

# Lettre ouverte pour la mise en place de pistes cyclables temporaires et d'autres mesures visant à développer l'usage du vélo et de la marche à pied en vue du déconfinement

*à destination du Président et des 33 maires de l'Eurométropole de Strasbourg*

La crise sanitaire que nous traversons actuellement doit être l'occasion de repenser nos modes de vies. En effet, les rues restent désertes, vides de véhicules, rappelant ainsi que l'espace est organisé autour de l'omniprésence des véhicules motorisés. À l'inverse, les mobilités douces restent cantonnées dans leurs espaces restreints, trottoirs et voies cyclables rarement sécurisées, et font face à l'augmentation indéniable des excès de vitesse des véhicules polluants<sup>1</sup> alors même que le faible débit de circulation permettrait d'expérimenter de nouvelles mesures.

Il est indispensable d'éviter le report modal des transports en commun vers la mobilité individuelle motorisée : la pollution de l'air est un facteur central de comorbidité des maladies pulmonaires et il serait totalement paradoxal d'élever le risque de mortalité par des mesures visant en premier lieu à réduire la contagion.

Dans le monde entier, des grandes villes, voire des métropoles, tentent de transformer ces voies pour faciliter la circulation des piétons et des cyclistes, et ainsi leur permettre de se déplacer et de prendre l'air durant le confinement tout en respectant les impératifs de la distanciation sociale.

En complément aux démarches entamées par le CADR67 par courrier du 15 avril 2020, voici plusieurs mesures qui nous paraissent emblématiques et pourraient être déployées facilement dans l'eurométropole :

1. **La fermeture de voies pour faciliter la circulation des piétons.** À Oakland (Californie), la municipalité a ainsi transformé quasiment 120 km de rues en voies lentes, où seuls les riverains peuvent rouler lentement, la chaussée étant réservée aux piétons, joggeurs, cyclistes, promeneurs<sup>2</sup>. Cela peut se faire à travers des zones de rencontre, outil légal facile à déployer, comme à Bruxelles par exemple<sup>3</sup>.
2. **L'élargissement ou la création de pistes et bandes cyclables sur les voies automobiles,** ainsi que l'a mis en place la ville de Berlin, qui a reconverti 35 km de voies automobiles en quelques semaines<sup>4</sup> ou la ville de Paris qui a prévu de « dédoubler » des voies de transport en commun en créant des pistes cyclables sur le même tracé. Cela peut se traduire concrètement par la transformation des 2x2 voies en 2x1 voies avec la voie extérieure dédiée aux vélos.
3. **La suppression de places de stationnement devant les commerces** dont les trottoirs sont trop étroits pour permettre de se croiser à plus d'un mètre de distance, comme a

---

<sup>1</sup> <https://www.autoplus.fr/actualite/Laurent-Nunez-exces-vitesse-confinement-coronavirus-controles-1547797.html>

<sup>2</sup> <https://sf.streetsblog.org/2020/04/14/eyes-on-the-street-a-quick-look-at-oaklands-slow-streets/>

<sup>3</sup> <https://www.diables-rouges.be/pentagone-a-bruxelles-une-zone-20-avec-pietons-et-cyclistes-prioritaires/>

<sup>4</sup> <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>

décidé de l'instaurer la ville de Dublin, notamment devant les supermarchés<sup>5</sup>. Cela permettrait également d'installer des arceaux de stationnement vélo.

4. **La réquisition de places de stationnement** pour développer le stationnement des vélos ainsi que l'activité d'auto-réparation pour répondre à l'explosion des besoins en matière de mécanique dans le respect des règles de distanciation et favoriser le réemploi des 9 millions de vélos dormants en France plutôt que l'achat de neuf.

Ces aménagements pourraient, dans certains cas, être pérennisés et concrétiser ainsi l'engagement des villes dans la transition écologique. Car il ne s'agit pas uniquement de faciliter le confinement, mais bien d'éviter d'y avoir recours à nouveau à l'avenir. Et pour y parvenir, la transformation de nos modes de déplacement vers des transports en commun et des mobilités douces s'avérera décisive.

Ces pistes à explorer pour imaginer une sortie de confinement mieux adaptée aux défis de la protection de l'environnement et d'un cadre de vie plus sûr et serein pour tou-te-s découlent de l'urbanisme tactique<sup>6</sup>. Ce concept et outil d'organisation de l'espace urbain, en associant flexibilité et analyse rapide des effets, permet ainsi d'expérimenter des changements dans l'organisation de l'espace, d'évaluer leur efficacité, de modifier ce qui ne fonctionne pas, voire de pérenniser ce qui a réussi. Dans le cadre du confinement et plus encore dans la perspective du déconfinement, cette forme de réflexion urbaine nous semble pertinente pour faciliter les déplacements des habitant-e-s des espaces urbains.

