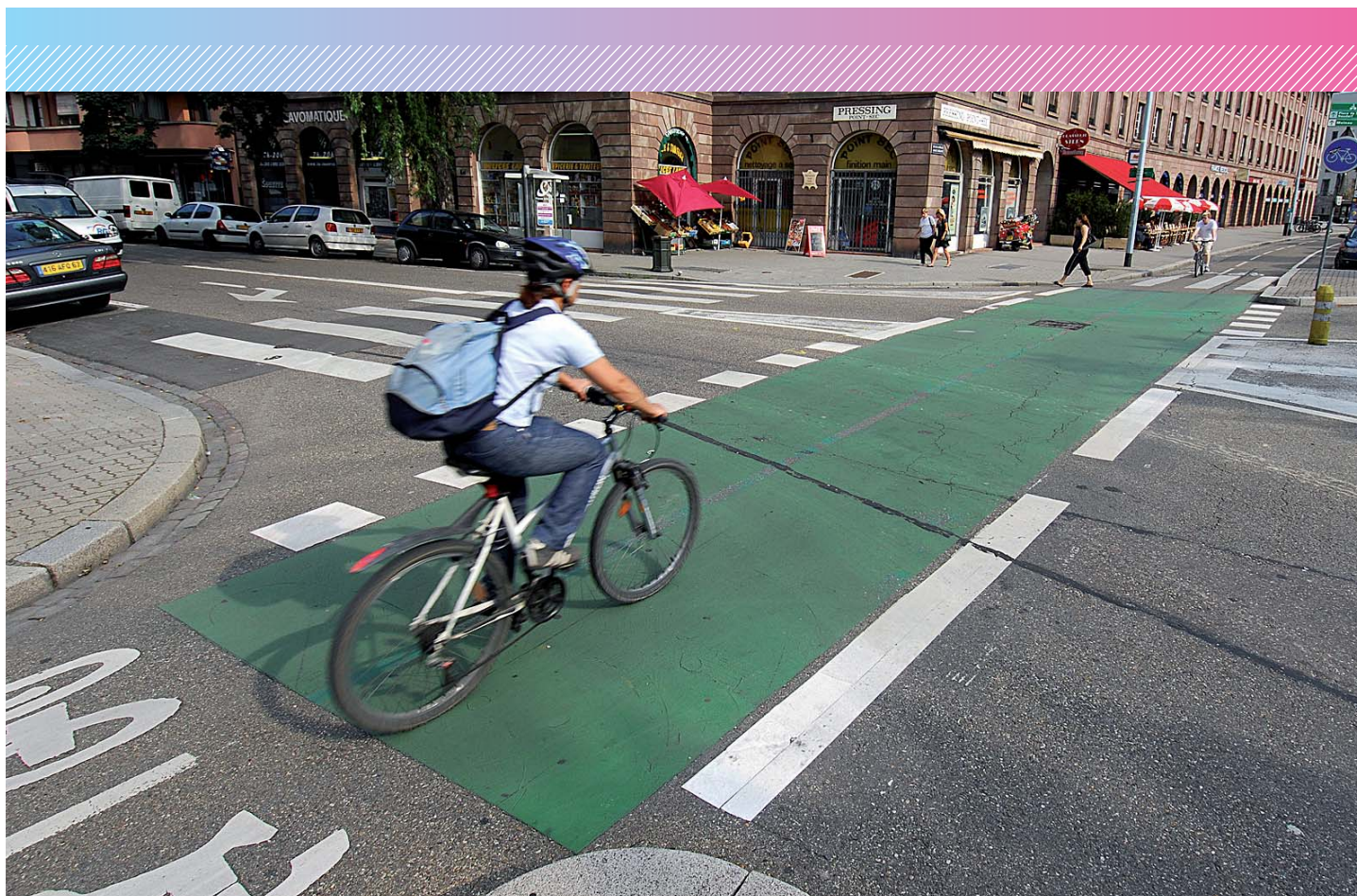


EXPLOITER LE POTENTIEL CYCLABLE DANS LE BAS-RHIN

34

JANVIER 2011

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ DÉPLACEMENT



Environ deux tiers des déplacements se font sur des distances inférieures à 3 kilomètres et pourraient donc être parcourues à vélo en moins de 15 minutes. Or l'usage du vélo, quoique élevé par rapport à la moyenne nationale, n'atteint que 6 % des déplacements dans le Bas-Rhin, bien loin de ce potentiel.

Les analyses issues de l'enquête Ménages Déplacements de 2009 à l'échelle du Bas-Rhin permettent de soulever deux pistes principales à explorer pour développer son usage :

- la qualité des aménagements cyclables (itinéraires et stationnement), leur adaptation aux enjeux de déplacements urbains et interurbains, leur vocation et leur rôle dans la valorisation du paysage urbain.
- l'intégration des profils sociaux, démographiques, et économiques pour cibler les populations à amener prioritairement vers la pratique de la bicyclette en jouant notamment sur l'image du vélo.

Le vélo : un potentiel à développer

Le vélo est utilisé dans 6 % de la totalité des déplacements¹ des bas-rhinois (8 % dans la Communauté Urbaine de Strasbourg). Ces résultats sont une spécificité en France, les autres agglomérations peinant souvent à dépasser les 2 % de part modale (1,7 % à Lyon par exemple). Cette spécificité cyclable est tout autant bas-rhinoise que strasbourgeoise. Néanmoins l'usage du vélo demeure encore loin des grandes métropoles cyclables d'Europe, réputées exemplaires (notamment Copenhague, Amsterdam, Freiburg...).

Beaucoup de déplacements sont possibles à pied et à vélo...

Les déplacements de proximité, c'est-à-dire ceux inférieurs à 3 kilomètres représentent environ deux tiers des déplacements (70 % dans la CUS). Ces déplacements pourraient donc être théoriquement réalisés à pied ou à vélo (en 5 à 15 minutes), pour peu que la personne soit autonome physiquement et n'inscrive pas son déplacement dans une chaîne trop longue.

