



Schéma
départemental

des circulations douces

BILAN DU PLAN VÉLO



Programme partenarial

Participation pilotage : Conseil Général du Bas-Rhin

Equipe projet : Daniel HAUSER (*chef de projet*), Pierre REIBEL, Yann LOCOGE,
Maryline ROUSSETTE

Mars 2008 © ADEUS

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue Brûlée . BP 47R2 67002 Strasbourg Cedex

SOMMAIRE

1. AMÉNAGEMENTS CYCLABLES	4
1.1. Rappel des documents de référence	4
1.1.1. Plan Vélo du Conseil Général	4
1.1.2. Schéma directeur vélo de la CUS	6
1.1.3. Schémas d'autres collectivités	8
1.1.4. Schéma national des véloroutes et voies vertes	12
1.2. Bilan des aménagements cyclables en 2006	13
1.2.1. Plan vélo du Conseil Général	13
1.2.2. Réseau cyclable de la CUS	15
1.2.3. Réseau des villes moyennes	17
1.2.4. Communautés de Communes	18
1.3. Signalétique du réseau cyclable	18
1.4. Jalonnement du réseau départemental	19
1.5. Jalonnement du réseau de la CUS	20
1.6. Autres collectivités	20
2. INTERMODALITÉ	21
2.1. Réseau ferré régional	21
2.2. réseau de cars interurbains	24
2.3. Réseau urbain de la CUS	24
2.4. Réseau urbain de Haguenau-Schweighouse/Moder	26
3. AUTRES ÉQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT	27
3.1. Stationnement sur domaine public	27
3.2. Stationnement en ouvrage	27
3.3. Stationnement hors voies publiques	28
3.3.1. Collèges	28
3.3.2. Autres équipements publics	28
3.3.3. Services et commerces	29
3.3.4. Constructions nouvelles	29
4. SERVICES AUX USAGERS	30
4.1. Location de vélos	30
4.2. Plan de déplacements d'entreprise (PDE)	30
5. TOURISME A VELO	33

6. USAGE DU VÉLO	36
6.1. Part modale du vélo	36
6.2. Pratiques de déplacement des salariés	36
6.3. Autres données	37
6.3.1. Comptages sur aménagements cyclables du Conseil Général	37
6.3.2. Comptages sur aménagements cyclables de la CUS	39
6.3.3. Enquêtes auprès des usagers	39
7. LOBBYING ET MILIEUX ASSOCIATIFS	40
7.1. Collectivités locales	40
7.2. Actions de communication du Conseil général	41
7.3. associations de cyclistes	44
7.3.1. Cyclistes urbains	44
7.3.2. Cyclotouristes	44
7.3.3. Autres associations	45
8. SÉCURITÉ	46
8.1. Accidentologie des cyclistes à l'échelle nationale	46
8.2. Bilan des accidents corporels dans le département	46
8.2.1. A l'échelle du département	46
8.2.2. Périmètre de la CUS	47
8.3. Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)	49
8.4. Contrôle technique des vélos dans les collèges	49
8.5. Pistes et centres d'éducation routière	50
8.6. Lutte contre le vol de vélos	51
9. BUDGET	52

Le Conseil Général du Bas-Rhin a adopté un schéma de parcours cyclables, le « Plan Vélo » en octobre 1992, document modifié en 1999 (participation financière des communes et aménagements cyclables le long des RD de 3ème catégorie). En novembre 2004, l'Assemblée départementale a approuvé les orientations d'un « schéma départemental des circulations douces » en vue de promouvoir les modes doux pour les déplacements quotidiens des Bas-Rhinois.

En préalable à l'élaboration de ce nouveau schéma, il est proposé de faire l'état des lieux des actions des collectivités en matière de politique cyclable sur l'aire du département. Ce bilan concerne les aménagements cyclables, par la réalisation progressive d'un réseau structurant, ainsi que les services offerts aux usagers. Il repose en grande partie sur les données analysées depuis 2001 dans l'observatoire vélo de la CUS et du Conseil Général 67.

En matière d'aménagements cyclables, outre les réalisations propres au Conseil Général conformément au Plan Vélo, il sera également tenu compte des principales réalisations de la Communauté Urbaine de Strasbourg sur son territoire, de celles des villes moyennes de Haguenau, Sélestat et Saverne, ainsi que des opérations réalisées par les Communautés de Communes.

En ce qui concerne les services aux usagers, le bilan comprend :

- le stationnement des vélos,
- l'intermodalité,
- la location de vélos,
- le tourisme à vélo,
- la communication,
- les opérations de sécurité.

1. AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

1.1. RAPPEL DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

1.1.1. Plan Vélo du Conseil Général

Le Plan Vélo du Conseil Général prévoit la réalisation annuelle d'environ 10 à 20 km de pistes et parcours cyclables hors agglomérations, à raison d'environ 3 M€ par an. Il répond à trois objectifs :

- améliorer la sécurité des cyclistes (scolaires en particulier),
- développer la promenade à vélo,
- encourager globalement la pratique du vélo, mode de déplacement souple et non polluant, en tant qu'alternative possible à l'usage de la voiture.

Le plan vélo comprend trois volets complémentaires :

- la création d'un réseau structurant de parcours cyclables à longue distance à vocation de loisirs qui comportera à terme 700 km d'itinéraires cyclables (dont 400 km en site propre), financé à 100% par le Conseil Général,
- l'aménagement de pistes ou bandes cyclables «interlocalités» le long des routes départementales principales pour améliorer la sécurité des cyclistes (accès aux collèges notamment), avec mise à disposition des terrains nécessaires (ou remboursement) par les communes concernées,
- l'aide à la mise en place de circuits locaux balisés (découverte de secteurs touristiques à vélo), sous forme d'assistance-conseil aux communes.

Les principes généraux suivants ont été arrêtés :

- sur routes secondaires (RD de 3ème catégorie) : mélange des cyclistes à la circulation générale en raison du trafic faible ou modéré (pas d'aménagement spécifique, sauf cas exceptionnel),
- recherche systématique d'itinéraires parallèles (routes et chemins peu circulés) pour utiliser au mieux les infrastructures existantes,
- le long des grands axes routiers : création progressive de surlargeurs polyvalentes (accotements revêtus) de 1 m de largeur, à l'occasion de travaux de renforcement,
- étude des déplacements deux-roues pour tout projet routier et toute nouvelle implantation de collège,
- étude comparative systématique de toutes les variantes envisageables pour assurer une liaison cyclable, de manière à choisir le type d'aménagement optimal en termes de sécurité, coût, agrément, emprises ...

CARTE N°1 : Plan vélo du Conseil Général

Itinéraires cyclables à longue distance

Principes de liaisons vers les pôles
d'attraction importants du Département

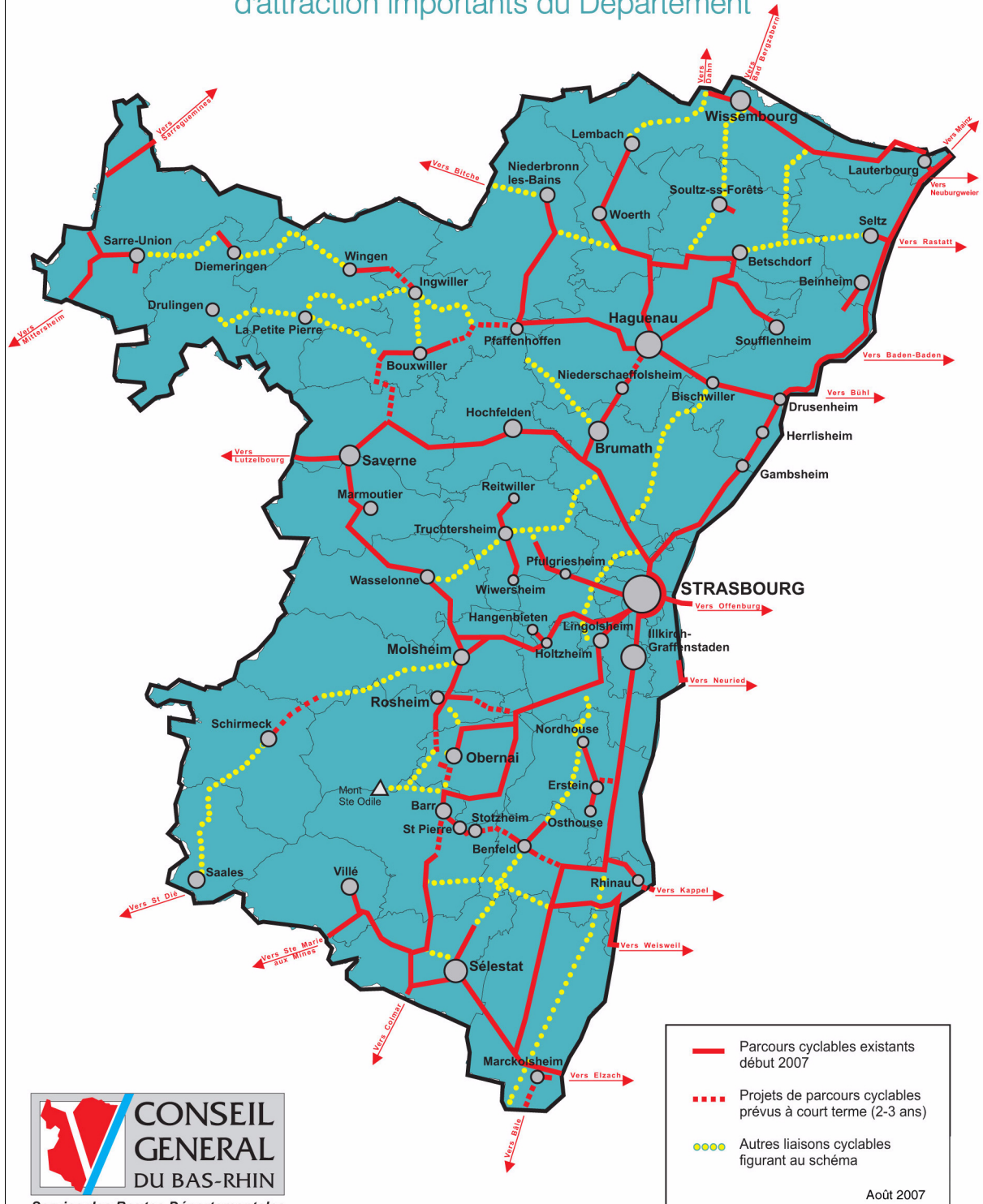


Schéma des principes de liaisons adopté dans le cadre du "Plan Vélo" de 1992

Source : SERD-CG 67.

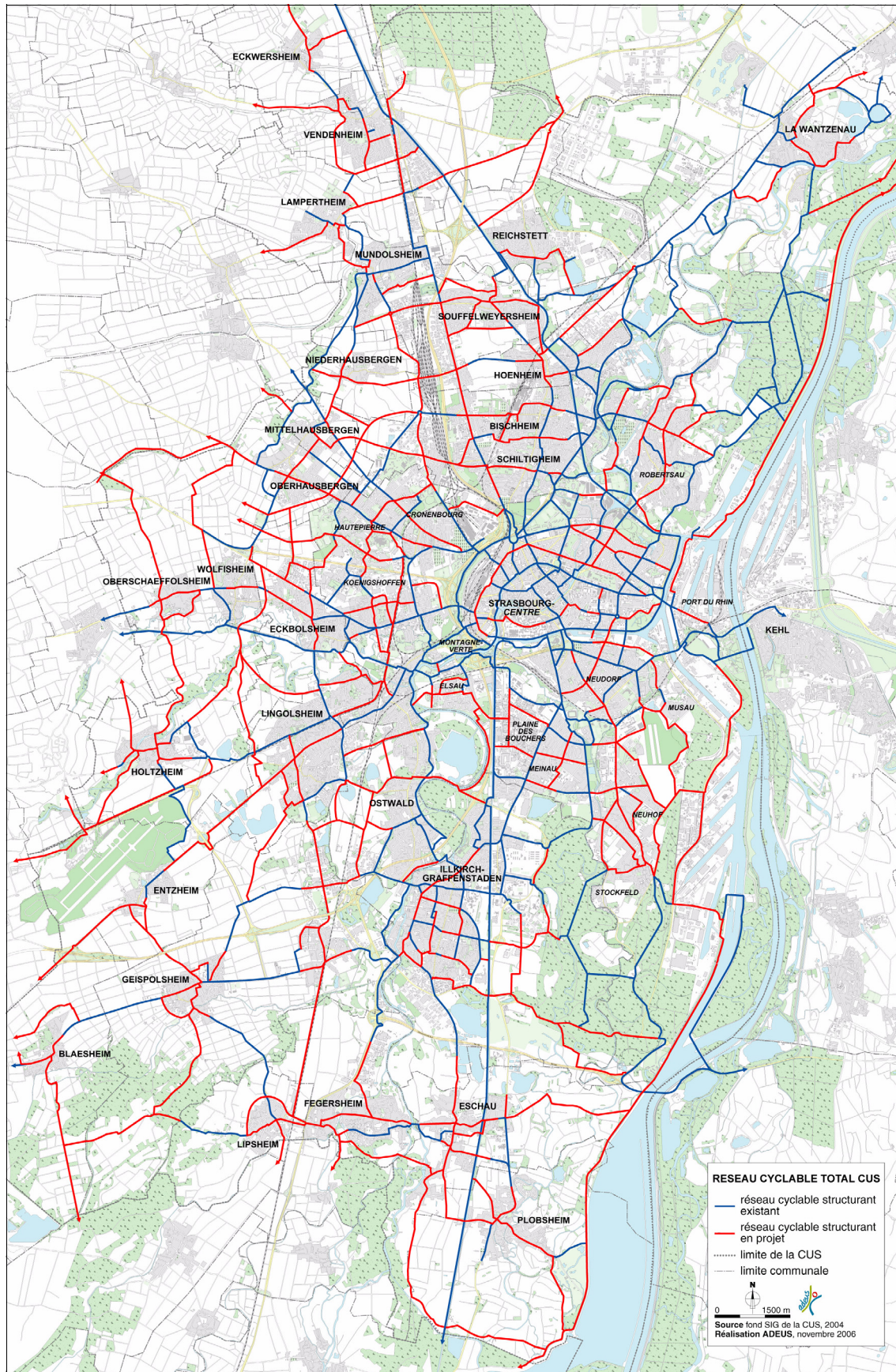
1.1.2. Schéma directeur vélo de la CUS

La politique vélo de la CUS s'intègre dans le projet global de l'« Ecomobilité en actions » qui fait suite au débat de la place de la voiture en ville lancé en 2005. Ce projet consiste à privilégier les transports publics et les modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le nouveau Schéma directeur vélo de la CUS, document actualisant celui de 1994, a été réalisé fin 2006. Dans ce document de référence sont explicitées des propositions pour la décennie à venir, d'une part en matière d'aménagements cyclables devant aboutir à terme à la réalisation d'un réseau cyclable homogène et maillé sur l'agglomération, d'autre part en ce qui concerne les services aux usagers.

En matière de réseau cyclable, les réflexions menées dans le cadre du Schéma directeur vélo ont abouti à privilégier les continuités cyclables sur les axes structurants radiaux et transversaux en première couronne, la desserte des établissements scolaires, le franchissement de certaines coupures physiques (ouvrages d'art), la résorption des points de conflit (carrefours accidentogènes), l'achèvement du circuit des Forts et des liaisons avec le réseau de loisirs périphérique.

CARTE N°2 : Schéma directeur vélo de la CUS



1.1.3. Schémas d'autres collectivités

■ Plan de déplacements de Haguenau

Le Plan de déplacements de Haguenau datant de mars 2005 a arrêté un schéma directeur cyclable. Les itinéraires cyclables existants sont complétés par un maillage sur les voies secondaires permettant de se rabattre sur le réseau principal, de sortir vers les espaces naturels et de proposer des itinéraires alternatifs valorisant les voies de quartier.

Le réseau cyclable de Haguenau, notamment les liaisons radiales sur les grands axes, se fait en continuité avec les itinéraires cyclables départementaux pour les liaisons utilitaires.

