aide pour s'équiper.

Le bilan du dispositif a permis de mettre en lumière plusieurs enseignements sur le profil des bénéficiaires. Le dispositif favorise la pratique du vélo chez les femmes, surreprésentées par rapport à leur part dans la population de l'Eurométropole, ainsi que chez les 30-44 ans, ce qui montre que le dispositif répond en priorité aux besoins de la population active.

Près de 80 % des bénéficiaires ont choisi un VAE classique, mais cette proportion tend à diminuer avec le temps au profit des vélos cargos, tandis que la motorisation des vélos mécaniques reste marginale. Les habitants de Strasbourg représentent environ la moitié des bénéficiaires et achètent davantage de vélos cargos, tandis que les habitants des autres communes privilégient les VAE classiques.

Le dispositif remplit également son objectif social en facilitant l'accès aux VAE pour les ménages à faibles revenus. Les bénéficiaires disposant de revenus très modestes (inférieurs à 7 500 € annuel) représentent ainsi près d'un quart des acquéreurs de VAE classiques. Des ménages aux revenus plus élevés ont également pu en bénéficier, notamment lors du lancement du dispositif, période durant laquelle les critères d'éligibilité étaient plus larges.

Le bilan et les entretiens réalisés auprès des bénéficiaires précisent également que l'aide financière a eu un rôle significatif dans la décision d'achat pour plusieurs bénéficiaires, en particulier pour ceux qui ont choisi un vélo cargo. Pour certains, elle a permis de monter en gamme et de choisir un vélo plus coûteux que prévu. Pour d'autres, le dispositif a été un déclencheur : sans cette aide, ils n'auraient pas acheté de vélo.

De plus, le dispositif d'aide Compte Mobilité, matérialisé par une carte prépayée (accessible sous condition d'éligibilité), permet aux bénéficiaires d'accéder à des services de mobilité mais également de faire l'acquisition de vélos, d'équipements liés aux vélos et de financer les opérations d'entretien et de réparation auprès du réseau des partenaires.

En complément de ces démarches, la ville de Strasbourg contribue à l'acquisition d'un vélo mécanique pour les personnes en situation d'insertion professionnelle et de précarité sociale, ainsi que des lycéens ou des étudiants en recherche d'une solution de mobilité.

D'ailleurs, toutes les associations travaillant dans le domaine d'entretien du vélo sont subventionnées annuellement, pour un budget total de 76 500€/an.

L'Eurométropole a également mis à disposition des citoyens les bornes d'autoréparation du vélo, disponibles dans 4 endroits de la ville de Strasbourg. Ce maillage est complété par soixante pompes de gonflage de pneus de vélo en libre-accès près des arrêts de bus.

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

Réponse : Si l'amélioration de certains tronçons vieillissants du réseau fait partie des projets structurants du Plan Vélo 2021-2027, l'Eurométropole travaille aussi en permanence sur des aménagements ponctuels du réseau. Ce travail est alimenté par les remontées des utilisateurs sur les plateformes de signalement de l'Eurométropole, mais aussi par les associations. Des ateliers réguliers sont notamment organisés avec le CADR67 pour partager les dangers dont l'association a connaissance (par ses usagers, par sa propre plateforme de signalement) et voir quelles améliorations peuvent être mises en œuvre.

L'Eurométropole se base également sur les grandes enquêtes (baromètre des villes marchables 2023, baromètre des villes cyclables 2025), qui sont riches en données sur les dangers ressentis et en enseignement sur les aménagements réalisés. Ces enquêtes permettent par exemple d'identifier les zones de danger ressenti, mais aussi de regarder les réactions aux aménagements réalisés. On note par exemple dans le baromètre 2025 que les aménagements réalisés sont plébiscités (boulevard de Lyon, avenue Herrenschildt), et que plus un aménagement est séparé de la chaussée (piste plutôt que bande cyclable), mieux il est perçu.

9. Mener une politique de prévention et d'apprentissage

Réponse : La campagne « Respectons le code », co-construite avec les associations, est régulièrement diffusée sur les panneaux d'affichages de l'Eurométropole. Elle rappelle les bons gestes à adopter pour chacun des modes de déplacement. Son objectif est de prévenir les conflits d'usages dans l'espace public.

Des bâches sont également installées dans les zones de travaux qui pourraient générer des conflits entre piétons et cyclistes, et qui véhiculent le message suivant « la bonne voie, c'est le respect ».

L'association CADR67 (promotion de la politique cyclable) est subventionnée à la hauteur de 145 000€ par an. Entre autres, son travail est d'informer les cyclistes sur le respect du code de la route, ainsi que d'organiser les vélo écoles (pour les enfants ainsi que pour les adultes).

Ainsi, chaque année CADR67 forme entre 80 et 120 enfants, et entre 150-220 adultes qui deviennent les nouveaux cyclistes.

De plus, d'autres services de la collectivité travaillent dans le domaine de la prévention et d'apprentissage, tels que SIRAC (le service de l'information et de la régulation automatique de la circulation) et la vie sportive.

7

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

Réponse : La question de la cohabitation entre les modes est de plus en plus prégnante dans l'Eurométropole, mais aussi au niveau national, comme le révèlent les différents baromètres et enquêtes réalisés depuis 2021. Pour améliorer la cohabitation de toutes et tous dans l'espace public, la réponse de l'Eurométropole se décompose en plusieurs niveaux :

- Infrastructures : un des objectifs du plan vélo, cité plus haut, est de rendre de l'espace à chaque mode, pour permettre à chacune et chacun de se déplacer en sécurité. Cela concerne l'aménagement de pistes cyclables le long de routes métropolitaines fréquentées, mais aussi la création de pistes cyclables au niveau de la chaussée pour ne pas empiéter sur les trottoirs, en passant par la réalisation du Ring pour contourner le centre-ville. Tous ces aménagements visent à trouver le bon compromis pour améliorer la situation de toutes et tous.
- Communication : la campagne « Respectons le code », co-construite avec les associations, est régulièrement diffusée sur les panneaux d'affichages de l'Eurométropole. Elle rappelle les bons gestes à adopter pour chacun des modes de déplacement. Des bâches sont également installées dans les zones de travaux qui pourraient générer des conflits entre piétons et cyclistes, et qui véhiculent le message suivant « la bonne voie, c'est le respect ».

Cette question reste néanmoins un des gros enjeux des années à venir, et doit être traitée de manière transversale à tous les modes de déplacements.

Le projet européen Sustain Mobility for All (SM.ALL) peut aussi être mentionné comme une action qui favorise le « mieux vivre ensemble ». L'objectif du projet est de mettre en place des actions qui vont promouvoir la mobilité active auprès des enfants jusqu'à 15 ans. Enfants, parents ainsi que le personnel des établissements scolaires seront le public cible, pour les déplacements domicile-école apaisés et actifs.