Deux tiers des déplacements font moins de trois kilomètres et une partie de ces déplacements s'inscrit dans un chaînage de déplacement plus complexe qui pourrait rendre l'usage du vélo difficile.

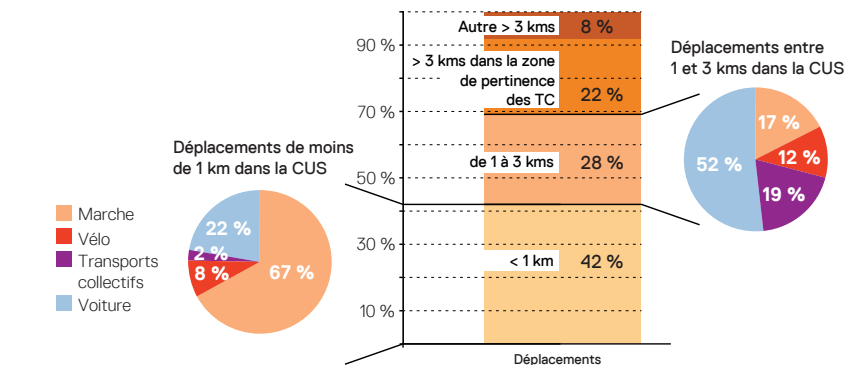
Or si ce cas existe, il reste relativement rare car, comme montré dans l'étude sur la « typologie des flux », les chaînages de déplacements sont majoritairement composés de déplacements de proximité et pourraient être réalisés en vélo.

Si l'on ajoute à l'usage du vélo celui de la marche à pied, 41 % des déplacements de la CUS se font en modes actifs (contre 46 % pour la voiture et 13 % pour les transports en commun), avec d'importantes variations entre centre et seconde couronne où cette part est proche de celle du reste du Bas-Rhin (31 %).

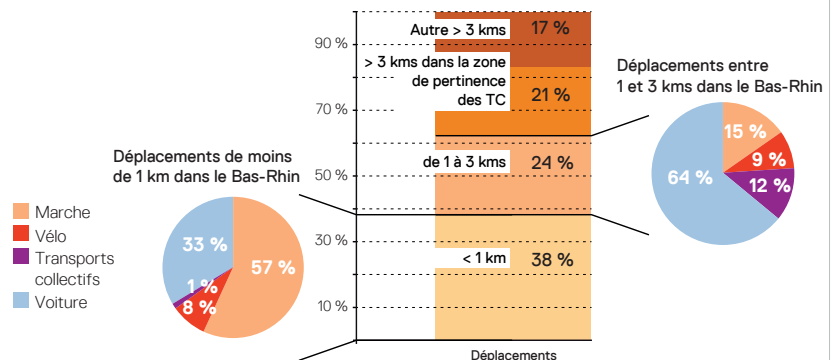


1. Le vélo représente 11,4 % des « déplacements mécanisés » dans la CUS. Un objectif de 20 % des déplacements mécanisés en vélo, revient à un objectif de 13,4 % de part modale tous modes. La notion de « déplacements mécanisés », quoique fréquemment employée, revient à nier le rôle compétitif de la marche à pied par rapport aux autres modes de déplacements. De ce fait, compte tenu des objectifs de cette note, nous raisonnerons systématiquement en part modale par rapport à l'ensemble des modes de déplacements.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG : RÉPARTITION PAR TYPE DE FLUX ET RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE PROXIMITÉ ENTRE UN ET TROIS KILOMÈTRES POUR LES RÉSIDENTS



BAS-RHIN : RÉPARTITION PAR TYPE DE FLUX ET RÉPARTITION MODALE DES FLUX DE PROXIMITÉ ENTRE UN ET TROIS KILOMÈTRES



... mais la pratique du vélo est sans commune mesure avec son potentiel

Comme le montre le graphique ci dessus, si pour les déplacements les plus courts (moins de 1 km), les modes actifs (marche à pied et vélo) sont utilisés trois fois sur quatre dans la CUS, pour les déplacements à peine plus longs (entre 1 et 3 kms), la voiture devient le mode majoritaire.

A l'échelle du Bas-Rhin (graphique ci-dessous), les résultats sont structurellement les mêmes, notamment pour le vélo. La principale différence intervient au niveau de la marche, moins utilisée dans les déplacements les plus courts, principalement au profit de la voiture. Ce résultat est naturellement à mettre en lien

avec les niveaux d'offre urbaine, notamment d'emplois, de commerces et de services qui sont supérieurs dans la CUS que dans le reste du Bas-Rhin.

Il existe donc une réserve de potentiel d'usage du vélo encore très importante sur ces déplacements qui font entre un et trois kilomètres.

Augmenter cet usage, notamment aux dépens de la voiture, est un objectif aujourd'hui partagé par l'ensemble des autorités organisatrices de transports.

Lever des freins à l'usage du vélo

Dans un premier temps, avant de s'intéresser aux actions à mettre en oeuvre pour développer le nombre de cyclistes, il paraît nécessaire d'identifier les « freins » à l'usage du vélo, et les leviers sur lesquels la collectivité peut agir pour aider les usagers à les dépasser.

Un usage rationnel et non militant du vélo

Lorsque l'on interroge les cyclistes pour leur demander comment ils qualifient ce mode de déplacement, les premiers qualificatifs cités sont « pratique » et « rapide ». Les cyclistes accordent ainsi au vélo les mêmes caractéristiques que les automobilistes donnent à la voiture !

Les dimensions « sportive » ou « environnementale » du vélo sont également citées par les cyclistes, mais de manière moins fréquente. Le report modal de la voiture vers le vélo semble donc bien également conditionné à une perception de performance. Il paraît important de noter que lors de l'enquête, les aspects « économiques » du vélo n'apparaissent qu'ensuite, preuve que la question du coût croissant des

déplacements, quoique de plus en plus importante n'est pas encore prégnante.

L'utilisation du vélo est donc pour les cyclistes une pratique rationnelle bien avant d'être une pratique militante.