CARTE N°3 : Parcours découverte des itinéraires cyclables de la ville de Haguenau



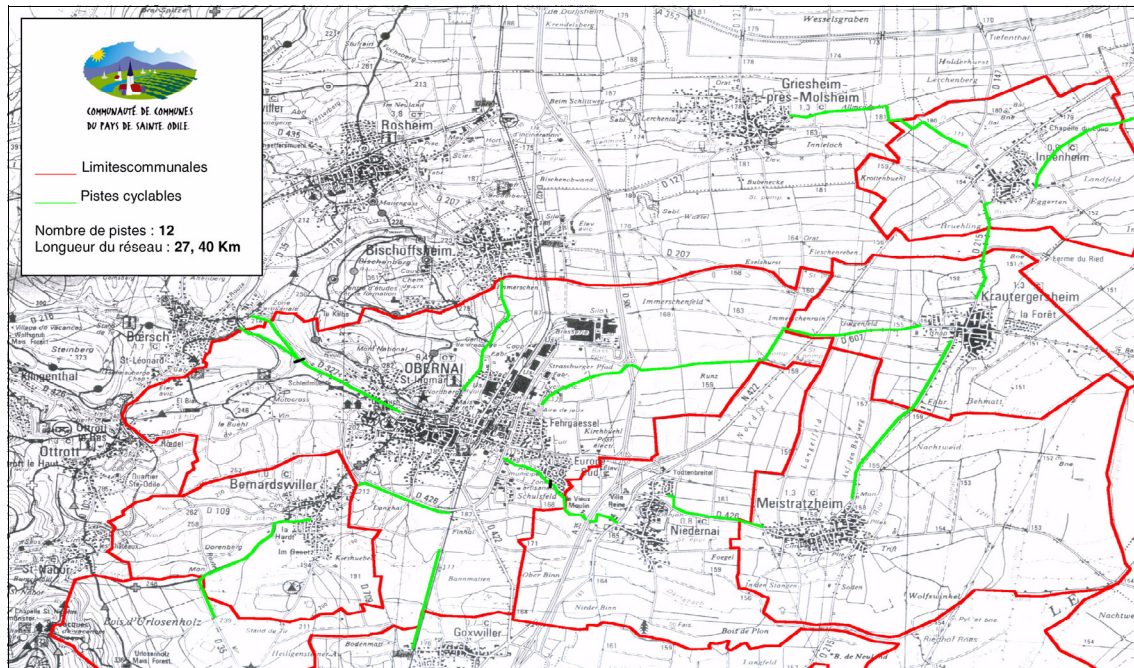
Source : Ville de Haguenau.

■ Communautés de Communes

Des projets d'itinéraires cyclables ont été inscrits dans la charte intercommunale de développement et d'aménagement de certaines Communautés de Communes.

- La **Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile** s'est engagée depuis les dernières élections municipales dans une réflexion de programmation sur les liaisons cyclables à caractère intercommunal. Le plan vélo intercommunal (PVI) fait la synthèse du travail qui a suivi cet engagement. Le schéma adopté en 2002 vise, d'une part à préciser la commande politique et indiquer les principales caractéristiques souhaitées des tronçons, d'autre part à servir de document de référence pré-opérationnel.

CARTE N°4 : Plan vélo intercommunal de la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile

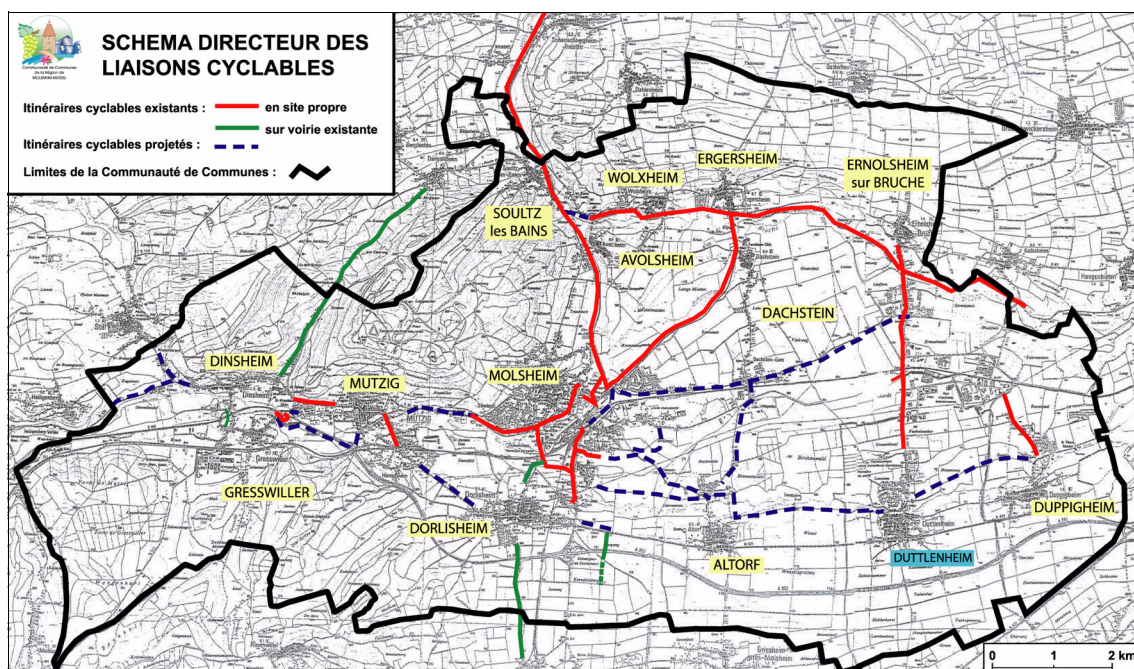


Source : Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile.

• La **Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig** a adopté un schéma directeur intercommunal des liaisons cyclables en 2002, afin de proposer à terme un réseau complet d'itinéraires entre les communes permettant de sécuriser les déplacements et d'encourager la pratique du vélo. Trois projets de pistes sont en cours :

- la piste cyclable Gresswiller-Mutzig,
- la piste cyclable Molsheim-Mutzig,
- la liaison cyclable reliant l'agglomération de Molsheim-Dorlisheim à Duppigheim.

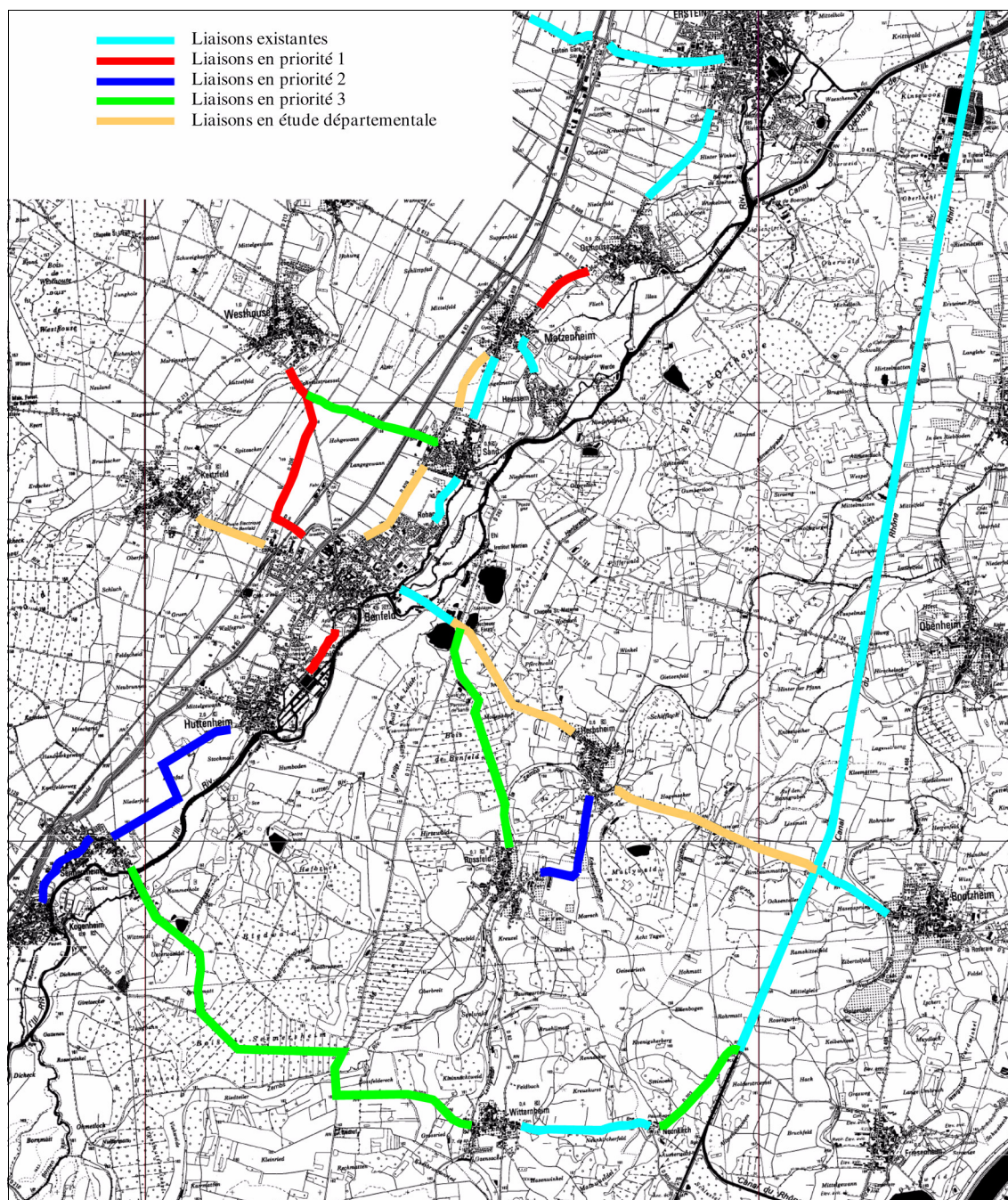
CARTE N°5 : Schéma directeur des liaisons cyclables de la Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig



Source : Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig.

- La **Communauté de Communes de Benfeld** s'est doté en 1999 d'un schéma intercommunal des parcours cyclables sur la base d'une étude confiée à la DDE- Subdivision d'Erstein. Par ce schéma intercommunal, la Communauté de Communes souhaite :
 - dynamiser et sécuriser ce mode de transport en voie de développement sur son territoire et plus généralement en avant garde dans le département,
 - valoriser le patrimoine naturel et historique comme inscrit dans la nouvelle charte de développement adoptée en mars 2002,
 - définir les futures réalisations en déterminant les priorités,
 - disposer d'éléments objectifs pour préparer suffisamment en amont les projets et en faciliter leur concrétisation.

CARTE N°6 : **Schéma intercommunal des parcours cyclables de la Communauté de Communes de Benfeld**

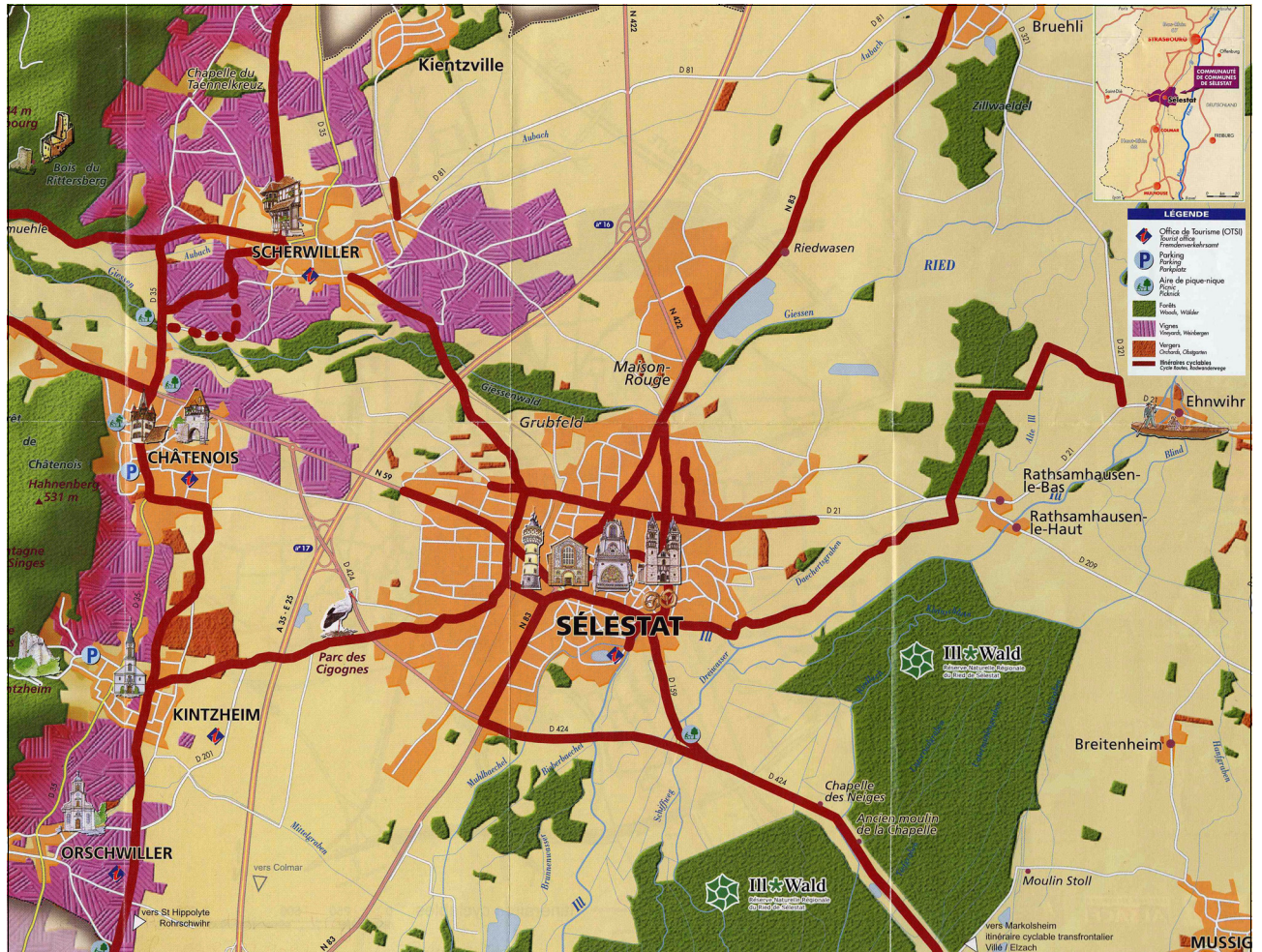


Source : Communauté de Communes de Benfeld.

- Communauté de Communes de Sélestat

60 km d'itinéraires cyclables balisés ont été mis en service dans la Communauté de Communes de Sélestat. Ils comprennent les réalisations de la Ville de Sélestat, du Conseil Général et de la Communauté de Communes.

CARTE N°7 : Itinéraires cyclables dans la Communauté de Communes de Sélestat



Sources : Communauté de Communes de Sélestat - Ville de Sélestat - Actual, mai 2006.

- Communauté de Communes du Rhin

CARTE N°8 : Carte des liaisons cyclables de la Communauté de Communes du Rhin

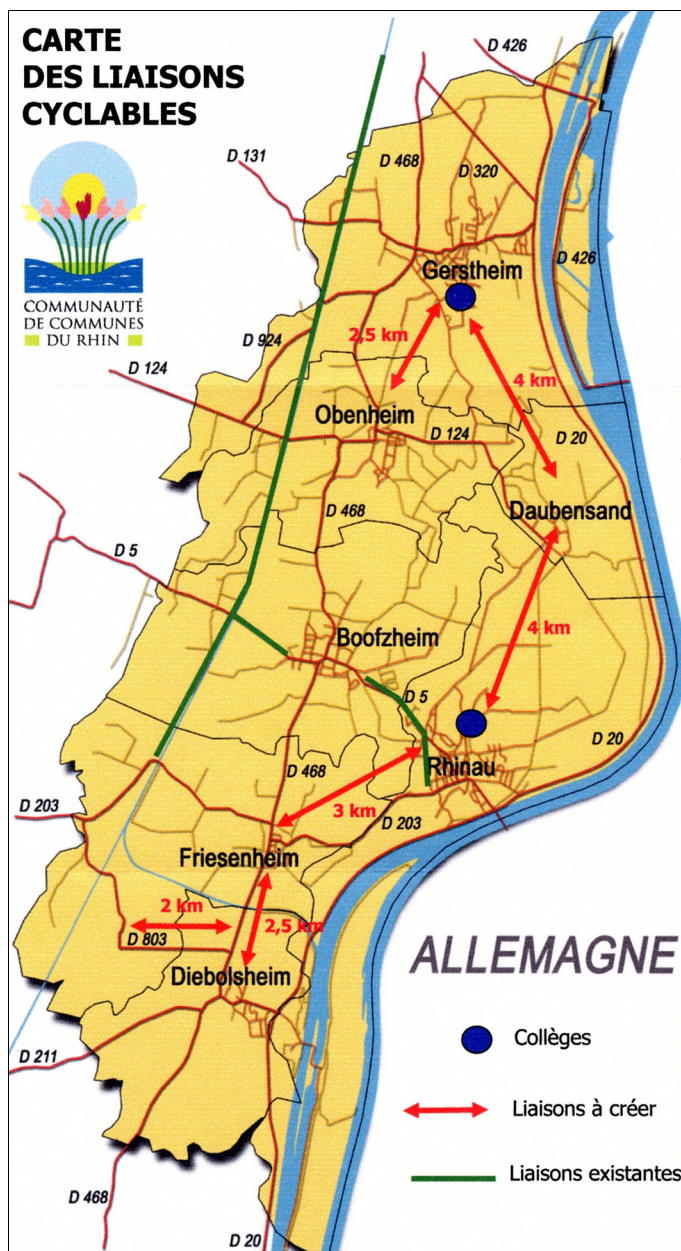
Source : Communauté de Communes du Rhin.

