

DOSSIER DE PRESSE

Strasbourg, le 22 juin 2021

Un plan vélo pour faire de Strasbourg et son bassin de vie, l'une des premières métropoles cyclables d'Europe

100 millions d'euros pour le Réseau Express Vélo

Sommaire

1) Le vélo, un choix politique	2
2) Pourquoi le vélo ?	2
3) Comment parvenir à une part modale de 20 % d'ici 2030 ?	3

Introduction

Strasbourg est reconnue depuis plusieurs années comme une métropole pionnière en France et en Europe dans la promotion et la pratique du vélo. Par le développement de son réseau de pistes cyclables, la multiplication du stationnement vélo, ou encore l'organisation d'une intermodalité avec les transports publics urbains et régionaux, Strasbourg a longtemps eu une longueur d'avance et souhaite la conforter.

Aujourd'hui, sur le territoire métropolitain, chaque jour, 500 000 déplacements de moins de 5 km sont encore réalisés en voiture, générant des rejets de gaz à effets de serre et des nuisances sanitaires pour les habitant-e-s qui les subissent.

C'est pourquoi l'Eurométropole de Strasbourg engage aujourd'hui une nouvelle étape en proposant au vote du prochain conseil métropolitain l'adoption du plan vélo qui prévoit de quadrupler le budget d'investissement dans les infrastructures cyclables. L'objectif est de porter à 20 % d'ici 2030 la part modale du vélo dans l'ensemble des trajets réalisés sur le territoire, et augmenter la portée des déplacements réalisés à vélo.

1) Le vélo, un choix politique

Conscient que le vélo répond à de nombreux enjeux : climatiques, économiques, environnementaux, sanitaires, sociaux et sociétaux, le conseil eurométropolitain a déjà adopté deux délibérations qui contribuent à faciliter l'utilisation du vélo sur le territoire :

🚲 En février a été instituée une aide à l'acquisition des Vélo à Assistance Électrique sur le territoire (entre 300 et 500 euros), car le VAE permet d'élargir le périmètre de l'usage quotidien du vélo au-delà des 5 à 10 kilomètres en couvrant de fait l'ensemble de l'Eurométropole et favorisant l'usage quotidien du vélo au détriment de la voiture,

🚲 En mai avec la mise en place d'actions systématiques de sensibilisation dans toutes les écoles, le développement des ateliers d'autoréparation, la généralisation des « vélo-écoles » pour adultes dans les quartiers, le soutien aux réseaux associatifs et citoyens se mobilisant autour de l'usage du vélo, sans oublier des actions d'information et de sensibilisation dans toutes les communes, pour que petit·e·s et grand·e·s s'approprient le vélo.

La délibération qui sera votée vendredi 25 juin lors du conseil eurométropolitain porte sur le volet des infrastructures : **un plan vélo sans précédent visant à structurer en cinq ans un réseau cyclable eurométropolitain complet et hautement qualitatif.**

Le plan vélo 2021 – 2026 représente:

- 🚲 120 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables pour 170 000 trajets de plus réalisés en vélo sur le territoire soit jusqu'à 20 000 vélos par heure en fin d'après-midi
- 🚲 20 grands franchissements
- 🚲 20 projets de piste par an
- 🚲 20 millions d'euros par an en plus sur 5 ans
- 🚲 3 anneaux de maillage (*rings*) structurants
- 🚲 33 communes desservies

2) Pourquoi le vélo ?

Promouvoir l'usage du vélo :

- 🚲 c'est améliorer la qualité de l'air sur le territoire; il contribue en ce sens aux objectifs de la Zone à Faible Emission dont la première étape prendra effet dès janvier 2022
- 🚲 c'est lutter contre la sédentarité avec un gain « santé » quantifié et avéré pour les cyclistes,
- 🚲 c'est faciliter la réappropriation de l'espace public par la réduction de son encombrement, du bruit et à travers l'abaissement global des vitesses,

🚲 c'est promouvoir un mode économe, tant pour l'utilisateur (en terme budgétaire) que pour la collectivité (en investissement public).

La promotion du vélo, et plus largement des modes actifs, permet de renforcer le droit à la mobilité, la convivialité et le bien vivre ensemble. Faire progresser rapidement et de manière significative l'usage du vélo constitue donc un choix marqué de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle accompagne et renforce une tendance de fond, mise en exergue récemment par la crise sanitaire, et répond à l'urgence à agir en matière d'amélioration de la qualité de l'air, de changement climatique et d'équité territoriale.