Enfin, le côté « dangereux » du vélo est deux fois plus souvent cité par les automobilistes que par les cyclistes, traduisant probablement le frein au report modal qu'est la perception de la dangerosité de ce mode.



L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2009

La Communauté Urbaine de Strasbourg, le Département du Bas-Rhin, la Région Alsace et l'Etat ont financé au printemps 2009 une enquête sur les déplacements des Bas-rhinois.

Cette enquête menée auprès de 5 400 ménages a permis d'interroger les pratiques de déplacements de plus de 12 000 personnes sur une journée de la semaine (du lundi au vendredi). **De ce fait, les déplacements vélo de loisir du week-end ne sont pas enquêtés.**

Ces enquêtes, dont la méthodologie est standardisée par le CERTU de manière à permettre une comparabilité entre agglomérations, permette de mieux caractériser la mobilité des ménages et des personnes. Elles sont donc un outil incontournable pour comprendre les stratégies de choix modal des usagers et donc identifier les leviers d'action de la collectivité les plus efficaces ou les cibles à viser prioritairement.

Comme toutes les enquêtes, elle est soumise à des limites statistiques interdisant notamment de descendre à des échelles territoriales trop fines.

Re-développer l'usage du vélo pour les collégiens, notamment dans la CUS

Entre 1988 et 2009, la clientèle cycliste dans la CUS a évolué sensiblement. Majoritairement composée de jeunes (lycéens et collégiens), l'usage du vélo est désormais plus « universel », au moins jusqu'à 40 ans, où il concerne plus d'une personne sur dix.

En effet, si la part de collégiens utilisateurs du vélo dans la CUS a très fortement diminué sur les vingt dernières années, passant de 20 à 10 %, cette diminution est compensée par une légère augmentation de la clientèle dans la population active.

Re-développer l'usage du vélo pour les collégiens dans la CUS, élargir sa clientèle, impliquent de lever certains freins à l'usage du vélo pour cette population qui s'est partiellement reportée vers les transports en commun.

La diminution de la clientèle cyclable chez les collégiens de la CUS s'est faite en deux temps. En 1997, elle a principalement concerné les jeunes filles, tandis que depuis 2009 c'est la clientèle masculine qui a diminué. Ce décalage peut traduire une sensibilité croissante aux questions de sécurité, qu'il s'agisse de sécurité routière, de sécurité contre le vol du vélo, ou de sécurité physique des enfants ; les parents repoussent alors l'âge de l'autonomie des enfants. Il s'agit là, d'autant de pistes d'actions qui concernent aussi bien le choix de la priorisation des itinéraires cyclables à réaliser, de leur aménagement, ainsi que de la localisation et de l'organisation du stationnement cyclable au sein des établissements scolaires.

Au-delà de la question de la sécurité, le vélo est un mode de transport peu valorisé, tant par les enfants que les adultes. Le rendre attractif passe donc aussi par la modification de son image, premier pas vers sa reconnaissance sociale. A cet égard, l'arrivée de matériels innovants (triporteurs, vélos électriques...) ou de services tels Vél'hop sont à mettre à profit en termes de communication, pour contribuer à renouveler l'image du vélo.

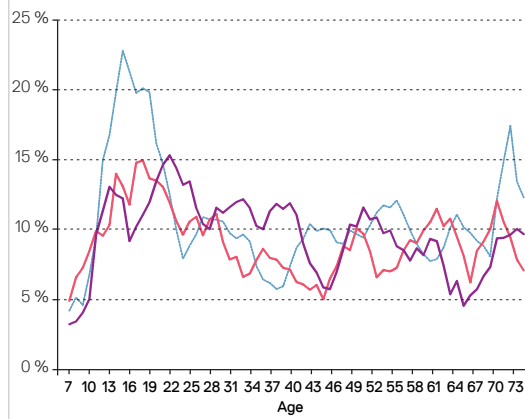
Le passage dans la vie active, un moment charnière dans le choix modal

Le passage entre les mondes étudiants et professionnels est un moment clé dans la vie, propice à de nombreux changements, qui concernent autant les temporalités, que les territoires de vie, les modes de vie... et également les modes de déplacements.

En effet, si le vélo est une pratique fréquente chez les jeunes étudiants de la CUS (16 %), elle devient beaucoup plus marginale chez les jeunes actifs (8 %). Il y a donc un enjeu majeur à essayer de conserver les pratiques cyclables au moment de l'entrée dans la vie active.

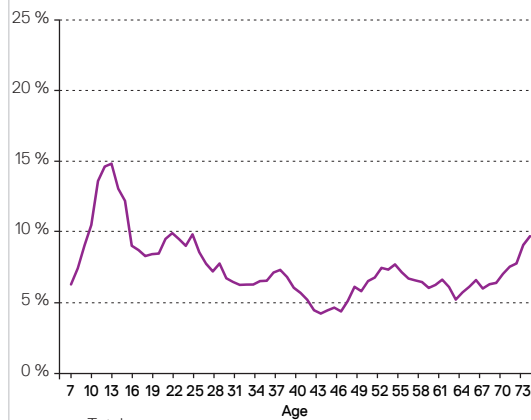
Outre l'offre cyclable vers les zones d'emploi, peut être existe-t-il des pistes d'action dans le cadre des plans de déplacements entreprise, notamment en développant au sein de l'entreprise des actions spécifiquement dédiées aux nouveaux employés.