Les retours d'expériences soulignent en effet que le vélo permet de déplacer plus de personnes que la voiture sur un même axe, d'autant qu'en ville, la vitesse moyenne des vélos est supérieure à celle des automobiles et qu'ils occupent moins d'espace<sup>7</sup>. Même en considérant la distanciation sociale, les vélos resteront donc plus efficaces que les véhicules motorisés.

Le CEREMA, organisme de référence en matière d'urbanisme, a ainsi dévoilé le 14 avril son guide pour des aménagements cyclables temporaires<sup>8</sup>. De son côté, la ville de Berlin, qui a mis en œuvre depuis deux semaines des pistes cyclables élargies sur les voies motorisées, a publié son guide, traduit en français par l'association Paris en selle<sup>9</sup>.

En outre, la gratuité des Vél'hop, à l'instar de ce qui est déjà proposé pourrait constituer une aide précieuse à l'augmentation du nombre de cyclistes et donc à la réduction du trafic automobile, de sorte que l'évitement des transports en commun ne se traduise pas par une hausse de la circulation motorisée.

Réimaginer la place que nous accordons aux véhicules thermiques individuels s'avère plus que jamais une nécessité. Nous, associations strasbourgeoises engagées dans la protection de l'environnement et la promotions des mobilités douces, appelons les communes et intercommunalités à s'emparer de ces solutions et à construire ensemble un avenir meilleur. Nous proposons également de co-construire cet avenir en accompagnant les élu.e.s et leurs agent.s lors de comités de pilotage.

---

<sup>5</sup> <https://www.thejournal.ie/dublin-city-cycle-lanes-foot-paths-social-distancing-5077763-Apr2020/>

<sup>6</sup> <https://blogs.alternatives-economiques.fr/vidalenc/2020/04/05/semaineconfinement3-ideespourapres-oser-l-urbanisme-tactique-pour-adapter-nos-villes-au-post-covid-19>

<sup>7</sup> <https://www.provelo.org/fr/page/velo-un-outil-formidable-decongestionner-villes>

<sup>8</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

<sup>9</sup> <https://drive.google.com/file/d/143RtaEaLSDVISmPCP2607ms1QPH3cJHn/view>

Associations et Collectifs Signataires au 22 avril 2020 (par ordre alphabétique) :

**Alternatiba Strasbourg**

**Alsace Nature**

**ASTUS**

**Le CADR67**

**Collectif Réinventons l'avenue des Vosges**

**Greenpeace, groupe local de Strasbourg**

**Piétons67**

**Strasbourg Respire**

**Vélorution Strasbourg**

Les ateliers d'auto-réparation **A'Cro du Vélo, Bretz'selle, La Schilyclette, Le Stick**

## **ANNEXE :**

# **Propositions du Collectif Vélorution : pistes cyclables temporaires à installer en priorité selon les recommandations du Cerema**

*à destination du Président et des 33 maires de l'Eurométropole de Strasbourg*

## **Introduction**

Pour garantir la distanciation sociale des cyclistes et des piétons, de nombreuses villes du monde ont pris des mesures d'urbanisme tactique, afin d'élargir trottoirs et pistes cyclables, et même de créer des pistes cyclables ou élargissements de trottoirs temporaires à la place de voies de circulation générale.

Le collectif Vélorution salue ces initiatives. Dès à présent, en France, plusieurs villes et collectivités suivent cet exemple : Montpellier, Grenoble, Paris, Rennes, Grand Lyon, Nantes, Montreuil, la Seine St Denis, Toulouse, Bordeaux, Lille, le Val de Marne et Angers. Le CEREMA a même publié un guide pour accompagner la mise en place de ces infrastructures cyclables et piétonnes temporaires.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/quels-amenagements-pietons-lors-phase-deconfinement-0>

L'après confinement pourrait être marqué par une diminution de l'usage des transports en commun, où il est parfois difficile de maintenir la distanciation sociale. Quelles solutions alors pour les réfugié-e-s des transports en commun ? La marche, le vélo et la voiture. La marche ne sera possible que pour les courtes distances. L'espace urbain n'étant pas extensible, les rues, déjà congestionnées en heure de pointe, ne pourront pas accueillir les 457 000 trajets réalisés quotidiennement sur le réseau CTS, si ceux-ci sont réalisés en voiture. De plus, le COVID-19 étant une maladie qui se caractérise par d'importants symptômes respiratoires, il n'est pas judicieux d'augmenter le nombre de véhicules thermiques en circulation. Le vélo apparaît alors comme une solution de report idéale en ville.

