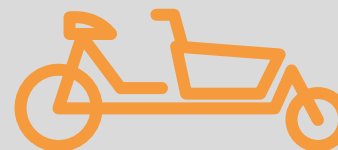


# PLAN D'ACTION POUR DES MOBILITÉS ACTIVES



# ÉDITO

---

**L'Eurométropole de Strasbourg, engagée dans un Grenelle des Mobilités, est régulièrement citée en matière de vélo. Nous sommes par exemple en tête du classement des agglomérations françaises, réalisé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette. Nos bons résultats ne sont pas récents et se sont améliorés ces dernières années. En dix ans, 200 km d'aménagements cyclables sont venus compléter un réseau déjà dense et environ 14000 arceaux supplémentaires ont été posés, pour une augmentation de la pratique vélo de près de 50% sur la période.**

Cependant ces bons résultats ne doivent pas cacher une réalité plus complexe. Une enquête récente mettait par exemple en avant la multiplication des vols, des problèmes de plus en plus aigus de sécurité des pratiques cyclables, des questions récurrentes de partage de la voirie dans certains quartiers et surtout une part relativement importante de la population (environ la moitié) qui ne fait jamais de vélo !

Pour répondre à ces questions et atteindre les objectifs ambitieux que nous nous sommes collectivement fixé dans le plan local d'urbanisme intercommunal de doubler dans les dix ans la part du vélo dans les déplacements quotidiens, un Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) a été engagé. Il sert de fil conducteur à notre politique dans ces domaines. De très nombreuses actions sont détaillées dans ce document guide. Elles passent par la construction de nouveaux itinéraires et par la hiérarchisation des voiries qui devrait permettre aux différents usagers, des pratiques mieux adaptées à la variété des vélos (vélo à assistance électrique, vélo-cargo). S'agissant du stationnement, les réponses varient en fonction de chaque famille de

pratiques (résidents, courte durée, transport de marchandises, etc.). Des solutions telles que l'installation de Vélobox seront bientôt expérimentées et 3000 places seront dans le même temps réaménagées autour de la gare de Strasbourg, pour favoriser davantage la complémentarité des transports en commun et du vélo.

Au-delà des questions d'infrastructures, plusieurs fiches-actions visent à accompagner les évolutions des usages. Elles concernent la promotion du VAE et du vélo-cargo, la récupération des vélos usagers et le marché de l'occasion, les vélo-écoles pour adultes ou la création d'ateliers d'auto-réparation des vélos dans les quartiers et les communes, et les plans de déplacement scolaires et d'entreprises.

Enfin, la collectivité mène régulièrement des campagnes d'information sur le respect des règles : Les Conseils de quartier ont réalisé une charte des bonnes pratiques, qu'ils diffusent auprès des habitants ; mille jeunes sont formés chaque année au respect du code de la route et beaucoup d'entre eux passent le permis vélo.

Ces actions devraient permettre à la Métropole de conserver et d'amplifier le rôle de capitale nationale du vélo que nous entendons conserver, et nous l'espérons, convaincre chaque jour davantage d'utilisateurs des vertus de la pratique cycliste.

**Robert HERRMANN**

*Président de l'Eurométropole  
de Strasbourg*

**Roland RIES**

*Maire de Strasbourg*

# PLAN D' ACTIONS POUR DES MOBILITÉS ACTIVES

---

Le Plan d'Actions pour des Mobilités Actives (PAMA) présenté dans ce document est le fruit de nombreux échanges et ateliers organisés avec les associations et partenaires, ainsi qu'avec les différents services de l'Eurométropole de Strasbourg œuvrant au développement des mobilités actives. Une tournée des communes, comptant plus de 1 000 km parcourus en vélo à assistance électrique, a aussi permis un moment d'échanges directs entre l'Eurométropole de Strasbourg et chaque maire des communes.

Ce PAMA porte l'ambition d'un développement concomitant de la pratique de la marche et du vélo dans la métropole. Il fait suite à trois schémas directeurs vélo, dont le premier a été lancé en 1978. Pour la première fois, il soutient le développement de la marche en ville à l'échelle de la métropole, dans la continuité du travail des villes de Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden.

Ce PAMA présente un nouveau paradigme pour le développement des mobilités actives : passer d'une ère uniquement 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.

Afin de faire face au défi climatique, de contribuer à améliorer la qualité de l'air et afin que tous les habitant.es 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.

À la suite du document stratégique, le PAMA présente des fiches actions qui concrétisent l'engagement de l'Eurométropole, des communes et des partenaires, ainsi que les cartes indiquant les réseaux cyclables existants, programmés et restant à réaliser.





**Du chef de file français du vélo à la locomotive européenne des modes actifs, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite changer de braquet.**

# INDEX

## ◉ LES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS POUR DES MOBILITÉS ACTIVES

- p.4 Aujourd'hui dans l'Eurométropole de Strasbourg
- p.5 Où se situe le potentiel ?
- p.5 Comment atteindre les objectifs ?

## ◉ QUELS SONT LES HABITANTS À CONVAINCRE ?

- p.6 Développer les modes actifs hors du centre et sensibiliser des nouveaux publics

## ◉ COMMENT Y PARVENIR ?

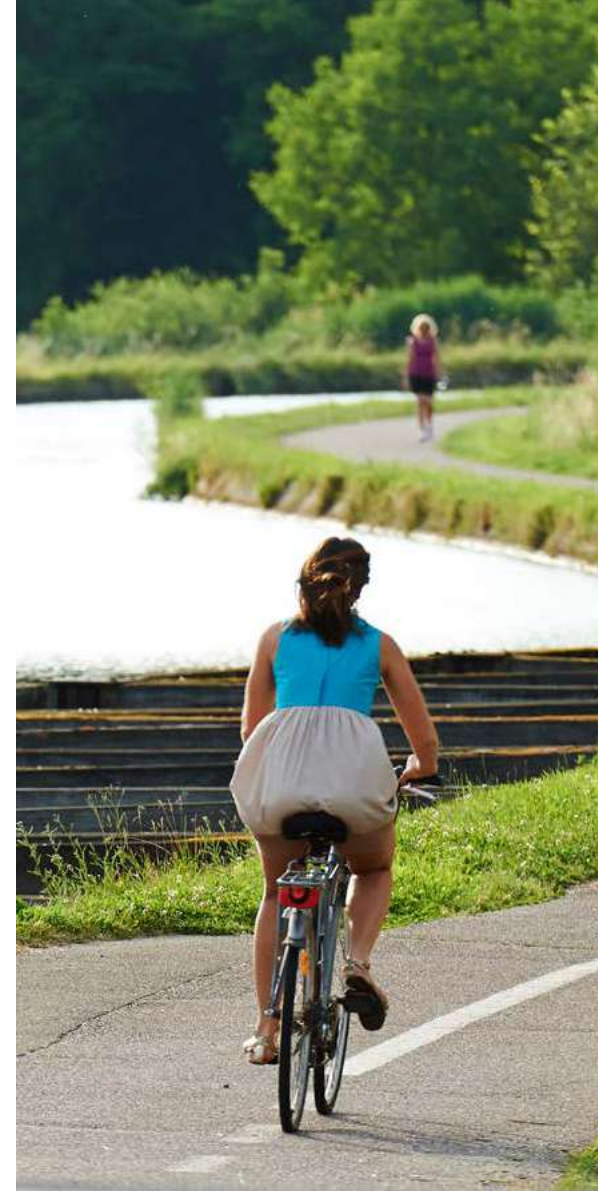
- p.9 Thème 1 : Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo
- p.11 Thème 2 : Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets
- p.12 Thème 3 : La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services
- p.13 Thème 4 : La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante
- p.14 Thème 5 : Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo

## ◉ GOUVERNER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS ACTIVES

- p.15 Impliquer les communes
- p.15 Associer les représentants d'usagers et les non-usagers
- p.16 Instaurer des temps réguliers d'échange

## ◉ FINANCER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS ACTIVES

- p.17 Un financement cohérent avec l'ambition du plan



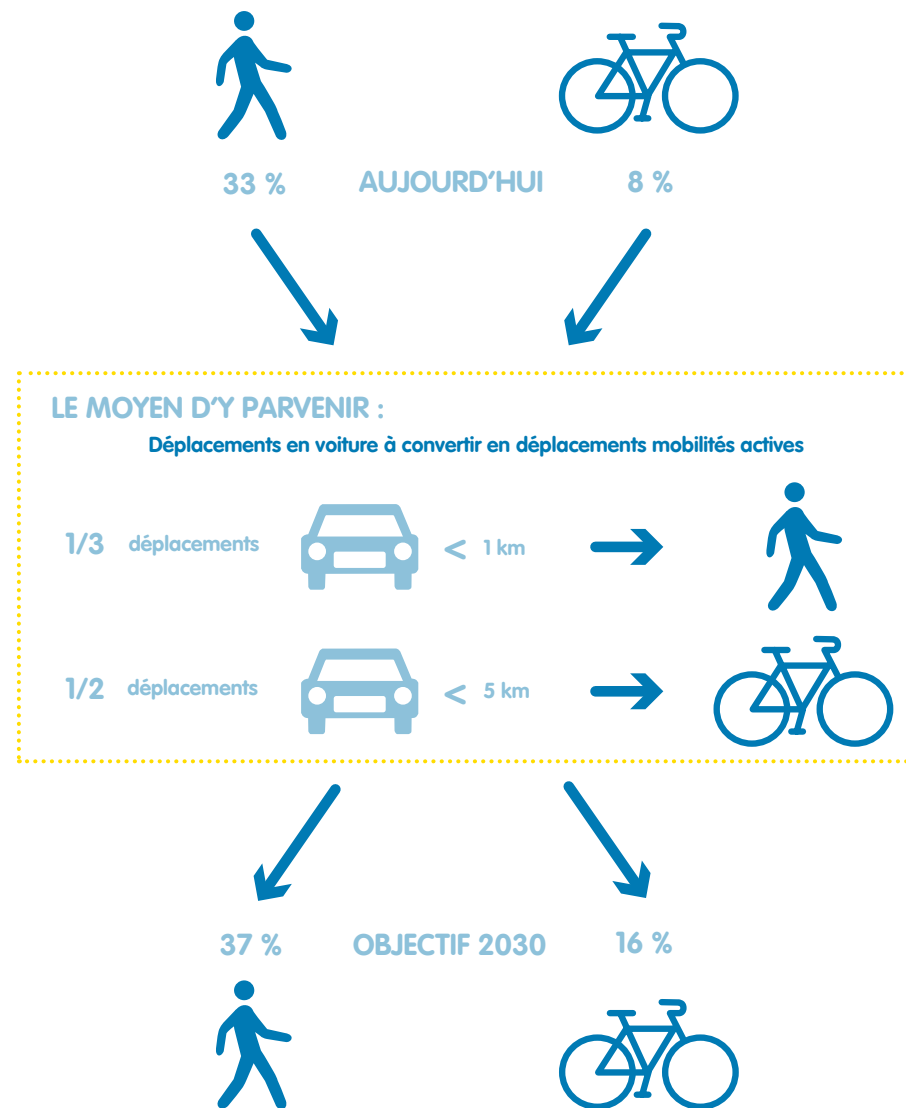
PLAN D' ACTIONS  
MÉTROPOLITAIN POUR  
UN NOUVEAU « MODE DE  
VILLE »

# LES OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS POUR DES MOBILITÉS ACTIVES

La marche et le vélo, au même titre que le Parlement européen, le marché de Noël et la cathédrale, sont les symboles forts d'une Eurométropole de Strasbourg dynamique, active, et clairement engagée dans l'urbanité de demain. Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg se fixe un objectif ambitieux : celui d'atteindre, à l'horizon 2030, une part modale piéton de 37% et une part modale vélo de 16%.

## Aujourd'hui dans l'Eurométropole de Strasbourg

Actuellement, la part modale de la marche (33%) est déjà l'une des plus élevées des villes françaises, et même d'Europe. Elle peut toutefois encore progresser. Concernant la pratique cyclable (8%), les actions engagées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) durant ces cinq dernières années ont permis d'augmenter la fréquence des déplacements parmi ceux qui se déplacent déjà à vélo, mais n'ont pas permis de conquérir de nouveaux usagers. L'enjeu est aujourd'hui de changer de braquet et de définir un plan d'actions pour atteindre les objectifs fixés. Pour cela, il est dorénavant indispensable de lancer des actions ciblant un nouveau public, composé de personnes qui ne pratiquent actuellement pas, ou peu, la marche et le vélo.

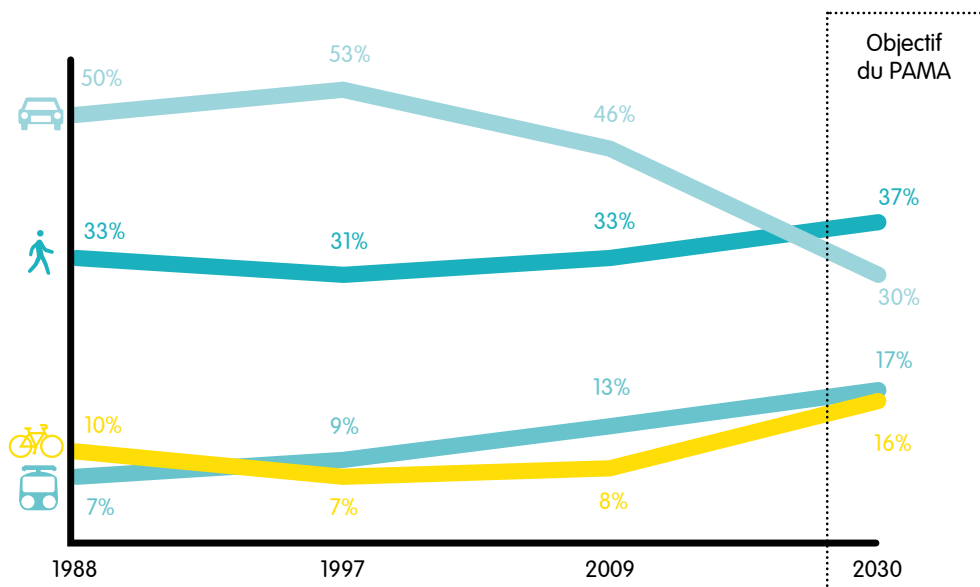


### Où se situe le potentiel ?

Le potentiel de développement des mobilités actives est important : 500000 déplacements de moins de 5 km sont encore réalisés en voiture, tous les jours, dans l'Eurométropole de Strasbourg. Cette distance est pourtant la plus favorable aux modes de déplacement actifs.

### Comment atteindre les objectifs ?

Afin d'atteindre 37 % de déplacements à pied, il faudrait diminuer par deux les déplacements de moins de 1 km réalisés en voiture. D'autre part, afin de doubler la part modale du vélo, et atteindre ainsi 16%, il faudrait transformer en trajet vélo un tiers des déplacements de moins de 5 km réalisé en voiture. Cet objectif est ambitieux mais réaliste.



Évolution des parts modales et objectifs du PAMA

## DÉVELOPPER LA MARCHÉ ET LE VÉLO DANS LES COMMUNES DE L'EUROMÉTROPOLE STRASBOURGEOISE

**OBJECTIF :**  
+ 2 500  
déplacements/jour

**OBJECTIF :**  
+ 3 200  
déplacements/jour

**OBJECTIF :**  
+ 3 000  
cyclistes/an

1 km = 10 - 15 min.

5 km = 15 - 25 min.

# QUELS SONT LES HABITANTS À CONVAINCRE ?

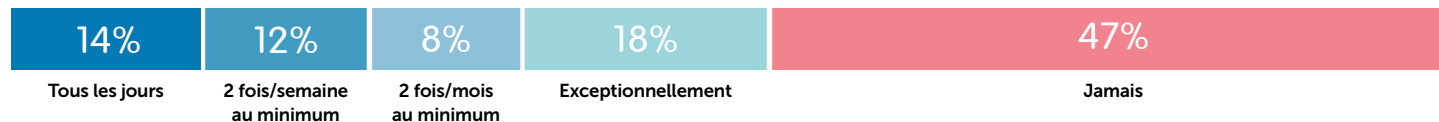
Ces dernières années, l'augmentation de la pratique cyclable s'est faite surtout par une intensification de la pratique de ceux qui se déplacent déjà à vélo. Et même si, à Strasbourg, la pratique du vélo est moins inégalitaire qu'ailleurs, il reste cependant des inégalités à combattre et de nouveaux publics à sensibiliser. Aussi, afin de faire progresser la part modale cyclable, il est nécessaire d'attirer des non-cyclistes. Par ailleurs, il est nécessaire de faire évoluer les mentalités quant au stationnement gênant et de systématiquement sanctionner le stationnement dangereux.

## Développer les modes actifs hors du centre et sensibiliser des nouveaux publics

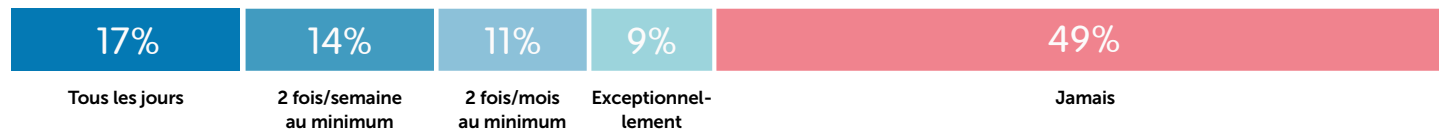
Afin d'atteindre les objectifs fixés, il est primordial de développer la marche et la pratique du vélo hors du centre-ville de Strasbourg, dans les quartiers et les communes périphériques, notamment en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>nd</sup>e couronne de la métropole. En effet, plus l'on s'éloigne du centre-ville, plus les modes actifs diminuent, alors même que la part des déplacements de 1 à 5 km est très homogène dans l'agglomération. C'est donc là que réside l'essentiel du potentiel de progression.