CLIENTÈLE CYCLISTE DANS LA CUS (1988, 1997 ET 2009)



source : EMD 2009

CLIENTÈLE CYCLISTE DANS LE BAS-RHIN (2009)



source : EMD 2009

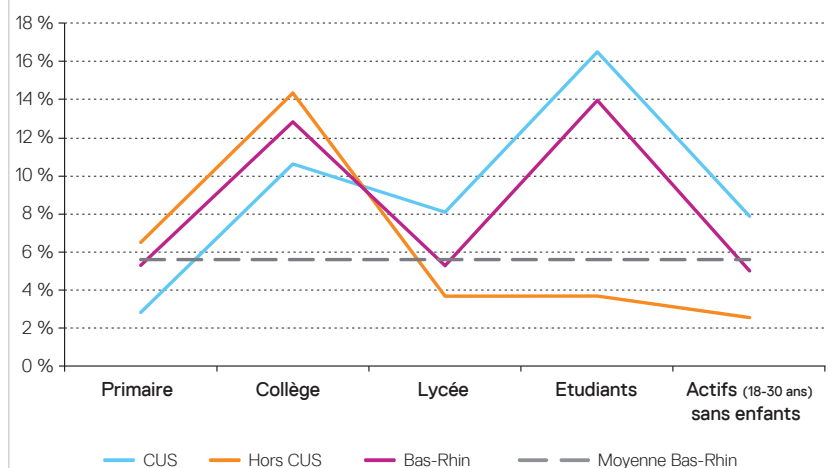
Dans le Bas-Rhin hors CUS, l'usage du vélo reste d'abord lié aux scolaires, et principalement aux collégiens (14 % des collégiens sont cyclistes). Ensuite, ce mode est beaucoup moins utilisé, ne dépassant pas les 5 % de clientèle.

Le coté « universel » du vélo présent dans la CUS n'est donc pas une réalité dans le reste du territoire bas-rhinois.



Le vélo chez les collégiens : une clientèle à reconquérir

PART MODALE DU VÉLO SELON L'OCCUPATION PRINCIPALE ET LE TERRITOIRE CHEZ LES 5-30 ANS



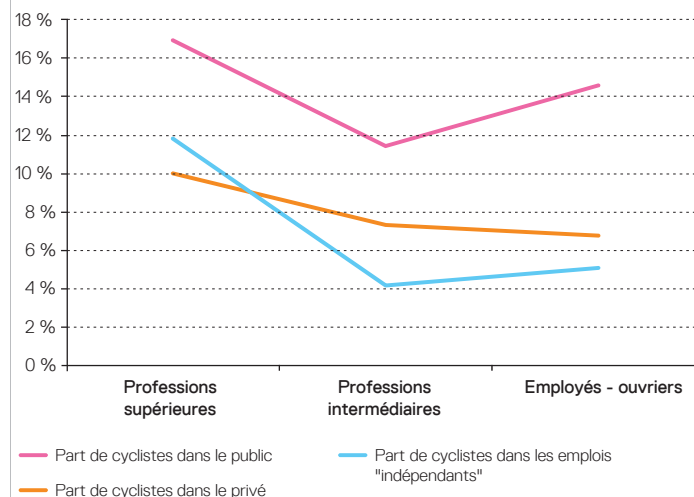
source : EMD 2009

Prendre en compte les aspects sociaux

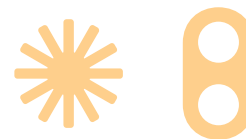
Bien que les différences générationnelles diminuent, elles n'en restent pas moins encore largement explicatrices de l'usage du vélo. D'autres facteurs, sociaux ceux-là, jouent un rôle dans l'usage de ce mode, et notamment les catégories professionnelles. Ainsi les professions supérieures sont plus cyclistes que les autres types de profession, mais au delà, de cette entrée, on mesure d'abord un écart assez net d'usage entre les professions du public et celles du privé, écart qui ne s'explique pas uniquement par des questions de localisation, car que ce soit dans les centres urbains ou en périphérie, il y a plus de cyclistes parmi les salariés du public que parmi ceux du privé.

La perception (positive comme négative) du vélo n'est donc pas partagée de la même manière suivant que l'on travaille dans le public ou dans le privé, que l'on soit profession supérieure ou non. Il faut probablement y voir une dimension socio-culturelle, ce qui implique des stratégies de communication différenciées notamment pour les Plans de Déplacements d'Entreprises, suivant le type d'entreprise et les catégories de salariés.

PART DES CYCLISTES SELON LA CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



source : EMD 2009



Et la météo ?

La météorologie joue sur l'usage du vélo de manière indirecte. Contrairement aux hypothèses initialement envisagées, la présence de pluie à l'échelle de la journée ne décourage pas les cyclistes de prendre leur vélo (probablement car il ne pleut pas forcément à l'heure du premier déplacement). En revanche, deux variables jouent de manière extrêmement sensibles. Il s'agit de la température et de la durée du jour. Ces deux variables sont naturellement corrélées, mais ont également un impact séparément. En effet, l'usage du vélo sera d'autant plus élevé qu'à température constante, la durée du jour augmente ; ou qu'à durée du jour constante, la température s'élève.

Deux pistes d'actions apparaissent donc pour les collectivités locales. La première est du domaine de la communication, du marketing, pour montrer qu'à climat équivalent, il est possible d'utiliser bien davantage le vélo. La seconde concerne la qualité nocturne des espaces publics... et donc notamment la question de l'éclairage, car il semble que l'ambiance du cadre de vie nocturne joue un rôle important dans le choix du mode de déplacement pour les personnes amenées à se déplacer de nuit - qui sont nombreuses - particulièrement l'hiver.



LE FROID, UN FREIN À L'USAGE DU VÉLO

photo : Sylvie Blaison, ADEUS

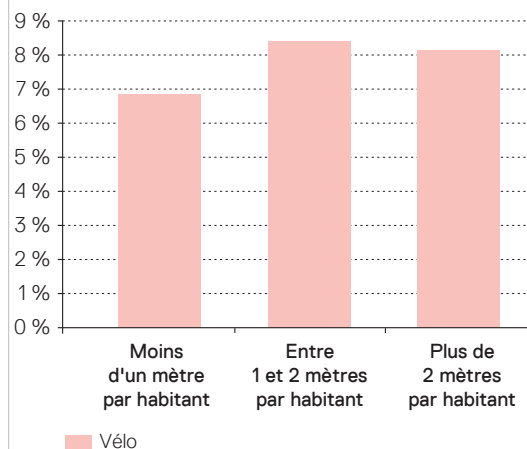
Continuer à faire des itinéraires cyclables, pour augmenter l'usage du vélo

Dans la plupart des villes françaises, pour augmenter l'usage du vélo, la première solution envisagée est une politique de développement de l'offre, notamment en itinéraires cyclables, d'autant plus indispensable que cette dernière n'est pas forcément encore partout existante.

