

Note du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg

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

Annexe

Démarche de travail de la commission mobilités

Retrouvez ci-dessous le détail des rencontres et travaux réalisés par le groupe de travail « vélo » de la commission mobilités du Conseil de développement de l'EMS :

- le 17 mars 2022, audition des élus référents Alain Jund, Vice-Président de l'EMS en charge des mobilités et Sophie Dupressoir, Adjointe à la Maire de Strasbourg en charge de la ville cyclable et marchable
- le 16 mai 2022, audition d'Emmanuel Jacob, Président de l'association Strasbourg à Vélo et Fabien Masson, Président de l'association CADR 67.
- le 13 juin 2022, audition de Gilles Huguet, Président de l'association Piétons 67, Marion Guigen et Manon Lalanne, représentantes de l'association Bretz'selle.
- de juillet à septembre 2022, analyse de l'étude marketing 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 Occurence en juin 2021 auprès de 2000 citoyens.

Un recoupement des souhaits des élus et de leurs engagements, des attentes des différentes associations, chacune pour ce qui concerne surtout son domaine et des résultats de l'étude marketing reprenant les paroles et attentes des utilisateurs réels ou potentiels a permis au groupe de mettre en avant un certain nombre de propositions répondant à la problématique : « Comment faire préférer le vélo ? ».

Approche des thématiques lors des auditions

Audition des élus

Il est ressorti de l'audition de M. Jund une volonté de rechercher des solutions pour faire évoluer les mobilités et redonner l'envie d'être ensemble et de partager l'espace public.

Une présentation très large des différents projets multimodaux en cours a permis de rappeler que 100 M€ seront engagés sur 7 ans pour la politique cyclable, avec création d'un ring, un travail sur la continuité des pistes et itinéraires cyclables, 25 ouvrages d'art pour assurer la séparation des flux, 120 km d'itinéraires cyclables nouveaux, y compris en lien avec les communes des 1^{re} et 2^e couronne, avec des voies de liaison, le tout avec des normes pour un réseau à haute qualité de service, en site propre. 4 m de largeur sont attendus pour avoir cette possibilité de circulation, éclairage, balisage. Le réseau sera bien maillé et adapté aux nouveaux usages des VAE, des vélos cargos.

Il est ressorti des entretiens avec M^{me} Dupressoir, une volonté de prendre en compte la sécurisation des vélos aussi bien dans l'espace public (parkings gardés ou non) qu'à domicile (incitation à la création de locaux à vélos dans les résidences, boxes à vélos, tours...). 25 000 places seraient manquantes.

Une volonté de travailler avec les sociétés de parkings publics, avec les promoteurs, avec les syndicats et autres interlocuteurs a été affirmée; la question de la gratuité a aussi été évoquée, ainsi que l'utilisation des angles morts aux passages piétons pour créer 1 ou 2 arceaux à vélos à chaque fois.

Les véloparcs à la fin des lignes de tram sont aussi sous utilisés et un travail est à faire pour faciliter l'intermodalité en assurant la sécurité des vélos.

Audition des associations

L'association **CADR'67**, forte de 600 à 650 membres, fait partie de la FUB et de la Fédération Européenne. Elle fait la promotion du vélo dans les écoles, les plans de déplacement des entreprises, organise des challenges (au boulot à vélo...), mène des actions de prévention et d'éducation aux bons comportements. Elle assure également le lien entre les utilisateurs de vélos et les autorités pour faire remonter les problèmes rencontrés par ceux-ci.

L'association **STRASBOURG A VELO (SAV)**, créée en 2021 est issue du collectif VELOURUTION.

Soutenue par la FUB, elle utilise, comme une vingtaine de villes en France le logiciel VIGILO STRASBOURG qui permet de signaler et de faire remonter aux services et aux élus les infractions et les anomalies constatées sur les pistes cyclables ou dans la cohabitation entre les cyclistes et les automobilistes.

L'association milite pour le développement des véritables pistes cyclables. Elle siège dans différents comités de quartier, réalise des podcasts pour parler du vélo dans l'EMS, assure une présence sur les différents réseaux sociaux et milite sous forme de vélorutions, pour l'acceptation des vélos dans les trams.