La carte des liaisons cyclables de la Communauté de Communes du Rhin prévoit une vingtaine de kilomètres d'itinéraires à réaliser entre les différentes communes, en complément du parcours cyclable du canal du Rhône-au-Rhin et de la piste cyclable de la RD 5.

■ Autres collectivités

D'autres collectivités ont engagé des initiatives ou des réflexions en faveur du développement des circulations douces, notamment dans le cadre du dispositif des « contrats de territoire » du Département.

L'observatoire des déplacements réalisé par l'ADEUS recense et analyse les indicateurs relatifs aux principaux schémas de référence des politiques cyclables des collectivités du Bas-Rhin.



1.1.4. Schéma national des véloroutes et voies vertes

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 15 décembre 1998 a entériné la proposition de création de véloroutes et voies vertes (VVV) sur le territoire national et a validé un schéma national.

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes a été réalisé en 2005 par le CETE de l'Est. Il s'est attaché à définir un réseau régional complémentaire aux grands itinéraires nationaux, en s'appuyant sur un patrimoine déjà très développé et de qualité dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Les itinéraires de base, existants dans la plupart des cas, comprennent les parcours cyclables :

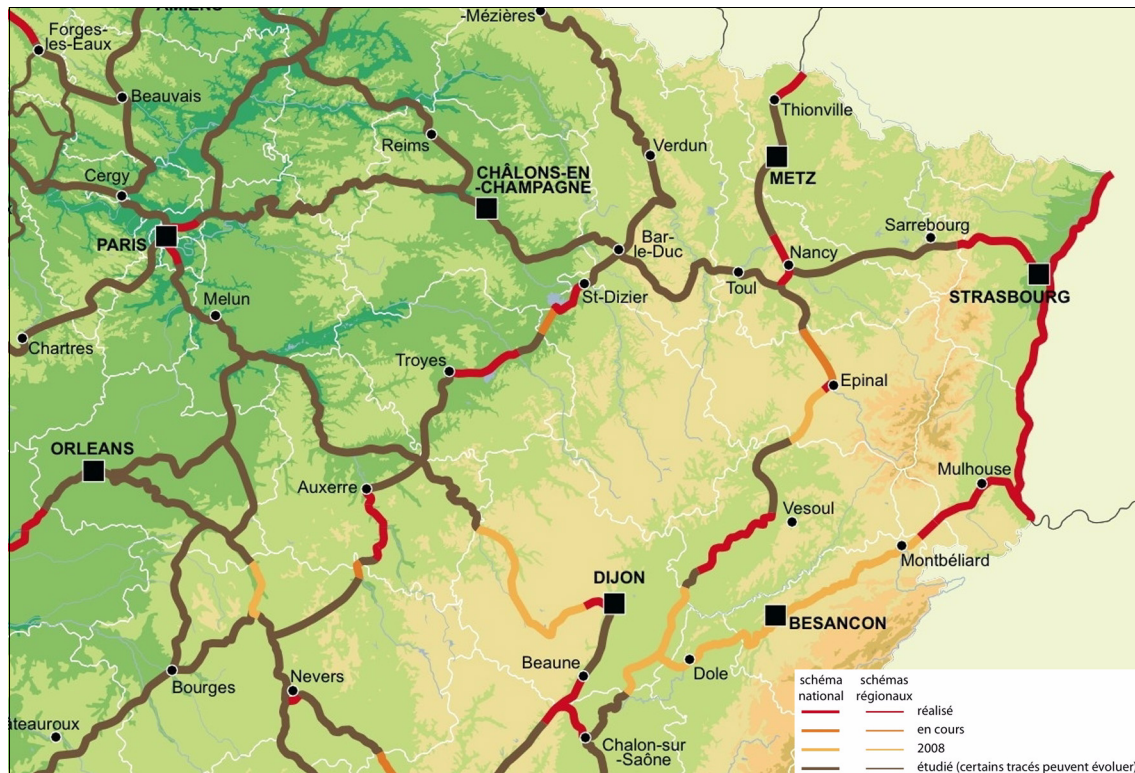
- du canal du Rhône-au-Rhin entre Strasbourg et Artzenheim au Sud,

- du canal de la Marne-au-Rhin entre Strasbourg et Arzwiller au Nord-Ouest,
- du canal de la Bruche entre Strasbourg et Molsheim au Sud-Ouest,
- de la véloroute Rhin entre Strasbourg et Lauterbourg au Nord-Est,

et sont complétés par les transversales Villé-Chatenois-Sélestat-Marckolsheim et Saverne-Marlenheim-Molsheim.

Le volet régional Alsace n'est pour l'instant pas validé par le comité de suivi.

CARTE N°9 : **Schéma national des véloroutes et voies vertes - secteur Grand Est**



Source : Observatoire national des véloroutes et voies vertes, mars 2006.

1.2. BILAN DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN 2006

1.2.1. Plan vélo du Conseil Général

Fin 2006, le réseau cyclable réalisé ou financé par le Conseil Général sur le département a une longueur totale de 671 km répartis de la manière suivante :

- 310 km d'aménagements cyclables en site propre : 249 km de pistes et 61 km de bandes cyclables accolées à la chaussée,
- 361 km d'itinéraires jalonnés sur voies à faible trafic : routes départementales ou communales (à faible trafic), chemins ruraux, routes forestières ...

L'ensemble de ces aménagements cyclables représente un investissement global d'environ 40 M€, soit en moyenne environ 3 M€ par an depuis 1991.

Différents types d'aménagements cyclables



RD 5 à Boofzheim



RD 424 Sélestat-Marckolsheim



Piste intercanaux à Strasbourg



Canal de la Marne-au-Rhin



Chemin rural vers Rothbach



Ancienne voie ferrée à Kirchheim



RD 31 Schiltigheim-Mittelhausbergen

1.2.2. Réseau cyclable de la CUS

En 2006, le réseau cyclable réalisé sur le territoire de la CUS comptabilise 483 km d'aménagements cyclables, dont 74 km réalisés ou financés par le Conseil Général. Il se compose de :

- 272 km d'aménagements en site propre : 169 km de pistes et 103 km de bandes cyclables,
- 211 km d'infrastructures mixtes : 147 km d'itinéraires calmes jalonnés, 34 km d'aménagements piéton-vélo (aire piétonne, trottoirs cyclables, passerelles), 26 km de rues en contresens, 4 km de couloirs bus autorisés aux cyclistes.

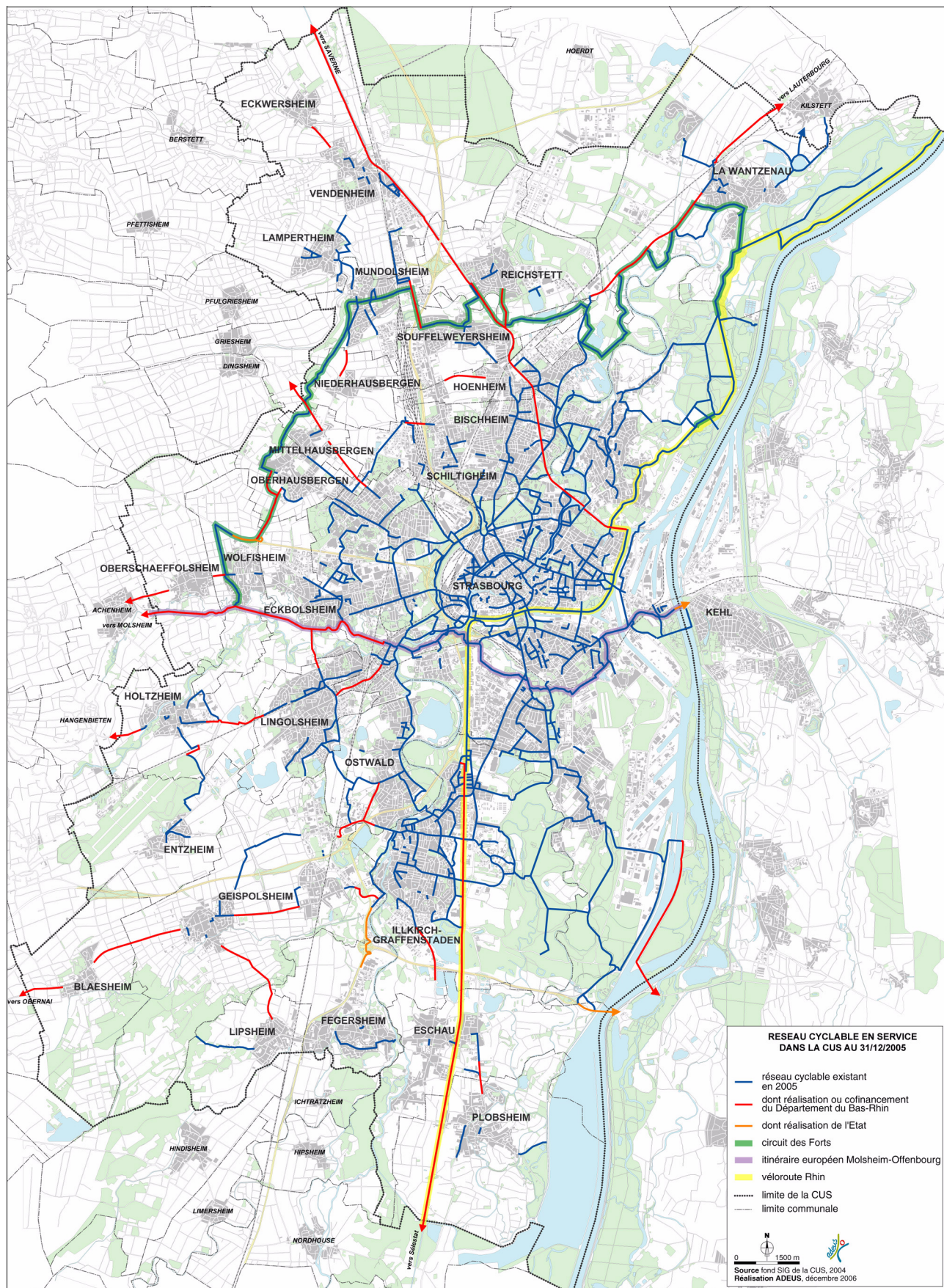
A ces aménagements cyclables peuvent être ajoutées les zones 30, voies potentiellement cyclables, d'une longueur d'environ 50 km dans les communes de la CUS.

En ce qui concerne les principaux aménagements cyclables réalisés ou financés par le Conseil Général figurent :

- les parcours cyclables à longue distance aménagés le long du canal du Rhône-au-Rhin, de la Marne-au-Rhin et de la Bruche,
- les pistes et bandes cyclables le long des routes départementales, par exemple la RD 468 entre Reichstett et La Wantzenau, la RD 84 entre Geispolsheim-Gare, Geispolsheim-Village et Blaesheim, la RD 221 entre Geispolsheim-Village et Lipsheim, la RD 31 entre Strasbourg, Mittelhausbergen et Dingsheim ...

Certains de ces aménagements font partie d'itinéraires structurants à l'échelle locale tel le circuit des Forts autour de Strasbourg, à l'échelle régionale telle la véloroute Rhin et à l'échelle transfrontalière comme l'itinéraire cyclable européen Molsheim-Strasbourg-Kehl-Offenbourg.

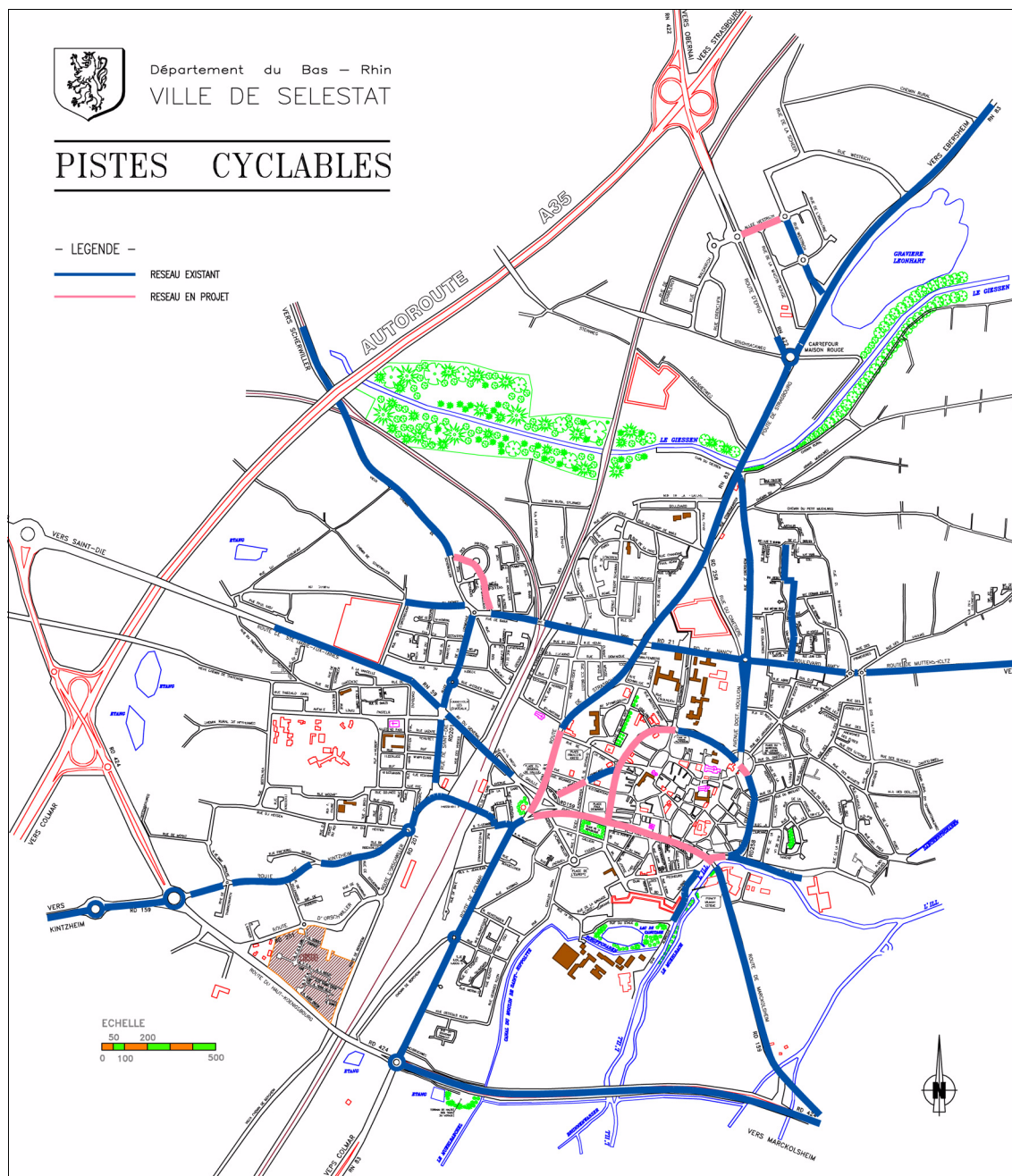
CARTE N°10 : Réalisations du Conseil Général sur le territoire de la CUS



1.2.3. Réseau des villes moyennes

Le réseau cyclable des villes de Haguenau, de Sélestat et de Saverne atteint respectivement une longueur de 25 km, 20 km et 1,5 km d'aménagements.

CARTE N°11 : Réseau cyclable de la ville de Sélestat



1.2.4. Communautés de Communes

Certaines des 47 Communautés de Communes que compte le Département du Bas-Rhin ou certains Pays ont développé des circuits cyclotouristiques sur chemins balisés (dont quelques tronçons de routes départementales équipés d'aménagements cyclables réalisés par le Conseil Général), en prise directe avec les réseaux cyclables des départements voisins et des régions allemandes du Palatinat et du Pays de Bade.

On peut citer :

- la boucle touristique de 30 km entre l'île de Rhinau et le Taubergiessen par la Communauté de Communes du Rhin,
- 5 circuits cyclotouristiques et 4 circuits VTT par la Communauté de Communes des Coteaux de la Mossig,
- 4 circuits cyclotouristiques par la Communauté de Communes du Pays de Sarre-Union, sur des voies à faible trafic routier,
- circuits dans les secteurs de Saverne, Woerth ...