Cette solution est-elle mécaniquement pertinente dans la CUS ou à l'échelle du Bas-Rhin ? Y-a-t-il aujourd'hui un lien entre niveau d'équipement cyclable et usage du vélo ?

Dans la CUS, améliorer la qualité du réseau cyclable

PART MODALE DU VÉLO DANS LA CUS SELON LE NIVEAU D'OFFRE EN PISTE CYCLABLE



source : EMD 2009

Dans les secteurs urbains les plus denses, l'usage du vélo est déconnecté du niveau d'équipements en pistes cyclables. Dit autrement, ce n'est pas parce qu'un quartier a un nombre élevé de kilomètres d'itinéraires cyclables que l'usage du vélo sera automatiquement important. Par exemple l'usage dans les quartiers Ouest de Strasbourg (3 %) est trois fois moindre qu'à la Robertsau (9 %), alors que la densité de pistes cyclables y est comparable.

Le réseau cyclable de la CUS est aujourd'hui très développé ; il compte plus de 520 kms d'aménagements cyclables majoritairement en site propre (pistes et bandes cyclables). Or, ces aménagements se sont faits principalement au gré des projets de voirie ou de tramway. Il en résulte un réseau étendu mais dont la lisibilité et le maillage structurant restent à améliorer, notamment en première et deuxième couronne.

La présence d'un aménagement cyclable n'est donc plus un élément déterminant de l'usage du vélo dans la CUS, et c'est le travail qualitatif sur le réseau, sa performance, qui apparaît aujourd'hui comme essentiel et pouvant apporter un report modal supplémentaire vers le vélo. A ce titre, le faible usage dans l'Ouest de Strasbourg est non seulement à rapprocher des caractéristiques sociologiques des résidents de ce secteur, mais aussi des fortes coupures urbaines qui séparent les différents quartiers de ce territoire.

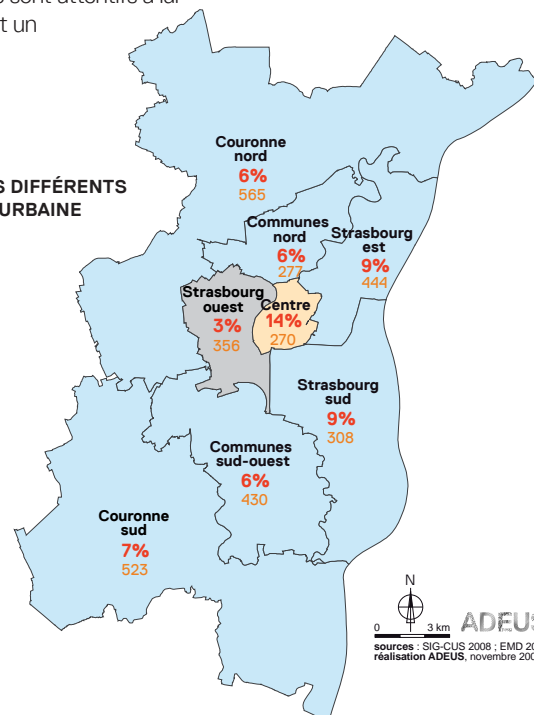
Cette absence de relation directe entre offre et usage dans la CUS traduit aussi l'existence d'une culture vélo et d'un sentiment de sécurité du cycliste qui sait que les autres usagers de la route sont attentifs à lui indépendamment du fait qu'il y ait un aménagement ou pas.

PART MODALE DU VÉLO DANS LES DIFFÉRENTS SECTEURS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG

Part du vélo dans les déplacements

- > 10 %
- de 5 à 10 %
- < 5 %

308 mètres de piste cyclable par hectare bâti



VERS UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO INTÉGRANT NOTAMMENT DES AMÉNAGEMENTS DE CARREFOURS ?

(Photo Copenhague)



LE RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE NE NÉCESSITE PAS SYSTÉMATIQUEMENT D'INVESTISSEMENT Lourd EN INFRASTRUCTURES

(Photo Copenhague)



VERS UNE HIÉRARCHIE DU RÉSEAU CYCLABLE DANS LA CUS

La première qualité reconnue au vélo pour les cyclistes est son côté pratique et rapide. La performance du réseau cyclable est donc essentielle pour améliorer l'efficacité de ce mode, pour que ses usagers y trouvent l'avantage du « temps gagné ».

Le schéma directeur vélo mis en place par la Communauté Urbaine de Strasbourg définit deux niveaux principaux de hiérarchie pour le réseau cyclable.

Il définit un **réseau structurant, un Réseau Express Vélo (REV)** qui ferait l'objet d'aménagements spécifiques. Ce réseau est basé sur des itinéraires directs et sécurisés pour les principaux déplacements pendulaires. Ce REV est donc principalement composé de grandes radiales, reliées par deux itinéraires concentriques permettant également d'assurer les liaisons de périphérie à périphérie. Il doit donc permettre d'augmenter le périmètre de pertinence du vélo, au delà des 3 kilomètres qui sont aujourd'hui rarement dépassés par les cyclistes.

Compte tenu de ces objectifs, ce REV doit permettre des vitesses moyennes élevées et un grand confort d'usage. Cette réalisation suppose d'abord de compléter le réseau là où il est discontinu, de pouvoir intervenir quand c'est nécessaire sur l'existant, et d'intervenir sur les coupures urbaines. Cela se décline par des créations de linéaires

cyclables, des aménagements spécifiques, tant en termes d'emprise, que de gestion des traversées ou des priorités aux carrefours. Les investissements financiers à prévoir pouvant être assez lourds, le schéma directeur propose notamment de prioriser les investissements à la réalisation de ce réseau structurant.