### 2009



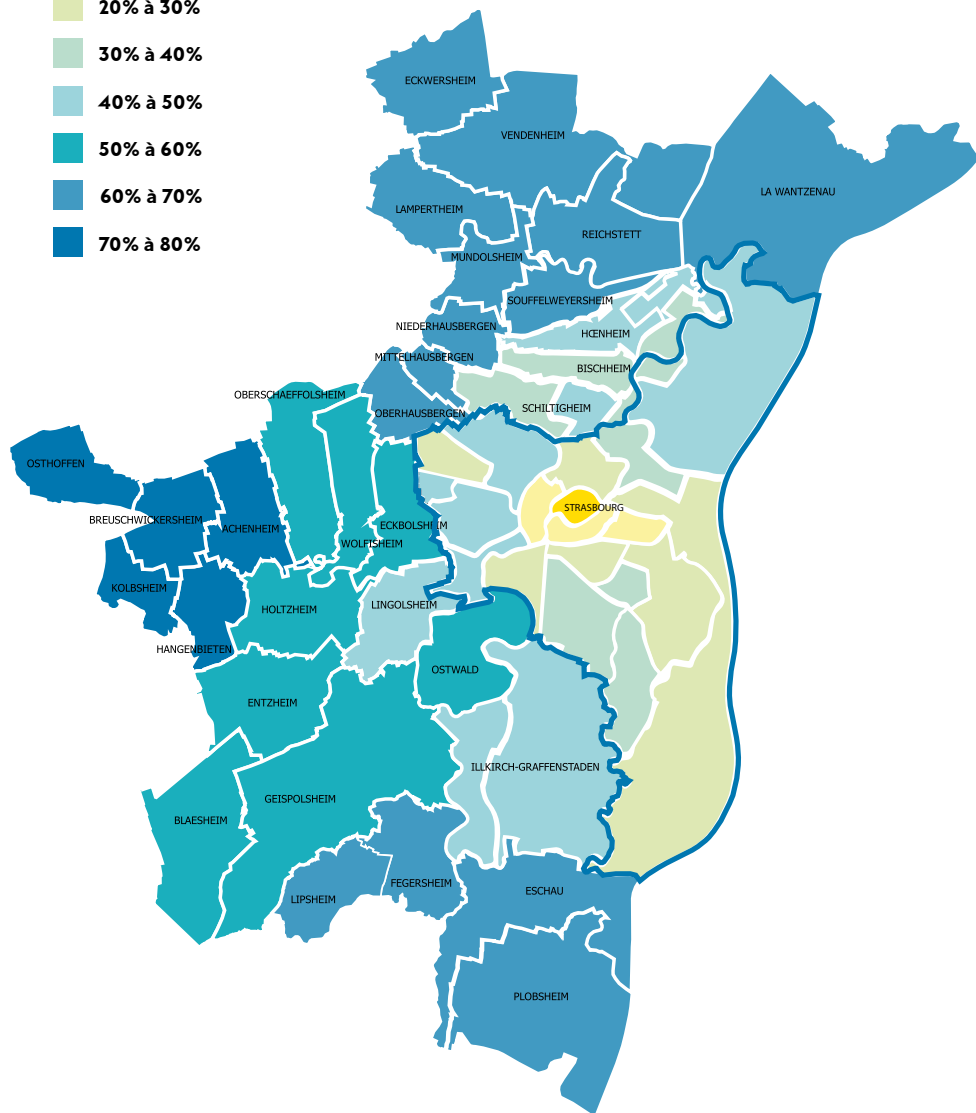
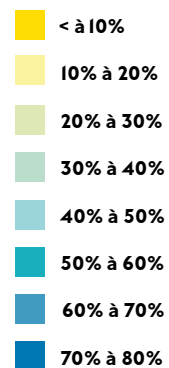
### 2015



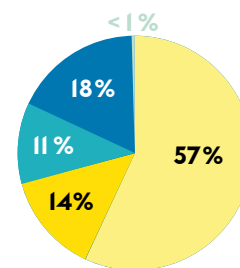
Évolution de la fréquence des déplacements à vélo des habitants de l'Eurométropole entre 2009 (source : Enquête Ménages Déplacements - EMD) et 2015 (source : Baromètre vélo de l'Eurométropole de Strasbourg)



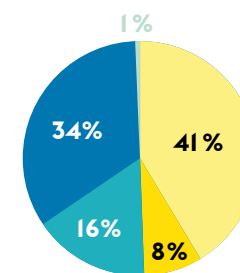
### Part modale de la voiture



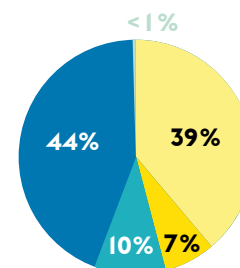
Part modale de la voiture pour des déplacements inférieurs à 5 km des résidents de l'Eurométropole de Strasbourg (source : EMD 2009)



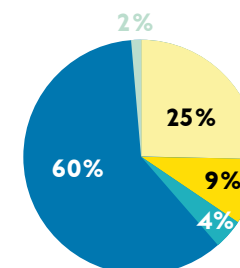
Strasbourg - Centre-ville élargi



Strasbourg - Autres quartiers



Première couronne



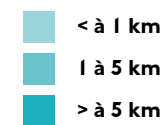
Seconde couronne



### Répartition des modes de déplacement



### Répartition des distances de trajet



Répartition des déplacements dans la métropole de Strasbourg selon la localisation du ménage, par tranche de distance et par mode (source : EMD 2009)



# COMMENT Y PARVENIR ?

Afin de changer de braquet et d'encourager la pratique cyclable et la marche, il est nécessaire de créer un « choc de compétitivité » en faveur des mobilités actives. Afin de susciter l'intérêt auprès des non-usagers, il faut apporter tant une nouvelle image, que de nouveaux services : renouveler l'usage des rues et offrir à la population les moyens de se les réapproprier ; faciliter les déplacements à pied et à vélo et lever les freins pratiques et culturels.

Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a prévu un plan composé de cinq thématiques :

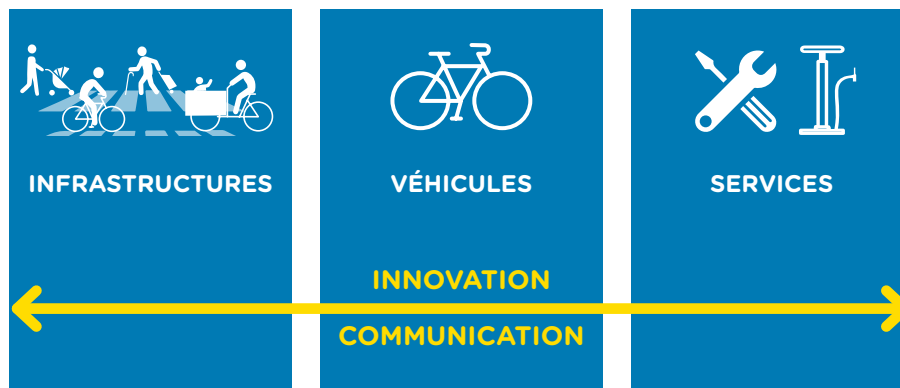
**THÈME 1** - Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

**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



## APPORTER TANT UNE NOUVELLE IMAGE, QUE DE NOUVEAUX SERVICES

Comme la voiture, afin d'être compétitifs et agréables, le vélo et la marche doivent être intégrés dans une stratégie globale traitant autant d'infrastructures que de services et de prise en compte des différents types de vélo.

## THÈME 1

# Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

VéloStras, le réseau cyclable hyper-structurant composé d'aménagements qualitatifs rend déjà les trajets rapides et sûrs. Il doit dorénavant devenir le lieu des déplacements performants, susceptible de convaincre de nouveaux publics. Maillant toute la métropole, il a les caractéristiques pour créer le choc d'intérêt que le tramway a apporté aux transports en commun il y a vingt ans.

Hormis VéloStras, il est également important de finaliser les armatures structurantes piétonnes et cyclables, de résorber les points noirs et les coupures (notamment en périphérie du centre de la métropole), et d'adapter l'ensemble des aménagements pour préparer le doublement de la pratique. À Strasbourg, dans l'ellipse insulaire, il est indispensable d'améliorer le fonctionnement de certaines intersections afin de faire face à l'augmentation des usagers, et de favoriser un contournement du centre historique par les cyclistes pour limiter les problèmes d'usage.

Une réaffectation de l'espace public par une optimisation du stationnement et une pacification du trafic automobile, notamment en périphérie, doivent permettre de redonner de la place aux piétons comme aux cyclistes. L'implication des habitants dans la mise en œuvre d'aménagements légers permettra de renforcer l'acceptabilité des actions à mettre en place.

Enfin, le stationnement des vélos est un véritable frein à son utilisation, notamment en habitat collectif. Il faut donc poursuivre l'implantation d'arceaux dans l'espace public, sans renoncer à l'espace dévolu aux piétons. Il est aussi indispensable d'augmenter les capacités et la sécurité des stationnements vélo en habitat social, où le besoin est important. La refonte des modalités d'accès aux stationnements actuels (gare, parcs à vélos le long du tramway) sera également nécessaire afin de mieux les sécuriser, parallèlement à une communication plus large.



### FICHES ACTIONS

#### Fiche 1 - VéloStras à notre service

Disposer d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la métropole

#### Fiche 2 - Partout à pied et à vélo

Offrir un réseau d'infrastructures sans coupure

#### Fiche 3 - Partageons l'espace

Guider les circulations piétonnes et cyclables dans le centre de Strasbourg

#### Fiche 4 - La rue est à nous

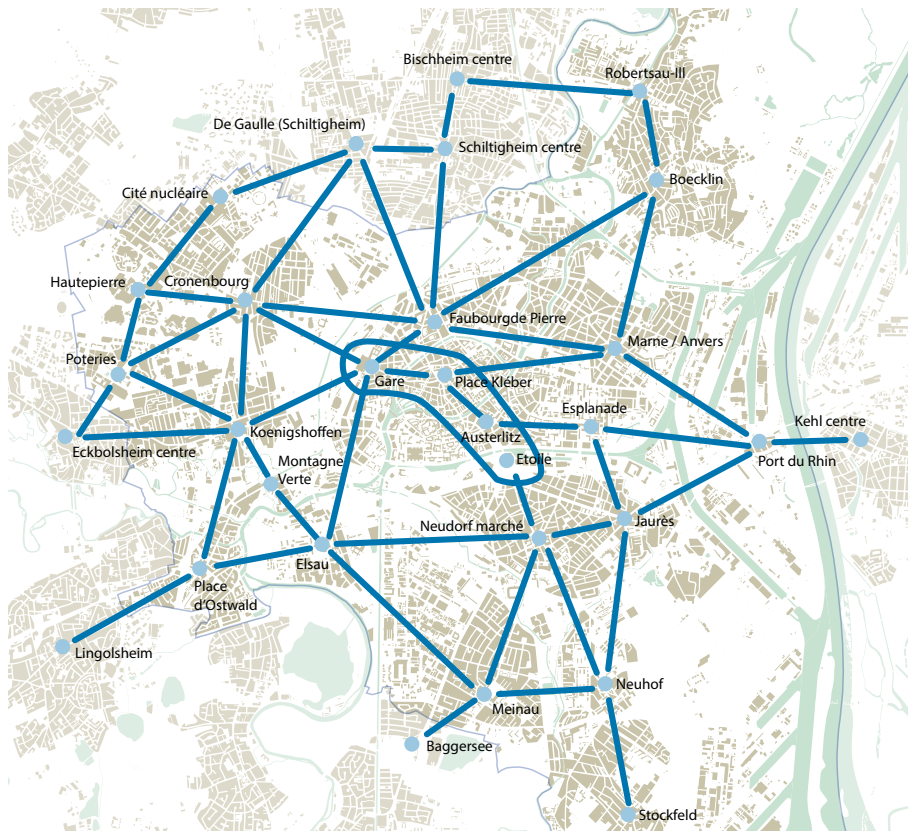
Offrir aux habitants des outils pour se réapproprier l'espace public

#### Fiche 5 - Nouvelle génération d'espaces publics

Repenser et valoriser les espaces piétons et cyclables existants

#### Fiche 6 - Sécuriser les vélos

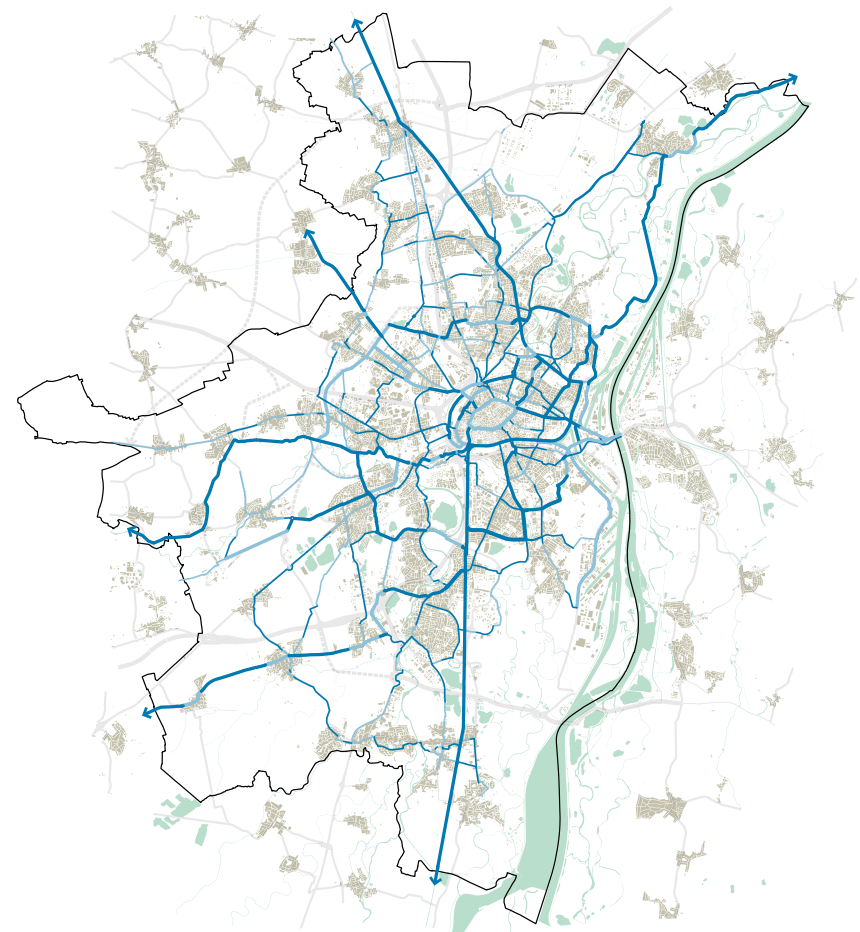
Accroître le stationnement vélo et lutter contre le vol



— Liaison piétonne magistrale

● Centralité à desservir

Principe de réseau piéton magistral de la ville de Strasbourg, en liaison avec les communes de 1ère couronne (plan piéton de la Ville de Strasbourg, RR&A, 2012)



Réseau Express Vélo - VéloStras

— Liaison existante

— Liaison à créer

Réseau structurant

— Liaison existante

— Liaison à créer

Réseau cyclable à l'horizon 2030

## 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 intéresse surtout les non-cyclistes, les femmes et les personnes âgées. Il permet de parcourir des distances plus importantes et conduit à une démotorisation des ménages plus élevée. Ainsi, ce nouveau moyen de mobilité répond précisément à l'ambition de favoriser la pratique cyclable chez un nouveau public, résidant notamment en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>nd</sup>e couronne de l'Eurométropole. Pour développer le VAE, trois étapes sont nécessaires : multiplier les essais afin que les habitants de l'agglomération testent ce vélo, louer des VAE sur une courte période afin de confirmer l'essai et choisir le modèle qui convient, mettre en place un dispositif facilitant l'achat. Il s'agit d'un outil indispensable pour atteindre les objectifs du plan. Un partenariat et une juste répartition des rôles entre la collectivité et les vélocistes sont à trouver afin de rendre cette incitation efficace.

Dans le même esprit que le VAE, le vélo-cargo renouvelle l'image du vélo en ville et lève de nombreux freins à la pratique. Il permet d'offrir une alternative à des motifs de déplacement pour lesquels l'usage de la voiture est encore maximal : accompagnement des enfants, achats, transport de charges lourdes. La location et la promotion des différents types de vélos-cargos (en extension du Vélohop classique) et la prise en compte de leurs besoins spécifiques en ville (stationnement, giration, dénivelé) s'inscrivent pleinement dans le déploiement d'un système vélo complet.

Afin de démocratiser au maximum l'achat des vélos, une récupération et un recyclage de ceux-ci doivent être envisagés par la mise en place d'une structure interassociative et un travail plus actif d'évacuation des épaves.



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 7 - Toujours plus loin**

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos à assistance électrique

#### **Fiche 8 - Pro ou perso, à chacun son cargo**

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos-cargos et d'accessoires techniques

#### **Fiche 9- Recycler son cycle**

Structurer la récupération des vélos et le marché de l'occasion

## THÈME 3

# La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services

À travers de nouveaux services et un soutien à l'innovation, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite encourager les créateurs et répondre au mieux aux nouveaux besoins des usagers.

Les ateliers vélo permettent aux usagers d'acquérir une autonomie dans la maintenance des vélos et contribuent au développement d'une culture vélo locale. Le déploiement, dans les quartiers et les communes périphériques, de nouveaux ateliers ou d'ateliers mobiles, avec un bon ancrage associatif local, est une façon efficace de toucher de nouveaux publics et doit être développé. De plus, ils assurent à faible coût un recyclage et une revente de vélos facilitant leur accès à une large part de la population.

Le vélo reste à ce jour un potentiel sous-exploité pour la logistique urbaine. Il existe aujourd'hui des solutions de vélos-cargos avec remorques susceptibles d'assurer efficacement la livraison de colis et des charges utiles lourdes (jusqu'à 300 kg) dans les centres-villes. Des mesures favorisant la logistique urbaine en vélos-cargos (espaces de stockage et transfert, contraintes d'accès aux véhicules polluants) pourront en favoriser l'essor.

Par ailleurs, avec la Ville de Strasbourg, pionnière en matière de sport-santé, l'Eurométropole doit continuer à développer cette initiative locale, notamment via la création de nouveaux parcours Vitaboucles qui favorisent les activités physiques dans les autres communes.



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 10 - Pour votre santé, bougez**

Valoriser la mobilité active quotidienne pour une meilleure santé

#### **Fiche 11 - Le vélo, je m'y remets**

Poursuivre le développement des vélos-écoles pour les adultes

#### **Fiche 12 - Des vélos aux petits soins**

Déployer les ateliers vélo et les services de réparation

#### **Fiche 13 - Place à l'innovation**

Soutenir l'innovation et l'emploi dans le domaine des mobilités actives

#### **Fiche 14 - Livraison : la solution vélo**

Soutenir les services de logistique urbaine utilisant des vélos

## THÈME 4

# La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante

La communication doit traduire l'avance de l'Eurométropole de Strasbourg en matière de mobilité active et refléter les qualités de ces modes de déplacement. Il est donc proposé d'orienter la communication autour de la thématique des modes de vie, et de faire de la marque Vélooptimiste un marqueur d'un « mode de vie strasbourgeois ». Le vélo n'est plus seulement un mode de déplacement, mais un moyen de vivre la ville autrement.

