



Atelier Urbanisme

Propositions d'Ecocité-Strasbourg
en faveur
du développement et de la promotion
du vélo

Strasbourg, le 11 mars 2009



Atelier Urbanisme

Propositions d'Ecocité-Strasbourg en faveur du développement et de la promotion du vélo.

1. Place d'Ecocité-Strasbourg dans la démarche participative initiée par la Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg	2
2. Axes d'actions retenues par Ecocité-Strasbourg	2
3. Rédaction d'un cahier de propositions relatif aux pistes d'actions	2
3.1. Sécurité de l'objet vélo :	3
Politique de marquage systématique des vélos :.....	3
Locaux adaptés pour le stockage des vélos :	3
Renforcer le maillage des arceaux à vélos sur la voie publique :	3
Garantir la qualité des pistes et itinéraires cyclables au quotidien.....	4
3.2. Normes relatives aux aménagements destinées aux vélos :	4
3.3. Education :	5
3.4. Aménagements cyclables et piétons entre le Centre-Ville et les faubourgs : 5	
Observatoire des circulations sur les pistes cyclables.....	5
Garantir la continuité des itinéraires cyclables	5
3.5. Identification d'axes majeurs à destination des cyclistes à travers la CUS : 6	
Signalisation directionnelle	6
Grands Axes Cyclables.....	6



1. Place d'Ecocité-Strasbourg dans la démarche participative initiée par la Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg

La Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg ont lancé une démarche de concertation avec les associations intéressées et l'ensemble des acteurs concernés par la pratique du vélo. Il s'agit, après une politique continue favorable à la pratique du vélo depuis les vingt dernières années, de réaliser un bilan d'étape, d'ouvrir de nouvelles perspectives de développement et de promotion du vélo au regard des urgences urbaines et environnementales qui s'imposent à tous.

Par ailleurs, à la suite de révision de textes réglementaires du Code de la Route en vigueur depuis juillet 2008, de nouvelles opportunités d'aménagements et de gestion de tous les types de mode de circulation permettent aux collectivités de repenser les principes de cohabitation entre les usagers de la route, de privilégier certains modes de déplacement et d'entrevoir l'élaboration d'un Code de la Rue.

Ecocité Strasbourg, association qui s'intéresse et souhaite participer aux grands débats et choix de la ville de Strasbourg, a choisi de contribuer aux réflexions quant au développement du vélo dans la cité mais également à la mise en place d'un Code de la Rue, à travers les travaux engagés dans une commission vélo.

2. Axes d'actions retenues par Ecocité-Strasbourg

Après discussions et débats, Ecocité Strasbourg choisit les axes d'actions suivants :

1. Sécurisation de l'objet « vélo » lors de toutes les séquences journalières (stockage en immeuble, trajets, stockage sur le lieu de destination...);
2. Normalisation à minima des aménagements destinés aux vélos et par extension aux autres modes de déplacement non motorisés à travers un cahier des charges évolutif; (dimension des trottoirs, espaces dédiés aux vélos, aux piétons, présence d'obstacles, jalonnements etc...);
3. Education du cycliste à l'usage de vélo et des attitudes à observer vis-à-vis des autres usagers de la route ou de la rue;
4. Rééquilibrage des aménagements cyclables et piétons entre le Centre-Ville et les faubourgs;
5. Identification d'axes majeurs à destination des cyclistes traversant toute la CUS ou plusieurs quartiers et villes.

3. Rédaction d'un cahier de propositions relatif aux pistes d'actions

Ecocité-Strasbourg, sur la base de la lecture des présentes propositions par la Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg, s'attellera dans un second temps à la rédaction d'un



cahier de propositions. Dans un premier temps, Ecocité-Strasbourg présente ses axes de réflexions autour du développement et la promotion du vélo ci après :

3.1. Sécurité de l'objet vélo :

Un phénomène important, pour lequel il n'y a guère de chiffre fiable mais un ressenti notoire auprès de la population, fait état de vol de vélo récurrent en différents lieux de la ville. Que cela soit dans les immeubles d'habitation, dans la rue, ou au travail... souvent parce qu'il est impossible de sécuriser le stockage des vélos : locaux inadaptés, absence de point fixe etc... De plus, l'identification des vélos volés est possible mais trop peu employée à la fois par les professionnels du vélo, les particuliers et les forces de police.

Politique de marquage systématique des vélos :

Ecocité Strasbourg estime d'ores et déjà indispensable de généraliser le marquage des vélos, notamment en le rendant obligatoire dès la vente d'un vélo dans les boutiques sur la CUS. Ainsi, une action volontaire de la CUS en direction des marchands de cycles consisterait à apporter une aide financière auprès de ces derniers afin qu'ils s'équipent en matériel de gravure. En parallèle, faciliter le dépôt de plainte à la police et organiser la fourrière pour que les vélos soient réellement récupérables par les propriétaires, doit également être une action de la CUS.