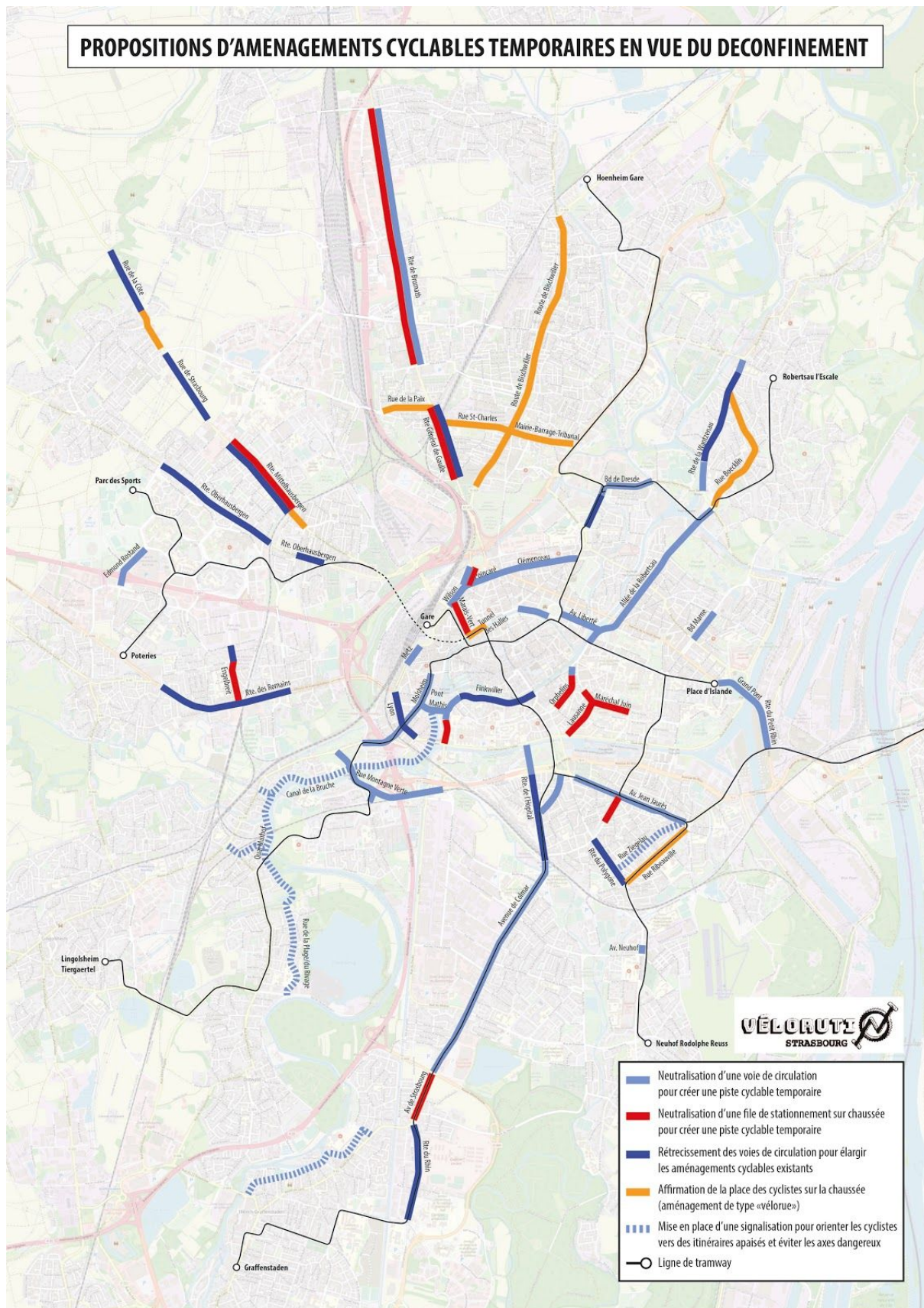
Pour inciter les usagers des transports en commun à se tourner préférentiellement vers le vélo plutôt que la voiture pendant la période de déconfinement, il est nécessaire de procéder à quelques aménagements pour garantir leur sécurité.

Le Cerema précise que, sur les rues à 2x2 voies, il est possible de convertir une voie de circulation générale en piste cyclable temporaire dans chaque sens. Dans le cas où une piste ou bande cyclable existe déjà, il est possible de l'élargir sans supprimer de voie de circulation, mais en rétrécissant les autres voies.