La création d'un événement emblématique pourra être un moment fédérateur pour toute la population et faire des mobilités actives un élément fort de l'identité de la métropole strasbourgeoise. La fête annuelle du vélo pourrait gagner en intensité pour devenir un événement reconnu nationalement.

Par ailleurs, la mise en œuvre du PAMA va conduire à rééquilibrer l'espace public en faveur de la marche et du vélo et ces changements nécessitent de la pédagogie. De plus, afin de réussir à sensibiliser de nouveaux publics, un travail d'animations locales dans les communes est indispensable. Par exemple, jusqu'ici, le service Vélhop s'était développé uniquement sur les territoires où la pratique vélo était la plus forte. Afin d'aller à la rencontre de nouveaux publics, une équipe dédiée sera créée et mise à la disposition des communes. Elle animera divers événements et se déplacera dans les entreprises et les établissements scolaires.

Les entreprises ont, également, un rôle majeur à jouer. Dans le cadre d'optimix, plusieurs actions pourront être proposées, allant d'animations à la mise en place de services et de mesures financières incitatives.

La valorisation de la pratique cyclable passera aussi par une phase d'apprentissage tant pour les enfants que pour les adultes.



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 15 - L'école des bonnes pratiques**

Sensibiliser les scolaires aux mobilités actives

#### **Fiche 16 - Diplômé « marche & vélo »**

Conforter et valoriser la pratique cyclable et la marche chez les étudiants

#### **Fiche 17 - Au boulot à vélo**

Renforcer optimix pour valoriser les trajets domicile-travail

#### **Fiche 18 - Une équipe proche de la population**

Créer une équipe « mobilités actives » à disposition des communes

#### **Fiche 19 - Marche et vélo, « un mode de ville »**

Communiquer positivement et créer des événements fédérateurs

## THÈME 5

# Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo

La mise en place d'une telle politique suppose un suivi et une évaluation quantitative des évolutions modales. Ceci peut se faire à partir de compteurs automatiques ou encore d'une modélisation de la répartition du trafic cyclable. Par ailleurs, la qualité d'un espace public et sa fréquentation par les piétons peuvent aussi être évaluées par des enquêtes spécifiques avant/après aménagement.

Ce plan suppose également la mise en œuvre de tableaux de bord précis reprenant les activités de tous les intervenants de la politique modes actifs afin d'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 ?) des actions.

Enfin, cette politique suppose une approche très qualitative des actions. Ce niveau d'exigence sera atteint par la mise en place de groupes de travail ciblés, qui permettront de comprendre précisément les freins, les attitudes et les comportements des non-usagers et de mettre en place des actions correctives.



### FICHES ACTIONS

#### Fiche 20 - Évaluer les actions du PAMA

Sonder, comptabiliser, évaluer



# GOUVERNER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS ACTIVES

Changer de braquet sur la politique des mobilités actives nécessite de mettre en place une gouvernance appropriée à plusieurs niveaux : élus, usagers et non-usagers, techniciens de différents services, communes. Il faudra donc mobiliser des moyens adaptés et structurer les échanges nécessaires à la coordination des différents acteurs.

## IMPLIQUER LES COMMUNES DANS L'OPÉRATIONNEL

### ○ Poursuivre les rencontres avec les communes

La tournée de rencontres entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes a montré tout l'intérêt d'un dialogue direct. Ces tournées peuvent difficilement être systématisées, mais l'idée de garder un temps d'échange personnalisé est importante afin de repérer les acteurs les plus motivés et de trouver les axes d'entrée adéquats avec chacune des communes.

### ○ Formaliser l'engagement des communes

Au travers de ce PAMA, l'Eurométropole de Strasbourg va mettre à disposition des communes des compétences et des ressources humaines importantes (animations et services) et des équipements (réseau magistral piéton, réseau cyclable, VéloStras, stationnement...). En contrepartie, les communes doivent s'engager à relayer l'action de l'Eurométropole de Strasbourg auprès de leurs populations, mobiliser des ressources complémentaires d'animation, mettre en œuvre des aménagements de pacification du trafic routier, appliquer les arrêtés de voirie adaptés, implanter des stationnements vélo, respecter les dispositions des documents-cadres (PLU, charte d'aménagement des espaces publics, etc.). Les modalités de contractualisation entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes resteront à définir dans la mise en œuvre de ce plan d'actions.



## ASSOCIER LES REPRÉSENTANTS D'USAGERS ET LES NON-USAGERS

Les associations et représentants d'usagers jouent depuis longtemps un rôle important à Strasbourg et sont associés régulièrement à l'élaboration de la politique en faveur des modes actifs. Dans le cadre de ce plan d'actions, leur association sera renforcée, et parallèlement, les non-usagers devront impérativement être entendus et inclus.

### ○ Formaliser la participation des associations

La participation des associations a vocation à s'opérer de plusieurs façons, notamment en les invitant régulièrement aux comités de pilotage de la politique cyclable, en tant que représentantes des usagers. Elle se fera également par le biais de nouveaux partenariats (marchés à bons de commande, contrats-cadres, etc.) dans le cadre du déploiement de certaines actions du PAMA (ateliers, animations, vélo-écoles...).

### ○ Mettre en place un outil d'échanges avec les usagers

Les outils internet permettent d'instaurer des méthodes participatives impliquant les usagers (remontée d'informations sur la qualité des voies cyclables et piétonnes, recensement du stationnement, etc.) et le réseau associatif peut jouer un rôle important dans l'animation de ces dispositifs.



## INSTAURER DES TEMPS RÉGULIERS D'ÉCHANGE

La mise en place du PAMA est éminemment partenariale et implique de nombreux services internes à l'Eurométropole, les communes, des représentants d'usagers. Des temps réguliers d'échange sont indispensables.

### ● Mettre en place un comité de suivi trimestriel des actions

Une instance réduite composée d'élus, de techniciens et d'usagers pourrait faire un point d'avancement trimestriel de la mise en place des actions du PAMA.

### ● Instaurer un séminaire annuel des acteurs modes actifs

Un temps de bilan et d'échanges serait à instaurer annuellement avec les acteurs de la marche et du vélo. Élus, techniciens, professionnels (vélocistes, moniteurs, coursiers...), et représentants d'usagers pourraient faire le point sur l'année écoulée et l'atteinte des objectifs. Par ailleurs, des ateliers en petits groupes pourraient approfondir chaque année de nouveaux sujets et travailler à la mise en oeuvre concrète des actions et des partenariats.

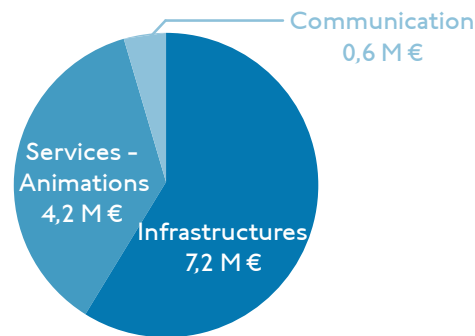
### ● Réaliser régulièrement des focus groupes de non-usagers

Les représentants des associations d'usagers jouent un rôle important dans les débats, mais ont souvent une vision différente des non-usagers qui sont la cible de ce plan. Il serait intéressant d'organiser régulièrement des focus groupes thématiques auprès des non-usagers pour mieux comprendre leurs réticences à marcher ou pédaler.

# FINANCER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS ACTIVES

Afin de réaliser les actions recensées dans le PAMA et atteindre, ainsi, 37% de part modale piéton et 16% de part modale vélo, le besoin de financement est de l'ordre de 12 millions d'euros par an.

## Répartition du budget

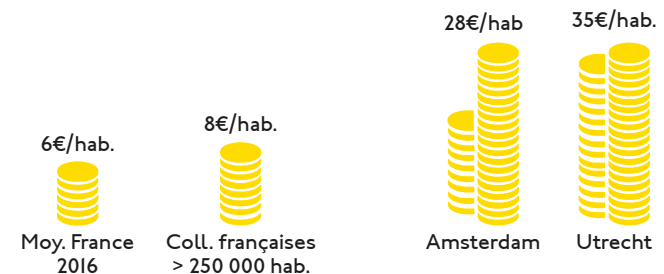
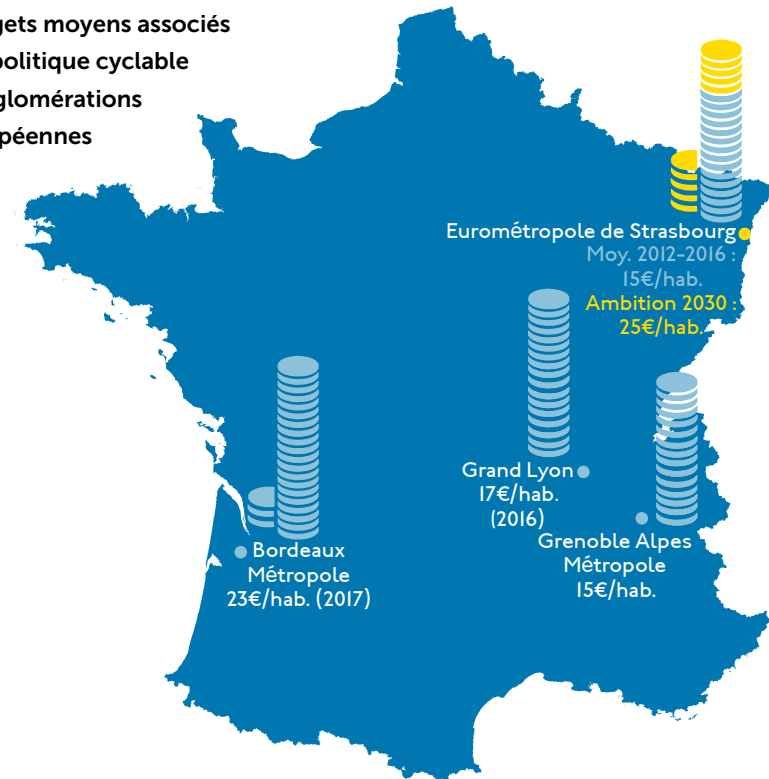


## Un financement cohérent avec l'ambition du plan

À l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, ce montant correspond à la mobilisation d'un budget de 25 €/an/habitant. Il reste loin des 168 millions d'euros par an (345 €/an/habitant) dédiés aux transports en commun, qui représentent une part modale de 12 %. Par ailleurs, ce montant est en cohérence avec les budgets des collectivités menant une politique volontariste et ambitieuse dans le domaine des mobilités actives.

Sur la période 2012-2016, la politique cyclable de l'Eurométropole de Strasbourg représente un budget annuel de 7 M €. En 2016, précisément, il est inférieur à 5 M €, soit le budget moyen par habitant des autres métropoles françaises. Pour référence, Bordeaux Métropole a mobilisé, dans le cadre de son plan vélo 2017-2020, 70 M € afin de renforcer sa politique cyclable, soit 23 €/an/habitant. Les villes néerlandaises, où la pratique cyclable est supérieure à 20 %, mobilisent toutes un budget supérieur à 25 €/an/habitant.

## Budgets moyens associés à la politique cyclable d'agglomérations européennes





---

# FICHES ACTIONS

---



# FICHE ACTION

Objectif de la fiche action



Thématique

## Contextualisation générale de l'action.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Contextualisation locale de l'action et projets déjà réalisés dans l'Eurométropole de Strasbourg.

### PAROLE D'USAGERS

“ Verbatim issus de rencontres avec les usagers. ”

100

Chiffre marquant à l'échelle locale, nationale ou européenne.

### ACTIONS

- Liste des actions détaillées au verso de la fiche

**Lancé en 2018** | Action déjà réalisée durant l'année 2018

**Objectif 2030** | Objectif à atteindre d'ici 2030



Localisation et/ou cible



Potentiel de report modal



Partenariats



Des infrastructures de qualité  
au service de la marche et du vélo

# THÈME 1 :

## Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 1 - VéloStras à notre service**

Disposer d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la métropole

#### **Fiche 2 - Partout à pied et à vélo**

Offrir un réseau d'infrastructures sans coupure

#### **Fiche 3 - Partageons l'espace**

Guider les circulations piétonnes et cyclables dans le centre de Strasbourg

#### **Fiche 4 - La rue est à nous**

Offrir aux habitants des outils pour se réapproprier l'espace public

#### **Fiche 5 - Nouvelle génération d'espaces publics**

Repenser et valoriser les espaces piétons et cyclables existants

#### **Fiche 6 - Sécuriser les vélos**

Accroître le stationnement vélo et lutter contre le vol



# VÉLOSTRAS À NOTRE SERVICE

Disposer d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de la métropole



Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

Un réseau express cyclable permet de réaffirmer la place du vélo comme moyen de transport à part entière et de répondre au développement de nouveaux usages. La qualité de son infrastructure, sa structure et son identité forte doivent permettre aux habitants de se déplacer rapidement, facilement, et de comprendre que le vélo est un moyen de déplacement aussi compétitif que les autres, même pour des distances relativement longues.

## AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

VéloStras est un réseau cyclable à haut niveau de services qui se compose de dix itinéraires radiaux allant de la seconde couronne jusqu'au centre-ville, et de trois itinéraires circulaires. Une importante partie du réseau est déjà réalisée, alors que certaines sections doivent encore être développées ou améliorées afin de répondre à la qualité attendue par les usagers. En effet, VéloStras sera ainsi un réseau visible, lisible et pratique, qui permettra d'améliorer les connexions à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain.

## PAROLE D'USAGERS

“ Je veux bien essayer de me déplacer à vélo, mais j'ai besoin de repères et de signalisation. ”

135

c'est le nombre de kilomètres de pistes cyclables du réseau VéloStras.

## ACTIONS

- Améliorer le confort et la sécurité
- Améliorer l'efficacité
- Améliorer la fiabilité
- Améliorer la lisibilité
- Améliorer la convivialité

Lancé en 2018

Lancement des études pour l'aménagement de 1,5 km le long du canal de la Marne au Rhin et engagement de travaux sur plus de 3 km pour la VéloStras Port Sud.

Objectif 2028

Finalisation de l'ensemble du réseau VéloStras



L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg



170 000 déplacements  / jour de 5 à 10 km



Communes



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Améliorer le confort et la sécurité

Afin de favoriser son attractivité, la qualité de l'aménagement de ce réseau cyclable doit être la plus élevée possible :

- largeur permettant de dépasser, de se croiser, et de rouler côte à côte sans gêner les autres usagers ;
- tracé direct et sans détour ;
- revêtement de qualité ;
- éclairage sécurisant ;
- séparation des modes (marche, vélo, voiture).

### Améliorer l'efficacité

Le réseau doit permettre aux cyclistes de parcourir de grandes distances avec un minimum d'interruptions. Le traitement des intersections doit donc :

- prioriser les cyclistes par une reprise de la programmation de la signalisation tricolore, ou par de l'information donnée aux cyclistes en amont du feu, et parfois par une reprise de la dénivellation ;
- augmenter la capacité de stockage et le confort pour les cyclistes en attente au feu.

Les connexions au reste du réseau cyclable de l'Eurométropole de Strasbourg doivent être nombreuses et lisibles.

### Améliorer la fiabilité

L'itinéraire cyclable doit être fiable et praticable à tout moment de la journée et en toute saison. Il est donc nécessaire d'effectuer :

- un nettoyage fréquent et convenable en fonction des saisons (fauche, déneigement et salage) ;
- un entretien régulier : structure et revêtement de chaussée, signalisation et mobilier urbain.

### Améliorer la lisibilité

L'aménagement cyclable doit refléter la performance du réseau et être attractif pour différentes catégories d'utilisateurs, allant des cyclistes inexpérimentés aux pratiquants confirmés. Il doit permettre aux usagers de se repérer et de se déplacer facilement. Pour ce faire, le développement du réseau s'appuiera sur :

- un jalonnement rabattant vers les accès au réseau ;
- une identité visuelle propre déclinée par un marquage au sol et une signalétique dédiée, claire, mettant en avant les connexions entre les différents itinéraires et présente également sur le mobilier urbain.

### Améliorer la convivialité

En complément d'une largeur de piste confortable et d'aménagements paysagers de qualité, le réseau doit s'appuyer sur des services qui facilitent les trajets des usagers : compteurs vélos, stations de gonflage et de réparation, repose-pieds ou poignées au feu, parcs de stationnement, bancs, abris, information et communication ludique. Le déploiement de ces services doit permettre de renforcer l'attractivité de VéloStras, de transformer ce réseau en laboratoire de l'innovation cyclable et d'affirmer l'importance du vélo dans la politique de l'Eurométropole de Strasbourg.

# 2

## PARTOUT À PIED ET À VÉLO

Offrir un réseau d'infrastructures sans coupure



Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

À pied comme à vélo, l'usage d'un réseau connecté, confortable, performant et sécurisé est essentiel. Le déploiement d'une infrastructure adéquate et la résorption des coupures qui dissuadent la pratique de la marche et du vélo sont les conditions nécessaires à une politique de qualité. L'aménagement de ces réseaux doit être accompagné d'une stratégie de modération de la vitesse.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Le réseau cyclable de l'Eurométropole de Strasbourg, avec 700 km d'aménagements réalisés, représente l'un des réseaux les plus cohérents de l'Hexagone. En déployant le réseau un peu plus chaque année, la métropole alsacienne poursuit l'objectif de devenir 100 % cyclable. Le piéton reprend également, progressivement, sa place dans l'espace public. Afin de faciliter ses trajets, plusieurs opérations d'aménagement ont déjà amorcé un rééquilibrage de l'espace en sa faveur. Le pont du Maire Kuss à Strasbourg en est un parfait exemple. La situation reste cependant à améliorer, particulièrement au niveau des territoires de transition.

### PAROLE D'USAGERS

“ Les vélos doivent prendre la place des voitures, pas celle des piétons. ”

53%

de la voirie est équipée d'aménagements cyclables ou fait partie d'une zone de circulation apaisée.

### ACTIONS

- Déployer un réseau magistral piéton
- Finaliser le réseau cyclable
- Déployer les zones de circulation apaisées dans les communes
- Redonner la place au piéton sur les trottoirs

Lancé en 2018

Budget de 350 000 € pour améliorer la sécurité des cyclistes sur les axes structurants de la métropole. Magistrale piétonne rue du Vingt-Deux Novembre.