1.3. SIGNALÉTIQUE DU RÉSEAU CYCLABLE

Les aménagements cyclables sont accompagnés par la signalisation réglementaire conformément au code de la route complétée par une signalisation directionnelle.

CARTE N°12 : Comparaison des panneaux utilisables pour les itinéraires cyclables

Nature	Aménagement cyclable réservé, et obligatoire	Aménagement cyclable réservé, mais seulement conseillé	Voie interdite aux véhicules motorisés	Voie verte
Code de la Route	Articles R110-2 et R431-9 du code de la route	Articles R110-2 et R431-9 du code de la route	Pas de référence	Articles R110-2, R412-7, R412-34 et R431-9 du code de la route
Définitions de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (I.I.S.R.) approuvée par l'arrêté du 24-11-67 et ses textes subséquents	 B 22 a Article 66 « Panneau B 22a » - Piste ou bande cyclable obligatoire Ce panneau notifie aux cyclistes qu'ils sont tenus de circuler sur la piste cyclable ou la bande à l'entrée de laquelle il est placé, et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette piste ni de s'y arrêter.	 C 113 Article 75-2 « Panneau C 113 » - Indication d'une piste ou d'une bande cyclable réservée et réservée aux cycles à deux ou trois roues. Ce signal indique que l'accès à une piste ou à une bande cyclable est conseillé et réservé aux cycles à deux ou trois roues et notifie aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement ni de s'y arrêter. (Arrêté du 26 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes)	 B 7b Article 56-1 « Panneau B 7b » Accès interdit à tous véhicules à moteur La signalisation d'interdiction d'accès à tous les véhicules à moteur se fait à l'aide de ce panneau. Il ne peut être utilisé qu'en agglomération. NB : ce dernier alinéa n'a pas été supprimé dans le dernier arrêté du 26 décembre, ce qui sous-entend que ce panneau est théoriquement toujours réservé exclusivement aux voies situées en agglomération (mais la DSCR est prête à accorder des autorisations exceptionnelles d'utilisation hors agglomération !)	 C 115 Panneau à paraître fin 2005 Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (Décret n°2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux voies vertes et modifiant le code de la route)
Commentaires	Piste cyclable réservée, mais obligatoire Réservée exclusivement aux cyclistes, et aux piétons et assimilés (étant donné qu'une piste cyclable est une chaussée, et que les piétons ont le droit de marcher près du bord gauche d'une chaussée lorsque l'accotement n'est pas « normalement praticable »)	Piste cyclable réservée, mais facultative, et malgré tout conseillée Réservée exclusivement aux cyclistes et aux piétons et assimilés (étant donné qu'une piste cyclable est une chaussée, et que les piétons ont le droit de marcher près du bord gauche d'une chaussée lorsque l'accotement n'est pas « normalement praticable »)	Voie interdite aux véhicules motorisés Peut servir de support à des « parcours cyclables en site propre », correspond en quelque sorte à la notion non juridiquement définie de « voie verte »	Les voies vertes sont des itinéraires linéaires, continus, jalonnés, adaptés à la pratique des cyclistes quel que soit leur niveau, sûr, incitatifs mais non obligatoires. Elles ont un réel succès et sont un atout pour le développement et la valorisation touristique d'un territoire.

Source : CG67, mai 2005

Signalétique du réseau cyclable



Canal de la Bruche



RD 392 Entzheim



RD 35 à la sortie de Chatenois



Jalonnement de la piste des Forts



Panneau d'information sur l'itinéraire Molsheim-Offenbourg

1.4. JALONNEMENT DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL

Le Conseil Général ne dispose pas d'un plan de jalonnement du réseau cyclable départemental. Les différents aménagements cyclables sont jalonnés au fur et à mesure de leur mise en service, notamment les parcours à grande distance.

En janvier 1993 a été retenu le système de signalisation directionnelle composé :

- du logo correspondant à la voie,
- d'un ou de plusieurs panneaux indiquant les différentes directions avec l'indication des distances,
- le logo du département aux principaux accès à la piste cyclable.

Afin de hiérarchiser le réseau, les logos suivants ont été développés :

- parcours cyclable européen,
- parcours cyclable le long d'un cours d'eau,
- parcours cyclable banalisé.

Plus de 50 % du réseau départemental est actuellement jalonné.

Des réflexions sont en cours pour un schéma de jalonnement des itinéraires structurants.

1.5. JALONNEMENT DU RÉSEAU DE LA CUS

La Communauté Urbaine de Strasbourg ne dispose pas actuellement d'un plan de jalonnement de son réseau cyclable. Seuls quelques itinéraires structurants de l'agglomération ont été jalonnés depuis la fin des années 1990 :

- un itinéraire Nord-Sud entre Reichstett et la forêt du Neuhof en passant par le centre de Strasbourg,
- un itinéraire Nord/Est-Sud/Ouest entre la Wantzenau et Lingolsheim en passant par le secteur européen,
- les aménagements cyclables d'accompagnement des différentes phases d'extension du réseau tramway (lignes A, B, C, D et E).

En 2007, la CUS a commencé à moderniser l'ancien jalonnement en déclinant une charte graphique identifiable, dans le cadre de l'étude du plan de jalonnement en cours à l'échelle du territoire communautaire.



Jalonnement vélo à Strasbourg



Nouvelle charte graphique

1.6. AUTRES COLLECTIVITÉS

Ponctuellement, des Communautés de Communes ont jalonné des parcours cyclables. C'est le cas par exemple de la Communauté de Communes du Pays de Sarre-Union. Des projets existent également dans les Communautés de Communes de la Région de Brumath et de l'Alsace Bossue.

2. INTERMODALITÉ

La complémentarité entre les transports en commun et les vélos a surtout été développée aux abords des pôles transports, par le rabattement des cyclistes et le stationnement des vélos sur ces pôles. Le transport gratuit des vélos est également possible dans certains modes de transports collectifs.

A l'échelle du département, plusieurs maîtres d'ouvrage interviennent en matière de transports collectifs :

- la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, la SNCF et les communes concernées lors du réaménagement des gares TER,
- le Conseil Général pour les cars interurbains du Réseau 67,
- la CUS et la CTS sur le réseau urbain de tramway et de bus sur l'aire de la CUS,
- la Ville de Haguenau et le syndicat des transports Ritmo sur Haguenau et Schweighouse-sur-Moder.

2.1. RÉSEAU FERRÉ RÉGIONAL

■ Offre en stationnement vélo dans les gares

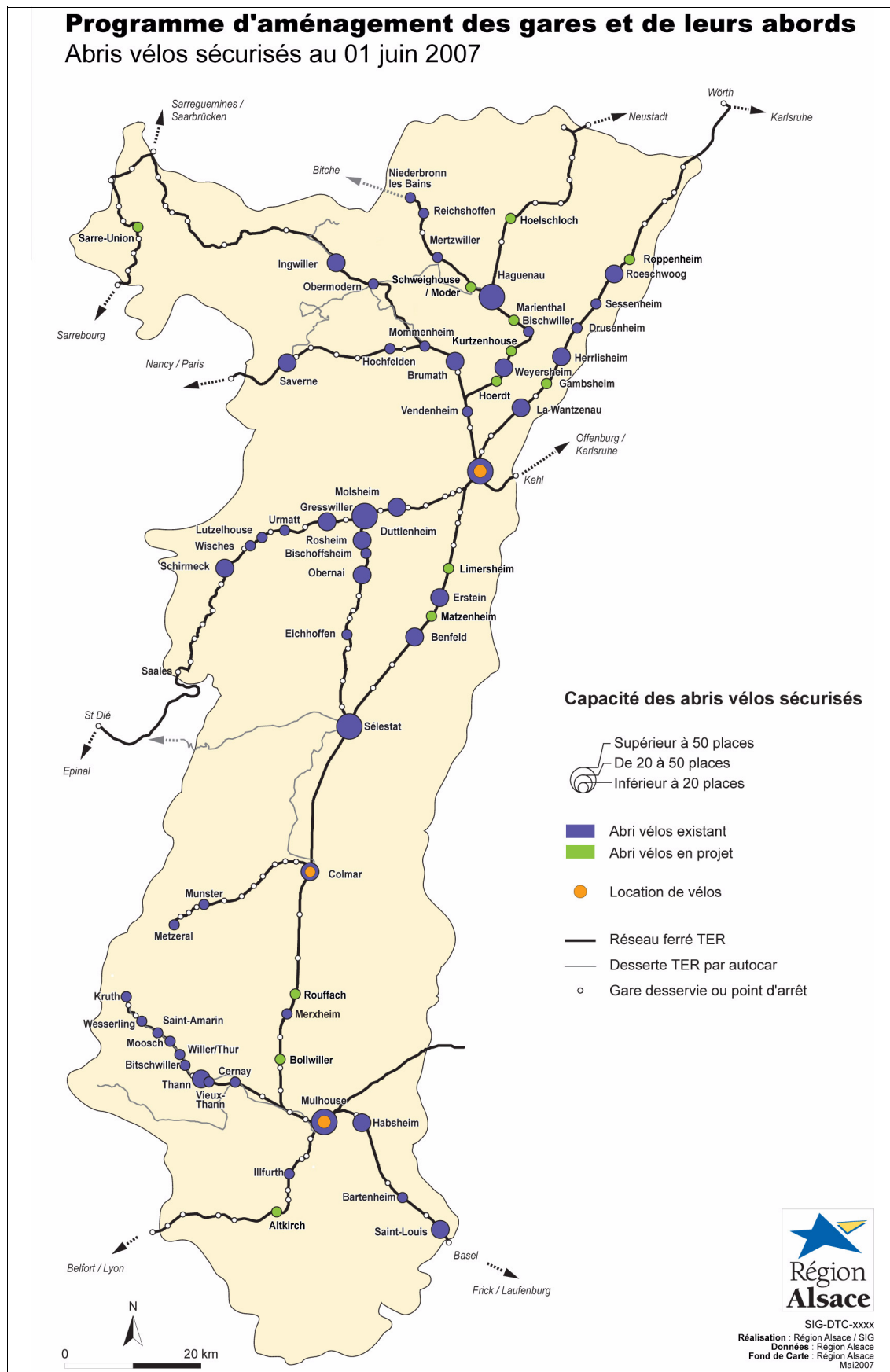
Dans le cadre du programme de réaménagement des gares SNCF mis en oeuvre depuis plusieurs années par la Région Alsace, le stationnement des vélos est systématiquement pris en compte et co-financé par les communes et le Département du Bas-Rhin. Celui-ci peut être assuré d'une part par des arceaux non sécurisés sur les quais, d'autre part dans un local couvert et fermé accessible par un badge délivré aux abonnés de la SNCF.

Sur les 105 gares SNCF implantées dans le département, 60 gares étaient équipées de stationnement vélos début 2006. Parmi celles-ci, 33 gares réaménagées ont bénéficié d'équipements neufs, soit une offre totale de 1 519 places réparties comme suit : 1 002 places sécurisées sous abri fermé et 517 places non sécurisées.



Parking de la gare de Vendenheim

CARTE N°13 : Abris à vélos sécurisés dans les gares SNCF d'Alsace



Trois autres gares bénéficient de parcs de stationnement pour vélos réalisés par la CUS et la CTS :

- la gare centrale de Strasbourg avec plusieurs services : 433 places dans le parking Sainte Aurélie et 80 places dans le parking Gare-Wodli accessibles directement depuis les quais de la gare, 850 places (payantes) dans le parc à vélo sous la place de la Gare en lien direct avec le bâtiment de la gare et la ligne A/D de tramway, 125 arceaux sur la place de la Gare, soit une offre totale de 1 600 places,
- Hoenheim Gare avec un Véloparc-tram de 35 places sur le parking-relais de la station terminus de la ligne B de tramway,
- la halte Krimmeri Meinau avec un Véloparc de 40 places à proximité de la station tramway de la ligne A/E.

■ Usage des équipements de stationnement vélo dans les gares

Des badges sont délivrés par la SNCF aux abonnés désirant stationner leur vélo dans les abris sécurisés des gares réaménagées. En 2008, des comptages effectués par la Région Alsace et la SNCF permettront d'évaluer l'usage des parkings.

■ Transport de vélos dans les trains

Les trains express régionaux (TER) de la SNCF en région Alsace sont tous autorisés au transport gratuit des vélos selon les places disponibles. L'équipement du matériel roulant consiste en :

- rames TER 200 : 2 crochets à vélos par voiture, soit 8 places par rame en moyenne,
- voitures Corail : fourgon d'au moins 15 places,
- autorail X 73500 : 4 places,
- autorail AGC : 12 places,
- rames régionales réversibles : 6 places.

Depuis l'augmentation de l'offre en places vélo dans le matériel roulant du réseau TER Alsace au début des années 2000, ce service a rencontré un tel succès que la SNCF a décidé prendre des mesures d'interdiction d'embarquer un vélo aux heures de pointe du matin et du soir sur la ligne Strasbourg-Bâle, en raison de l'encombrement des trains par les vélos.

En compensation, la SNCF offrira, pour une durée d'un an, une place gratuite dans le parking vélo de la gare de Strasbourg et de Mulhouse à toute personne titulaire d'un abonnement sur le TER 200 et touchée par les restrictions d'accès. Pour permettre aux voyageurs concernés de bénéficier d'une intermodalité efficace et attractive, la SNCF, en concertation avec les autorités organisatrices concernées, mettra en place dès que possible une offre d'abonnement qui proposera en option la location de places de parking sécurisées ou d'un vélo.



Transport des vélos dans les rames TER

2.2. RÉSEAU DE CARS INTERURBAINS

■ Stationnement des vélos

Le stationnement des vélos n'est actuellement pas assuré aux abords des arrêts des lignes de cars interurbains du Réseau 67.

■ Transport de vélos par cars

En 1999-2000, le Conseil Général a expérimenté un système de transport gratuit de vélos par remorque sur deux cars des lignes Strasbourg-Wangenbourg et Strasbourg-Rhinau du Réseau 67. D'une capacité de 12 places (10 adultes et 2 enfants), les remorques ont transporté 35 vélos en août 1999 sur ces deux lignes, et 68 vélos ont été enregistrés en juillet-août 2000 sur la ligne Strasbourg-Rhinau.

Ce service de transport de vélos n'a pas été reconduit pour raisons techniques depuis 2001. Des réflexions sont en cours dans le cadre du Schéma de Déplacements. On pourra s'inspirer des expériences des départements de la Côte d'Or, de la Haute-Garonne et du Vaucluse (transport dans la soute des cars), ainsi que des réflexions en cours sur l'aménagement de porte-vélos sur certains cars dans le Loir-et-Cher.

2.3. RÉSEAU URBAIN DE LA CUS

■ Offre en stationnement vélos sur le réseau bus-tramway

La complémentarité entre les transports urbains de la CTS et les vélos a été mise en oeuvre, au rythme des extensions successives du réseau tramway et de la restructuration du réseau de bus associé depuis octobre 1994, par l'équipement de la plupart des stations tramway en arceaux afin de permettre le rabattement des cyclistes sur ces stations. Actuellement, 36 stations de tramway sont équipées d'arceaux représentant une offre globale de 290 places non sécurisées, auxquelles s'ajoutent les stations équipées de l'extension de la ligne B vers Ostwald et Lingolsheim et de la ligne E vers la Robertsau.

