

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 25 juin 2021

Plan vélo 2022-2026.

Numéro E-2021-414

(Re) prendre un vélo d'avance !

L'Eurométropole de Strasbourg investit 100 millions d'euros pour développer son réseau cyclable !

L'usage du vélo constitue pour notre territoire, pour ses habitant.es, pour ses communes et ses acteurs socio- économique un enjeu majeur tant pour le droit à la mobilité et la santé publique.

Pour relever le défi climatique dont les effets s'accroissent également sur notre agglomération, l'Eurométropole se doit de (re) prendre un vélo d'avance. La Zone à Faible Emission vise à protéger les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg en leur permettant de respirer un air plus sain. Sa mise en œuvre progressive s'accompagnera d'un bouquet de solutions de mobilité du quotidien qui doit à la fois permettre à tous les habitants de se déplacer de manière efficace tout en baissant de manière drastique les émissions de gaz à effet de serre.

Dans cette perspective, un important plan de développement du réseau de transport collectif a d'ores-et-déjà été engagé (transport à la demande, accélération du développement du réseau de tramway). En outre, le schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg adopté au cours du conseil du 7 mai 2021 va permettre d'améliorer les déplacements périurbains à l'échelle du bassin de vie de l'Eurométropole, notamment au travers du réseau express métropolitain (REM).

En complément, la politique cyclable de l'Eurométropole, en synergie avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), vise à mettre le « vélo » au cœur des déplacements du quotidien sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Promouvoir l'usage du vélo :

- c'est améliorer la qualité de vie de tous les jours, la qualité de l'air autour de l'enjeu de santé publique des habitants-es ; il contribue en ce sens aux objectifs de la Zone à Faible Emission,

- c'est lutter contre la sédentarité avec un gain « santé » quantifié et avéré pour les cyclistes,
- c'est faciliter la réappropriation de l'espace public par la réduction de son encombrement, du bruit et à travers l'apaisement des vitesses,
- c'est promouvoir un mode économe, tant pour l'utilisateur (en terme budgétaire) que pour la collectivité (en investissement public).

En conclusion, la promotion du vélo, et plus largement des modes actifs, permet de renforcer le droit à la mobilité, la convivialité et le bien vivre ensemble.

Faire progresser rapidement et de manière significative l'usage du vélo constitue donc un choix marqué de la métropole. Elle accompagne et renforce une tendance de fond, mise en exergue récemment par la crise sanitaire, et répond à l'urgence à agir en matière d'amélioration de la qualité de l'air, de changement climatique et d'équité territoriale.

Strasbourg a été, des années durant, pionnière en matière de promotion du vélo. Toutefois, malgré les efforts déjà fournis, la part modale du vélo augmente moins rapidement que les objectifs attendus. Surtout, sa pratique pour les déplacements du quotidien reste une affaire de convaincus. Le potentiel de développement de l'usage du vélo est pourtant important : 500 000 déplacements de moins de 5km sont encore réalisés en voiture, tous les jours, dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Aujourd'hui, l'Eurométropole de Strasbourg engage une nouvelle étape pour redonner à l'agglomération une longueur d'avance sur le vélo. L'objectif est d'arriver à une part modale de 20 % d'ici 2030 : il s'agit de faire muter un tiers des déplacements en voiture de moins de 5km vers le vélo.

Comment y parvenir ?

La politique déployée est autant centrée sur l'humain que sur les infrastructures.

Pour conquérir de nouveaux usagers, la nouvelle étape « cyclable » de l'Eurométropole se structure autour de deux axes majeurs :

- faciliter l'usage du vélo à travers le développement de nouveaux services et la levée des freins à la pratique,
- créer un maillage et un réseau à travers une infrastructure cohérente et continue sur tout le territoire de l'EMS.

D'ores et déjà, au cours de ces derniers mois, l'Eurométropole a adopté deux délibérations qui contribuent à changer la donne en matière de politique cyclable :

- en février a été instituée une aide à l'acquisition des Vélo à Assistance Electrique sur le territoire (entre 300 et 500 euros), car le VAE permet d'élargir le périmètre de l'usage quotidien du vélo au-delà des 5 à 10 kilomètres en couvrant de fait l'ensemble de l'Eurométropole et favorisant l'usage quotidien du vélo au détriment de la voiture,
- en mai avec la délibération « toutes et tous en selle » avec des actions systématiques de sensibilisation dans toutes les écoles, le développement des ateliers d'auto-réparation, la généralisation des « vélo-écoles » pour adultes dans les quartiers, le soutien aux

réseaux associatifs et citoyens se mobilisant autour de l'usage du vélo, sans oublier des actions d'information et de sensibilisation dans toutes les communes.