Objectif 2030

Réseau magistral piéton déployé à 100% et métropole 100 % cyclable.



L'ensemble des cyclistes et des piétons se déplaçant sur le territoire de l'Eurométropole



500 000 déplacements  / jour < 5 km



Communes

## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Déployer un réseau magistral piéton

L'établissement d'un réseau magistral piéton permettra de relier entre elles les principales centralités urbaines situées dans des secteurs propices à la marche.

Ce réseau « vitrine » déclinera de manière prioritaire les actions phares du plan piéton et notamment :

- le traitement prioritaire des intersections et des franchissements ;
- un nouveau partage de l'espace en faveur des piétons ;
- la perméabilité des espaces ;
- le traitement qualitatif des espaces publics et la promotion de la marche plaisir.

En complément de ce réseau magistral, les actions se focaliseront principalement sur l'accessibilité aux pôles de proximité (écoles, commerces, santé...), et parallèlement sur la mise en œuvre d'une politique explicite de désincitation à l'usage de la voiture.

### Finaliser le réseau cyclable

Malgré les 700 km d'aménagements cyclables, l'amélioration de la continuité des itinéraires reste l'une des principales demandes des usagers, comme l'a révélé le Baromètre des villes cyclables - édition 2018. Ce déploiement s'appuiera sur :

- la résorption des maillons manquants ;
- la sécurisation des vélos, notamment aux carrefours ;
- l'amélioration des conditions d'insertion et d'attente aux intersections principales.

### Déployer les zones de circulation apaisées dans les communes

L'espace public doit être fonctionnel et prévisible. L'objectif de cette action est de donner à chaque usager (piéton, cycliste, automobiliste...) les moyens de comprendre l'espace afin qu'il adapte son comportement en conséquence. Pour cela, le plan visera à :

- homogénéiser les espaces et vitesses de déplacement autorisées (zone piétonne, zone de rencontre, 30 km/h, 50 km/h) ;
- mettre en cohérence design, signalisation et réglementation via une mise à jour de la charte des espaces publics ;
- prioriser la pacification du trafic dans certains quartiers, selon leur pertinence urbanistique, mais aussi selon la volonté des habitants, et encourager ainsi les initiatives locales.

### Redonner la place au piéton sur les trottoirs

En parallèle du déploiement du réseau structurant, il est également nécessaire de :

- replacer les cyclistes sur la chaussée sans les mettre en danger ;
- aménager les rues étroites en zone de rencontre ou en zone 30 ;
- replacer le stationnement sur la chaussée ;
- faire évoluer les mentalités quant au stationnement gênant.

### Repenser le partage de l'espace public :

**+ de 50 %** de la voirie doit être dédiée aux piétons

#### Exemple du Pont du Maire Kuss

Répartition de l'espace public avant les travaux de réaménagements



Répartition de l'espace public après les travaux de réaménagements en 2016



Premier maillon du réseau magistral piéton, le pont du Maire Kuss à Strasbourg offre plus de place aux piétons.

# 3

## PARTAGEONS L'ESPACE Guider les circulations piétonnes et cyclables dans le centre de Strasbourg

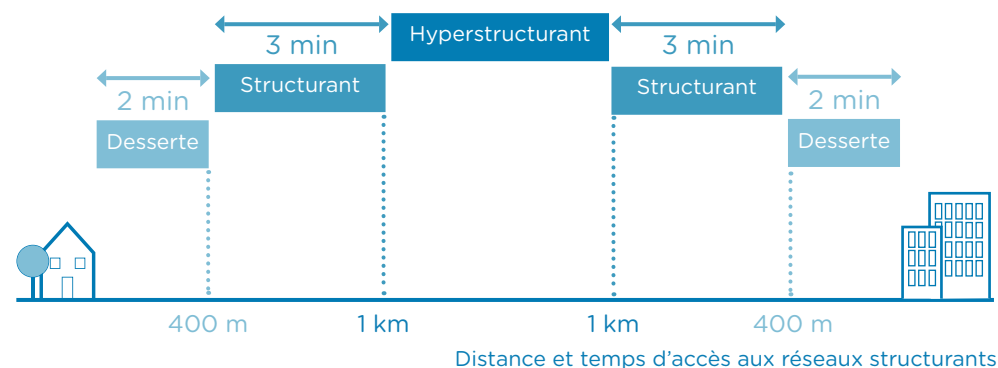


Des infrastructures  
de qualité au  
service de la  
marche et du vélo

Dans le centre élargi de Strasbourg, des tensions entre piétons et cyclistes ont été constatées, entraînant des problèmes de confort, de sécurité et de fluidité. Dans les secteurs à forte fréquentation piétonne, l'augmentation attendue de l'usage du vélo risque d'augmenter encore davantage ces conflits d'usage. L'idée est donc de réinterroger la place de chacun, selon les enjeux et les besoins.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Afin d'améliorer les conditions de circulation des usagers dans l'ellipse insulaire, deux axes (nord/sud et sud/ouest) ont été identifiés afin de canaliser les cyclistes. Compte tenu de l'espace contraint et préservé, un fil conducteur (marquage léger) suggérera aux cyclistes d'emprunter les axes les plus appropriés à leur usage. L'implantation de mobilier urbain ou de terrasses pourra compléter ce dispositif aux endroits stratégiques de prise de décision. En complément, l'implantation d'un stationnement vélo massifié en amont du plateau piétonnier devrait permettre de modérer les flux cyclistes dans le secteur.



### Principe de hiérarchisation du réseau cyclable

#### ACTIONS

- Hiérarchiser le réseau cyclable
- Désamorcer les conflits vélos/piétons par l'aménagement
- Proposer des itinéraires préférentiels au sein de l'ellipse insulaire
- Renforcer la communication



Lancé en  
2018

Création de deux itinéraires préférentiels pour les vélos au sein de l'ellipse insulaire.



Centre élargi de Strasbourg



500 000 déplacements  / jour < 5 km



Associations locales d'usagers,  
conseils de quartier



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Hiérarchiser le réseau cyclable

La hiérarchisation du réseau de voirie doit permettre de garantir un juste équilibre entre les activités urbaines et le transit routier. Pour les cyclistes, trois niveaux de réseau sont proposés :

- un réseau hyper structurant à l'échelle de la métropole (VéloStras) ;
- un réseau structurant permettant d'assurer la distribution des quartiers dans des conditions optimales de sécurité et de confort ;
- un réseau de desserte s'appuyant sur les rues traversant les quartiers et permettant un accès à la destination finale.

Chaque réseau est défini par différents aménagements et différents régimes de priorité aux intersections. Afin de parvenir à la hiérarchisation de ce réseau, il sera nécessaire d'accroître la densité du réseau cyclable prioritairement à celle du réseau routier et de permettre une plus grande porosité des réseaux cyclables et piétonniers.

Par ailleurs, l'ensemble des intersections devra être traité avec soin afin :

- de garantir la perméabilité des différents réseaux ;
- d'affirmer la priorité du réseau VéloStras ;
- d'assurer la capacité de stockage des cyclistes aux intersections les plus fréquentées ;
- d'éviter les conflits entre les flux de piétons et de cyclistes.

### Désamorcer les conflits vélos/piétons par l'aménagement

La vitesse des cyclistes et leur désir de progresser de manière constante et sans obstacle sont peu compatibles avec les usages des piétons, en particulier au sein de l'ellipse insulaire. De manière générale, il est souhaitable d'accentuer la séparation physique et visuelle des aménagements piétons et cyclables. Notamment sur les espaces à forte fréquentation piétonne, il est préférable :

- de séparer les flux et de créer des infrastructures cyclables sur la voirie lorsqu'elles se trouvent, aujourd'hui, sur le trottoir ;
- de replacer systématiquement les cyclistes sur la chaussée dans les zones 30 ;
- d'affirmer clairement la place du piéton et l'allure au pas dans les aires piétonnes par le design urbain et l'implantation de mobilier ;
- d'encourager les cyclistes en transit à emprunter un itinéraire alternatif.

### Proposer des itinéraires préférentiels au sein de l'ellipse insulaire

Dans un environnement piéton, la traversée autorisée aux cyclistes ne peut se faire qu'à condition d'étudier finement les trajectoires des piétons de manière à assurer une linéarité accrue des liaisons piétonnes. Il est aussi nécessaire de concentrer les traversées cyclables aux endroits les moins fréquentés par les piétons.

### Renforcer la communication

Les actions axées sur l'infrastructure ont leur limite, notamment au sein du centre historique où l'espace est réduit et la fréquentation maximale. Il est donc nécessaire de communiquer régulièrement sur des itinéraires de contournement moins chargés. Il est aussi important d'éduquer sur les nouvelles dispositions du Code de la route (traversée des piétons en zone 30, cédez-le-passage cyclistes) et de rappeler les règles de bonne conduite pour une meilleure cohabitation entre cyclistes et piétons, notamment dans les espaces contraints.

# 4

## LA RUE EST À NOUS

Offrir aux habitants des outils pour se réapproprier l'espace public



Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

L'implication des habitants dans la transformation des rues à l'avantage de rendre les lieux plus conviviaux, plus utilisés, plus sécurisés et mieux entretenus. Débuter cette nouvelle approche de la réappropriation de l'espace public par une phase d'expérimentation permet une mise en œuvre rapide. Ensuite, les idées innovantes de réaménagement peuvent être réajustées, puis généralisées.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Suite à la demande des commerçants et des riverains, la rue du Jeu-des-Enfants a été piétonnisée et mise en couleur. Les initiateurs du projet ont été accompagnés par la Ville de Strasbourg et l'association Akpé. Un chantier participatif de peinture de la chaussée a permis de combiner aménagement innovant, faible coût, réactivité d'intervention et réappropriation d'un espace par ses usagers. De surcroît, l'usage du street art, de la végétalisation et l'implantation de terrasses en bois ont permis une métamorphose complète de la rue. Cette expérience pourrait être étendue à d'autres territoires. Pour cela, il faut créer les conditions favorables à sa reproduction.

### PAROLE D'USAGERS

“ Il faut passer d'une logique de « faire pour les habitants » à celle du « faire avec les habitants ». ”

1/5

c'est la part des déplacements de moins d'un kilomètre encore réalisé en voiture.

### ACTIONS

- Adapter les méthodes de participation : impliquer usagers et élus
- Expérimenter dans différents contextes
- Expérimenter, contrôler et réajuster
- Promouvoir une marche plaisir en ville

Lancé en 2018

Réaménagement de la rue Gustave Doré, à Strasbourg, en zone de rencontre.

Objectif 2030

Métropole 100 % accessible à pied et à vélo.



Tous publics. À tester en priorité dans les quartiers de la première couronne



100 000 déplacements  / jour < 1 km



Communes



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Adapter les méthodes de participation : impliquer usagers et élus

Afin de créer une ville où il est agréable de marcher, certaines rues doivent changer d'aspect. Pour cela, il est possible de tester de nouvelles méthodes de participation des usagers et des élus afin de faciliter les prises de décision. Les habitants peuvent être impliqués dans le déploiement des zones de circulation apaisées via :

- la mise à disposition d'un document explicatif de la démarche à suivre pour demander un changement de leur rue et d'un catalogue de solutions simples à mettre en œuvre ;
- un budget annuel identifié ;
- une communication sur le dispositif de pacification et ses impacts.

Les élus locaux peuvent être sensibilisés à ce sujet par des retours d'expériences, un accompagnement méthodologique et des données financières.

### Expérimenter dans différents contextes

Les rues situées autour des écoles sont les premières où l'accès motorisé doit être restreint. Pour cela, il est nécessaire de :

- fermer les accès à l'école aux voitures durant les périodes d'entrée et de sortie de classe ;
- organiser un stationnement à distance dans les secteurs qui s'y prêtent et supprimer les places de stationnement devant les écoles ;
- proposer un mobilier urbain convivial devant les écoles afin d'accompagner le changement positivement.

Par ailleurs, afin d'augmenter l'animation et l'attractivité des rues résidentielles, une attention doit être portée au traitement de l'espace entre les façades et la chaussée.

### Expérimenter, contrôler et réajuster

Dans le cadre de la transformation de rues, afin d'être innovantes et réactives, les communes feront des expérimentations via des dispositifs légers et réversibles. Une fois mis en place, l'analyse des vitesses et des données d'accidentologie, et la prise en compte des avis des habitants permettront d'évaluer l'impact du projet. Suite à cela, une phase de réajustement des aménagements co-construits avec les habitants pourra être nécessaire.

### Promouvoir une marche plaisir en ville

Une manière efficace de favoriser la marche plaisir en milieu urbain consiste à communiquer sur les temps de déplacement à pied entre les principaux pôles de la ville. De manière plus ludique, l'organisation d'actions événementielles via de l'art urbain pourra être développée en partenariat avec des écoles d'art et d'architecture locales.

## INSPIRATION

### Suisse (Berne) - Zones à vitesse modérée faciles à mettre en œuvre

Afin de favoriser la création de zones à vitesse limitée dans les quartiers résidentiels, la ville a édité un guide sur la manière de solliciter une zone de rencontre. Les aménagements sont simples et bon marché (panneau de signalisation et de marquages au sol) et demandés par un groupe d'habitants. Si plus de la moitié des riverains souhaitent installer une zone de rencontre, en général, rien ne vient empêcher le projet.



# 5

## NOUVELLE GÉNÉRATION D'ESPACES PUBLICS

Repenser et valoriser les espaces piétons et cyclables existants



Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

Les réseaux cyclables et piétonniers de la métropole sont anciens et le fruit de périodes d'aménagement successives. En complément de l'entretien courant, un travail d'amélioration des espaces publics, basé sur le comportement et les lignes de désir des piétons et des cyclistes, sera mené. Il permettra de mieux répondre à leurs demandes et de s'adapter aux nouveaux usages.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Afin de favoriser les déplacements à pied et à vélo, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé un vaste chantier d'amélioration des intersections : de nombreux carrefours de la métropole ont été équipés d'un cédez-le-passage cycliste pour les mouvements de tourne-à-droite ou pour continuer tout droit. Ainsi, 500 panneaux ont été installés. Les sas cyclistes ont été marqués à une centaine de carrefours à feux dans les communes, et à environ deux cents carrefours à Strasbourg. Par ailleurs, plusieurs carrefours à feux ont été équipés de décompteurs permettant d'informer les piétons et les cyclistes du temps d'attente.

### PAROLE D'USAGERS

“ À pied comme à vélo, on attend trop longtemps au feu rouge, même lorsqu'il n'y a pas de voiture. ”

14 %

des accidents surviennent aux carrefours à feux (France).

### ACTIONS

- Renouer avec l'observation et le design
- Accorder plus de place aux piétons
- Améliorer la perméabilité des axes majeurs
- Supprimer les feux de circulation non nécessaires
- Traiter les coupures liées à l'habitat
- Garantir la continuité des cheminements en phase chantier



Lancé en 2018

Cédez-le-passage cycliste (500 carrefours).

Marquage de sas cyclistes à 100 carrefours dans les communes.

Amélioration des conditions d'attente des cyclistes et des piétons aux feux.



L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg



100 000 déplacements  / jour < 1 km



Communes



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Renouer avec l'observation et le design

Afin de concevoir au mieux pour les usagers, il s'agira de réaménager l'espace public sur la base des trajectoires réelles des piétons et des cyclistes. Il faudra également prendre en compte les besoins des nouveaux véhicules (vélos-cargos, VAE, trottinettes, etc.) dans le traitement des aménagements existants, ainsi que recenser les points de conflits soulevés par les usagers via une application numérique, et accélérer les interventions.

### Accorder plus de place aux piétons

L'objectif est de dédier un minimum de 50 % de la rue aux piétons dans les nouvelles voies ou lors de réaménagement d'axes lourds.

### Améliorer la perméabilité des axes majeurs

Afin de limiter les effets de barrière pour les piétons, il faudra :  
matérialiser de nouveaux passages piétons pour tendre vers un intervalle « idéal » d'environ 100 mètres et mettre en place des passerelles dédiées aux modes actifs ;

- réaffirmer la priorité du piéton et utiliser divers aménagements lisibles et sécurisants (trottoir traversant, plateau surélevé).
- Pour les piétons, comme pour les cyclistes, il sera nécessaire d'accélérer les cycles de feux pour limiter les attentes.

### Supprimer les feux de circulation non nécessaires

Le carrefour à feu est davantage pensé comme un outil de régulation du trafic, plus que comme un outil de sécurité routière. Leur suppression se fera au cas par cas et tiendra compte des autres usages (priorité des transports collectifs). Cela pourra nécessiter de pro-

poser des traitements innovants pour les carrefours complexes (phase piétons/vélos spécifique, détection des cyclistes en amont, aide à la régulation de la vitesse des cyclistes pour passer au feu vert).

### Traiter les coupures liées à l'habitat

Lors des opérations d'aménagement ou de renouvellement urbains, l'accessibilité piétons et cyclistes doit être systématiquement anticipée afin de sanctuariser la continuité des circulations. Cela nécessite d'amender le PLUi (supprimer les voies en impasse pour les piétons et les vélos et réserver des emplacements pour de nouveaux cheminements) et de proposer une charte d'aménagement de l'espace public à destination des aménageurs et des bailleurs.

### Garantir la continuité des cheminements en phase chantier

L'impact des chantiers sur la continuité des cheminements piétons et cyclables doit être minimal. Comme pour les voitures, en cas d'empiètement du chantier sur une voie, une modification du trajet doit être proposée, en tenant compte de la crédibilité et de la praticité du détour engendré. Si un aménagement dédié aux piétons ou aux cycles devait être supprimé, les associations seront consultées pour envisager une solution alternative.

## INSPIRATION

### Pays-Bas (Amsterdam) - Suppression des feux tricolores au carrefour

Au carrefour Alexanderplein, les feux tricolores ont été supprimés afin de fluidifier le trafic et de mieux respecter le désir des cyclistes. Dorénavant, les usagers (voitures, tramways, piétons, cyclistes) ralentissent à l'arrivée sur l'intersection et cèdent le passage au lieu de s'arrêter.