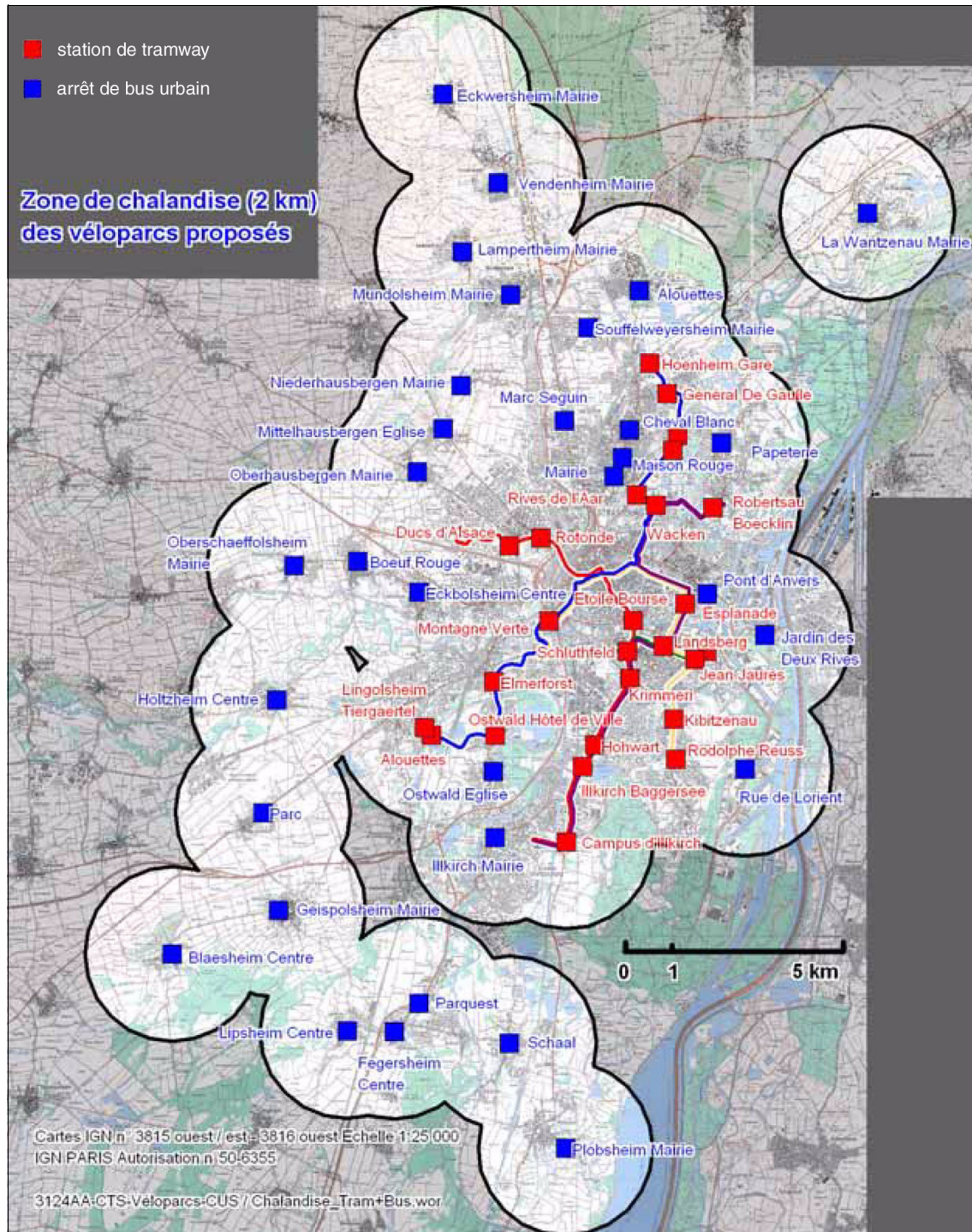
Par ailleurs, cinq Véloparcs-tram fonctionnent aux stations d'échanges bus-tram « Rotonde » (50 places), « Baggersee » (50 places) et « Campus d'Illkirch » (40 places) de la ligne A, dans le parking-relais « Rives de l'Aar » (101 places) et à la station terminus « Hoenheim Gare » (35 places) de la ligne B du tramway, soit une offre totale de 276 places.



Véloparc d'une station tramway

En 2007, la CUS, en partenariat avec la CTS, a décidé d'équiper une cinquantaine de stations de tramway et d'arrêts de bus du réseau urbain d'abris à vélo sécurisés. D'une capacité de 20 ou 40 places, leur fonctionnement est identique à celui des Véloparcs-tram existants. A court terme (2007-2008), 16 stations de tramway et 4 arrêts de bus ont été équipés prioritairement d'un Véloparc. A l'horizon 2009, l'équipement de 7 autres stations de tramway est prévu, ainsi que 28 arrêts de bus supplémentaires.

CARTE N°14 : Véloparcs programmés à l'horizon 2009 et zone de chalandise



Source : SEMALY, 2007.

■ Usage des équipements de stationnement

En 2005, les quatre Véloparcs-tram (hormis «Campus d'Ilkirsch» mis en service en 2007) ont accueilli 3 055 vélos. Ceux de «Baggersee» (1 211 vélos) et de «Ronde» (1 064 vélos) sont les plus pratiqués, représentant les trois-quarts de la fréquentation annuelle. Depuis leur mise en service, la fréquentation des Véloparcs-tram n'a guère évolué et est variable d'une année à l'autre.

■ Transport de vélos dans le tramway

Depuis octobre 1999, le transport des vélos est autorisé gratuitement pour les usagers du tramway, selon les modalités suivantes : montée-descente par la porte arrière des rames de tramway, accès autorisé toute la journée les dimanches et jours fériés, accès interdit en semaine aux heures de pointe (7 h à 9 h, 17 h à 19 h).

Le transport de vélos n'est pas autorisé dans les bus urbains de la CTS.

2.4. RÉSEAU URBAIN DE HAGUENAU-SCHWEIGHOUSE/MODER

Le réseau de bus urbains « Ritm » de Haguenau-Schweighouse/Moder a été mis en service en 2005. Seul l'arrêt central de la gare SNCF est équipé de places de stationnement vélos depuis le réaménagement de la place de la Gare.

Un projet d'équiper d'autres arrêts stratégiques du réseau de bus avec des arceaux à vélos est en cours de réflexion, afin de faciliter le rabattement depuis les quartiers périphériques. Le transport de vélos n'est pas autorisé dans les bus.

3. AUTRES ÉQUIPEMENTS DE STATIONNEMENT

Les collectivités locales et d'autres administrations assurent le stationnement des vélos de différentes manières, pour la desserte des équipements publics ainsi que des commerces et des services en milieu urbain.

3.1. STATIONNEMENT SUR DOMAINE PUBLIC

Les communes et les groupements de communes assurent le stationnement des vélos sur l'espace public, dans les rues commerçantes et au droit des équipements et services.

■ Conseil Général

Dans le cadre de son Plan de déplacements d'entreprise (PDE), le Département est en train de développer l'offre de stationnement vélo sur les sites d'implantation, à la fois pour le personnel et pour les visiteurs.



Stationnement vélo devant l'Hôtel du Département

■ Communauté Urbaine de Strasbourg

En 1993, la CUS a décidé d'assurer le stationnement des vélos sur le domaine public par le système des arceaux, équipements en forme d'U inversé scellés individuellement dans le sol. Annuellement, 500 à 600 arceaux sont ainsi mis en place, sur de nouveaux emplacements en fonction de la demande ou en remplacement d'équipements anciens (1 arceau = 2 places de stationnement).



Arceaux place de la Gare à Strasbourg

Au total, les équipements de stationnement pour vélos relevés en 2007 à Strasbourg et dans les communes de l'agglomération strasbourgeoise sont environ au nombre de 9 000 arceaux.

■ Autres collectivités

Les villes de Haguenau et de Sélestat ont équipé leur centre-ville respectivement de 400 et 60 arceaux environ.

3.2. STATIONNEMENT EN OUVRAGE

■ Offre en stationnement vélo en ouvrage

Au centre de Strasbourg, la CUS en partenariat avec Parcus a équipé progressivement les parkings publics en structure existants en emplacements de stationnement gratuits pour vélos, par suppression de quelques emplacements pour voitures : parkings Halles-Wilson P 3 (36 places), Broglie (64 places), Austerlitz (48 places), Ste Aurélie (433 places) et Porte de l'Hôpital (40 places). Le parc à vélo Ste Aurélie est le plus grand parking vélo gratuit en France.



Parc à vélo place de la Gare à Strasbourg

Un opérateur privé, Vinci Park, a équipé en juin 2007 le nouveau parking Gare-Wodli de 80 places pour vélo. L'ensemble de l'offre en stationnement vélo gratuit dans les parkings du centre de Strasbourg est ainsi de 700 places.

Parallèlement à l'arrivée du TGV Est-Européen en juin 2007, un parc à vélo payant de 850 places a été mis en service dans le parking Gare sous la place de la Gare de Strasbourg (exploitant Vinci Park).

■ Usage du stationnement en ouvrage

Des statistiques officielles d'usage des parcs à vélo en ouvrage n'existent pas (pas de comptages réguliers). On note cependant que le parking Austerlitz est souvent complet, de même que celui de Ste Aurélie. Ce dernier parking est utilisé en partie par les riverains du quartier Gare, mais surtout par les abonnés de la SNCF la nuit.

Le succès rencontré par ce type de stationnement en ouvrage a conduit la CUS à augmenter l'offre dans certains parkings et à en créer à terme dans d'autres : 50 places supplémentaires dans le parking Broglie fin 2007 et 52 places dans le parking Austerlitz début 2008.

3.3. STATIONNEMENT HORS VOIES PUBLIQUES

3.3.1. Collèges

Les collèges du Bas-Rhin réalisés par le Conseil Général sont systématiquement équipés d'emplacements de stationnement pour deux-roues. En règle générale, le stationnement est assuré dans l'enceinte de l'établissement scolaire, par des emplacements couverts disposés à l'entrée du collège ; un recensement général des équipements de stationnement vélo des collèges est prévu en 2008.

Aucune norme de stationnement n'a été arrêtée par le Conseil Général. Le nombre de places à réaliser par établissement scolaire est à l'appréciation du maître d'oeuvre de l'opération en fonction de la localisation de l'équipement (milieu rural ou urbain).

3.3.2. Autres équipements publics

■ Bâtiments administratifs et autres services publics

De plus en plus d'administrations et d'entreprises adoptent une démarche de type PDE, avec la plupart du temps une offre de stationnement vélo. Ainsi :

- le Département est en train de développer l'offre de stationnement vélo sur les sites d'implantation, à la fois pour le personnel et pour les visiteurs ; l'Hôtel du Département est équipé d'arceaux devant le bâtiment et en sous-sol pour les agents et les visiteurs,
- le Centre Administratif de la Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg est équipé d'un local à vélo gardé en rez-de-chaussée pour les agents et d'un parking pour les visiteurs sur le parvis,

- le nouvel Hôtel de Région place du Wacken a été équipé de places devant le bâtiment,
- la Direction Départementale et Régionale de l'Équipement a équipé son nouveau siège à Strasbourg/Cronenbourg d'arceaux.

La CUS et le Conseil Général ont par ailleurs implanté des arceaux devant les bâtiments annexes : mairies de quartier, antenne des services sociaux ...

■ Équipements sportifs, culturels, de loisirs

Les équipements sportifs, culturels ou de loisirs, notamment dans l'agglomération strasbourgeoise, sont équipés de places de stationnement pour vélo. Il s'agit par exemple du Vaisseau (25 places sur le parking), des Archives Départementales, des Archives Municipales, de la Cité de la Musique et de la Danse, de la Grande Bibliothèque, du Zénith (50 places) ...

■ Campus universitaires et lycées

La Région Alsace et les services de l'Etat assurent le stationnement des vélos des étudiants dans l'enceinte des lycées et des établissements d'enseignement supérieur. C'est notamment le cas à Strasbourg sur les quatre campus universitaires où le nombre d'équipements de stationnement vélo est important.

3.3.3. Services et commerces

Certains services et commerces assurent le stationnement des vélos de leurs clients sur domaine privé : banques, bureaux de postes, centres commerciaux...

3.3.4. Constructions nouvelles

Les documents d'urbanisme peuvent imposer la réalisation d'équipements de stationnement pour les vélos dans les opérations de construction neuve et de changement d'affectation de locaux.

Ainsi, le règlement du POS de Strasbourg (approuvé en décembre 1996) et de 8 autres communes de la CUS comporte dans son article 12 des normes de stationnement spécifiques aux vélos, rendant obligatoire la réalisation d'emplacements dans un local fermé ou au moins couvert. Cette mesure est prévue dans l'étude en cours du PLU de 11 autres communes de la CUS.

Extrait de l'article 12 du POS de Strasbourg

« Doivent être prévus des emplacements aisément accessibles, fermés pour les voitures d'enfants et au moins couverts pour les bicyclettes. Pour de l'habitat collectif, il faut aménager au moins 1 m² par logement pour recevoir ces rangements. Aucun garage à vélo ne peut avoir une surface inférieure à 3 m².

Pour les bicyclettes, il est exigé en outre 2 m² pour 100 m² de SHON de bureaux.

Enseignement :

- primaire : 2 m² par classe,
- secondaire et technique : 10 m² par classe,
- supérieur - recherche : 7 m² pour 100 m² de SHON. »

En dehors de la CUS, le POS/PLU de certaines communes du département ne mentionne que l'obligation de prendre en compte le stationnement des vélos, sans normes particulières.

4. SERVICES AUX USAGERS

4.1. LOCATION DE VÉLOS

■ Vélocation CUS



Vélocation rue des Bouchers à Strasbourg

La CUS a développé à partir de 1993 une structure de location de vélos en régie. En 2003, elle a confié ce service à l'association Véloemploi qui gère et loue un parc de ... vélos en deux points de location : rue des Bouchers et rue du Maire Kuss à Strasbourg. En 2008, les activités du local de la rue du Maire Kuss seront transférées dans le parking souterrain de la place de la Gare, à côté du parc de stationnement vélo payant de 850 places géré par Vinci Park.

En 2006, Vélocation a enregistré 15 428 contrats signés représentant 198 191 journées engagées. Par type d'abonnement, les étudiants représentent environ 50 %, les abonnements de travail 27 % et les contrats « entreprise » 18 % des journées engagées. Les locations de courte durée ne représentent que 5 % des journées.

■ Loueurs privés

Quelques loueurs de vélos privés sont implantés dans la Bas-Rhin et certains Offices de tourisme proposent des vélos en location. Les services offerts concernent la simple location d'un vélo comme des balades et la libre découverte sportive et touristique de la région.

Sur les 13 loueurs recensés par l'ADT, 2 ont donné quelques informations sur leurs activités :

- Office de tourisme de Marckolsheim (depuis 1998) : parc de 8 VTC et 2 vélos enfant ; en 2005, 31 journées de location, essentiellement à la demi-journée ;
- Cyclo'Hop à Obernai (depuis 2000) : environ 200 journées de location par an à VTT et VTC, essentiellement à la demi-journée.

On notera également :

- l'Office de tourisme de Sélestat : location de VTC hommes, femmes, enfants et des sièges bébé de mai à octobre,
- Locacycles à Griesheim-près-Molsheim,
- Espace randonnée à Ingwiller.

4.2. PLAN DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISE (PDE)

Le PDE consiste en un ensemble de mesures concrètes visant à encourager l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle et à rationaliser les déplacements des agents des collectivités et des entreprises privées.

■ Conseil Général

Le Conseil Général a engagé son PDE (Mobiléo) en 2005 en menant d'abord une enquête auprès de ses agents en mars, sur la base duquel a été établi un diagnostic en septembre 2005. Un plan d'actions a été soumis à l'Assemblée départementale en décembre 2005 et la mise en oeuvre du PDE est intervenue dès janvier 2006. Un chargé de mission a été recruté pour assurer le montage de l'opération.

En ce qui concerne le vélo, l'objectif a été de développer son usage pour les déplacements domicile-travail et de mettre à disposition des vélos de service pour les déplacements professionnels. Cela s'est traduit :

- pour les déplacements domicile-travail par l'amélioration du stationnement vélo (emplacements abrités, sécurisés et éclairés pour les agents et le public) et un atelier de réparation vélo en libre service, ainsi qu'une aire de lavage des vélos, des douches et des vestiaires en projet,
- pour les déplacements professionnels par la création d'un pool de 55 vélos de service (75 à 115 prévus d'ici 2008), la formation à la conduite urbaine en vélo de service, la mise à disposition de 120 packs de sécurité, ainsi que des cartes des itinéraires cyclables spécifiques.



Pool de vélos de service

■ Communauté Urbaine de Strasbourg

La Communauté Urbaine de Strasbourg a mis en oeuvre dès le début des années 1990 des actions en faveur des déplacements à vélo de ses agents : stationnement vélo sur les principaux sites d'activité des agents, pool de vélos de service, accès au parking du centre administratif par une piste cyclable. Ces actions avaient été inscrites dans la charte du vélo adoptée par le Conseil de CUS en février 1994.

La CUS a lancé en 1998 son plan de mobilité (GEODES) conformément à l'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1992, modifié par l'article 14 de la loi sur l'air de 1996. Ce plan de mobilité, le premier de cette importance en France, a abouti à la réalisation de plusieurs actions :

- la location de vélos par les agents pour les déplacements domicile-travail,
- un local à vélos gardé en rez-de-chaussée du centre administratif,
- des casiers pour déposer les affaires personnelles (vêtements de pluie, casques...),
- un atelier de réparation pour vélos,
- un local à douches,
- des ponchos (à disposition en cas de mauvais temps).

Depuis 2003, la CUS a, d'une part conforté ses actions en matière de déplacements professionnels, conformément aux exigences de la loi SRU de 2001, par la mise en oeuvre d'un plan de déplacements entreprise (PDE) par un conseiller en mobilité, d'autre part proposé son aide aux entreprises souhaitant se lancer dans l'élaboration d'un PDE, l'objectif de la collectivité n'étant pas de se substituer à l'entreprise, mais bien de l'accompagner dans la démarche.