L'association **PIETONS 67** créée dans les années 2000 sous forme d'une coordination piétons, compte de 20 à 30 membres sur Strasbourg. Elle fait partie de l'association 60 millions de piétons qui existe dans de nombreuses villes. Elle considère que les piétons sont les oubliés des pouvoirs publics dans les villes et a pour objet de défendre le droit à se déplacer dans le confort et la sécurité, qu'on soit piéton valide ou PMR.

L'association **BRETZ'SELLE**, créée il y a une dizaine d'années, fonctionne sous forme donnant droit à utiliser les ateliers de l'association pour réparer son vélo et bénéficier des conseils des 3 salariés.

Son but est de permettre aux utilisateurs de s'approprier leur vélo et de défendre l'autonomie à la réparation de son vélo. Elle récupère aussi des vélos sous forme de don, ou, grâce à une convention, les épaves ramenées par la Ville. (250 par an environ) et assure aussi des ac-

tions de prévention dans les quartiers défavorisés et vis-à-vis des publics de réfugiés, femmes, LGBT...

Le choix des associations auditionnées a été fait en fonction des problématiques soulevées par les membres du groupe de travail et les orientations des élus, les principales questions abordées ont fait l'objet d'un débat et les membres du CODEV ont été à l'écoute des solutions proposées qui ont été par la suite confrontées à l'analyse des préoccupations des usagers mises en exergue par l'étude du rapport OC-CURRENCE.

Les questions abordées avec les associations et leurs propositions

Les cyclistes sont affligés d'une mauvaise image parce qu'ils semblent ne voir que leurs propres intérêts et ne respectent pas suffisamment le code de la route. Une action sur les 2 volets de formation et de répression est donc préconisée.

Retrouvez ci-dessous les principaux enseignements tirés de ces entretiens, qui ont alimenté les préconisations de la commission pour la note finale sur la promotion de l'usage du vélo :

Cohabitation des piétons et moyens de déplacements doux (vélos, VAE, cargos...) notamment dans le centre ville :

- Très peu d'accidents graves liés aux 2 roues (CADR'67)
- Pas d'itinéraire cyclable intégral (innombrables recoupements des flux vélo/piétons/voitures/bus (SAV))
- Problème de mentalité des citoyens qui ne sont pas prêts pour la cohabitation (ex. Quai des Bateliers : idée bonne mais problèmes de comportements (SAV))
- Les livreurs à vélo, parfois avec des vélos automoteurs sont le principal problème du moment (toutes les associations) : problèmes de comportements nécessitant une répression accrue

- Multiplier les séparations des flux (zones de rencontre avec priorité au plus faible (20 km/h), zones piétonnes avec plots, pistes dédiées 2 roues et correctement dimensionnées, voies vertes pour piétons et 2 roues en 1^{re} et 2^e couronne mais pas en centre-ville (PIETONS67)

Les politiques de préventions pour favoriser le « vivre ensemble » et la cohabitation :

- Apprendre le vélo aux enfants, c'est leur apprendre le bien vivre ensemble (toutes les associations)
- Les actions pédagogiques vers les enfants, à l'école ou directement dans les quartiers, sont à encourager, sous forme d'ateliers de découverte du code de la route, du vélo, des réparations, ou sous forme de challenges (à l'école à vélo...)
- Selon BRETZ'SELLE, il y a 2 étapes dans la relation du jeune au vélo :
 - De 6 à 10 ans (passage en 6^e) : le passage du vélo accompagné par les parents au vélo pratiqué seul
 - À partir de 14 ans, passage du vélo au scooter ou à la trottinette.

Les constats et les principaux investissements à faire pour augmenter la part du vélo :

- 20 % des déplacements de moins de 1 km et 50 % des déplacements de moins de 5 km se font encore en voiture (chiffres fournis par CADR67)
- Le vélo est d'abord à voir comme un moyen de déplacement d'un point A à un point B par un itinéraire sécurisé et le plus court et confortable possible. On est actuellement dans un moment de transition entre le vélo lié aux loisirs et la pratique quotidienne du vélo pour se déplacer. (SAV)
- Faciliter le transport des vélos dans les trams et les trains améliorerait l'utilisation des vélos.