# 6

## SÉCURISER LES VÉLOS

Accroître le stationnement vélo et lutter contre le vol



Des infrastructures de qualité au service de la marche et du vélo

**Le risque de vol est identifié comme un frein majeur à l'usage du vélo. C'est aussi un frein à la montée en gamme des vélos et au développement des VAE et des vélos-cargos.**

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

L'Eurométropole de Strasbourg a engagé des actions d'implantation d'arceaux dans l'espace public, d'aménagement de VéloParcs, de stationnement dans les parkings voiture et de parkings vélo de grande capacité. Dans le quartier de Neuhof, trois locaux de 20 places ont été créés en habitat vertical. En complément de ces locaux, les habitants vont bénéficier de séances de remise en selle en partenariat avec l'association CADR 67. Malgré cela, le nombre de places disponibles reste insuffisant : avec un doublement de la pratique, il faudrait multiplier l'offre de stationnement par 5 à 10. La sécurité du stationnement est une attente forte, exprimée dans le baromètre vélo de 2016, car nombreux sont les résidents de la métropole à s'être fait voler ou dégrader leur vélo dans l'espace public.

### PAROLE D'USAGERS



Les beaux vélos se font voler. Le Vélhop et le vieux biclou sont une solution, mais ça ne remplace pas un beau vélo perso.



30%

des répondants à une enquête strasbourgeoise ont déclaré qu'après le vol de leur vélo, ils ont renoncé à son usage (Vol de vélos, 2018).

### ACTIONS

- Densifier l'offre de courte et moyenne durée
- Repenser le fonctionnement des VéloParcs
- Optimiser le stationnement en gare et communiquer sur l'offre en ouvrage
- Soutenir l'offre en habitat collectif
- Lutter contre le vol de vélos



**Lancé en 2018** Amélioration de l'accès aux VéloParcs Gare et Sainte-Aurélie.

Étude pour la création d'une zone de stationnement densifié sur le parvis de la gare.

Enquête en ligne sur le vol de vélos.



L'ensemble des cyclistes stationnant leur vélo dans l'espace public et les cyclistes résidant en habitat vertical



55 % des cyclistes ne disposent pas de stationnement sécurisé pour leur vélo



Strasbourg Mobilités, bailleurs sociaux, CADR 67, polices, communes, copropriétaires



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Densifier l'offre de courte et moyenne durée

Afin d'intensifier fortement l'offre de stationnement vélo de courte durée, il est nécessaire :

- d'étendre le dispositif de zone de stationnement massifié, dans les pôles stratégiques de l'Eurométropole de Strasbourg et en bordure de l'hypercentre ;
- de développer dans l'espace public un stationnement spécifique pour les vélos-cargos ;
- d'équiper d'arceaux les terrains communaux ;
- de passer une convention avec les bailleurs sociaux pour équiper d'arceaux les commerces et lieux publics en pied d'immeubles ;
- de sensibiliser les commerçants sur la qualité du stationnement vélo dans les parkings visiteurs ;
- d'enlever les vélos ventouses ou épaves via la mise en place d'un système d'avertissement préalable et de stockage en fourrière.

### Repenser le fonctionnement des VéloParcs

Les VéloParcs situés le long des lignes de tramway sont peu utilisés et n'offrent pas une sécurité suffisante. L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à transformer ces parcs à vélos en stationnement sur abonnement à destination des riverains et des entreprises pour garantir une véritable sécurité. Elle expérimentera la mise en place de VéloParcs de petite capacité sur des espaces proches des entrées et sur des points de passage. Le matériel devra être léger, déplaçable et bon marché.

### Optimiser le stationnement en gare et communiquer sur l'offre en ouvrage

L'offre en stationnement sécurisé autour de la gare de Strasbourg est de 2 500 places en comptant les parkings en ouvrage à proximité. Il est toutefois nécessaire de massifier l'offre sur le parvis de la gare en remplaçant les arceaux par des range-vélos afin d'atteindre 3 000 places. De plus, l'offre de stationnement des parkings le Tanneur et Austerlitz devrait être mieux mise en valeur. Enfin, une campagne de promotion de l'abonnement auprès des riverains et des commerçants pourra être lancée, notamment, pour inciter à venir faire ses courses en centre-ville à vélo. Des prêts de poussettes et de paniers de courses renforceront ce service.

### Soutenir l'offre en habitat collectif

La majeure partie de la demande de stationnements vélo en habitat vertical se situe dans le parc privé. Afin de répondre à cette demande, il faudra :

- pour les constructions neuves : évaluer l'application effective de l'article 12 du PLUi sur le stationnement vélo, identifier les causes des mauvaises applications et proposer des mesures correctives ;
- pour le parc collectif privé : éditer un guide technique d'installation à destination des copropriétés et développer des VéloParcs résidentiels en pied d'immeuble ;
- pour le parc d'habitat social : déployer plus largement le programme ALVÉOLE et l'étendre à l'ensemble des bailleurs de la métropole.

### Lutter contre le vol de vélos

Une partie des vols pourrait être évitée en sensibilisant mieux les usagers à l'utilisation de bons antivols, en s'appuyant sur les velocistes afin de faire graver les vélos dès l'achat, en se coordonnant avec les services de police pour retrouver les vélos volés et les restituer, et enfin, en communiquant sur le site [www.velos-trouves.strasbourg.eu](http://www.velos-trouves.strasbourg.eu). Par ailleurs, un projet de mise en place de vélos-appâts intégrant une puce électronique est en cours de réflexion.

A photograph of a city street with a dedicated bicycle lane. In the foreground, a cyclist is blurred as they pass. In the middle ground, a woman in a blue jacket is riding a bicycle towards the camera. The road has white markings, including a bicycle symbol and arrows. A tactile paving strip is visible on the right side of the road. The background shows trees and buildings under a clear sky.

**Un vélo pour tous les besoins,  
pour tous les budgets**

## THÈME 2

# Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 7 - Toujours plus loin**

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos à assistance électrique

#### **Fiche 8 - Pro ou perso, à chacun son cargo**

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos-cargos et d'accessoires techniques

#### **Fiche 9- Recycler son cycle**

Structurer la récupération des vélos et le marché de l'occasion

# TOUJOURS PLUS LOIN

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos à assistance électrique



Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets

En France, le vélo à assistance électrique (VAE) connaît une croissance considérable et séduit une clientèle complémentaire à celle du vélo classique. Les utilisateurs sont souvent d'anciens automobilistes qui parcourent des distances plutôt longues, en périphérie. Cependant, en Allemagne, en 2016, en proportion par habitant, il s'est vendu quatre fois plus de VAE qu'à Strasbourg.

## AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Depuis le début de l'année 2018, Strasbourg Mobilités dispose d'un parc de 250 vélos électriques assemblés dans les Vosges, proposés à la location à un tarif attractif. Ces VAE sont disponibles dans les boutiques Vélhop de Strasbourg. Un bus se déplace également dans les autres communes de l'Eurométropole, à l'occasion d'événements publics, afin de faire connaître ces vélos et de les proposer à la location. En complément des locations, les usagers séduits peuvent acquérir plus facilement un vélo électrique auprès de certains vélocistes. Grâce à un partenariat avec trois établissements bancaires, des vélos sont ainsi proposés à l'achat pour 2 € par jour durant 3 ans.



Tous les résidents de l'Eurométropole de Strasbourg et principalement les automobilistes



Multiplier par 4 les ventes de VAE



Employeurs engagés dans des PDE ou PDIE, Strasbourg Mobilités, vélocistes, banques, assurances, communes, sponsors

## PAROLE D'USAGERS

“ Faire 10 km à vélo cela fait un peu transpirer et arriver au bureau dans cet état ne me satisfait pas. ”

5,5 km

est la distance moyenne réalisée en VAE pour se rendre au travail contre 3,4 km avec un vélo classique (ADEME, 2016).

## ACTIONS

- Multiplier les essais de VAE
- Faciliter l'achat à l'issue des essais et des locations
- Élaborer un plan de communication concernant le VAE



Lancé en 2018

Extension du parc de VAE Vélhop à 250 unités et révision des tarifs de location à la baisse.

Délégation de la réalisation de 100 interventions d'essais de VAE dans les entreprises par le CADR 67.

Lancement de l'offre d'achat VAE Véloptimiste à 2 €/jour.



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Multiplier les essais de VAE

Faute de pouvoir essayer ce nouveau type de vélo, de nombreuses personnes ne connaissent pas l'intérêt du VAE. Par conséquent, multiplier les essais gratuits dans les communes de l'Eurométropole de Strasbourg devrait permettre de promouvoir cette mobilité. Ensuite, il est opportun d'offrir des locations de VAE de moyenne durée (1 semaine à 6 mois) afin d'allonger le temps d'essai et de convaincre les personnes intéressées. Ces locations peuvent être facilitées par des entreprises concernées par la mobilité de leurs salariés et prenant en charge une partie du coût.

Parallèlement aux locations, des séquences de remise en selle pourront être proposées à ceux qui découvrent ce nouveau vélo, afin qu'ils acquièrent les réflexes nécessaires pour rouler en milieu urbain.

### Faciliter l'achat à l'issue des essais et des locations

Le tarif d'un VAE étant plus élevé qu'un vélo classique, des aides peuvent être mises en place pour faciliter l'achat :

- inciter le secteur privé à proposer des offres attractives de location avec option d'achat afin de faciliter l'acquisition des VAE ;
- susciter des achats groupés au sein des entreprises ou des zones d'activité ;
- faire connaître les possibilités existantes en terme de financement réglementaire comme : le bonus écologique de l'État, l'indemnité kilométrique vélo (IKV), le remboursement des frais de location de VAE et de consigne, la défiscalisation de l'achat ou l'entretien d'une flotte de VAE à hauteur de 25 % pour les employeurs.

### Élaborer un plan de communication concernant le VAE

Faute d'information, le VAE reste sous-employé par des personnes qui pourraient en avoir l'usage. C'est pourquoi, un plan de communication pourrait :

- développer un argumentaire uniquement destiné au VAE : remplacement de la voiture, vélo accessible à tous, confort des trajets, possibilité d'avoir une fréquence élevée de pratique ;
- mobiliser des leaders d'opinion pour témoigner de leur expérience (témoignages vidéo sur les réseaux sociaux) ;
- produire des supports de communication variés : conférence de presse, affiches, etc.



73 %



16 %



8 %



3 %

Les utilisateurs de VAE ont abandonné les modes de transports suivants

(source : Étude d'évaluation sur les services vélo, ADEME 2016)

## INSPIRATION

### Autriche - Landrad Pedelect Project

Mis en place en 2008 dans la région du Vorarlberg, en Autriche, le Landrad Pedelect Project a permis la vente de 500 VAE à tarif réduit. Les achats ont été subventionnés par des vélocistes partenaires de l'opération. En contrepartie, les usagers se sont engagés à effectuer un retour précis sur leurs habitudes de déplacement. Cette expérimentation a montré qu'un déplacement en voiture sur trois avait pu être remplacé par le VAE.



# 8

## PRO OU PERSO, À CHACUN SON CARGO

Inciter à l'essai et à l'achat de vélos-cargos et d'accessoires techniques

À Strasbourg, le vélo est peu utilisé pour faire des courses. En Italie et en Suisse, c'est pourtant l'un des premiers motifs de déplacement. Afin d'inciter à cet usage, l'achat d'un équipement adapté et l'échange de bonnes pratiques sont indispensables. Par ailleurs, l'accompagnement des enfants est encore peu pratiqué, malgré l'existence de différents types de vélos permettant une mobilité familiale. De même, l'usage du vélo en période hivernale entraîne encore des réticences, alors que, face à une météo peu clémente, des solutions existent.


### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Depuis le début de l'année 2018, l'Eurométropole de Strasbourg intègre l'essai de vélos-cargos dans son offre Vélhop. Ainsi, 7 biporteurs et 2 triporteurs équipés d'assistance électrique sont disponibles en location à la journée dans les boutiques Gare de Strasbourg, Centre, Koenigshoffen et Schiltigheim. De plus, le stationnement de ces vélos spéciaux est progressivement intégré dans l'espace public, notamment dans les secteurs de stationnement massifié situés dans le centre élargi de Strasbourg.



Le centre-ville de Strasbourg et tous les pôles de commerces de proximité des quartiers et centres-bourgs



Pour le motif « achat » :  
100 000 déplacements  / jour < 5 km



Associations des commerçants, CCI, vélocistes, boutiques Vélhop, communes



Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets

### PAROLE D'USAGERS

“ Je ne suis pas contre le vélo, mais avec les enfants et les courses, comment faire ? ”

8700

c'est en euro la somme économisée sur trois ans pour l'usage d'un vélo-cargo par rapport à celle d'une voiture (source : weelz).

### ACTIONS

- Essai, location, aide à l'achat de vélos familiaux et de matériel pour s'équiper pour les courses et pour les jours de pluie
- Créer des opérations de promotion avec les vélocistes
- Faciliter le stationnement de ces vélos
- Sensibiliser les professionnels à l'intérêt du vélo-cargo



Lancement de location de vélos-cargos Vélhop (biporteurs et triporteurs équipés d'assistance électrique)



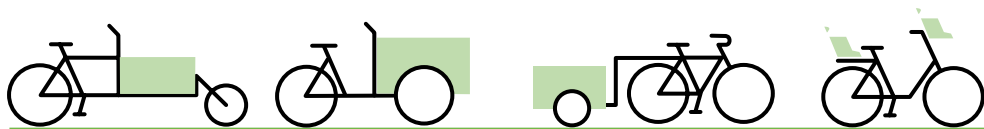
## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Essai, location, aide à l'achat de vélos familiaux et de matériel pour s'équiper pour les courses et pour les jours de pluie

Outre les essais gratuits, des vélos et du matériel adapté doivent être disponibles à la location dans les boutiques Vélohop. Cette action doit être réalisée en association avec les vélocistes de façon à proposer des modèles en vente à Strasbourg. L'objectif n'est pas de proposer des locations en substitution à l'achat, mais bien de faire tester du matériel varié disponible chez les vélocistes de l'Eurométropole de Strasbourg. Seront disponibles :

- une large gamme de vélos-cargos bi- ou triporteurs ;
- différents modèles de remorques et caddies ;
- des mamachari, vélos volontairement bas qui permettent le transport d'enfants et de courses. Populaires au Japon et meilleur marché que les vélos-cargos, ils pourraient être testés à Strasbourg, après vérification des normes européennes ;
- des sacoches : solution parfaitement adaptée à des courses régulières, mais dont le prix (100 €) peut néanmoins rebuter ;
- différents modèles de paniers ;
- du matériel de pluie (guêtres, pantalon de pluie, cape, porte-parapluie, etc.).

En complément, des aides financières seront proposées sur une durée limitée, facilitant ainsi le passage de la location à l'achat.



À chacun son vélo

### Créer des opérations de promotion avec les vélocistes

Il s'agira de monter des opérations « vitrine », en collaboration avec les vélocistes. Des événements promotionnels, visant à mettre en valeur ces vélos spécifiques, seront organisés à différents moments-clés de l'année (matériel d'enfant à la rentrée, matériel de pluie en début d'hiver, etc.).

### Faciliter le stationnement de ces vélos

Le manque de stationnement dédié aux vélos-cargos dans l'espace privé est un véritable frein à l'usage. En effet, ces vélos supportent mal les marches, les portes étroites et les angles trop serrés. Aussi, des recommandations de conception doivent figurer dans tous les guides d'aménagement de parking à vélos. De plus, les espaces publics, notamment à proximité des commerces, des bibliothèques, ou encore des crèches, devront accueillir des arceaux vélos spécifiquement conçus pour sécuriser leur stationnement, même de courte durée.

### Sensibiliser les professionnels à l'intérêt du vélo-cargo

Des actions ciblées seront organisées à l'adresse de professionnels susceptibles d'utiliser les vélos-cargos (artisans, coursiers, etc.).

## INSPIRATION

### Suisse (Berne) : Carvelo2go

Depuis 2015, à Berne, un service de location de vélos-cargos partagés est proposé via une plateforme de réservation en ligne. Elle est ouverte aux particuliers et aux professionnels pour des locations allant d'une heure à trois jours. Les usagers empruntent les vélos auprès de commerçants partenaires situés dans différents quartiers de la ville, ce qui permet une bonne répartition des vélos. Cette initiative s'est déjà étendue à d'autres communes suisses.

# 9

## RECYCLER SON CYCLE

Structurer la récupération des vélos et le marché de l'occasion



Un vélo pour tous les besoins, pour tous les budgets

Il existe un potentiel de récupération de vélos qui peut alimenter la filière de réemploi locale. Ces vélos peuvent être récupérés dans les déchetteries, mais également dans l'espace public, par les services de nettoyage urbain, par la police, ou encore par les bailleurs de logements. Ils sont ensuite intégrés dans un circuit de réparation et de vente.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Chaque année, il se vend environ 20 à 30 000 vélos neufs dans toute l'agglomération strasbourgeoise. Un nombre important doit probablement être revendu, mis en déchetterie, ou être abandonné dans des locaux vélo, augmentant ainsi la masse de vélos ventouses. Pourtant, seuls 500 vélos épaves sont retirés annuellement par les services publics. Bien que les associations locales et les clubs sportifs organisent déjà régulièrement des bourses aux vélos, de nombreux vélos dorment encore dans les caves et pourraient être vendus lors de ces événements.

### PAROLE D'USAGERS

“ Le local de mon immeuble est plein de vélos qui ne servent jamais. ”

25%

des ménages français possèdent un ou plusieurs vélos non utilisés (source : ENTD 2009).

### ACTIONS

- Appuyer l'organisation de la filière de récupération de vélos
- Appuyer la structuration du marché d'occasion

Lancé en 2018

Sous l'impulsion de Vélo Emploi, les associations ont lancé une réflexion sur la mise en œuvre d'une filière de recyclage des vélos.

Objectif 2030

Recycler 20 000 à 30 000 vélos/an



Multiplier les lieux de ventes d'occasion pour diversifier les cibles



Polices municipale et nationale, services de collecte, ateliers vélo, Emmaüs, entreprises d'insertion, Vélo Emploi, fédération l'Heureux Cyclage, CADR 67, vélocistes, clubs sportifs (FFC, FFCT, UFOLEP...), associations d'autoréparation



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Appuyer l'organisation de la filière de récupération de vélos

Plusieurs axes d'amélioration sont à étudier pour améliorer la filière :

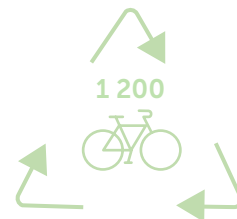
- améliorer le circuit d'identification des vélos épaves via un outil cartographique en ligne ;
- récupérer les vélos jetés dans les déchetteries ;
- définir une méthode d'identification des vélos ventouses en habitat vertical en coordination avec les bailleurs et les syndicats de copropriétés ;
- optimiser l'enlèvement des vélos sur le domaine public ;
- revoir l'organisation de la fourrière vélo ;
- soutenir la filière de réemploi dans la recherche de lieux de stockage et de pré-tri du gisement ;
- soutenir les structures d'insertion et les mettre en lien avec les acteurs du vélo afin de développer une filière de revalorisation.