Le matériel de gravure des vélos coûte environ 6 000 euros. Une subvention à hauteur de 30 à 40% par la CUS pour l'équipement permettrait de démontrer que les marchands de cycles sont des acteurs importants et incontournables de la pratique du vélo. Pour mémoire, il y a environ une vingtaine de marchand de cycles sur la CUS.

Locaux adaptés pour le stockage des vélos :

Dans les nouveaux immeubles, avec la révision annoncée du Plan Local d'Urbanisme, des espaces dédiés au rangement des vélos pourraient être envisagés. En effet, le PLU peut porter des prescriptions de cet ordre pour les constructions. Certes, cette mesure existe déjà, mais elle ne précise qu'une surface en fonction du nombre et du type de logement. Ce document doit préciser les conditions d'accès des locaux de stockage depuis la voirie (de préférence de plain-pied), l'obligation d'implanter des dispositifs d'ancrage des vélos (arceaux ou autres), augmenter les surfaces dédiées au vélo pour tenir compte des nouvelles réalités de l'encombrement des vélos et des accessoires tels que les charrettes, les tricycles etc... Le tout dans un esprit d'ergonomie maximal pour favoriser l'usage du vélo.

Dans le cas des bâtiments anciens, le manque de place conduit à l'absence de locaux simple d'usage. Aussi, dans les zones à forte concentration de bâtis anciens, des locaux collectifs sur voirie publique pourraient voir le jour ou dans des parkings en ouvrage.

Pour les locaux professionnels, tels que les bureaux ou atelier etc..., ces derniers ne doivent pas échapper à ces principes d'aménagement de zone de stockage.

Renforcer le maillage des arceaux à vélos sur la voie publique :

L'implantation des arceaux à vélo à travers la ville de Strasbourg et la CUS en général est très disparate d'un secteur à un autre. Autant au Centre-Ville de Strasbourg, le nombre d'arceaux à vélo est important mais souvent saturé, autant dans les quartiers



périphériques, leurs nombres est très restreint, souvent mal positionner ou servant à d'autres fonctions comme potelet plutôt que point de stationnement de vélo.

Le maillage d'arceau à vélo doit être renforcé au Centre-Ville et de manière notoire dans tous les quartiers de la ville et de la CUS, notamment auprès de lieux stratégiques : commerces, salles des fêtes, écoles, ensemble des parkings en ouvrage etc...

Garantir la qualité des pistes et itinéraires cyclables au quotidien

Assurer un traitement ordinaire des pistes et itinéraires cyclables tout au long de l'année : balayage des pistes, entretien régulier de la chaussée etc... mais également en période extraordinaire notamment en période de chute de neige, de feuilles en autonome etc... La pratique du vélo ne doit pas être cantonnée aux seuls de beau temps ou à la seule fonction de loisir

3.2. Normes relatives aux aménagements destinées aux vélos :

Les aménagements cyclables ne suivent aucune prescription particulière quant à leur dimensionnement, leur implantation dans la ville ou dans l'espace public, la signalisation utilisée etc... .

Les premiers aménagements avaient été réalisés en réduction d'échelle de ce qui se faisait pour la route. Les techniciens considéraient les pistes cyclables comme de simple route en modèle réduit. Ces aménagements opérés dans les années 80, concernent des pistes dans des secteurs où il y avait de la place, pas de contrainte particulière. (à titre d'exemple : la piste le long du canal du Rhône au Rhin entre le Pt Pasteur et Illkirch-Graffenstaden, celle le long de l'Ill etc...). Puis vint les pistes cyclables intra-muros des années 90, qui étaient presque similaire dans le principe des aménagements des années 80 notamment dans le non-traitement des débuts et fins de piste. C'était au cycliste de se débrouiller, de trouver son chemin à la fin des aménagements dédiés. Le nombre de kilomètre aménagé augmente chaque année, et les pistes se réduisent en largeur dans le même temps. A rappeler que sur la piste cyclable située sur le pt d'Austerlitz, circulent 5 600 vélos par jours ouvrés sur 2,50 mètres de large. Pour les voitures, il faudrait 6 mètres... Par ailleurs, les vélos doivent exécuter des virages à 90°, des zigs zags, des slaloms entre les poteaux de signalisation, candélabre, panneaux publicitaires etc... implantés sur les trottoirs où les vélos circulent désormais au détriment des piétons. Le bouquet étant la disparition des pistes cyclables à l'approche de chaque carrefour le long des extensions de tram des années 2005-2007.

Ceci n'est pas viable, entretien les conflits entre les usagers de l'espace public, constitue des zones dangereuses pour les cycles.