Au delà de ce réseau principal, il convient de ne pas délaissier le **réseau secondaire**, de desserte fine, de maillage et de rabattement. La démarche de Plan de Déplacements Urbains, actuellement en cours, vise notamment à définir une hiérarchie du réseau viaire dans la CUS, en définissant des axes principaux limités à 50km/h et une majorité de rues en zones 30. Dans ces secteurs il est possible de développer des aménagements cyclables moins lourds, voire parfois de s'en passer. Il faut d'ailleurs y voir l'opportunité :

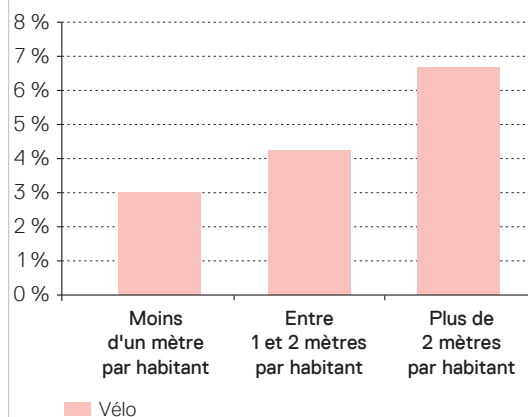
- d'introduire une plus grande variété de traitements des continuités cyclables (que ce soit par un traitement spécifique au sol, un jalonnement, des continuités végétales...) indispensables à la lisibilité du réseau, et donc à son appropriation par la population ;
- d'envisager progressivement des traitements globaux de zones apaisées offrant un espace rue plus convivial, plus végétalisé et rendant la pratique du vélo plus agréable ;

- au delà de la seule dimension cyclable, de faire participer les habitants à la conception de leur rue, pour qu'ils s'y sentent mieux, mais aussi pour ouvrir le champ à la créativité de l'aménagement et amener une animation urbaine dans le parcours du cycliste.

Rendre plus attractif l'offre cyclable suppose pour la collectivité de travailler spécifiquement sur le réseau cyclable en tant que tel, et donc de pouvoir développer un **budget spécifique cyclable**. Or jusqu'ici une grande partie des développements cyclables ont accompagné des projets de voirie ou de transports en commun. Cette démarche, dont la force est de créer un « réflexe » vélo dans les actions de la puissance publique, a néanmoins participé à la construction d'un réseau encore discontinu et de qualité inégale. Or le traitement de certaines coupures physiques, l'amélioration du franchissement des carrefours sont des éléments essentiels d'amélioration du réseau, souvent coûteux et difficiles à mettre en oeuvre car ne pouvant être imputé que sur le seul budget de la politique cyclable. Il devient alors d'autant plus nécessaire pour faciliter la mise en oeuvre de ces aménagements qu'un budget spécifique au vélo soit alloué.

Hors CUS, continuer à construire un réseau utilitaire et de loisir

PART MODALE DU VÉLO DANS LE BAS RHIN HORS CUS SELON LE NIVEAU D'OFFRE EN PISTE CYCLABLE



source : EMD 2009

Au contraire de la CUS, dans le reste du département, il y a un lien direct entre densité de pistes cyclables et usage du vélo, celui-ci variant de 3 % de part modale quand il y a en moyenne moins d'un mètre d'itinéraire cyclable par habitant, à plus de 6 % quand on dépasse les deux mètres par habitant.

Le réseau cyclable du Bas-Rhin hors CUS est également fortement développé puisqu'il compte plus de 700 kms d'aménagements cyclables (majoritairement sous formes d'itinéraires jalonnés). Pour autant, compte tenu des plus faibles densités urbaines dans le reste du département, cette offre ne concerne pas autant d'usagers que dans le CUS.

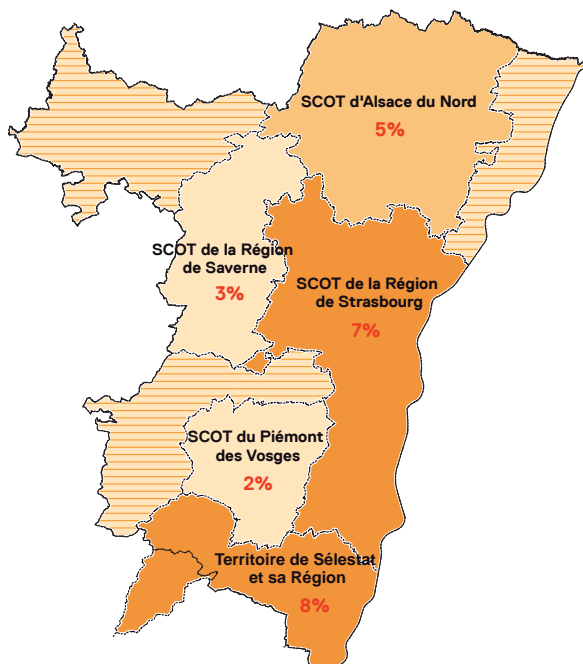
Le réseau départemental s'est fortement développé dans une optique utilitaire, notamment en lien avec les collèges, avec un effet important sur l'usage, 14% des collégiens hors CUS rejoignent leur collège à vélo. Ce résultat est important et incite à compléter la desserte des collèges. De la même manière, le développement d'un réseau de rabattement cyclable sur les principaux noeuds de transport en commun (gares, TSPO) est un outil pour permettre aux habitants de moins utiliser leur voiture.

Notons que ces pistes cyclables ne sont pas forcément utilisées, même dans les secteurs avec un fort usage du vélo comme celui de Sélestat, puisque l'immense majorité des déplacements vélo (80 à 90 %) se fait pour des déplacements internes à une commune (et donc pas forcément sur un réseau cyclable dédié). Il faut donc probablement davantage y voir un effet « vitrine » de ces pistes cyclables qui rendent appropriables, lisibles, pour tout dire possibles les déplacements en vélo, plutôt qu'un effet direct entre offre et usage.

Ces itinéraires ont par ailleurs un fort intérêt pour des usages de loisirs ou touristiques¹ et inciter ainsi à plus pratiquer le vélo y compris dans des territoires plus ruraux. Elles sont aussi un révélateur des atouts paysagers du territoire, les aménagements cyclables peuvent être un support de projet permettant notamment le développement d'une trame verte et bleue continue (restauration des cours d'eau, continuités écologiques, mise en valeur paysagère...)