La délibération qui vous est proposée ici porte sur le volet des infrastructures.

Un plan vélo sans précédent visant à structurer en 5 ans un réseau cyclable eurométropolitain complet et hautement qualitatif.

Sur les 5 prochaines années, l'Eurométropole de Strasbourg va déployer un plan d'investissement massif de plus de 100 millions d'euros pour un réseau cyclable eurométropolitain à la hauteur de ses ambitions.

Cela correspond à une multiplication par 4 des investissements au regard du mandat précédent. Il s'agit de constituer un maillage de niveau métropolitain qui sera complémentaire d'aménagements locaux réalisés ou programmés. Ce maillage métropolitain sera complété d'autres mesures visant à faciliter la cohabitation des modes sur de mêmes espaces pacifiés dans les zones résidentielles (zones 30, zones de rencontre...). Ce plan prend la suite des différentes générations de schémas directeurs vélo élaborés précédemment, schémas qui étaient ambitieux mais dont la réalisation n'aura été que partielle.

Les constats des limites du réseau existant ont été partagés avec les communes : bien que déjà largement développé, le réseau principal d'itinéraires cyclables souffre d'un manque de cohérence (type d'aménagement très variable, selon les périodes de réalisation), de continuité (réalisations « opportunistes » à la faveur des réaménagements de voiries, points durs non traités, coupures urbaines obligeant à des détours..) et est inégalement réparti sur le territoire (absence d'aménagement entre villages le long d'anciennes départementales, lien avec les territoires voisins de l'Eurométropole...).

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

La priorisation a été réalisée pour répondre trois principaux objectifs :

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

En conséquence, les 7 grandes orientations retenues sont de :

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

L'ensemble des aménagements cyclables de ce plan vélo sera réalisé suivant des critères spécifiques répondant aux besoins de chacun.e des cyclistes :

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

Une programmation pragmatique permettant d'assurer la réalisation effective des aménagements.

Le budget du plan vélo est de 100 millions d'euros sur la période 2021 – 2026. C'est un investissement inédit de la part de l'Eurométropole traduisant une volonté politique réaffirmée pour une politique de mobilités ambitieuse.

La carte du plan vélo figure en annexe de la présente délibération.

Pour anticiper d'éventuelles difficultés juridiques, techniques ou opérationnelles qui ne permettraient pas de réaliser certaines opérations à l'horizon 2026, les tracés proposés en rouge sur la carte en annexe représentent un montant estimé de 120 millions d'euros.

La priorisation des travaux fera l'objet d'une programmation et sera régulièrement réajustée pour sécuriser les opérations cofinancées, assurer la consommation du budget du plan vélo de 100 millions d'euros d'investissement et pour tenir compte de l'avancement effectif des études et procédures.

Enfin, seront recherchés tous les cofinancements possibles, notamment dans le cadre des appels à projets vélo et autres dotations mises en place par l'Etat.

En violet sur la carte apparaissent certaines rues où un aménagement cyclable qualitatif sera réalisé en complément du Plan Vélo : soit grâce à la réalisation de projets de transport en commun en site propre ; soit parce que des tracés identifiés puis non retenus pour la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre seront réalisés grâce à un budget supplémentaire spécifique ; soit car ils seront pris en charge dans le cadre de projets urbains mitoyens ; soit parce que leur financement est prévu dans le cadre du budget « 100% cyclables » ou d'autres budgets de voirie territoriaux.

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

Avec ce plan vélo complémentaire au dispositif existant, toutes les communes de l'Eurométropole vont bénéficier d'un projet d'intérêt métropolitain.

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

*le Conseil
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré
valide*

le Plan Vélo annexé à cette délibération ;

autorise

la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, ou son.s.a représentant.e à signer avec l'Etat la convention d'obtention des subventions, et tout autre document nécessaire à l'obtention de ces subventions.

**Adopté le 25 juin 2021
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de
Légalité préfectoral Le 1 juillet 2021**

(Accusé de réception N°067-246700488-20210625-132060A-DE-1-1)

et affichage au Centre Administratif le 01/07/21