- VÉLHOP devrait proposer des vélos adaptés à tous les usages, (cargo, commissions, transports d'enfants ou de fret...); en bon état, donnant envie de faire du vélo pour changer l'image du vélo dans les quartiers. (SAV, CADR'67)

- L'une des pratiques du vélo à encourager particulièrement est le déplacement pour aller emprunter un autre moyen de transport collectif (bus, tram, train, covoiturage), ce qui nécessite de proposer des solutions de parkings sécurisés à proximité et des itinéraires faciles d'accès, sécurisés, éclairés... (toutes les associations)

- La politique cyclable de STBG est décrite comme vieillissante, avec encore des créations de pistes sur les trottoirs. Il apparaît qu'il y a une volonté de faire, mais pas forcément de BIEN faire. (SAV, PIETONS67); la référence de SAV est de permettre à des enfants de 8 à 10 ans de se déplacer à vélo sur des itinéraires sécurisés.

- Le frein principal au développement du vélo est l'insécurité sur la chaussée et sur les pistes, due aux incohérences dans le tracé de celles-ci et à la densité de moyens de déplacements doux, surtout aux heures de pointe (SAV, CADR67)

- Les magistrales vélos sont à développer, le plan strasbourgeois est une grande avancée (SAV), mais il faut aussi augmenter la durée des feux aussi bien pour les piétons (et PMR) que pour les usagers des 2 roues; la voirie est trop adaptée à la voiture, il faut réadapter la signalétique aux autres usages; à développer aussi les bandes sonores et tactiles dans les zones de rencontre ainsi que les feux sonores. (PIETONS 67)

- Il faut séparer les flux, la solution étant souvent d'empiéter sur les espaces voitures et bus. La traversée de Strasbourg doit se faire, sinon, se donner les moyens de mettre les vélos à la vitesse des piétons! (PIETONS67, SAV)

- Pour tenir compte de la diversité des vélos, les pistes cyclables dédiées aux vélos devront avoir une largeur de 3 m (au lieu de 2,5 m légaux) (SAV, CADR67)

- Il faudrait aussi prévoir une largeur de 1 m sans bandes rugueuses au droit des arrêts de bus, ces bandes étant très pénibles pour les cyclistes.

Problèmes de réactivité et signalisation des chantiers :

- La loi sur la sécurisation des chantiers existe, mais n'est pas ou mal appliquée, manque de réactivité de l'EMS pour suivre les signalements adressés par les associations et diverses applications: il faut souvent près de 3 mois pour changer un panneau. (SAV, PIETONS67)
- Les agents ASVP pourraient aussi contribuer à signaler, voire réprimer les non-respects des règles édictées (fléchage d'une déviation, mise en place de protections...)

Les politiques d'aides à l'acquisition et à l'entretien des vélos :

- STBG apparaît plutôt généreuse dans l'attribution des aides à l'acquisition d'un vélo.
- Les stations Vélhop et certains professionnels « serviables » devraient rendre des services de réparation de base accessibles à tous. (SAV, CADR67, BRETZ'SELLE)
- Il apparaît aussi un manque de pièces détachées d'occasion et de capacité de stockage des épaves et pièces détachées (BRETZ'SELLE)
- Il ne semble pas y avoir de concurrence entre les ateliers d'auto-réparation et les professionnels de la réparation. Chacun a trouvé son domaine, les associations ne touchent pas à la partie électrique des VAE et les contacts avec les professionnels sont bons et collaboratifs.
- Il apparaît que les vélos qui se retrouvent dans les associations sont de plus en plus des vélos bas de gamme, donc de peu de valeur et de peu de fiabilité, souvent pas fabriqués en France, d'où finalement un effet néfaste sur le développement durable et l'impact climatique. (BRETZ'SELLE) Une démarche pourrait consister en la recréation d'une filière française de fabrication de pièces de qualité, en recher-

chant une standardisation de celles-ci pour une fabrication en nombre à un coût acceptable, et qui répondent en mode standard à tous les usages et à tous les types de vélo.