1. Plus difficilement mesurables avec l'enquête ménage du fait qu'elle se déroule les jours ouvrables.

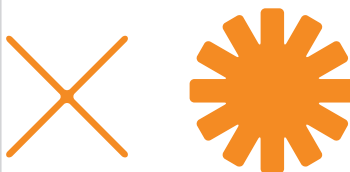
PART MODALE DU VÉLO DANS LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU BAS-RHIN



Part du vélo dans les déplacements

- > à 5 %
- de 3 à 5 %
- < 3 %
- reste du Bas-Rhin : 3,6 %

0 15 km ADEUS
sources : IGN BD Topo 2006 ; EMD 2009
réalisation ADEUS, nov. 2009





Vers des itinéraires cyclables dépassant la seule fonction circulaire dans le territoire métropolitain ?

Dans le contexte environnemental de demain, il devient nécessaire de marier ressources naturelles et territoire urbain et de créer une véritable alliance ville-nature, notamment pour développer une image moderne, attractive et dynamique de Strasbourg et sa région. La trame verte et bleue devient donc le lieu de nombreux usages, notamment des réseaux d'itinéraires cyclables et de promenades, des espaces de respiration, de loisirs, de rencontre...

Les pistes cyclables ont donc un rôle important à jouer au delà de leur seul rôle circulaire. Elles doivent également servir

à mettre en scène le paysage et donc la représentation mentale de la ville. L'intégration de cette dimension est d'autant plus importante qu'elle permet de répondre au besoin de nature en ville.

Les pistes cyclables peuvent également jouer un rôle « d'effet vitrine » pour les modes actifs. A ce titre, la création « d'autoroutes à vélo » doit non seulement permettre des déplacements cyclables sur des distances plus longues, mais également servir de support de communication pour l'utilisation des modes actifs aux nouveaux employés.



LES PISTES CYCLABLES, UN OUTIL POUR METTRE EN SCÈNE LE PAYSAGE

Développer l'offre en stationnement cyclable

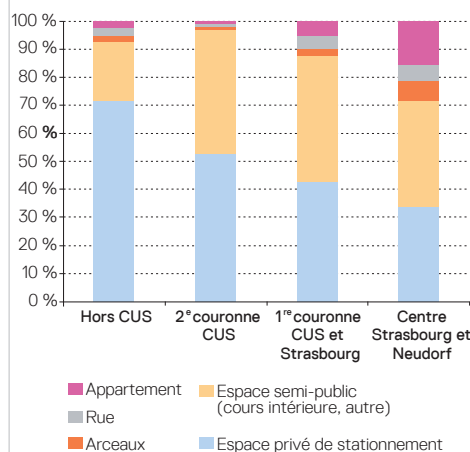
Au domicile...

Si l'existence de pistes cyclables n'est pas obligatoire pour se déplacer à vélo, en revanche, il est indispensable de disposer d'un espace où stationner le vélo, que ce soit sur son espace privé (dans un garage... ou sur un balcon !), sur du mobilier urbain (dédié ou non), ou même, sans le fixer, dans la rue.

A Strasbourg et en première couronne, avoir un vélo suppose pour 10 à 20 % des ménages de trouver une solution de stationnement au domicile hors des possibilités conventionnelles, (que ce soit le garage ou une cour à caractère semi-public). En l'absence de stationnement privatif, les ménages doivent en effet arbitrer entre, d'une part l'acceptation du risque de vol ou de dégradation en le laissant sur l'espace public, et d'autre part l'acceptation de prendre une partie de son espace personnel pour stationner le vélo dans l'appartement. Si ces deux points sont inacceptables pour le ménage, c'est l'acquisition même du vélo qui sera la variable d'ajustement, avec un impact évident sur la part modale de celui-ci !

L'existence de conditions de stationnement acceptables au domicile constitue donc un premier frein à lever pour une part importante de la population, principalement dans la première couronne de la CUS et plus particulièrement au centre de Strasbourg.

LE STATIONNEMENT DES VÉLOS AU DOMICILE SUIVANT LES TERRITOIRES



source : EMD 2009



GARAGES À VÉLO DANS LE QUARTIER VAUBAN À FREIBURG

photo : Fabienne Comtesse, ADEUS



LE STATIONNEMENT DU VÉLO AU DOMICILE : EN L'ABSENCE D'OFFRE DÉDIÉE, IL S'EFFECTUE DANS DES ESPACES NON ORGANISÉS

... mais aussi sur les lieux de travail et d'achats



LE STATIONNEMENT SAUVAGE
SUR L'ESPACE PUBLIC

De la même manière, l'existence de stationnement vélo organisé sur le lieu de travail est fondamentale pour augmenter le nombre de cyclistes parmi les actifs. En effet, la part modale du vélo quand il existe un « stationnement vélo » y est deux fois plus importante (8 %) que quand l'employeur ne propose pas d'offre. Ce résultat est important notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises, puisque le développement d'une offre en stationnement vélo (à proximité de l'entrée de l'entreprise) constitue un investissement mesuré pour l'employeur et qui peut lui permettre « d'économiser » plusieurs places de stationnement automobile.

L'usage du vélo est assez rare pour effectuer des achats. Au-delà du frein que le volume des courses peut représenter, on constate que l'offre en stationnement vélo au droit des commerces est en général assez faible.

A titre d'illustration, plus d'un cycliste sur deux faisant des achats laisse son vélo dans la rue et non sur du mobilier urbain dédié à cet usage. La prise en compte des centralités commerçantes paraît donc à intégrer significativement dans la priorisation des implantations d'arceaux à vélo.



En conclusion :

Compte tenu de la forte part de la voiture sur les déplacements entre un et trois kilomètres, le vélo est le mode de déplacement alternatif à l'automobile qui semble avoir le potentiel de croissance le plus élevé. Développer ce potentiel suppose de travailler dans deux directions complémentaires, au delà de la pression sur l'usage de l'automobile.