Le parc actuel « Vélauto » comprend 432 vélos et 1 tandem gérés par le Service Parc des Véhicules et Atelier. En 2005 ont été enregistrés les usages suivants des vélos :

- 7 395 sorties journalières des agents,
- 231 vélos loués aux agents par contrat payant,
- 259 mises à disposition de vélos aux parlementaires européens pendant les sessions du Conseil de l'Europe,
- 31 vélos loués à des fonctionnaires européens par contrat payant.

■ Autres administrations et entreprises privées

Fin 2006 a été élaboré un plan de déplacement interentreprises (PDIE) sur la zone de l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim. Une charte d'engagement signée par les différents partenaires, dont le Conseil Général, comprend la mise en oeuvre de 15 opérations pour faciliter les modes alternatifs à la voiture. Parmi elles, l'amélioration de la continuité des itinéraires cyclables et du stationnement des vélos, l'encouragement des modes de déplacements alternatifs pour les trajets professionnels des salariés.

La Direction Régionale et Départementale de l'Équipement a mis en oeuvre un plan de mobilité d'administration (PMA) en juin 2007. Un pool de 8 vélos de service a été créé.

Les Hospices Universitaires de Strasbourg, premier employeur du Bas-Rhin, ont lancé un plan de déplacements entreprise en septembre 2007.

Autres démarches réalisées ou en cours : Crédit Mutuel, CIAL, Chambre de Commerce et d'Industrie, Caisse Primaire d'Assurance Maladie, Banque postale...

5. TOURISME A VELO

Le tourisme à vélo en Alsace, particulièrement dans le Bas-Rhin, dispose d'atouts favorables : réseau de loisirs bien développé, bonne accessibilité du réseau au départ des villes et du réseau ferré, nombreux prestataires (hébergeurs et services), variété des paysages (plaine et montagne), patrimoine important, notoriété de la gastronomie. Ce constat est à l'origine de la création d'un plan de développement du tourisme à vélo dans le département, aussi bien en ce qui concerne les déplacements itinérants que le vélo balade.

En 1999, le Conseil Général, le Comité d'Action Deux Roues et des agents de développement des Communautés de Communes se sont associés avec l'Agence de Développement Touristique du Bas-Rhin (ADT) pour la réalisation d'une brochure sur le tourisme à vélo en Alsace intitulée « **Le Bas-Rhin à bicyclette** ».

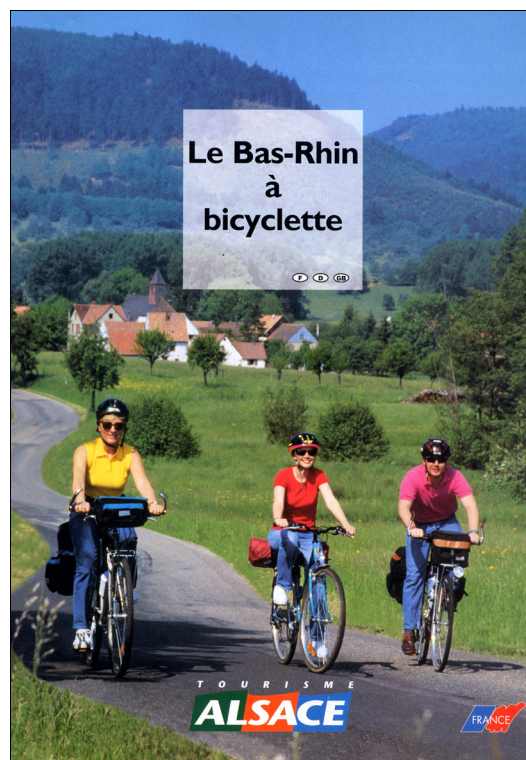
La brochure présente 22 suggestions d'itinéraires cyclables en prise directe avec les réseaux cyclables des départements voisins (Moselle, Meurthe-et-Moselle, Vosges et Haut-Rhin) et des régions allemandes du Palatinat et du Pays de Bade, selon quatre types de parcours de conception et de distances variables :

- 2 itinéraires transversaux Sud-Nord (Marckolsheim/Lauterbourg) et Nord-Sud (Wissembourg/Orschwiller),
- 4 itinéraires transversaux Est-Ouest (Seltz/Dambach-Neuhoffen et Strasbourg/col du Donon) et Ouest-Est (Saverne/Strasbourg et col d'Urbeis/Marckolsheim),
- 1 circuit de découverte de Strasbourg,
- 15 circuits en boucle d'une distance moyenne de 80 à 100 km.

Sur les différentes cartes sont mentionnés les gares SNCF, les hébergements et autres services nécessaires aux touristes :

- location et réparation de vélos,
- hôtel-restaurant avec garage à vélos, chambre d'hôtes et hébergement associatif,
- camping et baignade,
- restaurant et bistrot-café,
- alimentation,
- pharmacie, bureau de poste et guichet bancaire.

La brochure a été publiée à 50 000 exemplaires en 1999 et a été retirée à 10 000 exemplaires par an (100 000 exemplaires au total).



Source : CG67

En janvier 2007, l'ADT a édité un dépliant intitulé « Le Bas-Rhin en roue libre » qui rappelle les itinéraires cyclables proposés dans la brochure « Le Bas-Rhin à bicyclette ». Ce document donne des informations intéressantes en ce qui concerne :

- les forfaits séjours cyclo proposés par des hébergeurs, des loueurs de cycles et autres organismes qui se sont regroupés pour offrir aux touristes des formules clé en main avec ou sans transport de bagages (forfaits randonnée, en hôtel ou en auberge de jeunesse),
- les locations de vélos possibles dans une quinzaine de marchands de cycles et offices de tourisme et dans une trentaine d'hébergements, essentiellement des hôtels qui disposent d'un parc de vélos pour leurs clients,
- le transport des bagages d'étape en étape par de nombreux hôtels,
- les sorties guidées.

Les carnets de route de l'ensemble des circuits proposés sont consultables et téléchargeables sur le site internet de l'Agence de développement touristique du Bas-Rhin www.tourisme67.com

CARTE N°15 : Le Bas-Rhin en roue libre



Source : ADT, 2007.

6. USAGE DU VÉLO

Les collectivités locales disposent de différents indicateurs pour connaître l'usage du vélo : enquêtes, recensement, comptages. Certains sont malheureusement dépassés et méritent une actualisation.

6.1. PART MODALE DU VÉLO

■ Recensement général de la population de 1999

Le recensement général de la population (RGP) de 1999 réalisé par l'INSEE explicite des données relatives aux modes de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail.

A l'échelle du département, 5 % des actifs utilisent un deux-roues comme seul mode de transport pour se rendre au lieu de travail ; 9 % d'actifs utilisent plusieurs modes (intermodalité), dont la combinaison transports collectifs-vélo. Dans la CUS, cet usage est respectivement de 7 % et de 12 %.

Les deux-roues sont le plus utilisés par les actifs dans les grandes et moyennes agglomérations : Sélestat, Bischwiller et Schiltigheim (10 %), Marckolsheim, Reichshoffen, Benfeld, Strasbourg, Erstein, Molsheim... (7 %). La part du mode vélo dans les déplacements en deux-roues n'est pas connue.

Les données actualisées du RGP ne seront pas connues avant 2009.

■ Enquête ménages-déplacements de 1997

L'enquête ménages-déplacements de 1997 a été réalisée sur le bassin d'emploi de Strasbourg (90 communes) et sur celui de Molsheim (36 communes). Sur la CUS, on recense 110 000 déplacements à vélo par jour, soit 6 % des déplacements et 9 % des déplacements mécanisés (marche à pied exclue). Les déplacements à vélo représentent 89 % des déplacements en deux-roues.

Les principaux résultats suivants ont été explicités :

- les hommes représentent 58 % de la clientèle à vélo, contre 42 % pour les femmes,
- les usagers du vélo sont avant tout des personnes jeunes, la moitié de la clientèle ayant moins de 30 ans et un tiers moins de 23 ans,
- l'usage du vélo pour les motifs domicile-travail et domicile-école représente 9 % des déplacements et 7 % des motifs domicile-achat.

Une nouvelle enquête-ménages, à l'échelle du département, est envisagée en 2008.

6.2. PRATIQUES DE DÉPLACEMENT DES SALARIÉS

Dans le cadre du Plan de Déplacements Entreprise du Conseil Général (Mobiléo), un diagnostic préalable sur les déplacements des salariés a été réalisé en mars 2005, avec un taux de réponse de 54 %. Il en ressort que :

- 7 % des agents du Conseil Général se déplacent à vélo pour le trajet domicile-travail (21 % pour les agents résidant dans la CUS), soit en moyenne 90 cyclistes sur 600 agents à l'Hôtel du Département,
- 10 % des déplacements professionnels s'effectuent à vélo.

Un nouvelle enquête sur les déplacements des agents est prévue en avril 2008 afin d'assurer un suivi des actions et des réalisations du PDE.

6.3. AUTRES DONNÉES

6.3.1. Comptages sur aménagements cyclables du Conseil Général

Le Conseil Général a entrepris trois campagnes de comptages à l'échelle du département, en mai 1997, en juin 1999 et en mai-juin 2000, principalement sur les itinéraires de loisirs, soit 20 relevés d'une semaine dont 4 dans la CUS.

Ces comptages ont révélé en 2000 une forte fréquentation du réseau cyclable lors des jours de congés de l'Ascension et de la Pentecôte, par exemple :

- 2 650 vélos à Achenheim le long du canal de la Bruche,
- 1 200 vélos à Brumath le long du canal de la Marne-au-Rhin, ainsi qu'à Weiler,
- 1 150 vélos à Munchhausen,
- 1 130 vélos à Avolsheim,
- 1 070 vélos à Ergersheim.

A l'automne 2006 et 2007, un comptage réalisé par le Service SIRAC en 11 postes du réseau cyclable du Conseil Général sur l'aire de la CUS a établi les trafics suivants :

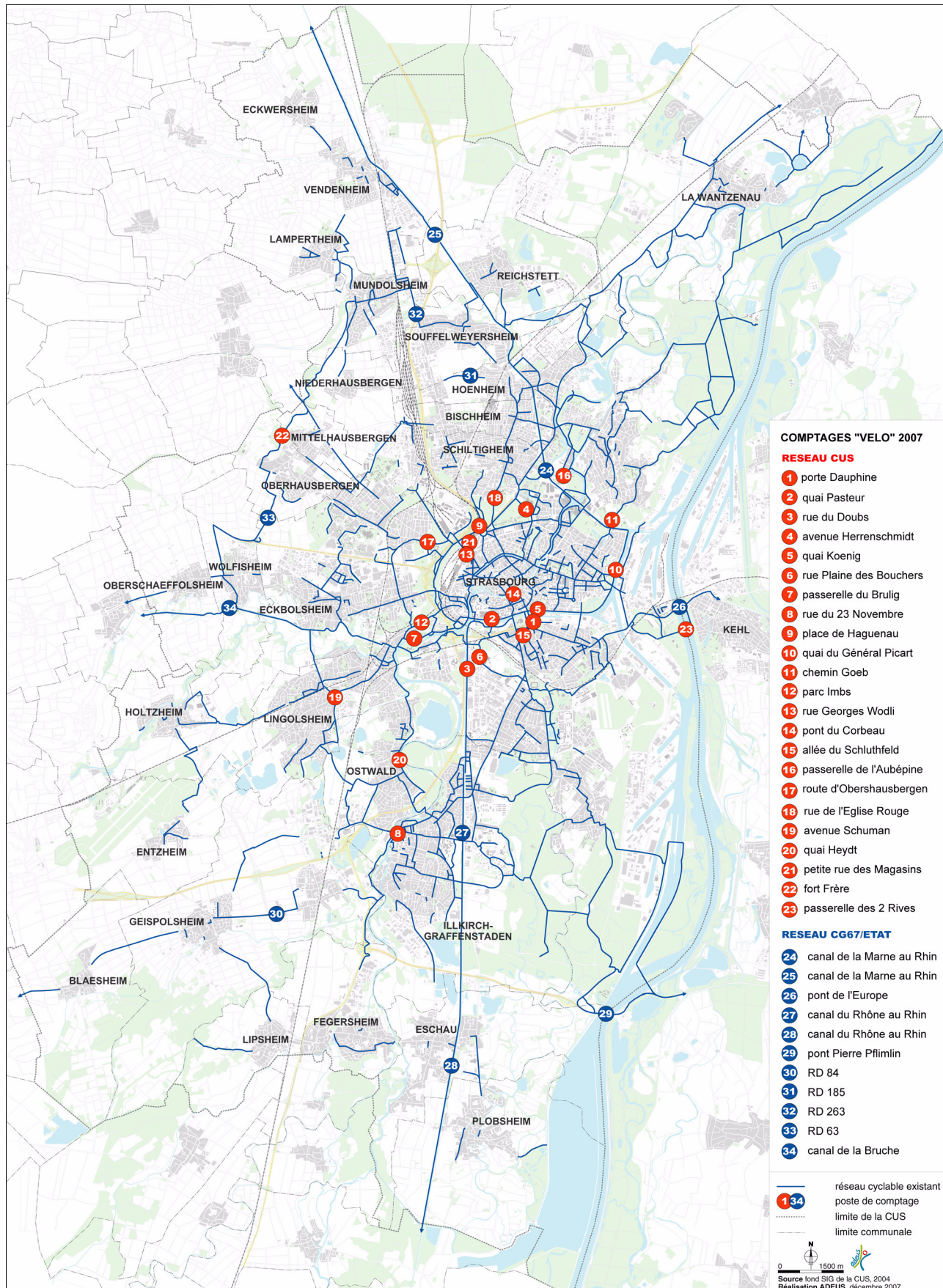
Trafics 2006-2007 sur le réseau cyclable du Conseil Général dans la CUS

Poste de comptage	Trafic jour moyen de la semaine (nb vélos/jour)		Trafic week-end (nb vélos/jour)	
	2006	2007	2006	2007
Canal Marne-au-Rhin Wacken	745	650	735	714
Canal Marne-au-Rhin Vendenheim	265	220	430	465
Pont de l'Europe*	625	825	696	970
Canal Rhône-au-Rhin Illkirch	605	155	675	195
Canal Rhône-au-Rhin Eschau	195	215	575	530
Pont Pflimlin*	65	50	25	57
RD 84 Geispolsheim	265	220	370	445
RD 185 Hoenheim	140	135	160	105
RD 263 Mundolsheim	175	175	150	165
RD 63 Oberhausbergen	115	120	270	345
Canal de la Bruche Wolfisheim	585	495	1 390	735

* Opération Etat

Source : CUS-SIRAC, Octobre 2007

CARTE N°16 : Comptages sur aménagements cyclables du Conseil Général dans la CUS



6.3.2. Comptages sur aménagements cyclables de la CUS

La Communauté Urbaine de Strasbourg organise annuellement deux campagnes de comptages sur ses aménagements cyclables depuis 1997, au printemps et à l'automne. En 2006, sur 22 postes enquêtés, les trafics les plus importants ont été recensés un jour de semaine à Strasbourg :

- 7 335 cyclistes/j sur le pont du Corbeau,
- 6 795 cyclistes/j porte Dauphine (pont d'Austerlitz),
- 2 955 cyclistes/j quai Pasteur,
- 2 520 cyclistes/j quai Koenig,
- 2 260 cyclistes/j sur la passerelle du Brulig (Montagne Verte),
- 2 245 cyclistes/j allée du Schluthfeld (Neudorf),
- 1 880 cyclistes/j place de Haguenau.

Pendant le week-end, l'affluence la plus importante est souvent constatée aux mêmes postes, mais avec des niveaux de fréquentation plus faibles, par exemple 4 115 cyclistes/j pont du Corbeau, 3 115 porte Dauphine, 2 350 quai Koenig, 2 265 quai Pasteur, 1 990 sur la passerelle du Brulig, 1 540 chemin Goeb ... et 1 235 cyclistes/j sur la passerelle des Deux Rives.

L'évolution du trafic est contrastée en semaine, mais dans l'ensemble on assiste à un phénomène de baisse généralisée du trafic de 1999 à 2002, puis à une augmentation du trafic de 2003 à 2006. Ces fluctuations du trafic sont à mettre en lien avec les conditions météorologiques lors des jours d'enquête, et montrent les limites de ce type de comptages pendant une semaine par saison.

6.3.3. Enquêtes auprès des usagers

En 2003, le Conseil Général a réalisé une enquête par courrier adressé aux personnes ayant demandé la nouvelle édition de la «Carte des parcours cyclables». Une démarche similaire a été entreprise par l'Agence de Développement Touristique du Bas-Rhin (ADT) en 2004, lors de la diffusion de la brochure «Le Bas-Rhin à bicyclette».

