

énergétique (CNTE) a ainsi demandé au gouvernement d'adopter une stratégie pour développer les « mobilités actives » (vélo et marche à pied), avec pour objectif de porter la part modale de la bicyclette à 12,5 % en 2030. Ce chiffre est inscrit dans la « stratégie de développement de la mobilité propre », un document d'orientation prévu par l'article 40 de la loi de 2015 sur la transition énergétique, mais il est aujourd'hui purement indicatif.

Volonté poussive

L'avis du CNTE demande surtout à l'Etat d'établir des principes di-

recteurs : donner la priorité au plus vulnérable sur la route (le piéton et le cycliste), préserver la continuité des itinéraires (trop souvent bloqués par des voies express ou des espaces privés), promouvoir un usage partagé et prioritairement collectif des espaces publics (aujourd'hui confisqués par la place exorbitante occupée par le stationnement des autos sur la chaussée et des deux-roues motorisés sur les places et les trottoirs), lutter contre les inégalités

de mobilité, qui sont corrélées à des inégalités sociales et de santé.

« Nous sommes restés jusqu'à présent

dans des logiques ponctuelles, avec ici des mesurées, là des décisions qui vont certes dans le bon sens, mais aux effets limités. Reconnaître et appliquer de tels principes auraient un effet potentiellement très puissant », explique Sylvie Banoun, coordinatrice interministérielle pour le développement

4,2 %

des déplacements domicile-travail se font à vélo à Paris, selon l'Insee, contre 13 % à Berlin, 22 % à Amsterdam ou 31 % à Copenhague.

de la marche et de l'usage du vélo. Cela conduira-il, entre autres, à une ▶

VILLE CYCLABLE

Strasbourg fait la course en tête

« Strasbourg, maillot jaune de la petite reine. » C'est sous ce titre que l'Insee présentait ses chiffres sur la pratique du vélo (trajets domicile-travail) dans le Grand Est, tirés du recensement 2015. Dans cette métropole, 16 % des actifs vont travailler en pédalant, ce qui la place au premier rang des villes françaises, devant Grenoble (15,2 %) et Bordeaux (11,8 %).

Cette performance est liée à l'importance du réseau dédié : la ville est passée de 260 km de pistes cyclables en 1997 à 560 km aujourd'hui. A Strasbourg, le premier schéma directeur consacré à la bicyclette date de 1978. Le dernier, adopté en 2011, ambitionne de doubler la part modale du vélo dans l'ensemble de l'agglomération d'ici à 2030. Selon la dernière enquête « Ménages-déplacements », elle s'établissait, tous types de déplacements confondus, à 8 % en 2009, contre 46 % pour la voiture, 33 % pour la marche à pied et 13 % pour les transports en commun. En extrapolant les tendances observées, la part du vélo serait déjà passée à 12 % en 2015, indique Jean-Baptiste Gernet, conseiller délégué de la métropole aux mobilités actives et innovantes.

AUTOROUTES À VÉLOS Pour développer le vélo, l'agglomération commence par tirer parti des avancées réglementaires introduites au niveau national. En particulier, le droit pour les municipalités d'instaurer des « zones 30 » depuis 2015 partout sur leur territoire ou l'instauration du « tourne-à-droite » dans le code de la route, qui permet à un cycliste de tourner au feu rouge. Si l'ouverture des couloirs de bus aux cyclistes n'est pas une nouveauté, Strasbourg expérimente ce qui pourrait être les futures règles de demain : depuis mai, une « vélorue », calquée sur des initiatives néerlandaises et allemandes, a été inaugurée : sur environ 300 mètres, les cyclistes sont prioritaires par rapport aux voitures. Deux autres rues doivent suivre en octobre.

Mais surtout, l'agglomération table sur de nouvelles infrastructures. Avec, au premier chef, des « autoroutes à vélos ».

Elles permettent, comme déjà à grande échelle à Londres, d'interconnecter les quartiers du centre et ceux de la périphérie. Nommé Vélostras, ce réseau vélo express doit dessiner autour du cœur de ville trois anneaux concentriques reliés par des radiales. Consistant en grande partie à étendre et aménager des tronçons existants, Vélostras doit totaliser 130 km et faciliter les déplacements de périphérie à périphérie. Il délétera le centre d'une partie du trafic.

Car si les vélos sont partout dans le cœur de ville, il n'en va pas de même dans les quartiers et les communes périphériques, où la part modale du vélo tombe à 3 %, à peine au-dessus de la moyenne nationale. Des facteurs sociologiques et de fortes coupures urbaines expliquent cette différence, selon l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise. Le sentiment de sécurité n'est pas non plus le même. Celui-ci

ne repose pas seulement sur la plus ou moins forte présence de pistes séparées. La « sécurité par le nombre » est tout aussi déterminante : plus les cyclistes sont nombreux sur la chaussée et plus les voitures y prennent garde.

ÉDIFIER À LA BICYCLETTE Le plan vélo strasbourgeois s'est également doté d'un objectif de 1 200 nouveaux arceaux par an, ainsi que l'accroissement des places de vélos sur les parkings. Comme le rappelle Fabien Masson, directeur de l'association de promotion du vélo Comité d'action deux roues 67, « pour inciter les gens à rouler, il faut aussi sécuriser le vélo lui-même ». Environ 400 000 vélos sont volés chaque année en France et le problème se pose tant à domicile que sur les lieux de travail.

L'agglomération strasbourgeoise se donne-t-elle les moyens de ses ambitions ? « Nous n'avons pas de budget vélo sanctuarisé, indique Jean-Baptiste Gernet. Les dépenses d'aménagement – 10 millions d'euros en 2015 et 3 millions en 2016 – sont prises dans le budget de la voirie. » Dans ces conditions, les objectifs ▶

560 km

de pistes cyclables aujourd'hui à Strasbourg, contre 260 km en 1997.