Aussi, Ecocité Strasbourg propose que la Ville et la CUS adoptent une charte normalisée des aménagements cyclables, afin d'harmoniser les infrastructures entre elles, d'adapter la signalisation aux vélos, c'est-à-dire visible et compréhensible pour les cyclistes¹, le tout bien évidemment en parfait compatibilité avec le Code de la Route.

Ecocité Strasbourg estime que la charge de rédaction de cette charte d'aménagement revient aux associations représentant les cyclistes mais également les autres modes de transports. Ecocité Strasbourg se porte également volontaire.

¹ Les feux tricolores des cycles sont situés aussi haut que pour les voitures, souvent illisibles pour les vélos.



3.3. Education :

Pour Ecocité Strasbourg, l'éducation à l'usage du vélo est une réponse non négligeable pour une bonne cohabitation entre les différents modes de déplacement mais aussi en matière de responsabilisation des personnes quant à leur comportement. Ce n'est pas tout de mettre en place des aménagements coûteux pour la collectivité encore faut il expliquer l'intérêt et le mode d'emploi de ces aménagements.

L'éducation à l'usage de vélo devient donc indispensable. Le centre d'éducation au vélo situé à Baggersee est un exemple à développer et à adapter afin de permettre d'accueillir l'ensemble des écoliers de tous niveaux.

Dans la mesure où les cyclistes n'ont pas tous grandi à Strasbourg, il paraît utile de mettre des panneaux d'information sommaire, à l'instar des informations à l'approche des tournes à droite test. Il s'agit de rappeler succinctement quelques éléments de base du Code de la Route et des conduites à tenir au guidon. Ces panneaux pourraient jaloner les pistes cyclables.

3.4. Aménagements cyclables et piétons entre le Centre-Ville et les faubourgs :

Observatoire des circulations sur les pistes cyclables

Cet observatoire aurait pour fonction de fiabiliser les statistiques quant à la fréquentation des pistes cyclables, d'assurer un suivi de l'état de ces dernières, maintenir une émulation positive quant à la pratique du vélo.

A titre d'exemple, une page internet sur le site de la Communauté Urbaine de Strasbourg, serait à destination des usagers des vélos et/ou des piétons pour recenser en temps réel, les difficultés qu'ils rencontrent. Une carte interactive sur laquelle l'internaute clique pour situer son désagrément avec dans le même temps, une fenêtre mémo dans laquelle l'utilisateur décrit l'objet de son désagrément.

Cette mesure assure une réactivité de la communauté sur les questions relatives au quotidien des vélos. (présence de bris de verre important sur la chaussée, trou en formation etc...)

Garantir la continuité des itinéraires cyclables

Les aménagements cyclables doivent être continus sur l'ensemble de la CUS afin d'assurer à l'utilisateur du vélo les possibilités de trouver son chemin sur tout l'agglomération mais également de pouvoir trouver les mêmes types et gamme d'équipement. Des plans, plaquettes édités régulièrement et reprenant ces informations seraient indispensables.

Cette garantie doit être également prise en compte en cas de zone de travaux ponctuels. Les mentions « piétons et cyclistes, prenez le trottoir d'en face » ne peuvent être satisfaisantes. Il faut une réelle prise en compte des piétons et des cyclistes notamment dans ce genre de situations qui peuvent être conflictuelles entre usager et présenter des déviations qui ne sont pas réalistes ou carrossables.

Cela doit passer par une sensibilisation des intervenants sur trottoirs et piste cyclables, tel que cela existe déjà sur les interventions sur chaussée automobile. (entreprises de TP, service communautaires, concessionnaires etc...)



3.5. Identification d'axes majeurs à destination des cyclistes à travers la CUS :

Souvent les itinéraires cyclables sont réservés aux experts ou aux habitués. Gare aux non-initiés, qui pourraient rencontrer de nombreuses mésaventures qui peuvent définitivement refroidir de futur potentiel adepte de la petite reine.

Signalisation directionnelle

Une signalisation plus complète, avec des temps de parcours approximation, présente à chaque carrefour doit permettre à tous les cyclistes de garantir un itinéraire aménagé à cet usage, faire découvrir de nouveaux axes de shunt de zone dangereuse.

Grands Axes Cyclables

Avec l'appui d'une excellente signalisation, il s'agit d'identifier une série de grands axes cyclables traversant toute la CUS. Ces Grands Axes auraient un cahier des charges précis afin de non seulement garantir la continuité des aménagements mais également d'assurer des potentiels temps de parcours intéressants. Ces temps de parcours peuvent être améliorés par exemple au moyen de boucle magnétique au sol à l'approche de carrefours équipés de feux tricolores, dont le cycle aurait une certaine priorité, en utilisant les voies sur berges etc...

Ecocité-Strasbourg, le 11 mars 2009