

## Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 1 mars 2019

### **Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) et actualisation du Schéma Directeur Vélo.**

Cette délibération s'inscrit pleinement dans le cadre de la future Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) avec son plan national Vélo présenté par le Premier Ministre en septembre dernier. Celle-ci positionne les mobilités actives au cœur des mobilités quotidiennes avec des enjeux sociaux, de santé publique, de qualité de vie en ville et environnementaux.

Les premiers schémas directeurs vélo en 1978, 1994 et 2011 ont défini le socle de la politique cyclable de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette politique est aujourd'hui reconnue non seulement en France, mais aussi dans le monde. L'Eurométropole de Strasbourg est en France non seulement la première agglomération cyclable (près de 700 km d'aménagements cyclables), mais aussi la première agglomération cycliste (8 % de part modale moyenne sur l'Eurométropole en 2009, dont 15 % en centre-ville, et 16 % sur les déplacements domicile / travail à Strasbourg (INSEE 2017)). Elle a été classée 4<sup>ème</sup> dans le classement mondial de Copenhagenize en 2017.

Le PLUi de l'Eurométropole intègre pleinement l'importance du piéton et traduit sa prise en compte progressive dans les politiques publiques, en s'appuyant sur l'exemple de la ville d'Illkirch avec son plan Piéton dans les années 2000 et de la Ville de Strasbourg avec son plan Piéton en 2012.

Le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) porte l'ambition d'un développement concomitant de la pratique de la marche et du vélo sur la métropole. Il présente un nouveau paradigme pour le développement des mobilités actives : passer d'une ère centrée sur les infrastructures, à une ère où la requalification des espaces publics au profit des mobilités actives s'accompagne systématiquement d'un volet humain, d'innovations des services et d'un dialogue avec les usagers et les associations. Il s'agit de faciliter la réappropriation de l'espace public par les habitants par la promotion de modes économes en espace et de nature à renforcer la convivialité et le bien vivre ensemble.

Afin de faire face au défi climatique, de contribuer à améliorer la qualité de l'air et afin que tous les habitants de notre territoire disposent d'un accès aisé aux mobilités actives – bénéfiques à leur santé- il est nécessaire que cette politique soit, au moins, autant centrée sur l'humain que sur les infrastructures.

Le PAMA s'intègre dans la démarche du Grenelle des Mobilités, du Contrat Local de Santé et du plan Climat. Il reprend les objectifs fixés par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Il intègre en annexe les cartes mises à jour du Schéma Directeur Vélo.

### **Des objectifs ambitieux**

**Il s'agit de passer la part modale (nombre de déplacements par jour et par personne) de la marche de 33 % à 37 % et de doubler la part modale vélo, de 8 % à 16 %, à l'horizon 2030.** Actuellement la part modale de la marche est déjà l'une des plus élevées de France, et même d'Europe. Elle peut toutefois progresser car elle est inégalement répartie sur le territoire.

De même la part modale du vélo est la plus élevée de France. Les actions menées ces dernières années ont permis d'augmenter la fréquence des déplacements parmi ceux qui se déplacent déjà à vélo, mais n'ont pas encore permis de conquérir significativement de nouveaux usagers.

Le potentiel de développement des mobilités actives est important : 500 000 déplacements de moins de 5 km sont encore réalisés en voiture, tous les jours, dans l'Eurométropole de Strasbourg. Atteindre les objectifs, c'est convertir la moitié des déplacements en voiture de moins de 1km vers la marche, et c'est convertir un tiers des déplacements en voiture entre 1 et 5 km vers le vélo.

### **Quels sont les habitants qu'il faut aider à changer de pratiques de déplacement ?**

Il est primordial de développer la marche et la pratique du vélo hors du centre-ville de Strasbourg, dans les quartiers et les communes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronnes. En effet, plus on s'éloigne du centre-ville de Strasbourg, plus les modes actifs diminuent, alors que la part des déplacements de 1 à 5 km est très homogène dans l'agglomération.

La pratique du vélo se développe aujourd'hui fortement sur les déplacements domicile-travail auprès des jeunes actifs et des cadres. Il nous faut convaincre plus de femmes, plus d'employés et d'ouvriers, de personnes à bas revenus et renforcer la pratique parmi les scolaires.