3) Comment parvenir à une part modale de 20 % d'ici 2030 ?

Sur les cinq prochaines années, l'Eurométropole de Strasbourg va déployer un plan d'investissement massif de **plus de 100 millions d'euros** pour un réseau cyclable eurométropolitain à la hauteur de ses ambitions. Cela correspond à une **multiplication par quatre des investissements** au regard du mandat précédent.

Le plan vélo vise à constituer un maillage de niveau métropolitain qui sera complémentaire des aménagements locaux. Il sera complété d'autres mesures visant à faciliter la cohabitation des modes sur de mêmes espaces pacifiés dans les zones résidentielles (zones 30, zones de rencontre...).

Le projet de maillage vélo eurométropolitain présenté aujourd'hui résulte ainsi d'échanges approfondis avec les maires de l'ensemble des 33 communes de l'Eurométropole au cours des derniers mois. Ce dialogue, conduit sur le territoire de chacune des communes, a permis d'identifier dans le détail les limites du réseau actuel et de partager les aménagements métropolitains à réaliser en priorité.

Cette priorisation a été réalisée pour répondre à trois principaux objectifs :

- 🚲 **créer les conditions nécessaires à la pratique du vélo** en dehors du secteur central déjà bien maillé, tant pour les déplacements locaux (centre bourg, accès aux établissements scolaires, déplacement vers les zones d'achats) que pour les déplacements plus longs (accès aux zones d'emplois, rabattement vers Vélostras),
- 🚲 **résorber les conflits piétons-cyclistes**, notamment dans les centralités de l'agglomération et sur les axes principaux déjà aménagés où l'usage des modes actifs a beaucoup augmenté,
- 🚲 **préparer le réseau cyclable à accueillir l'augmentation de la fréquentation** (part modale vélo sur l'Eurométropole de Strasbourg : 8% en 2009, 11% en 2019, objectif 20% en 2030).

En conséquence, les 7 grandes orientations retenues sont de :

1. **Créer des liaisons avec les intercommunalités voisines et renforcer les liaisons transfrontalières** afin de permettre le développement sécurisé des déplacements domicile-travail facilité par le vélo à assistance électrique ;
2. **Rendre cyclables**, et donc sécurisés et confortables, les principaux axes routiers métropolitains radiaux autour de continuités permettant des accès rapides et sûrs ;
3. **Relier les communes de première et seconde couronnes** par des aménagements en dehors des centres urbains pour développer des liens longues distances ;
4. **Améliorer et finaliser la rocade Vélostras 1** pour faciliter les échanges entre communes et quartiers afin de rendre cyclable l'ensemble du territoire de l'Eurométropole dans sa diversité géographique ;
5. **Finaliser les liaisons structurantes** facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras, organiser un réseau sécurisé autour des gares TER, des collèges et lycées ; favoriser l'accès aux zones d'activités ;
6. **Créer un « contournement » de l'ellipse strasbourgeoise** afin d'éviter les conflits piétons-vélos et de sécuriser les itinéraires très utilisés ;
7. **Réaliser les ouvrages permettant le « franchissement » des coupures urbaines** : voies de chemin de fer, réseau routier et autoroutier, voies d'eau qui constituent autant de ruptures accidentogènes pour les cyclistes.

L'ensemble des aménagements cyclables de ce plan vélo sera réalisé suivant des critères spécifiques répondant aux besoins de tou-te-s les cyclistes :

- 🚲 Aménagement en site propre,
- 🚲 Piste cyclable bidirectionnelle privilégiée,
- 🚲 Revêtement confortable,
- 🚲 Séparation stricte avec le trottoir,
- 🚲 Ambiance lumineuse adaptée (en limitant l'impact sur l'environnement par des solutions innovantes),
- 🚲 Priorité au carrefour recherchée,
- 🚲 Jalonnement spécifique.

Conclusion

Au final, le plan vélo déclenche une mobilisation financière mais aussi technique et humaine sans précédent pour que le vélo constitue une politique publique pour toutes les communes, au bénéfice de tou·te·s les habitant·e·s et usager·e·s de l'Eurométropole, et plus largement de son bassin de vie, afin de contribuer à en faire un territoire sain, efficace, convivial et exemplaire.

Avec ce plan vélo, les 33 communes de l'Eurométropole vont bénéficier d'un projet d'intérêt métropolitain qui fera monter la collectivité sur le pelotons de tête des métropoles européennes en matière de vélo¹.

¹ Strasbourg est actuellement en 5^{ème} position selon le [Copenhagenizeindex](#)