La première direction concerne le renforcement de l'image positive du vélo et renvoie à des questions de marketing et de communication qui peuvent notamment se traduire dans le cadre des Plans de Déplacements Entreprises. Elle nécessite d'identifier les cibles à prioriser, notamment les scolaires et les jeunes actifs, et d'intégrer dans la réflexion les caractéristiques socio-culturelles, car les représentations du vélo (comme de la voiture) sont très différentes suivant les profils de personne.

La seconde concerne l'amélioration de l'offre, en termes d'itinéraires cyclables, prioritairement sur des critères qualitatifs de continuité du réseau, de réduction des coupures urbaines, d'amélioration du cadre de vie, et de lien avec les trames vertes et bleues. Mettre ces critères au coeur de la démarche de développement du réseau cyclable, aboutir à la réalisation d'actions emblématiques, permettra, d'une part, d'améliorer le confort et l'intérêt des déplacements à vélo, mais aussi, d'autre part, de renforcer son image et sa reconnaissance sociale. Au-delà du réseau cyclable, l'offre se construit également en développant les capacités de stationnement, notamment au domicile dans la première couronne strasbourgeoise, mais aussi sur les lieux de travail et à proximité des commerces.

Cette amélioration de l'offre est une condition nécessaire, car le choix d'utiliser le vélo est directement lié à son côté « pratique » et « rapide ».

Non seulement ces deux directions sont complémentaires, mais le développement qualitatif de l'offre peut naturellement servir de support au renforcement de l'image du vélo.

Les réactions des partenaires :

Même si beaucoup a déjà été fait, les partenaires s'accordent sur l'importance du potentiel de report modal vers le vélo, et donc sur l'importance du chemin qui reste à parcourir !

La pratique cyclable subit en effet encore la concurrence de la voiture et de la facilité d'usage de celle-ci, ce qui doit encourager les collectivités à ne pas oublier de jouer de la contrainte sur l'automobile, notamment du stationnement (au droit des écoles par exemple) comme levier de report modal (CADR). Dans l'affectation de l'espace public, il y a effectivement des choix à faire dans la répartition entre espaces dédiés à la voiture et ceux aux autres modes. De ce point de vue, les expériences de code de la rue, visant à pacifier la voirie se heurtent parfois aux pratiques de stationnement automobile illicite (CUS) et reposent la question des moyens du contrôle.

De nombreux opérateurs de transports, et notamment de transports en commun s'impliquent de plus en plus, y compris financièrement, dans le développement de solutions intermodales associant vélo et transports en commun. Ceci traduit bien qu'ils ne sont pas dans une optique de concurrence entre vélo et TC, mais plutôt de complémentarité (CTS). A ce titre, l'exemple de Copenhague où les cyclistes peuvent stationner leurs vélos sur le quai même de la gare témoigne du niveau d'articulation entre les modes qu'il est possible d'atteindre (CG67).

Le nombre d'itinéraires cyclables est déjà élevé, notamment dans la CUS. La priorité en termes d'infrastructures concerne finalement d'abord le stationnement. En effet, l'absence de stationnement spécifique sécurisé se révèle un frein à l'usage du vélo. Le développement d'une telle offre, notamment sous forme de box, pose néanmoins la question de son financement et de sa localisation dans les secteurs résidentiels (CUS). Ce diagnostic est plus nuancé dans le reste du département, où si certains secteurs

atteignent les mêmes niveaux d'offre cyclable, d'autres restent encore en-deça (CG67).

Développer l'usage du vélo dans des proportions importantes nécessite cependant beaucoup d'efforts, pas uniquement financiers. Ainsi, pour atteindre 20 % de part modale en vélo, le centre administratif de la CUS a du avoir une politique incitative forte, proposer de nombreux services pour les cyclistes, limiter les capacités de stationnement automobile, et accompagner les salariés pour les aider à trouver une alternative performante à l'usage de la voiture (CUS).

Petit à petit, la notion de cyclabilité émerge et devient centrale. La première des priorités est bien de faire en sorte que les usages du vélo deviennent de plus en plus facile, à tous les points de vue. Cela se traduit d'abord par la nécessité de rendre le réseau lisible, tant sur l'infrastructure (garantir la continuité du réseau, le jalonnement et la hiérarchie de celui-ci notamment à travers les zones 30, celles de rencontre, les aires piétonnes...), que dans les services offerts (simplicité des titres de transport notamment intermodaux, tarification attractive, sécurité, visibilité du stationnement et développement de celui-ci à proximité immédiate des entrées, réparations plus faciles d'accès, etc.) (CG67). C'est donc bien la question des services offerts aux cyclistes, la manière de leur faciliter le déplacement qui est au coeur des débats, et aussi de toutes les difficultés notamment juridiques. A ce titre l'émergence d'un pass-mobilité pose également des difficultés de mise en oeuvre, malgré son intérêt évident pour le public (CUS).

Au-delà de ces seuls aspects « transports », penser la « cyclabilité » c'est aussi repenser l'organisation même de la ville, non pas du point de vue de l'automobiliste, mais de celui des piétons et cyclistes pour remettre ceux-ci au coeur de la métropole, ce qui dépasse le seul monde des transporteurs et qui concerne également l'ensemble des acteurs de la ville.



Ont participé au débat :

Serge Asencio, CUS

Guillaume Bihet, CG67

Sylvie Blaison, ADEUS

Jean Gerber, CADR

Geneviève Goujon, CTS

Daniel Hauser, ADEUS

Jean-Luc Marchal, CUS

Caroline Messner, CTS

Renaud Sadarnac, CUS

Benoit Vimbert, ADEUS

Christian Weissgerber, CG67

Jean-François Wolff, CADR



L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

Directrice de publication : Anne Pons, directrice générale de l'ADEUS
 Equipe étude Déplacement : Benoit Vimbert (chef de projet), Maryline Roussette
 Photos : Jean Isenmann - Mise en page : Hélène Vincent
 © ADEUS - Numéro ISSN : 2110-5413
 Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org