Certains motifs de déplacements comme les achats et l'accompagnement des enfants sont des motifs trop délaissés par les modes actifs, notamment le vélo alors que ce sont, dans d'autres pays, les premiers motifs de pratique du vélo et de la marche.

### **Comment y parvenir ?**

Pour conquérir ces nouveaux publics, il est nécessaire de créer un « choc de compétitivité » en faveur des mobilités actives : meilleure qualité des aménagements cyclables, nouveaux services, lever les freins pratiques et culturels. Pour cela l'Eurométropole de Strasbourg propose le PAMA, plan qui est composé de cinq thématiques et de 20 fiches-actions, joint à la présente délibération :

Thème 1 : des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo avec la mise à jour du Schéma Directeur Vélo

Thème 2 : un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets

Thème 3 : la marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services

Thème 4 : la marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante

Thème 5 : évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo

L'horizon temporel de ce plan est celui fixé par les objectifs du PLUi, à savoir 2030. Néanmoins, dès 2019, les résultats de l'enquête ménages déplacements simplifiée délibérée fixeront un jalon permettant d'évaluer les efforts entrepris.

### **Thème 1 : des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo**

Vélostras, le réseau hyper-structurant d'aménagements très qualitatifs, larges, rapides et sûrs, peut offrir un espace de déplacement performant, attractif, susceptible de convaincre de nouveaux publics. Sa réalisation s'étalera jusqu'en 2030 pour un budget global estimé à 32 M€. Il peut créer le choc d'intérêt que le tram a apporté aux transports en commun il y a 20 ans (fiche 1).

Hors vélostras, il est également important de finaliser les armatures structurantes piétonnes et cyclables, résorber les points noirs et les coupures, notamment en périphérie du centre et adapter l'ensemble des aménagements pour préparer le doublement de la pratique (fiche 2).

Dans le centre de l'agglomération, il est indispensable d'améliorer le fonctionnement de certaines intersections pour faire face à l'augmentation de la pratique des modes actifs et favoriser un contournement du centre historique pour limiter les problèmes de cohabitation vélo/piéton et le développement de l'usage des engins de déplacement personnels (trottinette électrique, gyropode,...) (fiche 3).

Une nouvelle réaffectation de l'espace par une optimisation du stationnement voiture et une pacification du trafic, notamment en périphérie, doit permettre de redonner de la place et de la sécurité aux piétons et aux cyclistes dans l'accès à toutes les centralités. L'implication des habitants dans la mise en œuvre d'aménagement légers, de type zones 30 ou de rencontre, doit permettre de renforcer l'acceptabilité et la faisabilité des actions réalisées (fiches 4 et 5).

Le stationnement des vélos est un véritable frein à son utilisation, notamment en habitat collectif. S'il faut continuer à implanter plus d'arceaux vélo dans l'espace public, sans prendre sur l'espace dévolu aux piétons, il est indispensable d'augmenter les capacités et la sécurité des stationnements vélo en habitat social, là où sont les besoins. Le PAMA propose la pose d'arceaux par l'Eurométropole sur les espaces publics, non incorporés au domaine public routier, mais appartenant ou gérés par les communes (devant les salles des fêtes, mairies, stades,...). Il est également proposé la pose d'arceaux par l'Eurométropole

sur les terrains privés des bailleurs (devant un commerce en pied d'immeuble, une salle de réunion, ...)(fiche 6).

## **Thème 2 : un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets**

Le vélo à assistance électrique (VAE) est un nouvel outil de mobilité qui permet au vélo de franchir de nouvelles frontières : il concerne surtout des non-cyclistes, plutôt des femmes, et des personnes plus âgées que celles qui utilisent un vélo classique, sur des distances nettement plus importantes (8 km sur un trajet domicile-travail contre 4 km en vélo traditionnel), avec une fréquence de pratique plus importante. Il conduit à une démotorisation des ménages plus élevée et, surtout, touche plus fortement les habitants des communes périphériques. Cet outil est complémentaire du développement du réseau vélostras. Exactement les cibles que nous devons convaincre pour atteindre les 16 % de part modale. Le chiffre d'affaires du VAE en France augmente de 40 % tous les ans. Aux Pays-Bas, en Suisse, au Japon, il représente déjà plus de 30 % des ventes de vélo. Pour développer le VAE, 3 étapes sont nécessaires : multiplier les essais gratuits pour que tous les habitants de l'agglomération l'aient essayé au moins une fois, louer des VAE sur un temps court (1 semaine à 3 mois maximum) pour confirmer l'essai, choisir le modèle qui convient à chacun, et mettre en place un dispositif facilitant le passage à l'achat pour tous (prêt à taux 0%, participation de l'employeur à 50 % sur des locations avec option d'achat, aide complémentaire liée au quotient familial...) (fiche 7).