Sur un échantillon d'environ 200 usagers, ces deux enquêtes ont révélé que :

- le public concerné est en majorité masculin (67 %),
- les usagers ont majoritairement entre 30 et 59 ans (69 %), seulement 10 % ont moins de 30 ans,
- les retraités représentent 23 % des usagers, les employés 34 % et les cadres supérieurs 9 %,
- les personnes répondantes sont des pratiquants quotidiens du vélo (68 %),
- leur motivation est avant tout le maintien en forme (38 %), l'aspect pratique, le gain de temps et des considérations d'ordre écologique,
- les freins à l'usage quotidien du vélo sont le manque d'aménagements cyclables sur les trajets effectués ou une qualité non satisfaisante des aménagements.

7. LOBBYING ET MILIEUX ASSOCIATIFS

7.1. COLLECTIVITÉS LOCALES

- **Association des départements cyclables**

Le Département du Bas-Rhin est un des membres fondateurs de l'**Association des départements cyclables** (ADC) en juin 1999 qui comprend aujourd'hui 64 membres.

Le point de départ de la création de l'association a constitué en l'organisation en 1996 à Strasbourg par le Conseil Général du Bas-Rhin d'un colloque sur « les aménagements cyclables à l'échelle d'un département » ayant rassemblé 250 participants venant de 52 départements différents.

Le Département du Bas-Rhin participe activement au comité technique de l'ADC dont les travaux ont abouti à l'édition de documents (par exemple « Réussir sa politique vélo - Outils pratiques pour une communication efficace », juin 2007).

L'ADC entreprend tous les 3 ans depuis 2000 une enquête nationale pour connaître l'évolution de la politique cyclable des départements. Celle de 2006 a confirmé que le Département du Bas-Rhin figure parmi les départements de pointe en matière de politique vélo, particulièrement en ce qui concerne les aménagements cyclables, la sécurité des usagers, le tourisme à vélo ...

En 2006, l'ADC a également effectué une enquête nationale auprès des régions pour connaître leur politique cyclable.

- **Club des villes cyclables**

Strasbourg a été membre fondateur avec six autres villes françaises du **Club des villes cyclables** (CVC) en 1988. Cette association regroupe aujourd'hui 196 collectivités locales couvrant 902 villes dont Haguenau, Sélestat et la Communauté Urbaine de Strasbourg dans le Bas-Rhin, ainsi que Mulhouse dans le Haut-Rhin. Parmi les adhérents figurent également 2 Conseils régionaux (Ile-de-France et Rhône-Alpes), 2 Conseils généraux (Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis) et 30 associations et organisations.

Après celle de 2000, le Club des villes cyclables et la FUBicy ont organisé en juin-juillet 2007 une enquête nationale sur les politiques en faveur des piétons et des cyclistes par les villes françaises. Les résultats ne seront pas connus avant 2008.

7.2. ACTIONS DE COMMUNICATION DU CONSEIL GÉNÉRAL

• Edition de cartes et de guides

Le Conseil Général édite depuis 1995 une carte générale des parcours cyclables « Tout le Bas-Rhin à vélo ». Réactualisée trois fois en 1997, 2000 et 2003, elle a été éditée à environ 300 000 exemplaires pour un coût total de 100 000 €.

La prochaine édition de la carte des parcours cyclables en 2008 présentera le réseau cyclable des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

Des cartes par secteurs ont également été éditées dans le cadre des opérations de parcours cyclables transfrontaliers : Wissembourg-Lauterbourg, Lauterbourg-Beinheim, Villé-Elzach, Haguenau-Baden-Baden.

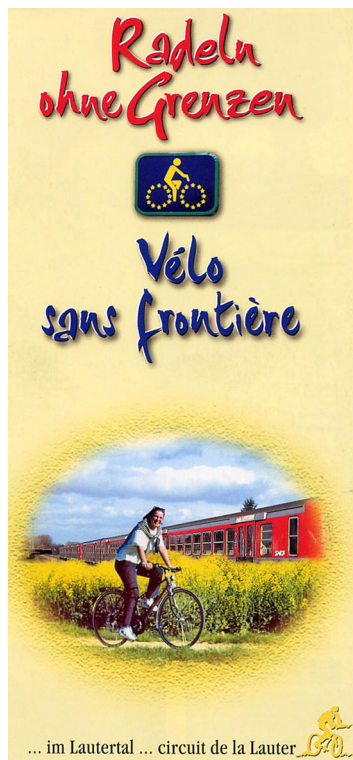


Source : CG67

CARTE N°17 : Carte des différents parcours transfrontaliers



Liaison Villé-Elzach



Circuit de la Lauter



Liaison Lauterbourg-Iffezheim



Itinéraire Haguenau-Baden Baden



Itinéraire Molsheim-Offenbourg

• Bulletins d'information

La politique vélo du Conseil Général a fait l'objet de dossiers de presse parus dans le magazine « Tout le Bas-Rhin » :

- en mai-juin 2005 sur le thème « Tout le Bas-Rhin à vélo » : tour d'horizon des atouts du vélo face aux autres modes de déplacements (possibilités pour se rendre sur son lieu de travail, balades, randonnées, festivités...),
- en juillet-août 2007 sur le thème « Par monts, par vaux mais... à vélo! » : sélection parmi les quelques 700 km d'itinéraires cyclables créés par le Conseil Général, ainsi que les projets et les idées de balades sympathiques dans chaque territoire de Maison du Conseil Général.

• Manifestations

Le Conseil Général a organisé la journée de la fête du vélo « Tout le Bas-Rhin à vélo » en 2004 à Obernai, en 2005 à Wissembourg et en 2006 à Sélestat.

Au-delà des festivités habituelles, les participants peuvent en profiter pour découvrir à vélo les itinéraires cyclables réalisés par le Conseil Général.

• Agenda 21

Le Conseil Général 67 a adopté l'Agenda 21 en décembre 2006 dans le cadre de la démarche « Hommes et territoires », marquant la volonté d'inscrire le développement durable comme fil conducteur de ses actions. Parmi les 8 grands enjeux, le développement d'une mobilité durable comprend les actions suivantes en matière de modes doux :

- développer une offre de transport alternative à la voiture en développant l'usage quotidien des modes de déplacement doux (réseau structurant d'itinéraires cyclables à longue distance, itinéraires cyclables en traverse d'agglomérations, schéma départemental des circulations douces, soutien des actions de promotion du vélo par le CADR) et en favorisant l'élaboration de plans de déplacements d'entreprises,
- favoriser les échanges entre les modes de transport (services de rabattement sur les gares),
- assurer la sécurité des usagers de la route (aides financières en agglomération pour une meilleure prise en compte des usagers vulnérables, actions de formation à l'usage du vélo, contrôle technique des vélos dans les collèges).

Développer l'exemplarité de l'institution départementale est un autre enjeu important de l'Agenda 21, par exemple par la mise en oeuvre du Plan de déplacements entreprise (PDE) comprenant les mesures suivantes pour développer les modes doux :

- intégrer la question des déplacements à tous les niveaux de réflexion de la collectivité (équipements nécessaires aux modes alternatifs dans les projets nouveaux),



Affiche de la fête du vélo 2004

- favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail (espaces de stationnement vélos sécurisés, amélioration des conditions de cheminement piétons et des itinéraires cyclables à proximité des sites du Conseil général),
- augmenter la part des modes alternatifs dans les déplacements professionnels (développer la flotte de vélos de service, prévoir un stationnement dédié et sécurisé),
- promouvoir les modes de déplacements durables auprès des agents et valoriser les utilisateurs.

7.3. ASSOCIATIONS DE CYCLISTES

7.3.1. Cyclistes urbains

• CADR

Le **Comité d'action deux roues** (CADR 67) compte 368 adhérents en 2005. Depuis 2002, une augmentation de 18 % du nombre d'adhérents est constatée. Il emploie 4,75 équivalents agents à temps plein, chiffre stable depuis 2002.

Le CADR a mené plusieurs actions en 2005, en relation avec des partenaires institutionnels. Les relations avec le Conseil Général du Bas-Rhin ont consisté en la :

- participation à l'animation routière au Vaisseau,
- participation aux réunions du PDE et marquage de vélos.

Le Conseil Général avait également participé à l'édition du « Guide de bonne conduite à vélo » réalisé par le CADR.

• TRAJETS

Une autre association locale de défense de la bicyclette, **Trajets**, est implantée à Sélestat.

Ces deux associations locales sont affiliées à la **Fédération française des usagers de la bicyclette** (FUBicy) qui compte aujourd'hui plus de 140 membres et dont le siège social est à Strasbourg (Maison des cyclistes).

7.3.2. Cyclotouristes

Le Comité Départemental de Cyclotourisme 67, affilié à la **Fédération Française de Cyclotourisme** (FFCT), regroupe 55 clubs en 2007 représentant 2 129 licenciés. Il a organisé 38 manifestations (9 710 participants) sur route et 23 à VTT (5 599 participants).

Le nombre de clubs et de licenciés est stable depuis plus de cinq ans. Par contre, mise à part l'année exceptionnelle 2002, les manifestations sur route sont à la baisse depuis 2001 (18 manifestations en moins en cinq ans), soit une baisse du nombre de participants de 30 %.

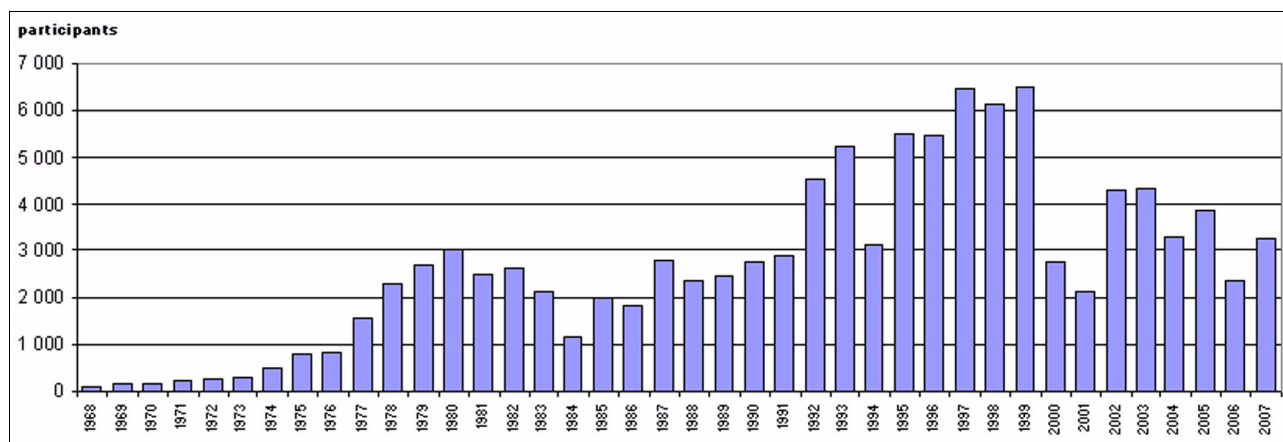
Evolution du cyclotourisme dans le Bas-Rhin

Année	Clubs	Licenciés	Manifestations	
			Sur route (participants)	VTT (participants)
1999		2 004		
2000	56	2 166		
2001	57	2 103	51 (15 454)	23 (4 240)
2002	57	2 091	58 (22 320)	23 (4 041)
2003	58	2 090	37 (15 751)	22 (5 100)
2004	57	2 131	37 (12 453)	20 (4 526)
2005	58	2 146	33 (10 835)	21 (5 028)
2006	57	2 070	50 (10 701)	23 (5 245)
2007	55	2 129	38 (9 710)	23 (5 599)

Source : FFCT-CODEP 67

Manifestation très populaire en Alsace, la 39^{ème} édition du **Circuit du Kochersberg**, organisée par les Randonneurs de Strasbourg, a attiré 3 266 participants en 2007. Après les fortes affluences constatées lors des éditions de la fin des années 1990 (plus de 6 000 participants), le nombre de participants stagne ces dernières années aux alentours de 3 500 à 4 500 participants, la manifestation étant souvent perturbée par les intempéries. C'était notamment le cas en 2006, d'où une des plus faibles affluences depuis 15 ans.

Evolution de la fréquentation du Circuit du Kochersberg



Source : FFCT-Randonneurs de Strasbourg

7.3.3. Autres associations

■ Véloemploi

L'association **Véloemploi** gère depuis 2003 la structure Vélocation qui fonctionnait initialement en régie par la CUS. Véloemploi réalise annuellement depuis 2000 pour le compte du Conseil Général du Bas-Rhin l'opération « **vélo-sécurité** » dans les collèges.

■ Prévention routière

L'association Prévention routière est reconnue d'utilité publique depuis 1955. Le **Comité Départemental de la Prévention Routière** agit, grâce aux cotisations des adhérents et des subventions des collectivités locales et des entreprises, à la sensibilisation des usagers de tous âges et milieux aux risques de la circulation.

8. SÉCURITÉ

8.1. ACCIDENTOLOGIE DES CYCLISTES À L'ÉCHELLE NATIONALE

L'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) a réalisé en 2002 une étude sectorielle sur la sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001. Les principales conclusions sont que :

- les victimes cyclistes des accidents de la circulation sont avant tout des hommes et c'est la tranche d'âge des 10-19 ans qui est la plus concernée,
- quatre accidents sur cinq impliquant des cyclistes se situent en milieu urbain, mais ils sont souvent très graves quand ils se produisent en rase campagne,
- globalement sur la période de dix ans examinée, la part des victimes cyclistes sur l'ensemble des usagers de la route a diminué,
- les accidents de jour sont plus représentés que pour les autres catégories d'usagers et les accidents cyclistes sont plus fréquents au cours des mois d'été,
- comparativement aux autres pays la France se classe plutôt bien en terme de proportion de victimes cyclistes ou de nombre de cyclistes tués par million d'habitants ; cependant la hiérarchie observée est largement tributaire de la place accordée par les différents pays à l'usage de la bicyclette dans les déplacements ; à cet égard la France a un comportement qui s'apparente à celui des pays d'Europe méridionale caractérisé par peu de victimes vélo et beaucoup de victimes piéton et usagers des deux roues motorisés.

8.2. BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS DANS LE DÉPARTEMENT

8.2.1. A l'échelle du département

■ Bilan général des accidents corporels

En 2005, le bilan au niveau départemental s'établit à 1 344 accidents corporels, causant 54 personnes tuées (59 personnes tuées à 30 jours), 599 personnes hospitalisées et 1 128 personnes non hospitalisées. 35 % des accidents ont lieu hors agglomération et représentent 75 % des personnes tuées.

Hors CUS, ce bilan est ainsi de 563 accidents, 40 personnes tuées, 449 personnes hospitalisées et 298 personnes non hospitalisées. Sur la totalité des accidents, 35 % ont lieu dans l'agglomération strasbourgeoise et représentent 5 % des personnes tuées.

Par catégorie d'usagers, la répartition est de 217 accidents (16,1 %) impliquant au moins un piéton, 169 accidents (12,6 %) impliquant un cycliste, 188 accidents (14 %) impliquant un cyclomoteur, 158 accidents (11,8 %) impliquant une moto, 1 172 accidents (87,2 %) impliquant une voiture et 93 accidents (6,9 %) impliquant un poids-lourds.

Par rapport à 2004, on enregistre une baisse de 1,97 % du nombre d'accidents et de 5,26 % de personnes tuées sur le département, alors que le nombre total de blessés est en hausse de 0,6 %. Sur une période plus longue, on constate une baisse du nombre d'accidents depuis 2001, alors que la gravité des accidents amorce une baisse depuis 2003 et est en légère hausse en 2005.

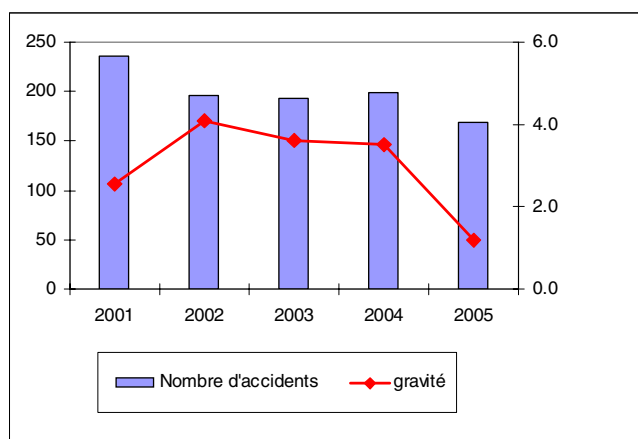
■ Accidents avec cycliste impliqué

En 2005, 169 accidents ont impliqué un cycliste dans le département, ce qui représente 12,6 % du total des accidents. Ils ont causé 2 morts, soit 3,4 % du total des tués, et 180 blessés, soit 10,4 % du total des blessés graves (163).