### Appuyer la structuration du marché d'occasion

Le marché d'occasion des vélos est actif, comme le montre le site internet « Le Bon Coin », sur lequel 50 à 70 vélos sont mis en vente, chaque jour, sur la seule ville de Strasbourg.

Ce marché peut être appuyé par d'autres filières de revente et permettre également de contrôler dans une certaine mesure le vol. Pour cela, il est nécessaire de :

- continuer à soutenir l'organisation régulière de bourses aux vélos ;
- aider à la promotion de ces lieux de vente et ces bourses ;
- communiquer sur les lieux de vente d'occasion permanents (ateliers vélo, vélocistes, Emmaüs, etc.) et les événements ponctuels (affichage, tract, internet, diffusion auprès des usagers Vélhop).



Chaque année, l'association **CADR 67** organise **quatre bourses au vélo** ayant une vente moyenne de **300 vélos par bourse**, soit un total d'environ **1200 vélos vendus d'occasion** dans le cadre de ces événements locaux.

## INSPIRATION

### Suisse (Genève) - Péclôt 13 gère la fourrière vélo

En collaboration avec les agents de police, l'association Péclôt 13 collecte les vélos épaves et les vélos volés retrouvés. Ceux-ci sont déposés dans une fourrière spécifique gérée par l'association. Elle tente d'identifier les propriétaires, les contacte et accueille les personnes en recherche de leur vélo. Après un délai de 3 mois, les vélos numérotés et classés peuvent être remis en état si besoin et revendus.

L'association propose également aux syndicats de copropriétés, ainsi qu'aux bailleurs sociaux, de conduire des opérations de recherche de vélos ventouses dans leurs locaux. La structure a également un programme coopératif d'envoi de vélos par conteneur vers différentes villes africaines, et un programme d'aide à la structuration d'ateliers de réparation.

A row of green and silver bicycles is parked in a modern, silver bike rack. The bicycles have 'velhop' branding on the front baskets and fenders. In the background, a silver tram is stopped at a station platform. The scene is set outdoors with trees and a clear sky. A semi-transparent yellow box with white text is overlaid on the center of the image.

La marche et le vélo soutenus  
par l'innovation et les services

## THÈME 3

# La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 10 - Pour votre santé, bougez**

Valoriser la mobilité active quotidienne pour une meilleure santé

#### **Fiche 11 - Le vélo, je m'y remets**

Poursuivre le développement des vélo-écoles pour les adultes

#### **Fiche 12 - Des vélos aux petits soins**

Déployer les ateliers vélo et les services de réparation

#### **Fiche 13 - Place à l'innovation**

Soutenir l'innovation et l'emploi dans le domaine des mobilités actives

#### **Fiche 14 - Livraison : la solution vélo**

Soutenir les services de logistique urbaine utilisant des vélos

# 10 POUR VOTRE SANTÉ, BOUGEZ

Valoriser la mobilité active quotidienne pour une meilleure santé



La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services

Il est dorénavant avéré que 30 minutes de marche et de vélo permettent de diminuer significativement les maladies chroniques. Outre l'impact sur la santé, les enjeux économiques sont aussi considérables : chaque année, les pouvoirs publics pourraient économiser près de 1 000 €\* pour chaque personne inactive qui se remet à avoir une activité physique régulière.

## AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

La ville de Strasbourg a été pionnière en initiant le « sport-santé sur ordonnance », (charte signée par plus de 300 médecins), qui cible les personnes présentant des pathologies, du surpoids et/ou en situation de fragilité. Le vélo mérite d'y être davantage valorisé comme activité physique du quotidien. Par ailleurs, afin de faciliter l'activité physique, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé Vitaboucle : des parcours urbains inter-quartiers et inter-communes, jalonnés d'agrès sport-santé, et classés selon leur niveau de difficulté. Les parcours favorisent autant la marche rapide et découverte que le jogging, les activités physiques douces, et les sports émergents.



Tous les habitants et en particulier les personnes sédentaires



10 000 résidents de la métropole sont admis en affection longue durée par an



Communes, réseau des professionnels de l'Activité Physique Adaptée (APA), réseau de clubs sportifs agréés, Contrat Local de Santé (CLS), associations, centres socio-culturels

## ACTIONS

- Décliner le dispositif Vitaboucle pour le vélo
- Systématiser les temps de déplacement à pied sur la signalisation
- Développer les vélo-écoles pour enfants et familles dans les quartiers prioritaires
- Redonner de la visibilité à la mobilité quotidienne
- Encourager les piétons âgés à réinvestir l'espace public

## PAROLE D'USAGERS



Quand vous êtes diabétique ou hypertendu, vous allez prendre les médicaments toute votre vie, ce qui coûte très cher. Trente minutes d'activités physiques réduisent considérablement les risques. On dépenserait moins pour la prise en charge et la sécurité sociale n'aurait plus à rembourser ces médicaments qui ne seraient plus prescrits. » Alexandre Feltz, adjoint au Maire de Strasbourg, chargé de la santé à la Ville de Strasbourg.



Lancé en 2018

Objectif 2020

Vitaboucle : 3 boucles réalisées à Schiltigheim, Hœnheim, et Eckbolsheim.

Vitaboucle : lancer 5 nouvelles boucles d'ici 2020 en partenariat étroit avec les communes.

\* Outil HEAT (évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo et de la marche à pied) sur la base des données de l'enquête Ménages Déplacements de 2009.



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Décliner le dispositif Vitaboucle pour le vélo

Il s'agit de proposer des itinéraires ludiques permettant d'acquérir une meilleure aisance dans la maniabilité du vélo. Ces espaces sécurisés seront ouverts aux vélo-écoles pour enfants, adultes et personnes âgées, et pourront aussi servir à la découverte du VAE. Ce développement de Vitaboucle sera accompagné de la publication de vidéos de conseils réalisées par des moniteurs de vélo. Par ailleurs, la promotion des applications monitorant les temps d'activités physiques, ou encore les calories dépensées, motivera les participants sur la durée.

### Systématiser les temps de déplacement à pied sur la signalisation

L'indication des temps de parcours dédramatise la distance à pied et permet d'allonger les temps de marche. Présentes dans le centre-ville de Strasbourg, ces indications sont insuffisantes en 1ère et 2ème couronnes de la métropole et devront être mentionnées sur les panneaux de signalisation.

### Développer les vélo-écoles pour enfants et familles dans les quartiers prioritaires

Dans certains quartiers de l'Eurométropole de Strasbourg, la population dispose moins facilement d'accès à un vélo et de nombreux enfants ne savent pas en faire. Le développement de vélo-écoles pour les familles devrait faciliter l'accès à cette mobilité.

### Redonner de la visibilité à la mobilité quotidienne

L'actuel dispositif « sport-santé sur ordonnance » pourrait davantage mettre en valeur les déplacements du quotidien, il faudra pour ce faire :

- réaffirmer auprès des médecins l'intérêt de la mobilité active quotidienne pour atteindre les objectifs d'activité physique ;
- proposer des accès aux vélo-écoles aux structures partenaires de gymnastique douce ou d'aide aux malades (cancer, pathologies cardio-vasculaires).

### Encourager les piétons âgés à réinvestir l'espace public

- Proposer un espace public adapté aux séniors : espaces de repos, toilettes, accessibilité des transports collectifs, lisibilité de l'espace, ambiances, etc.
- Aider les personnes âgées à s'approprier les technologies numériques (achat d'un ticket sur un automate de bus, recherche de son chemin sur un smartphone, etc.) en proposant, notamment, des expérimentations lors de trajets du quotidien.

10%

des enfants de 5 à 6 ans, vivant dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, sont obèses (projet régional de santé 2012-2017, ARS).

2<sup>e</sup>

À l'échelle nationale, c'est la place de l'Alsace pour la prévalence de l'obésité.

## INSPIRATION

### Suisse (canton de Vaud) - Favoriser la marche chez les séniors

Les personnes âgées marchent globalement plus que le reste de la population. Toutefois, pour faciliter leur déplacement, elles ont besoin de pouvoir s'arrêter de manière régulière. Dans les zones à forte densité piétonne, il devrait y avoir un banc tous les 50 mètres. Les ligues de la santé du canton de Vaud ont publié un guide des « balades de banc en banc » afin de favoriser la marche des séniors.



# LE VÉLO, JE M'Y REMETS

Poursuivre le développement des vélo-écoles pour les adultes



La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services

Le doublement de la part modale vélo passe par la mise en selle de nouveaux publics, aujourd'hui réticents. Cette réticence peut venir 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 à Strasbourg, mais un changement de braquet serait utile pour augmenter le nombre d'utilisateurs.



## AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Que ce soit pour la pratique quotidienne ou sportive, différents acteurs locaux organisent déjà des séances d'apprentissage du vélo. Le CADR 67 organise des vélo-écoles sous forme de cours individuels et collectifs. En 2017, Vélo Emploi a organisé des animations dans les quartiers populaires de la métropole. **Les éducateurs sportifs du service des Sports organisent des vélo-écoles dans le cadre du « sport-santé sur ordonnance ».** La Fédération française de cyclotourisme (FFCT) dispose d'une école dans l'agglomération. Elle cible surtout les enfants et le cyclotourisme, mais elle pourrait être mobilisée pour renforcer l'apprentissage pour adultes.



En priorité, les personnes en rupture d'habitude (déménagement...) résidant dans les quartiers et communes périphériques



Personnes à faible revenu :  
30 000 déplacements  / jour < 5 km  
Plus de 65 ans :  
50 000 déplacements  / jour < 5 km



Communes, réseau associatif, MCF, Pôle emploi

## PAROLE D'USAGERS

“ Ne pas savoir faire du vélo, c'est la honte devant mes enfants. En plus, je ne peux pas les accompagner. ”

10%

de la population adulte française ne sait pas faire de vélo (ADEME, 2016).

## ACTIONS

- Intensifier l'offre de formation
- Adapter la formation aux différents besoins
- Calibrer les partenariats

 Lancé en 2018

Renforcement du soutien au CADR 67 afin de mettre en place des points fixes d'apprentissage.

Objectif 2030 

Apprentissage du vélo par 2 000 personnes par an (déploiement dépendant de la motivation des communes, indispensable pour relayer la communication).



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Intensifier l'offre de formation

Les animations concernant la mobilité et l'apprentissage de la pratique cyclable supposent une bonne compréhension du public concerné et de la pédagogie. Par conséquent, outre de la passion pour le sujet, un apprentissage minimum est nécessaire. Celui-ci existe sous la forme d'une formation Educateur Mobilité à Vélo sanctionnée par un Certificat de Qualification Professionnelle (CQP). L'organisation d'une telle séance à Strasbourg, en partenariat avec le MCF et le CADR 67, serait l'opportunité de mieux qualifier l'offre locale. Par ailleurs, pour les moniteurs MCF, ces séances de remise en selle pour adultes s'avèrent être un excellent complément d'activité hors de la période estivale.

### Adapter la formation aux différents besoins

La promotion et la préparation des séances de remise en selle supposent de bien cibler les publics et d'apporter une réponse adaptée :

- public fragile ou en insertion : séances plus intenses, en partenariat avec les services sociaux et les centres socio-culturels ;
- demandeurs d'emploi : séances de mobilité solidaire, notamment dans le cadre de la recherche d'emploi ;
- actifs travaillant en entreprise : aide à passer du vélo loisir au vélo urbain ou apprentissage du VAE ;
- personnes âgées : assistance à retrouver la pratique du vélo ;
- personnes malades : dans le cadre de l'opération santé, assistance à l'apprentissage du vélo dans le cadre d'un suivi médical particulier.

Cela nécessite au préalable :

- de sensibiliser les organismes partenaires quant aux modalités d'intervention ;
- de monter des opérations d'animations à l'échelle d'une commune ou d'un quartier.

### Calibrer les partenariats

Afin d'engager un plus grand nombre d'acteurs locaux, des partenariats doivent être organisés. Ceux-ci doivent avoir des règles clairement définies et inciter les moniteurs à proposer des vélo-écoles.



**« Sport-Santé sur Ordonnance »**  
**Sur les 100 personnes suivies**  
**et encouragées à pratiquer le vélo**  
**comme activité physique, la moitié**  
**ne savait pas en faire.**

## INSPIRATION

### Danemark - La Croix-Rouge offre des cours aux nouveaux arrivants

Afin d'aider les nouveaux arrivants à profiter de la mobilité habituelle des habitants de Copenhague - à savoir le vélo - la Croix-Rouge offre gratuitement des cours qui s'adressent plus spécifiquement aux immigrés, aux demandeurs d'asile et aux réfugiés. Outre l'accès à un moyen de déplacement pratique et peu coûteux, cet apprentissage réduit les différences culturelles et permet aux nouveaux venus de mieux s'intégrer dans leur nouvelle ville. La Croix-Rouge leur apprend également le code de la route et la réparation d'un vélo par soi-même. La plupart des participants sont des femmes, plutôt âgées, qui viennent de pays où, culturellement, la pratique du vélo est interdite à la gent féminine.

# 12

## DES VÉLOS AUX PETITS SOINS

Déployer les ateliers vélo et les services de réparation



La marche  
et le vélo soutenus  
par l'innovation et  
les services

Les ateliers vélo participent au développement de la pratique cyclable, notamment chez les personnes à bas revenus. Cette action cible donc un public auprès de qui il est important de faciliter l'usage du vélo. Ces ateliers de réparation s'inscrivent dans une logique de déplacement à moindre coût. Ils sont un moyen simple, solidaire et efficace de déployer des services vélo.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

L'agglomération de Strasbourg compte plusieurs exemples en matière d'ateliers de réparation. VéloStation est l'atelier historique de l'agglomération. Il propose aussi des animations et un nouvel atelier a vu le jour à la Montagne Verte en 2017. Bretz'Selle offre divers types d'ateliers de réparation (mobile, pour enfants, en entreprise). L'association a engagé, avec le soutien de l'Eurométropole de Strasbourg, une démarche d'essaimage : A'Cro du vélo à Cronembourg et le STICK à Koenigshoffen sont des modèles de diffusion des ateliers à l'échelle de l'agglomération. De plus, des structures privées offrent un complément d'activité en cas de surcharge.



Les quartiers périphériques  
et les établissements scolaires



Chômeurs :  
25 000 déplacements  / jour < 5 km  
Jeunes de 18-24 ans :  
25 000 déplacements  / jour < 5 km



Associations locales (Bretz'Selle, VéloStation),  
vélocistes, services de police, communes

### ACTIONS

- Structurer le réseau d'ateliers de réparation
- Déployer des ateliers mobiles
- Assurer un service de réparation dans toute la métropole

### PAROLE D'USAGERS

“ J'aimerais apprendre à réparer mon vélo toute seule et surtout aller dans un atelier juste à côté de chez moi. ”

1 000

c'est le nombre d'emplois  
qui pourraient être créés en  
France par le développement  
d'ateliers de réparation  
(ADEME, 2016).



Développement de  
l'essaimage et des ateliers mobiles  
(établissements scolaires et entreprises).



8 nouveaux ateliers à ouvrir en  
périphérie (déploiement en fonction  
des capacités à trouver des locaux et du  
développement du réseau associatif).



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Structurer le réseau d'ateliers de réparation

Afin de développer un réseau d'ateliers de réparation, il est nécessaire de :

- trouver une équipe locale de bénévoles motivés ;
- trouver des locaux : les ateliers demandent une surface importante pour la réparation et le stockage. Les communes peuvent jouer un rôle majeur afin d'aider à la recherche de locaux inoccupés, même temporairement ;
- faciliter l'accès au stock de vélos usagés (récupération des vélos-épaves, marché de l'occasion).
- Généralement, ces ateliers locaux ont des horaires d'ouverture plus réduits que l'atelier principal, et adaptés au contexte local.

### Déployer des ateliers mobiles et des animations

Les ateliers mobiles représentent une première étape vers la structuration d'un réseau à l'échelle métropolitaine. Par ailleurs, ils s'avèrent être une réponse efficace au besoin des usagers dans les communes où le potentiel de création d'un atelier est insuffisant. Ils contribuent à plus de convivialité dans les quartiers, permettent un réemploi des vélos et limitent le phénomène de vélos-ventouses dans les locaux collectifs. Enfin, ces ateliers mobiles créent de nouveaux emplois et ciblent un public complémentaire à celui des vélocistes.

Afin d'aider au déploiement de ces ateliers, le rôle de la commune peut être de :

- financer des animations dans les établissements scolaires et les quartiers résidentiels ;
- financer des séances d'apprentissage de la réparation de vélo animées par les ateliers associatifs, ce qui contribue à pérenniser des postes de permanents et d'intervenants maintenance ;
- soutenir les associations dans l'achat de matériel facilitant la création de ces ateliers mobiles (vélos-cargos, remorques).

### Assurer un service de réparation dans toute la métropole

Tous les usagers ne souhaitent pas s'occuper de la maintenance de leur vélo. En complément du déploiement des ateliers associatifs, il est nécessaire :

- de susciter la création d'emplois de vélocistes pouvant proposer des interventions en entreprise durant la pause déjeuner ;
- d'assurer la maintenance des Vélhop à domicile ou de manière groupée, dans les communes périphériques.

2550

cyclistes de l'Eurométropole de Strasbourg sont adhérents à des ateliers d'auto-réparation de vélos.

## INSPIRATION

### Belgique - Atelier de réparation mobile en vélo-cargo

Outre son atelier de réparation, à Liège, l'association Pro Vélo dispose d'un vélo-cargo qui se déplace à domicile pour les réparations. Le service est disponible de 10 à 17 heures en semaine et le surcoût pour le déplacement est de 8 €.