Dans le même esprit, le vélo-cargo renouvelle l'image du vélo en ville et participe au développement d'une culture cyclable. Il permet d'offrir une alternative à de nombreux motifs de déplacement pour lesquels l'usage de la voiture est encore maximal : accompagnement des enfants, achats (80 à 200 l de volume utile), transport de charges lourdes (80 à 100 kg de charge utile). La location et la promotion des différents types de vélo-cargo pour les particuliers, via Vélhop, et la prise en compte de leurs besoins spécifiques (stationnement, girations, dénivelés) s'inscrivent pleinement dans le déploiement d'un système vélo (fiche 8).

Afin de démocratiser au maximum l'achat des vélos, une récupération et un recyclage de ceux-ci doivent aussi être organisés par la mise en place d'une structure inter-associative et un travail plus actif d'évacuation des épaves (fiche 9).

## **Thème 3 : la marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services**

Avec la ville de Strasbourg, pionnière en matière de sport-santé, l'Eurométropole de Strasbourg doit continuer à développer cette initiative locale, notamment via la création de nouveaux parcours Vitaboucle qui favorisent les activités physiques, dans les autres communes (fiche 10).

Une des réticences à se mettre au vélo provient d'un manque d'apprentissage qui, à l'âge adulte, suppose de prendre des cours via un organisme qualifié. Il existe déjà des vélo-écoles pour adultes sur Strasbourg, mais un « changement de braquet » est utile pour augmenter le nombre d'usagers (fiche 11).

Les ateliers vélo assurent à faible coût un recyclage et un réemploi des vélos permettant un accès au vélo à une large part de la population. Ils permettent aux usagers d'acquérir une autonomie dans la maintenance des vélos. Même s'ils ne toucheront pas toute la population, ils contribuent activement au développement d'une culture vélo locale. Leur déploiement dans les quartiers et les communes, avec un bon ancrage associatif local, sous forme de nouveaux ateliers ou d'ateliers mobiles, est une façon efficace de toucher de nouveaux publics. Les communes ont un rôle majeur à jouer en facilitant l'accès à des locaux de stockage, de logistique et d'atelier (fiche 12).

Face à l'essor des mobilités actives, il est important d'être innovant pour répondre aux nouveaux besoins des usagers (accessoires, applications pour smartphones, lutte contre le vol, etc.). L'Eurométropole de Strasbourg doit créer les conditions favorables à l'émergence et au développement de nouvelles sociétés, tant liées à l'économie de l'innovation, qu'à l'économie circulaire et sociale (fiche 13).

La logistique urbaine peut davantage intégrer le vélo. Il existe aujourd'hui des solutions de vélo-cargos avec remorques susceptibles d'assurer efficacement la livraison de colis dans les centres villes (et des charges utiles pouvant aller jusqu'à 200 kg). Des mesures favorisant la logistique urbaine en cargo-bike (espaces de stockage et transfert, dans un contexte de contraintes croissantes d'accès pour les véhicules de livraison polluants) sont et seront prises pour en favoriser l'essor (fiche 14).

#### **Thème 4 : la marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante**

En matière de mobilité, de bonnes habitudes doivent être prises dès le plus jeune âge selon la motivation et la sensibilisation des parents. L'Eurométropole de Strasbourg va accompagner les établissements scolaires dans la réalisation de plans de déplacements scolaires avec des aménagements aux abords des écoles, le développement d'animations pédagogiques, de sorties à vélo, de prêts de parcs de vélos pour enfants... (fiche 15).

Les étudiants représentent une cible importante pour les mobilités actives. L'Eurométropole de Strasbourg soutiendra les projets mis en place par l'université, les grandes écoles et les associations étudiantes dans le cadre du Schéma Directeur de la Vie Etudiante adopté en 2018 (fiche 16).