La majorité des accidents interviennent sur les voies en agglomération (88 %), dont 63 % dans l'agglomération strasbourgeoise. 55 % des accidents ont lieu en intersection. Les deux accidents mortels ont eu lieu, l'un hors agglomération et l'autre en agglomération en zone Gendarmerie.

Depuis 2001, le nombre d'accidents impliquant un cycliste s'est stabilisé de 2002 à 2004 (196 accidents en moyenne par an), et a baissé en 2005 (- de 15 % par rapport à 2004). En moyenne de 7 tués par ans de 2001 à 2004, le nombre de cyclistes tués a fortement baissé en 2005 (- 71 %). Il en va de même des blessés, la baisse en 2005 étant de 11 % par rapport à la moyenne des trois années précédentes.

Evolution des accidents impliquant un cycliste dans le département de 2001 à 2005



Source : DRDE-Observatoire départemental de sécurité routière, 2006

8.2.2. Périmètre de la CUS

■ Bilan général des accidents corporels

En 2006 ont été recensés 636 accidents corporels sur la CUS, occasionnant 19 morts, 136 blessés hospitalisés et 655 blessés non hospitalisés.

Pour analyser l'évolution de l'accidentologie sur les dernières années, il convient de prendre en compte la modification des définitions des gravités qui est intervenue au 1er janvier 2005 afin d'harmoniser les définitions françaises avec celles des principaux voisins européens :

- depuis 2005, les personnes considérées comme blessées hospitalisées sont des victimes admises comme patient dans un hôpital plus de 24 heures,
- avant 2005, les blessés graves étaient des victimes dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation,
- les personnes blessées non hospitalisées sont des victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admis comme patient à l'hôpital plus de 24 heures,
- les personnes tuées sont considérées comme telles si elles décèdent dans les 30 jours suivant l'accident (et non plus 6 jours comme c'était le cas avant 2005).

Une baisse constante du nombre d'accidents corporels sur la CUS est constatée depuis 2001 (- 49 %, soit 619 accidents de moins), notamment entre 2005 et 2006 (- 18 %, soit 145 accidents de moins). Cette baisse aussi régulière qu'importante a permis de descendre en 2005 pour la première fois sous la barre des 800 accidents corporels dans la CUS.

En ce qui concerne la gravité des accidents, on assiste à une baisse constante du nombre de blessés depuis 2002 (- 50,6 %, soit 798 victimes blessées de moins), notamment entre 2005 et 2006 (- 20,7 %, soit 203 victimes blessées de moins). Ainsi, le nombre total de personnes blessées est passé pour la première fois sous la barre des 1 000 victimes par an en 2005. Le nombre de victimes décédées reste quant à lui très variable d'une année à l'autre (maximum de 30 tués en 2002, minimum de 13 tués en 2004).

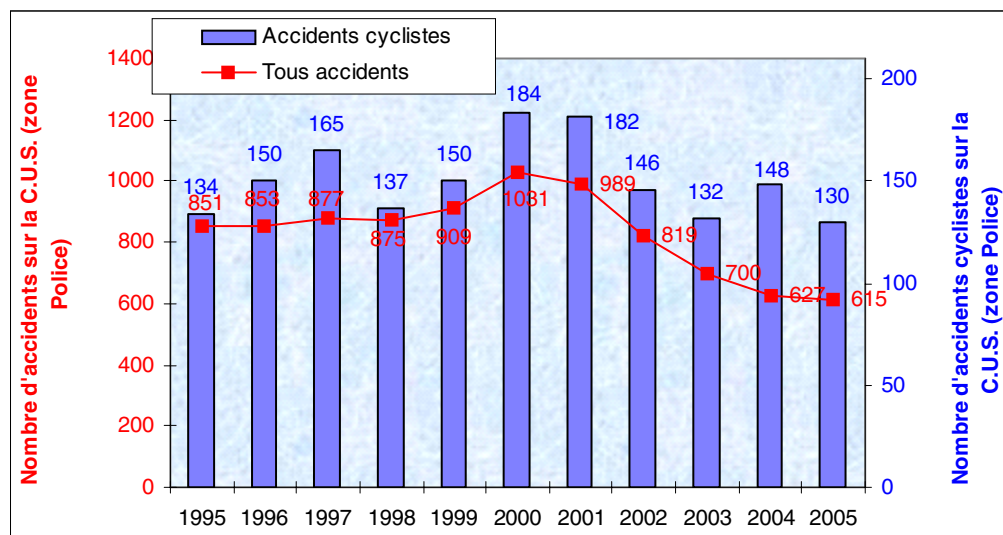
En 2006, la plupart des accidents sont intervenus sur les voies communales (85,6 % des accidents), 6 % sur les routes départementales et 9,4 % sur les routes nationales et les autoroutes. 49,1 % des accidents sont survenus hors intersection et 50,9 % en intersection.

■ Accidents avec cycliste impliqué

Sur la CUS en 2006, les cyclistes ont été impliqués dans 126 accidents corporels (sur 636 accidents tous modes), occasionnant 2 tués, 22 blessés hospitalisés et 101 blessés non hospitalisés. 78 % des accidents ont eu lieu sur le territoire de la Ville de Strasbourg, idem pour le nombre de blessés.

Le nombre d'accidents impliquant un cycliste est à la baisse depuis 2001 (- 35 %, soit 68 accidents de moins), après une augmentation lente de 1995 à 2000. De 2005 à 2006, la baisse est de 7,3 %, soit 10 accidents de moins.

Evolution du nombre d'accidents cyclistes sur la zone Police de la CUS depuis 1995



Source : CUS-SIRAC, 2006

Cette tendance est constatée également en ce qui concerne l'évolution du **nombre de victimes** : 189 blessés en 2000 pour 126 en 2006, soit une **baisse de 33 %**. Pour la première fois depuis dix ans, aucun accident n'a entraîné la mort d'un cycliste en 2005 dans la CUS, après les pointes enregistrées en 2002 (4 tués) et en 2003 (3 tués). En 2006, 2 cyclistes ont été tués dans la CUS.

■ Infractions

En rappelant que les accidents impliquant un vélo sont deux fois plus importants dans le Bas-Rhin par rapport à la moyenne nationale, problème particulièrement sensible dans la CUS où les cyclistes sont trois fois plus nombreux que dans d'autres villes françaises, une réflexion a été engagée en 2006 par la Préfecture sur la responsabilité des impliqués.

Ainsi en 2006, les cyclistes ont été impliqués dans 126 accidents, dont 51 % sont imputables aux cyclistes. Les principales infractions au Code de la Route constatées de la part des cyclistes sont (source : CUS-SIRAC, 2006) :

- circulation en dehors de la chaussée : 12,
- circulation en sens interdit : 5,
- vitesse excessive eu égard aux circonstances : 4,
- inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge : 4.

Les infractions lorsqu'un automobiliste est présumé responsable sont :

- ouverture de portière dans des conditions dangereuses : 9,
- refus de céder le passage à une intersection : 5,
- délits de fuite après un accident : 4.

8.3. PLAN DÉPARTEMENTAL D' ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (PDASR)

Le PDASR est le document qui définit la politique locale en matière de sécurité routière. Il est décliné annuellement et recense les différents projets locaux qui seront conduits au cours de l'année.

Le PDASR 2007 est composé de 10 projets d'actions, chacun issu d'une démarche collective et bénéficiant d'un portage multipartenarial. En ce qui concerne la bicyclette et les usagers vulnérables, le plan d'actions comprend :

- la problématique de l'accidentologie cycliste (porteur DDSP),
- le cyclotourisme en sécurité (FFCT),
- des actions de sensibilisation des cyclistes et piétons au respect du code de la route (CUS),
- la sensibilisation des cyclistes au respect des piétons, et des automobilistes au respect des cyclistes (CADR 67),
- la sensibilisation des cyclistes à l'entretien de leur vélo (CADR 67),
- le marquage des vélos afin de lutter contre le vol (CADR 67),
- l'information et la formation à l'utilisation du vélo (CG 67),
- l'opération de communication et l'opération « silhouettes noires » à l'occasion de la semaine nationale de sécurité routière (CG 67).

8.4. CONTRÔLE TECHNIQUE DES VÉLOS DANS LES COLLÈGES

L'association VéloEmploi réalise annuellement depuis 2000 pour le compte du Conseil Général du Bas-Rhin l'opération « **vélo-sécurité** » **dans les collèges**. Il s'agit de vérifier l'état du parc de bicyclettes utilisées par les élèves, et de signaler les vélos dangereux au chef d'établissement en vue d'en avertir les parents concernés. De petites réparations

sont effectuées sur place par les techniciens de l'association, le matériel étant mis à disposition gratuitement, afin de permettre aux élèves de repartir à vélo avec la sécurité minimum (réparations d'urgence ne concurrençant pas les marchands de cycles).

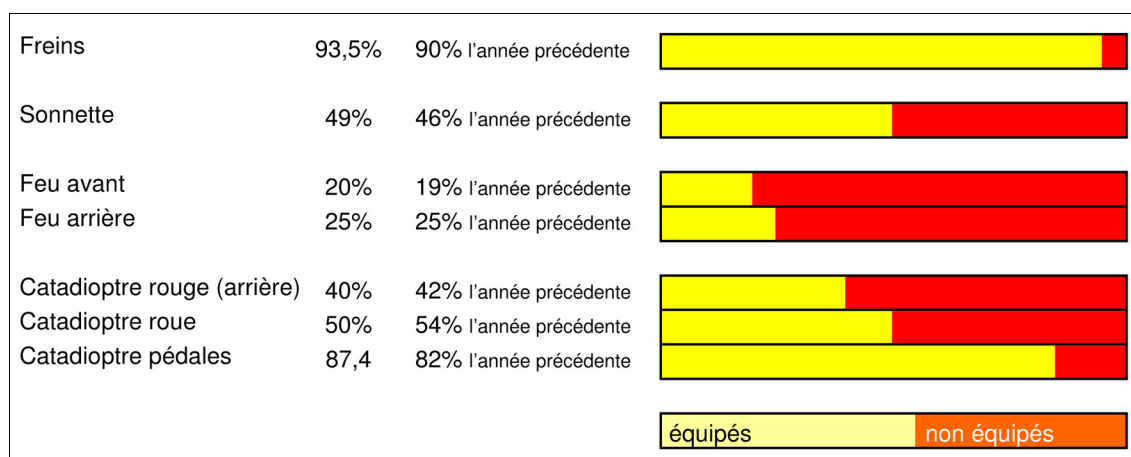
L'opération a concerné 72 collèges pendant l'année scolaire 2006/2007, et 5 025 vélos ont été contrôlés (dont 87,8 % de VTT). Elle a donné lieu à 1 293 interventions mécaniques immédiates, dont 947 sur les freins et 280 sur la direction.

Le taux d'équipement des cycles est de :

- 94,8 % et 92,8 % respectivement pour les freins avant et arrière,
- 42,2 % pour la sonnette,
- 13,8 % et 20 % respectivement pour les feux avant et arrière,
- 54,9 %, 31,9 % et 73,9 % respectivement pour la catadioptrique arrière, la catadioptrique roue et la catadioptrique pédales.

Depuis le début de l'opération en 2000, on constate que l'état des cycles n'évolue pas sensiblement. Ainsi, les cycles en parfait état représentent 15 à 17 % du parc, ceux dans un état satisfaisant 28 à 30 %, et ceux nécessitant une intervention 40 à 44 % selon les années scolaires. Seuls les vélos classés dangereux sont en baisse, de 13 % en 2004/2005 à moins de 10 % en 2006/2007. Les principales avaries constatées concernent en grande majorité le système de freinage défectueux.

Taux d'équipement des cycles (année scolaire 2005-2006)



Source : VéloEmploi

8.5. PISTES ET CENTRES D'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Une des actions prioritaires du Comité Départemental de la Prévention Routière concerne l'éducation routière des jeunes dans le département. En 2005 ont été assurées les missions suivantes :

- sur les 6 pistes d'éducation routière, animation par la Gendarmerie Nationale (pour 66 établissements scolaires, soit 180 classes) : 7 050 élèves accueillis (plus 950 autres publics), 1 720 vélos et 136 cyclomoteurs contrôlés (dispositifs d'éclairage, freins),
- dans les 10 centres d'éducation routière, animation par la Police Nationale, la CRS 37, la Gendarmerie Nationale, les polices municipales et personnels communaux : 35 622 élèves accueillis, 2 755 vélos et 189 cyclos contrôlés.

Centres d'éducation routière - Evolution 2003-2005

Centre	2003		2004		2005	
	Nb scolaire	Nb vélos contrôlés	Nb scolaires	Nb vélos contrôlés	Nb scolaires	Nb vélos contrôlés
Strasbourg-Meinau	1 942		7 794	547	13 286	1 047
Schiltigheim	7 884	1 294	9 636	1 355	11 872	815
TOTAL CUS	9 826	1 294	17 430	1 902	25 158	1 862
Bischwiller	625		1 125		1 232	
Gries					275 ^a	10
Haguenau	1 194	80	815	200	970	
Molsheim			90 ^b		250	
Niederbronn-les-Bains	194		114		227	
Obernai			1 110		429	
Sélestat	6 245		6 655	716	6 655	716
Wissembourg	570	280	450	300	426	167
TOTAL HORS CUS	8 828	360	10 359	1 216	10 464	893
TOTAL DEPARTEMENT	18 654	1 654	27 789	3 118	35 622	2 755

a. Opérationnel depuis avril 2005

b. Opérationnel depuis avril 2004

Source : Prévention Routière 67

Dans les centres d'éducation routière sont dispensés des cours théoriques en salle, la maniabilité en milieu protégé et des sorties en milieu réel. Dans le cas particulier de Niederbronn, qui n'est pas un CPER en tant que tel (initiative d'un policier municipal), les interventions s'effectuent dans les classes du collège.

Trois de ces centres d'éducation routière ont ouvert leur porte récemment : Bischwiller en juin 2003, Molsheim en avril 2004 et Gries (Communauté de Communes de la Basse-Zorn) en avril 2005. L'objectif étant de créer un maillage permettant de placer tous les jeunes à égalité vis-à-vis de l'éducation routière, le plan de développement en cours de réalisation avec le Conseil Général 67 devrait parvenir à terme à un total de 12 à 15 centres d'éducation routières dans le département.

8.6. LUTTE CONTRE LE VOL DE VÉLOS

Le CADR a acquis en 2004 une machine pour marquer les vélos « Bicycode » et propose des séances de marquage une à deux fois par semaine à la Maison des Cyclistes. Des séances supplémentaires sont proposées lors de journées exceptionnelles : Téléthon, fête du vélo, semaine de la mobilité, semaine de la sécurité routière.

Plus de 2 700 vélos ont été marqués à Strasbourg depuis le lancement de l'opération (environ 21 000 au total en France).

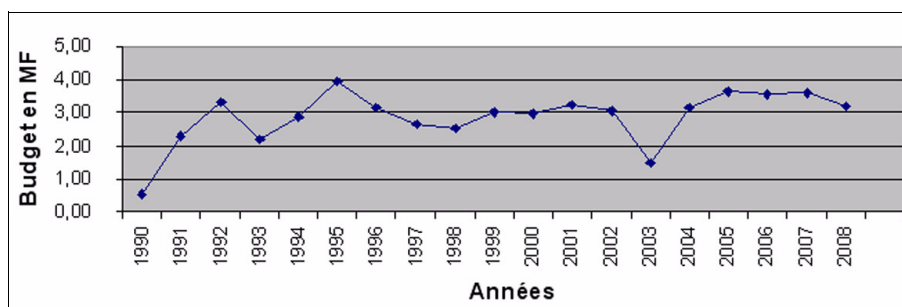


Vélo marqué

9. BUDGET

Depuis 1990, le budget annuel moyen consacré par le Département du Bas-Rhin aux aménagements cyclables est de 3 M€, soit en moyenne 4,2 % du budget total voirie départementale.

Evolution du budget annuel vélo du Département depuis 1990



Source : CG67.

A titre comparatif, le budget annuel moyen consacré par la CUS à la politique vélo a été de 2,8 M€ de 2001 à 2006, dont une moyenne de 2,3 M€ d'investissement. A noter que ce budget est passé à 9 M€ en 2007, dont 8,4 M€ en investissement ; ce fort investissement a été occasionné par l'implantation des nouveaux Véloparcs près des stations de tramway et par les aménagements de parkings à vélo en structure (parc à vélo de la place de la Gare, parking Gare-Wodli) dans le cadre des travaux du pôle d'échanges multimodal de la gare TGV.