# 13

## PLACE À L'INNOVATION

Soutenir l'innovation et l'emploi dans le domaine des mobilités actives



La marche et le vélo soutenus par l'innovation et les services

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.). Les pouvoirs publics doivent favoriser l'émergence et le développement de nouvelles sociétés, tant liées à l'économie de l'innovation, qu'à l'économie circulaire et sociale.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Dans le cadre de sa politique d'aide à l'innovation, l'Eurométropole de Strasbourg, en partenariat avec un laboratoire universitaire, a déployé un réseau d'ondes LoRa dans le centre de Strasbourg. Ce réseau, mis à disposition des start-up à titre gratuit, leur évite d'utiliser les réseaux des opérateurs traditionnels fournissant des services payants, pour développer des objets connectés. Par ailleurs, le projet Boulevard des Start-ups a permis de promouvoir les mobilités innovantes. D'une manière générale, les objets et les services innovants issus de cette politique seront valorisés par une communication structurée et, ainsi, participeront à l'image de l'agglomération.



Eurométropole de Strasbourg



Entreprises privées, start-up, écoles d'ingénieurs, vélocistes

### ACTIONS

- Renforcer le laboratoire d'innovations permanent concernant les mobilités actives
- Renforcer les liens entre les services opérationnels de l'Eurométropole de Strasbourg et l'écosystème local d'innovation
- Organiser un événement lié à l'innovation

76 600

c'est le nombre d'emplois qui pourraient être créés en Europe si au moins une grande ville dans chaque pays de l'Union européenne atteignait le même niveau de pratique cyclable que Copenhague (source : OMS).



Accompagnement des entreprises

Renforcement des liens avec les universités

Organisation du Boulevard des Start-ups

Rencontre avec la Commission européenne



## ACTIONS DÉTAILLÉES

Le soutien à l'emploi et l'innovation passe essentiellement par de la facilitation de la mise en relation entre les porteurs de projets de mobilité et les professionnels de l'accompagnement au développement de projets innovants.

### Renforcer le laboratoire d'innovations permanent concernant les mobilités actives

L'Eurométropole de Strasbourg offrira de l'aide à l'expérimentation, permettant ainsi de transformer un prototype en un projet concret, via une phase de test dans des territoires pertinents. Elle offrira également de la visibilité à ces sociétés en les aidant à communiquer sur leurs projets.

### Renforcer les liens entre les services opérationnels de l'Eurométropole de Strasbourg et l'écosystème local d'innovation

Il s'agit de faciliter les échanges entre les structures innovantes locales (établissements de recherche, écoles d'ingénieurs et autres établissements scolaires) et l'Eurométropole de Strasbourg. Des partenariats seront ainsi créés avec des chercheurs travaillant sur les mobilités actives et leurs impacts sur la vie urbaine, la santé et l'environnement.

### Organiser un événement lié à l'innovation

L'événement permettra de regrouper étudiants, jeunes entrepreneurs et passionnés de vélo autour d'une journée de workshop sur le thème de la mobilité cyclable.



Exemple de matériel créé pour l'évènement Boulevard des Start-ups

## INSPIRATION

### Canada (Montréal) – DÉFI VÉLO

En 2015, un événement public a été organisé par la Ville de Montréal pour favoriser la collaboration entre spécialistes ou passionnés de l'innovation et citoyens concernés par la mobilité cyclable. Sur la base de données publiques, deux jours de workshop en groupe ont été organisés. Les équipes ont eu le choix entre solutionner un problème donné par la Ville en réalisant une application pour smartphone, et transformer des données qualitatives en visualisations attractives pour le grand public. À l'issue du travail en groupe et de la présentation, un jury a élu les meilleurs projets. Plus de 60 participants ont répondu présent à cet événement qui a mis en relation des grandes entreprises privées, des associations, des acteurs de la ville, des start-up et des étudiants. Les gagnants ont pu être mis en relation directement avec des acteurs publics et privés pouvant les aider dans leurs projets.

# 14

## LIVRAISON : LA SOLUTION VÉLO

Soutenir les services de logistique urbaine utilisant des vélos



La marche  
et le vélo soutenus  
par l'innovation et  
les services

Les livraisons en camion en centre urbain dense se révèlent gênantes pour les usagers de la rue, et participent à la pollution atmosphérique. L'idée est donc de limiter ces livraisons dans le centre-ville de Strasbourg, et de les remplacer par de la logistique urbaine utilisant des vélos-cargos. L'Eurométropole de Strasbourg soutiendra les services existants et les porteurs de nouveaux projets.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Le développement de services de logistique urbaine innovants est conditionné par une dynamique portée par la collectivité. Celle-ci a annoncé des mesures visant à mieux organiser la distribution des marchandises et elle est favorable à l'activité de livraison en vélo-cargo, afin de substituer, autant que possible, les modes de livraison motorisés, lourds et encombrants par des modes légers, flexibles et non-polluants. Des initiatives locales existent déjà, notamment lancées par la société Novea. Au niveau technique, on assiste à un développement des outils adéquats, comme les tricycles d'Esprit Cycles dont les caisses ont été réalisées à Strasbourg.



À proximité immédiate du centre-ville de Strasbourg



Entreprises privées

### ACTIONS

- Phase de recensement et de recherche d'opportunités immobilières
- Restriction des livraisons en véhicule motorisé
- Suivi des initiatives et collecte de données
- Communication sur les résultats

### PAROLE D'USAGERS

“ À Noël, ça a fait du bien de profiter du centre historique avec moins de camions ! ”

51%

de toutes les marchandises transportées en ville pourraient l'être à vélo et vélo-cargo (source : CycleLogistics).



Lancé en  
2018

Recensement des initiatives locales

Recherche de locaux disponibles

Restriction des livraisons en véhicules motorisés



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Phase de recensement et de recherche d'opportunités immobilières

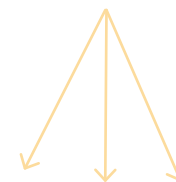
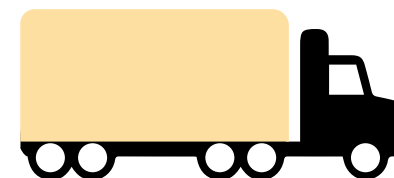
Dans une première phase, il s'agit de recenser les initiatives locales existantes en matière de livraisons utilisant le vélo-cargo et d'étudier les opportunités immobilières, à proximité du centre-ville de Strasbourg, tout en étant accessible par camion.

### Restriction des livraisons en véhicule motorisé

La Ville de Strasbourg a mis en place des restrictions concernant les livraisons réalisées en véhicule motorisé. Ces restrictions portent sur une zone géographique définie, des horaires limités et sur des types de véhicules interdits (émissions de polluants, diesel...). Préalablement à cette mise en place, un travail de co-construction a été mené avec les acteurs de la logistique pour imaginer de nouvelles organisations des livraisons, et la mise en place de services innovants.

### Suivi des initiatives et collecte de données

Un suivi des initiatives locales, une méthode d'évaluation et de collecte de données seront mis en place afin de pouvoir mesurer l'impact de ce mode de livraisons sur l'environnement (kilomètres en camion évités, émissions de CO2 évitées, qualité de l'air...), l'économie locale (impact sur le commerce local...) et la vie urbaine.



## INSPIRATION

### Espagne (Barcelone) - Des livraisons en vélos-cargos dans le centre historique

Vanapedal est l'une des premières sociétés indépendantes de livraisons en vélo-cargos à avoir été créée en Europe. Les clients de Vanapedal sont multiples : DHL, SEUR, TNT et des plus petites sociétés de transport de marchandises qui sous-traitent la livraison du dernier kilomètre.

En échange de la transmission de données sur le transport de marchandises à la Ville de Barcelone, Vanapedal bénéficie d'un local à titre gracieux. La Ville de Barcelone soutient le développement de la société en rendant gratuit la communication de la société et réalise la promotion de ce service en utilisant les données récoltées.





**La marche et le vélo,  
une mobilité valorisée  
et valorisante**

## THÈME 4

# La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 15 - L'école des bonnes pratiques**

Sensibiliser les scolaires aux mobilités actives

#### **Fiche 16 - Diplômé « marche & vélo »**

Conforter et valoriser la pratique cyclable et la marche chez les étudiants

#### **Fiche 17 - Au boulot à vélo**

Renforcer optimix pour valoriser les trajets domicile-travail

#### **Fiche 18 - Une équipe proche de la population**

Créer une équipe « mobilités actives » à disposition des communes

#### **Fiche 19 - Marche et vélo, « un mode de ville »**

Communiquer positivement et créer des évènements fédérateurs

# 15

## L'ÉCOLE DES BONNES PRATIQUES

Sensibiliser les scolaires aux mobilités actives



La marche  
et le vélo, une  
mobilité valorisée  
et valorisante

En matière de mobilité, de bonnes habitudes peuvent être prises dès le plus jeune âge, selon la motivation et la sensibilisation des parents. Il est avéré que les enfants se rendant à pied ou à vélo à l'école sont plus concentrés durant les premières heures de cours.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Plusieurs initiatives ont déjà été prises dans l'agglomération strasbourgeoise pour favoriser les mobilités actives sur le chemin de l'école. Depuis plusieurs années, l'Éducation nationale, en partenariat avec la Ville de Strasbourg, organise un permis cycliste et piéton, intégrant des éléments du code de la route, des petites réparations, des exercices de maniabilité. Durant six semaines, les élèves apprennent à reconnaître les panneaux de signalisation notamment utiles aux piétons et s'exercent à la pratique du vélo. A la fin de la formation, ils conduisent eux-mêmes la flotte de vélos, mise à disposition par la Ville, vers l'école suivante. En 2018, plus de 400 élèves ont obtenu ce permis.



Primaire, collège (classes de 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> à privilégier) et lycée (plus difficile à mettre en œuvre)



Scolaires :  
60 000 déplacements  / jour < 5 km



Inspection académique, région, département, communes

### PAROLE D'USAGERS



Concernant les écomobilités, c'est comme pour le tri des déchets, ce sont les enfants qui font l'éducation de leurs parents.



28

établissements scolaires ont participé au premier challenge « À l'école à vélo » en 2018.

### ACTIONS

- Signer un protocole d'engagement avec les communes
- Élargir le champ des interventions d'écomobilité
- Articuler scolaire, périscolaire et extra-scolaire
- Constituer une véritable équipe d'animation dédié



Lancé  
en 2018

Lancement, dans cinq écoles, d'ateliers animés par des équipes éducatives et des parents d'élèves afin d'établir un plan d'actions.



Objectif  
2030

150 écoles participants au challenge mobilité active ; **10 nouveaux établissements par an concernés par les mesures et 300 interventions par an.**



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Signer un protocole d'engagement avec les communes

La réussite du programme tiendra en partie à un engagement plus formel des communes dans la pacification des abords des écoles, le stationnement des vélos et des trottinettes, le soutien à l'animation locale et l'appui pour trouver des équipes d'accompagnateurs pour les sorties. La signature de ce protocole par les communes conditionnera l'appui de l'Eurométropole de Strasbourg dans l'animation.

### Élargir le champ des interventions d'écomobilité

Une fois les établissements prioritaires et les plus motivés ciblés, il s'agira de mettre en place toute une vaste gamme d'interventions possibles :

- analyse de la provenance des élèves et du potentiel de report vers les modes actifs ;
- diagnostic technique des conditions d'accès à l'établissement se traduisant par des préconisations aux communes ;
- jeux autour de la marche et du vélo sur le temps scolaire et périscolaire ;
- séances de sécurité routière à pied et à vélo et apprentissage du vélo hors et sur voirie ;
- ateliers de réparation et d'entretien de vélo ;
- participation au challenge « À l'école à vélo », défi annuel entre établissements réalisé à l'échelle de la métropole ;
- organisation de pédibus et de vélobus pour les établissements primaires ;
- appui aux enseignants dans l'organisation de sorties ou accompagnement vers un lieu d'activités (piscine, bibliothèque, etc.) avec une flotte de vélos ;

- appui dans l'organisation de voyages à vélo (camps scolaires ou extra-scolaires) ;
- prêt de vélos pour les enfants qui n'en possèdent pas ;
- aménagement de stationnements vélo sécurisés ;
- accompagnement des communes dans des expérimentations de fermeture d'accès de certaines écoles aux voitures aux heures d'entrée et de sortie.

### Articuler scolaire, périscolaire et extra-scolaire

Ces actions peuvent être mises en œuvre dans différents cadres et doivent alors bien s'articuler :

- **Scolaire** : prendre contact avec l'inspecteur d'académie et le conseiller pédagogique, recenser les actions avec les chefs d'établissement, former les enseignants pour déployer certaines actions à plus grande échelle ;
- **Périscolaire** : proposer aux communes des activités ;
- **Extra-scolaire** : proposer aux centres socio-culturels des activités.

### Constituer une équipe d'animation dédiée

Les actions demandent un engagement dans le temps, ce qui est remis en cause par la rotation des parents et des enseignants. Par conséquent, l'équipe d'animation devra être l'acteur principal et la mémoire de ce dispositif. Elle se dotera de plusieurs profils complémentaires :

- des chargés de mission pour travailler sur un diagnostic, motiver et accompagner les communes sur les aspects organisationnels, techniques et pédagogiques ;
- des animateurs pour intervenir auprès des enfants (jeux, ateliers, sorties) ;
- des ambassadeurs locaux pour pérenniser l'accompagnement des pédibus et vélobus (services civiques, retraités, bénévoles, personnel périscolaire). Un mécanisme incitatif devra permettre de fiabiliser ce dispositif.

# 16

## DIPLÔMÉ « MARCHÉ & VÉLO »

Conforter et valoriser la pratique cyclable et la marche chez les étudiants



La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante

Cette action vise à promouvoir l'usage du vélo et à accompagner les étudiants dans leur mobilité active. Dans le cadre de cette action, l'Eurométropole de Strasbourg soutiendra les projets mis en place par les universités, les grandes écoles et les associations étudiantes.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, plus de la moitié des étudiants circule à vélo. Cependant, cette pratique masque de fortes disparités. Ainsi, moins d'un quart des étudiants déclare se déplacer à vélo quotidiennement. Une augmentation de la pratique est donc possible. Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a déjà amorcé une meilleure intégration des mobilités actives dans les sites fréquentés par les étudiants.

### PAROLE D'USAGERS

“ J'utilise le moyen de transport qui me permet de me déplacer le plus rapidement. ”

79 %

des étudiants strasbourgeois se déplacent en transports en commun, à vélo ou à pied.

### ACTIONS

- Valider le diagnostic sur la pratique cyclable des étudiants
- Offrir des conditions cyclables exemplaires aux étudiants
- Communiquer, animer et fédérer autour de la pratique cyclable et de la marche

Lancé en 2018

Adoption du Schéma Directeur de la Vie Étudiante (SDVE).

Collecte de vélos et revente à bas prix aux étudiants.



Le campus universitaire, les établissements d'études supérieures



Étudiants : 8 000 déplacements / jour < 5 km



Université et établissements d'études supérieures



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Valider le diagnostic sur la pratique cyclable des étudiants

À travers la réalisation du Schéma Directeur de la Vie Étudiante – Alsace (SDVE-A), un diagnostic a été réalisé sur les habitudes de mobilité des étudiants et du personnel des établissements. Il permet de mieux cerner les freins à la pratique du vélo et de différencier les usages selon les établissements supérieurs. Ce document sera adopté courant 2018 et servira de référence pour réaliser un plan d'actions conjoint.

### Offrir des conditions cyclables exemplaires aux étudiants

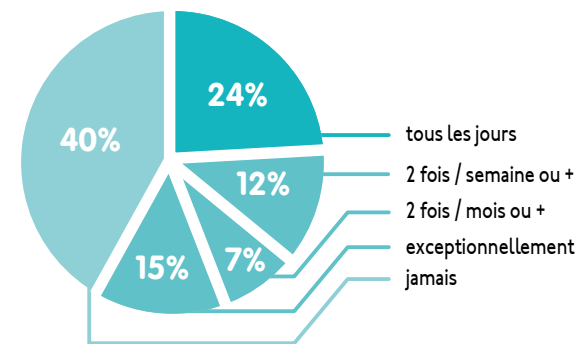
Sur la base du SDVE, l'Eurométropole de Strasbourg travaillera avec l'université et les établissements scolaires afin de mettre en place le type d'actions suivantes :

- ouverture d'un atelier d'auto-réparation sur le campus universitaire (aide à la recherche de locaux et à l'achat de matériel) ;
- renforcement des bourses aux vélos d'occasion à la rentrée avec présence d'ateliers d'auto-réparation et de Vélhop ;
- renforcement des parkings abrités et sécurisés ;
- installation de casiers, voire de douches ;
- installation de pompes à vélo dans les parkings sécurisés des écoles supérieures.

### Communiquer, animer et fédérer autour de la pratique cyclable et de la marche

En complément de ces actions et en fonction des contextes, des animations ciblées seront organisées pour inciter à la remise en selle et positiver l'usage du vélo auprès des étudiants :

- organisation d'un challenge vélo par équipe et par établissement ;
- organisation d'un challenge marche à pied avec prêt de podomètres ou création d'une application dédiée ;
- organisation de sorties et de voyages à vélo ;
- organisation de petits déjeuners à destination des piétons et des cyclistes du campus.



Fréquence des déplacements à vélo des étudiants

(source : Enquête Ménages Déplacements)

## INSPIRATION

### Belgique (Louvain) : des « bicycle stewards » sur le campus universitaire

Le campus de Louvain est équipé de onze stations de réparation. La localisation de ces stations est indiquée sur un plan disponible sur le site Internet de l'université. De plus, des bicycle stewards sont présents sur le campus. Cette équipe est constituée d'étudiants et d'un employé de l'université qui veillent à la qualité et à l'entretien des infrastructures cyclables et des services. Ils collectent les demandes et informations transmises par les usagers à ce sujet (besoin en parking, vol de vélos, nettoyage des parkings à vélos, etc.) et sont à la disposition des étudiants pour toutes questions relatives au vélo.

# 17 AU BOULOT À VÉLO

Renforcer optimix pour valoriser les trajets domicile-travail



La marche et le vélo, une mobilité valorisée et valorisante

Pour une entreprise, les raisons de promouvoir le vélo sont nombreuses : diminuer les besoins en places de stationnement, diminuer l'absentéisme, augmenter la ponctualité, améliorer l'ambiance de travail et l'esprit d'équipe... Autrement dit, la politique cyclable permet d'améliorer la Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) et de réduire les coûts de déplacements professionnels.

## AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Avec 16 % de déplacement à vélo pour se rendre au travail (INSEE, 2015) Strasbourg se positionne en leader des villes françaises. Le potentiel de développement reste cependant considérable dans un environnement urbain dense, où la distance moyenne des déplacements domicile-travail est de 6,6 km. L'Eurométropole de Strasbourg a lancé la démarche optimix qui permet aux employeurs d'être aidés dans la mise en place d'un plan de mobilité via : des outils de diagnostic, de conseil à destination des salariés, et de création d'équipages de covoiturage. Une équipe accompagne les employeurs dans la conduite d'animations sur les mobilités actives.