Nous demandons aux maires d'appliquer ces mesures nécessaires pour garantir la sécurité des futur-e-s cyclistes et éviter le report massif vers la voiture, qui entraînerait une grave

augmentation de la pollution, des milliers d'heures perdues dans les embouteillages et une dégradation du cadre de vie.

Le Collectif Vélorution Strasbourg a répertorié une liste d'axes où l'installation de pistes cyclables temporaires serait souhaitable.



# Le long des principales lignes de transport en commun

Généralement, les principaux axes de transports en commun de l'EMS sont déjà équipés d'infrastructures cyclables. Néanmoins, des portions sont manquantes, ou insatisfaisantes du point de vue de la sécurité. Ces portions, détaillées par ligne, sont à réaliser en priorité.

## Tramway et BHNS

Ligne A : Parc des sports – Graffenstaden

- Élargissement des bandes cyclables de l'avenue de Colmar (à Strasbourg) et de l'avenue de Strasbourg (à Illkirch). Ces bandes cyclables se sont déjà montrées meurtrières pour deux cyclistes au cours des dernières années (une cycliste de 25 ans tuée au niveau du 223 avenue de Colmar le 18 août 2015, une cycliste de 17 ans tuée avenue de Strasbourg à Illkirch-Graffenstaden au niveau de la bretelle d'accès à l'A35). En temps normal ces bandes cyclables sont déjà dangereuses et non respectées (stationnement récurrent). Il est urgent de les élargir et de les sécuriser au moyen de potelets ou plots de chantier, pour anticiper l'afflux de cyclistes et l'augmentation de la circulation automobile. La peinture ne suffit pas pour sécuriser les cyclistes sur cet axe particulièrement circulé.

Ligne B : Hoenheim gare – Lingolsheim Tiergaerten

- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle temporaire rue de Molsheim (à Strasbourg) : en convertissant une des deux voies de circulation quand il y en a deux par sens, et en affirmant la place des cyclistes sur la chaussée quand il n'y a qu'une seule voie.
- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle temporaire rue de la Montagne verte (à Strasbourg) : en convertissant une des deux voies de circulation, puis balisage vers la rue Léon Hornecker.
- Balisage clair d'un itinéraire bis, via la rue du Rivage et la rue de la Plage, pour éviter la rue d'Ostwald (à Strasbourg) et la rue du Général Leclerc (à Ostwald).

Ligne C : Gare centrale – Neuhof Rodolphe Reuss

- Affirmation de la place des cyclistes sur la chaussée devant le collège Louise Weiss avenue Jean Jaurès (à Strasbourg), là où la piste cyclable disparaît soudainement pendant deux-cents mètres.
- Balisage clair d'un itinéraire bis pour éviter la rue de Ribeauvillé (à Strasbourg) via la rue de la Ziegelau (cf photo)



- Neutralisation d'une voie de circulation sur 50 mètres pour rétablir une continuité cyclable là où elle est interrompue avenue du Neuhof (à Strasbourg).

Ligne D : Poteries – Kehl Rathaus : OK

Ligne E : Robertsau l'Escale – Campus d'Illkirch : OK

Ligne F : Elsau – Place d'Islande : OK

Ligne G : Gare centrale – Espace européen de l'entreprise : OK

Ligne H : Gare centrale – Parlement européen

- Boulevard du Président Wilson (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des trois voies de circulation. Il y aura donc dans chaque sens une voie cyclable, une voie de bus et une voie de circulation générale.
- Boulevard du Président Poincaré (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des trois voies de circulation. Il y aura donc dans chaque sens une voie cyclable, une voie de bus et une voie de circulation générale.
- Boulevard Clémenceau (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal. Il y aura donc dans chaque sens une voie cyclable et deux voies de circulation générale.  
Alternative : maintien du stationnement et création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale.  
Alternative : création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal et remplacement d'une des deux voies de circulation générale par une voie de bus. Il y aura donc dans chaque sens une voie cyclable une voie de bus et une voie de circulation générale.
- Place Adrien Zeller (devant le siège de la Région à Strasbourg), dans le sens nord-sud, création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale, pour rétablir la continuité cyclable manquante sur cent mètres.

## Bus

L1 : Lingolsheim Alouettes – Robertsau Lamproie

- Route de Schirmeck (à Strasbourg), création d'un balisage visible et clair pour orienter les cyclistes vers la rue d'Ostwald, rue de Salm, Quai du Murhof ; pour éviter une portion de la rue de Schirmeck pourvue de pistes cyclables sur trottoir peu sécurisantes car sujettes au stationnement automobile récurrent (entre la rue d'Ostwald et le canal de la Bruche).