Les entreprises ont également un rôle majeur à jouer dans le développement de la marche et du vélo. Dans le cadre d'Optimix, plusieurs types d'actions sont proposées : participation à des manifestations et challenges comme « Au boulot à vélo », séances de remise en selle, d'essais gratuits de VAE, « vélobus » entre collègues, séances de contrôle, kits vélo, aide technique à l'installation de parcs d'entreprise... Une meilleure diffusion des mesures fiscales favorables au vélo sera également importante : forfait mobilité, prise en charge de 50% des locations, aides à l'achat de VAE (fiche 17).

De nouveaux modes d'actions sont à trouver pour atteindre de nouveaux territoires, convaincre de nouveaux publics et pour d'autres motifs de déplacements autour d'une équipe d'ambassadeurs mobilités actives à disposition des communes. L'idée est de mettre en place une équipe d'animateurs pour multiplier les occasions de présence régulière, les

événements, les animations dans les quartiers et communes périphériques pour rendre véritablement la marche et le vélo attractifs et accessibles à tous (fiche 18).

Le PAMA propose de développer de grandes campagnes de communication visant à partager les bienfaits de la pratique du vélo et de la marche, ainsi qu'à présenter l'incongruité des trajets de courte distance réalisés en voiture. L'objectif est de susciter le changement d'état d'esprit sur ces mobilités en les positivant. La création de la marque Vélooptimiste doit être le marqueur d'un « mode de vie strasbourgeois ». Une fête du vélo annuelle est déjà organisée. Celle-ci peut gagner en intensité (public élargi, échelle métropolitaine) pour en faire un événement reconnu nationalement voire internationalement. L'objectif est de faire des modes actifs un élément fort de l'identité de la métropole strasbourgeoise pour continuer à la positionner comme leader des villes cyclables françaises (fiche 19) et renforcer son attractivité.

### **Thème 5 : évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo**

La mise en place d'une telle politique passe par une évaluation quantitative des évolutions modales à partir de compteurs automatiques et d'une modélisation de la répartition du trafic cyclable (grâce à des outils de téléchargement de traces GPS notamment). La qualité d'un espace public et sa fréquentation par les piétons peuvent aussi être évalués par des enquêtes spécifiques avant/après aménagement.

Cette politique passe aussi par la mise en œuvre de tableaux de bord d'activités précis par tous les intervenants de la politique modes actifs pour évaluer l'effectivité (les actions et les moyens prévus ont-ils bien été mis en œuvre ?), l'efficacité (les objectifs ont-ils été atteints ?) et l'efficience (les résultats obtenus ramenés aux moyens mis en œuvre présentent-ils un bon rapport coût/efficacité ?).

Elle passe enfin par une approche très qualitative, avec des groupes de travail ciblés, pour bien comprendre les freins, les attitudes et les comportements de non usagers et mettre en place des actions correctives (fiche 20).

### **Financer la politique des mobilités actives**

Le budget moyen annuel de l'Eurométropole de Strasbourg consacré aux mobilités actives est actuellement de l'ordre de 7 M€, soit environ 15 €/hab/an. Afin de réaliser les actions recensées dans le PAMA, et ainsi atteindre les objectifs fixés par le PLUi, le besoin de financement devrait être de l'ordre de 12 millions d'euros par an, soit 25 €/hab/an. Il reviendra aux futurs exécutifs d'en préciser la programmation.

### **Conclusion**

L'Eurométropole de Strasbourg fait déjà figure en France d'agglomération en pointe en matière de mobilités actives. Néanmoins, près de 50 % de la population ne fait jamais de vélo, et 500 000 déplacements de moins de 5 km s'y font chaque jour en voiture. Dans le cadre du Grenelle des Mobilités, afin de faire face au défi climatique, afin de contribuer à améliorer la qualité de l'air, afin que tous les habitants de notre territoire disposent d'un accès aisé aux mobilités actives – bénéfiques à leur santé-, et afin d'atteindre les objectifs

fixés par le PLUi et ainsi se rapprocher des grandes agglomérations cyclables européennes, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite se doter d'un Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) ambitieux, autant centré sur l'humain que sur les infrastructures.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*le Conseil  
vu l'avis de la Commission thématique  
sur proposition de la Commission plénière  
après en avoir délibéré  
approuve*

*le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives et son annexe joints à la présente délibération et tels que présentés ci-dessus.*

**Adopté le 1 mars 2019  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral  
et affichage au Centre Administratif  
Le 4 mars 2019**