- Une formation de réparateurs de vélos pourrait être développée soit dans un cadre associatif, soit par le biais des organismes de formation professionnelle. (BRETZ'SELLE)
- Les aides de la Ville ou de l'EMS ou de l'État sont appréciées mais mal calibrées (il vaudrait mieux donner 6 chèques de 50 € plutôt que 1 de 300 €, il est souvent difficile de dépenser 100 € ou plus pour acquérir une pièce ou un accessoire, surtout si on s'adresse à une association. (BRETZ'SELLE)

La sécurisation des vélos dans l'espace public et privé :

- Il faudrait une politique visant à accroître le marquage des vélos. (CADR67, SAV)
- Le site de la police (<https://www.velos-trouves.strasbourg.eu>), c'est bien pour retrouver les vélos.
- Développer l'aménagement de parkings à vélos, notamment dans le centre-ville avec une surveillance vidéo, utiliser davantage le réseau PARCUS au détriment de l'installation de « boîtes à vélos » peu esthétiques et souvent vandalisées. L'accroissement du nombre de parkings sécurisés, dans les espaces publics et privés permettrait d'avoir des vélos en meilleur état, et d'en développer leur usage, notamment dans les quartiers prioritaires
- Il est souvent constaté, aussi bien dans les espaces publics que privés, que les emplacements vélos servent souvent à stocker les poubelles

À CREUSER : par le projet ALVEOLE, l'État finance 75 % de l'installation d'abris vélos. (SAV)

Les attentes exprimées par les citoyens interrogés dans l'audit de la société OCCURRENCE

Sous la responsabilité de la Direction des Mobilités de l'EMS, la société OCCURRENCE a réalisé en juin 2021 une étude marketing sur la définition de services destinés à promouvoir et accompagner le développement de la pratique cyclable sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, avec pour objectifs de :

- Réaliser un portrait de la pratique cycliste dans l'Eurométropole de Strasbourg (EMS)
- Classification de la pratique par l'usage
- Leviers et freins à la pratique cycliste
- Identifier le potentiel de croissance du marché
- Vérifier l'impact du service Vélhop
- Hiérarchiser et décrire les actions susceptibles d'accroître la pratique cycliste
- Proposer une méthodologie de suivi des usages du vélo

Le groupe de travail du CODEV s'est basé sur cette étude pour définir les priorités exprimées par les utilisateurs (2133 ont été interrogés dans le cadre de la mission OCCURRENCE) afin de développer la pratique quotidienne du vélo, au détriment d'autres moyens de déplacements, notamment la voiture.

En facilitant le déplacement des cyclistes, l'Eurométropole de Strasbourg défend une vision globale de la mobilité urbaine, visant à encourager l'abandon de la voiture au cœur de la ville et dans les quartiers, au profit d'un ensemble d'autres modes de déplacement actifs. Cette démarche s'intègre dans une politique volontariste dans les domaines des déplacements urbains, de la santé, de la pratique sportive, ainsi que du développement durable.

Aussi, l'Eurométropole de Strasbourg s'est fixée comme objectif à l'horizon 2030 que 16 % (voire 20 %) de tous les déplacements quotidiens soient effectués à vélo.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, la collectivité agit sur plusieurs leviers :

- Amélioration et extension continue du réseau : 750 km d'aménagement cyclables et Vélostras
- Promotion de l'usage du vélo : création de marque, événements et subventions aux organisations
- Mise en place de services : jalonnement, parking sécurisé, Vélhop, financement Vélooptimiste
- Entreprises et collectivité : Optimix, une plateforme web d'outils de gestion de la mobilité

Les freins à l'utilisation de la bicyclette

La sécurité est un frein important et le principal besoin exprimé par les usagers.

Ils plébiscitent la création de pistes cyclables mais ils redoutent la protection insuffisante entre la piste cyclable et la route, la proximité du trafic motorisé, le revêtement des chaussées, la proximité des piétons.

Autres freins cités par les usagers et les associations

- Le risque de vol et vandalisme est de loin le frein le plus important après la sécurité.
- Ils considèrent qu'il y a un intérêt à développer les dispositifs permettant de se guider et d'optimiser son temps de parcours.
- Les usagers estiment qu'il est nécessaire d'apprendre à entretenir un vélo et souhaitent la mise en place d'ateliers.