- Route de Schirmeck (à Strasbourg), création d'un balisage visible et clair pour orienter les cyclistes vers l'itinéraire quai de la Flassmatt, piste cyclable Maurice Garin, quai du Brulig, rue Louise Scheppler ; pour éviter la portion de la rue de Schirmeck non pourvue de pistes cyclables (entre le canal de la Bruche et la rue de Fouday). Cet itinéraire bis retrouve le tracé de la ligne de bus L1 rue de Saales.
- Rue de Lausanne et rue de l'Hôpital militaire (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, là où il existe ; création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale là où il y en a deux ; affirmation de la place du cycliste sur la chaussée pour les autres portions.
- Rue du Maréchal Juin (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, là où il existe ; création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale là où il y en a deux ; affirmation de la place du cycliste sur la chaussée pour les autres portions.

### L3 : Les Halles – Hoenheim gare

- Route de Bischwiller et axe de la D468 (à Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, là où il existe ; création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale là où il y en a deux ; affirmation de la place du cycliste sur la chaussée pour les autres portions.

### L6 : Pont Phario – Hoenheim gare – Vendenheim gare

- Route de la Wantzenau (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, là où il existe ; création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale là où il y en a deux ; affirmation de la place du cycliste sur la chaussée pour les autres portions.
- Rue Boecklin (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, là où il existe ; création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale là où il y en a deux ; affirmation de la place du cycliste sur la chaussée pour les autres portions.
- Allée de la Robertsau (à Strasbourg), création d'une piste cyclable à la place du stationnement longitudinal.  
Alternative : création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale.  
Alternative : création d'une voie verte temporaire à la place du stationnement sur le terre-plein central.
- Place de l'Université (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place de l'une des deux voies de circulation générale.
- Avenues de la Liberté et Victor Schoelcher (à Strasbourg), installation de couloirs de bus cyclables sur toute l'avenue (dans la situation actuelle, les couloirs de bus sont



interrompus et laissent la place à des voies de tourne-à-droite).

- Quai Jacques Sturm (à Strasbourg), création d'une piste cyclable là où elle est manquante (zone pavée) dans le sens est-ouest car la chaussée est assez large.
- Rue du Marais vert (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal du côté droit de la chaussée et d'un contresens cyclable à la place du stationnement longitudinal du côté gauche de la chaussée.
- Rue de Wissembourg (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal.
- Route du Général de Gaulle (à Schiltigheim), entre la rue des Malteries et la rue de Sélestat, création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal et par rétrécissement des voies de circulation générale, ou à la place de l'une des deux voies de circulation générale quand il y en a deux.
- D263 (à Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal et par rétrécissement des voies de circulation générale, ou à la place de l'une des deux voies de circulation générale quand il y en a deux.

## **Autres axes importants**

- Route du Polygone (à Strasbourg), entre la place du Marché et la rue de la Gravière, création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal et par rétrécissement des voies de circulation générale, ou à la place d'une des deux voies de circulation générale quand il y en a deux.
- Boulevard de Lyon (à Strasbourg), élargissement des bandes cyclables temporaires par rétrécissement des voies de circulation générale.
- Rue de Zurich (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal, sur les deux parties de la rue, de part et d'autre de la place de Zurich.
- Rue des Orphelins (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal.
- Route d'Oberhausbergen (à Strasbourg), entre la rue des Pinsons et la rue Jacob, création d'une piste cyclable temporaire à la place du stationnement longitudinal et par rétrécissement des voies de circulation générale.
- Rue Finkwiller (à Strasbourg), création d'une piste cyclable temporaire par suppression du stationnement longitudinal et rétrécissement des voies de circulation générale.

- Pont des Frères Mathis, création d'une piste cyclable temporaire à la place d'une deux voies de circulation générale.

## **Conversion de places de stationnement devant les ateliers d'auto-réparation de vélo**

La peur des transports en commun risque d'augmenter le nombre de cyclistes, et donc la demande de réparation de vélos. Convertir une place de stationnement automobile permet de fournir une place suffisante (10m<sup>2</sup>) pour effectuer des réparations de vélo à proximité d'un atelier et dans le respect des mesures de distanciation sociale. Par ailleurs, une place de stationnement automobile permet de garer 10 vélos, ou de stocker une vingtaine de vélos à réparer.

- Conversion d'une ou deux places de stationnement automobile au niveau du 14 rue des Bouchers (à Strasbourg) et mise à disposition de l'espace à l'atelier d'auto-réparation Bretz'Selle.



Le collectif Vélorution Strasbourg, le 22 avril 2020