L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg. Zones d'activités engagées dans des PDIE



Pour le motif « domicile-travail » :  
100 000 déplacements  / jour < 5 km



Entreprises

## ACTIONS

- Proposer aux employeurs un catalogue d'actions clés en main dans le cadre d'optimix
- Détailler auprès des employeurs les modalités fiscales incitant à la pratique du vélo
- Développer un argumentaire en faveur du vélo
- Personnaliser les propositions de trajets vélo d'optimix

## PAROLE D'USAGERS

“ Le vélo pour aller au boulot, c'est rapide, fiable, pas cher et bon pour ma santé. ”

12

km/h, c'est la vitesse moyenne de porte-à-porte des déplacements en voiture de 2 à 5 km dans la métropole.



Lancé en 2018

Mise en œuvre des améliorations techniques d'optimix



Objectif 2030

Participation de 600 entreprises et 20000 employés au challenge vélo.

Organisation de 300 animations par an.



# AU BOULOT À VÉLO !

## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Proposer aux employeurs un catalogue d'actions clés en main dans le cadre d'optimix

Dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), la part de l'animation joue un rôle crucial pour favoriser le changement de comportement. Avec le projet optimix, les chargés de mission proposent des actions ciblées et diverses :

- challenges interentreprises ;
- séances de remise en selle ;
- essais gratuits de VAE ;
- vélobus entre collègues et voisins ;
- partage d'expériences entre cyclistes aguerris et débutants ;
- journées de contrôle et réparation des vélos des salariés et/ou séances d'apprentissage de la réparation sur le temps du midi ;
- distribution de kits incluant des lumières, des outils, etc. ;
- expositions photographiques ou publication de vidéos de témoignages des cyclistes de l'entreprise ;
- accès à une flotte de vélos d'entreprise.

### Détailler auprès des employeurs les modalités fiscales incitant à la pratique du vélo

Parallèlement aux actions d'animation, il s'agira de proposer aux employeurs de passer en revue toutes les aides financières possibles en soutien aux cyclistes :

- l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV), puissant incitatif pour augmenter la part du vélo ;

- la prise en charge de 50 % des montants des abonnements de location et de stationnements vélo ;
- le remboursement des frais de déplacements professionnels à vélo au même tarif que ceux effectués en voiture ;
- les aides à l'achat de VAE.

### Développer un argumentaire en faveur du vélo

La promotion du vélo suppose également la diffusion d'un bon argumentaire au sein de l'entreprise sur les bienfaits du vélo en termes de santé, de gain de temps, de limitation de l'absentéisme, etc. Il s'agira aussi de présenter une image positive des cyclistes et de répondre aux inquiétudes sur la sécurité.

## INSPIRATION

### Suisse (Berne) - Mobility Jackpot

Une fois par semaine, de manière aléatoire, une personne est tirée au hasard parmi les collaborateurs d'une entreprise. Il lui est demandé quel moyen de transport elle a utilisé ce jour-là. Si elle est venue autrement qu'en autosolisme, elle gagne la somme de 50 CHF (43€). Si au contraire, elle s'est déplacée seule en voiture, le jackpot est ajouté au montant de la semaine suivante. L'augmentation de la cagnotte crée encore plus de suspens de semaine en semaine. Ce jackpot est proposé dans les entreprises de plus de 50 salariés et 7 000 personnes y participent. L'opération se compose d'un guide de mise en œuvre, d'un panneau lumineux d'affichage et d'un générateur aléatoire ciblant le salarié. Le coût pour l'entreprise est de 1 350 CHF pour 6 mois, auquel s'ajoute 4 100 CHF d'achat de matériel.



# 18 UNE ÉQUIPE PROCHE DE LA POPULATION

## Créer une équipe « mobilités actives » à disposition des communes



L'augmentation de la marche et de la pratique du vélo suppose de convaincre des publics réticents. Parallèlement aux améliorations des infrastructures, il est nécessaire d'engager des animations afin de modifier les représentations. Pour cela, des animateurs doivent aller au contact de la population. Il s'agit donc de mettre à la disposition des communes, dont l'implication est fondamentale, une équipe « mobilité active » pour soutenir leurs actions.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

À l'initiative de l'Eurométropole, des communes et des associations, plusieurs animations existent déjà. De son côté, le CADR 67 anime des rencontres avec les scolaires et les salariés d'entreprises afin de « parler vélo », et assure des contrôles techniques et des marquages. Bretz'Selle et VéloStation, pour leur part, organisent des ateliers d'auto-réparation de vélos. Toutefois, il s'agit dorénavant de changer d'envergure et de déployer à grande échelle des événements, afin d'être au contact d'un plus grand nombre d'habitants et de sensibiliser de nouveaux publics.

### PAROLE D'USAGERS

“ La marche, le vélo, ce n'est pas mon truc, mais je n'ai jamais vraiment essayé. ”

20

interventions ont été réalisées dans les communes par Strasbourg Mobilités, en 2018.

### ACTIONS

- Proposer une gamme d'animations à destination des communes
- Organiser les équipes d'intervention
- Signer une charte d'engagement avec les communes

Lancé en 2018

Strasbourg Mobilités organise des tests de VAE lors d'événements locaux dans les communes.

Objectif 2030

Part modale piéton : 37 %  
Part modale vélo : 16 %



Tous les résidents de l'Eurométropole et en priorité les quartiers et les communes périphériques



500 000 déplacements  / jour < 5 km



Communes, réseau associatif



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Proposer une gamme d'animations à destination des communes

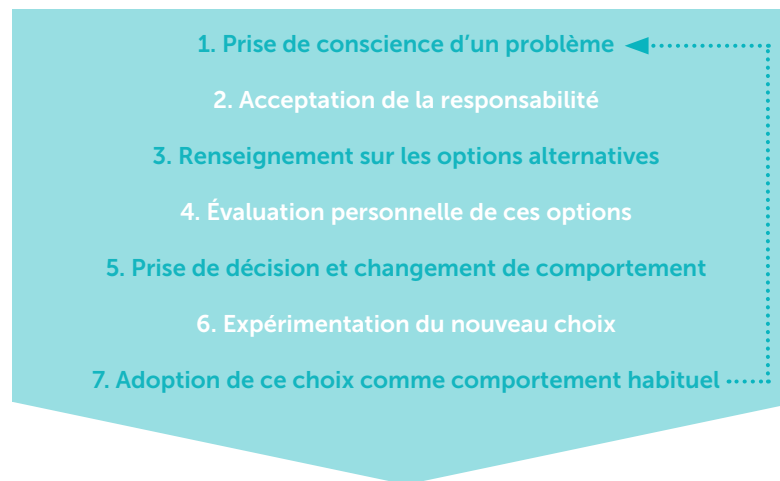
L'Eurométropole de Strasbourg proposera aux communes de renforcer leurs activités de sensibilisation à la marche et au vélo, en mettant à leur disposition un kit complet de matériel de communication, ainsi que du personnel dédié. Ces animations pourront se composer :

- d'essais gratuits de VAE, vélos-cargos, Vélhop, matériel pour les courses (caddies, sacoches...), matériel de pluie, etc. ;
- de vélo-écoles pour adultes ;
- d'ateliers mobiles d'apprentissage à la réparation ;
- d'ateliers sur les écomobilités dans les établissements scolaires ;
- d'interventions dans les entreprises ;
- de marketing individualisé : sensibilisation et accompagnement de groupes cibles (ménages possédant des véhicules polluants) ou sensibilisation thématique (promotion du vélo et de la marche pour les courses).

### Organiser les équipes d'intervention

Des équipes d'animation de terrain assureront les animations en partenariat avec les communes. Elles disposent de vélos d'essai, mais aussi de vélos-cargos - avec éventuellement une remorque - pouvant contenir des supports de communication, facilement déplaçables et déployables. Cette « caravane » et le matériel de communication reprendront l'identité visuelle de Véloptimiste afin de faciliter l'identification des événements et de les relier au message de cette marque locale.

Ces équipes seront épaulées par des chargés de mission qui assureront la préparation et le pilotage, le suivi et l'évaluation des interventions. Ils travailleront en lien avec les communes et démarcheront les établissements partenaires (centres sociaux, maisons de l'enfance, groupes scolaires, etc.).



Les sept étapes du changement modal

### Signer une charte d'engagement avec les communes

Le rôle des communes est fondamental dans la mise en place de cette action. Elles seront investies de la manière suivante :

- programmation et promotion des animations ;
- appui logistique (locaux, transport de matériel...) ;
- mobilisation de ressources complémentaires locales (personnels périscolaires, bénévoles...) ;
- application du pouvoir de police (réduction du trafic automobile, gestion des accès, stationnement vélo).

# 19

## MARCHE ET VÉLO : « UN MODE DE VILLE »

Communiquer positivement et créer des événements fédérateurs



La marche  
et le vélo, une  
mobilité valorisée  
et valorisante

Le vélo change le quotidien de ses utilisateurs. Chaque cycliste l'intègre à sa manière selon son mode de vie : vélo quotidien, vélo urbain, vélo loisir. Avec la marche, il est un indicateur du dynamisme de la vie urbaine. L'Eurométropole de Strasbourg invite ses habitants à ce changement de vie grâce au vélo et à la marche : « À Strasbourg, le vélo et la marche sont des modes de ville ».

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Malgré la politique en faveur des mobilités actives, aucune grande campagne de communication n'a été réalisée sur ses bienfaits. L'enjeu reste donc de toucher une vaste audience par des campagnes où un message, formulé pour le grand public, est largement diffusé. Strasbourg pourra s'appuyer sur sa marque Vélooptimiste dont la définition renvoie autant à la notion de mobilité à vélo qu'à ses effets positifs sur la vie strasbourgeoise. Par ailleurs, l'idée est de faire du vélo un élément fort de l'identité de la ville et pour cela de renforcer la fête du vélo. Cela continuera à positionner la métropole comme chef de file des villes cyclables françaises.

### VÉLOOPTIMISTE (adj. inv.)

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.



### ACTIONS

- Créer une campagne sur les bienfaits du vélo et de la marche
- Créer une campagne sur les trajets de courte distance
- Organiser un événement identitaire

 **Lancé en 2018**

Démarrage de l'utilisation de la nouvelle identité graphique Vélooptimiste pour les projets relatifs à la pratique du vélo



L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg



500 000 déplacements  / jour < 5 km



Communes



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Créer une campagne sur les bienfaits du vélo et de la marche

Une campagne de communication multi-supports (affiche, flyer, illustration, etc.) pourra être diffusée dans différents médias (panneaux publicitaires, journaux locaux, réseaux sociaux, etc.) sur les thèmes suivants :

- la rapidité des trajets à vélo comparativement à la voiture (temps de trajet d'un point A à un point B) ;
- les bénéfices positifs sur la santé de la marche et du vélo ;
- la réduction du budget annuel dédié à la mobilité par la réduction des déplacements en voiture.

La multiplication des illustrations permettra de toucher une plus large audience, chacun étant sensible à un thème et un contexte urbain (centre-ville, quartier résidentiel, périphérie...) différents.

### Créer une campagne sur les trajets de courte distance

Cette campagne s'adresse à tous les résidents de la métropole, et un peu plus directement aux automobilistes réalisant de courts trajets en voiture (inférieurs à 5 km). La campagne devra faire prendre conscience de l'inefficacité de l'automobile pour certains courts trajets et, ainsi, susciter le changement d'état d'esprit. Elle mettra en valeur la pratique du vélo et la marche et convaincra ainsi de nouveaux usagers.

La campagne doit être ancrée dans le quotidien des habitants et véhiculer des messages comme : « pas de trajet à la boulangerie en voiture ». Celle-ci confortera les personnes se déplaçant à pied et à vélo dans leur choix. Cette campagne peut être réalisée au moment de la « journée sans voiture ».

### Organiser un événement identitaire

Une fête du vélo annuelle est déjà organisée à Strasbourg. Elle pourrait être couplée à une journée sans voiture qui irriguerait toute la métropole. Des itinéraires spécifiques seraient fermés à la circulation durant une journée complète et des animations organisées. Le concept de l'événement sera défini en accord avec les communes et les partenaires liés à la mobilité active.

## INSPIRATION

### Belgique (Bruxelles) - La journée sans voiture

Le « Dimanche sans voiture » à Bruxelles est organisé lors de la semaine de la mobilité et se déroule à l'échelle de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale depuis maintenant 16 ans. La circulation est interdite de 9h30 à 19h. Les véhicules autorisés à circuler doivent se déplacer à 30 km/h (taxis, cars de voyage, véhicules publics, et 16 800 dérogations octroyées en 2016...). Les transports en commun sont gratuits. Cette journée est bien respectée des automobilistes et est l'occasion d'organiser de nombreuses activités (événements dans les parcs, balades à vélo, concerts - notamment dans les tunnels routiers -, parades, événements culturels...). De plus, les Journées du patrimoine et l'événement Bruxelles Champêtre sont organisés le même week-end. Par conséquent, cet événement est un succès car les habitants bruxellois envahissent les rues dans un esprit festif et citoyen, mais le thème de la mobilité est, d'une certaine manière, relayé au second plan. Dans quelques quartiers, des tests de vélos, et des marquages de vélos sont possibles.



08 09 14

Cyclistes aujourd'hui

884692

Cette année

11248874

strasbourg.eu  
& COMMUNAUTÉ URBAINE

## Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo

## THÈME 5

# Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo



### FICHES ACTIONS

#### **Fiche 20 - Évaluer les actions du PAMA**

Sonder, comptabiliser, évaluer

# 20

## ÉVALUER LES ACTIONS DU PAMA

Sonder, comptabiliser, évaluer



Évaluation des actions en faveur de la marche et du vélo

Avec ce plan d'actions, l'Eurométropole de Strasbourg va lancer un grand nombre de nouveaux projets. Afin d'optimiser au mieux les montants affectés tant en investissement qu'en fonctionnement, il est indispensable d'évaluer chacune des actions mises en œuvre et d'identifier leur impact sur la progression de la pratique de la marche et du vélo.

### AUJOURD'HUI DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

L'agglomération strasbourgeoise a déjà mis en œuvre plusieurs types d'outils de suivi et d'évaluation : comptages automatiques et manuels, audit BYPAD, baromètre du vélo à partir d'une enquête auprès des usagers, suivi de l'activité de Vélhop (rapport annuel du délégataire). Ces outils doivent s'adapter aux nouvelles actions et l'évaluation doit s'effectuer par secteur et par cible sans attendre les résultats trop espacés de l'Enquête Ménages Déplacements.

### OBJECTIF 2030

33 → 37%



8 → 16%



### ACTIONS

- Modéliser la fréquentation de l'ensemble du réseau cyclable
- Évaluer régulièrement toutes les actions mises en œuvre
- Anticiper l'évolution des besoins et la pertinence des mesures auprès des non-usagers
- Communiquer régulièrement sur les résultats



Lancé en 2018

Lancement en septembre de l'application mobile Mon Strasbourg



L'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg



500 000 déplacements  / jour < 5 km



Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS)



## ACTIONS DÉTAILLÉES

### Modéliser la fréquentation de l'ensemble du réseau

Les compteurs automatiques permettent de suivre en temps réel la fréquentation des cyclistes et des piétons à quelques points identifiés du réseau, mais ces données ne sont pas représentatives de l'ensemble de la fréquentation de celui-ci.

Un travail de modélisation du trafic estimé sur l'ensemble du réseau pourra être entrepris en croisant les données des compteurs avec d'autres données : l'ensoleillement, le contexte urbain, le type de fréquentation (urbaine, de loisirs, touristique), les comptages ponctuels de contrôle, les données issues des applications de téléchargement de traces GPS. Avec un tel modèle, il sera possible de suivre la pratique en temps réel et l'impact des nouveaux aménagements cyclables, par secteur géographique, et ce à l'échelle de l'agglomération.

### Évaluer régulièrement toutes les actions mises en œuvre

Annuellement, et pour chaque action, une évaluation pourra contrôler :

- l'effectivité des actions (moyens mis en œuvre, nombre d'animations réalisées, nombre d'établissements touchés) ;
- la notoriété des actions (sont-elles connues du public ?) ;
- la satisfaction des actions par les participants ;
- l'efficacité de l'action (atteinte des objectifs de déplacements ou de part modale) ;
- l'efficience de l'action (rapport coût efficacité) ;
- les effets indirects ou non anticipés.

Cette évaluation s'appuiera, pour chaque action ainsi que pour l'ensemble du PAMA, sur la mise en œuvre :

- d'un tableau de bord synthétique des éléments factuels (nombre d'opérations, nombre de personnes touchées, coûts externes) ;
- d'enquêtes régulières permettant de contrôler la satisfaction et l'évolution de la fréquence de pratique de la marche et du vélo avant/après l'opération ;
- de ratios d'efficience (rapport coût/efficacité).

### Anticiper l'évolution des besoins et la pertinence des mesures auprès des non-usagers

Les besoins des non-usagers peuvent être suivis selon la démarche suivante :

- réalisation régulière d'ateliers de travail ciblés auprès de groupes de non-usagers pour mieux connaître les freins à la pratique, l'intérêt pour les mesures et actions envisagées, tester des solutions nouvelles ;
- confirmation de ces tendances par des enquêtes conduites sur un échantillon représentatif d'usagers et de non-usagers de la marche et du vélo, permettant d'approfondir l'évolution des comportements.

### Communiquer régulièrement sur les résultats

Une fois ces résultats obtenus, une partie peut être retranscrite de manière didactique à la population :

- publication d'un rapport annuel d'évaluation de la politique cyclable à destination des techniciens et des élus comprenant les principales données de suivi ;
- publication tous les 2 à 3 ans d'un bilan de la politique mobilités actives à l'attention des habitants afin qu'ils visualisent la progression de la pratique.





## **PLAN D' ACTIONS POUR DES MOBILITÉS ACTIVES (PAMA)**

Mars 2019

Pour l'Eurométropole de Strasbourg

Direction de la Mobilité et des Espaces Publics et Naturels (DMEPN)

Service Déplacements

Rédacteurs : Inddigo, Copenhagenize Design Co., urbaplan

Graphisme et illustrations : Copenhagenize Design Co.

Couverture : Agence VO

Photographies : Eurométropole de Strasbourg ; p. 54 Novea 67