



# **RAPPORT D'OBSERVATIONS DÉFINITIVES**

## **LA POLITIQUE DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE EN FAVEUR DU VÉLO**

Exercices 2021 et suivants

## TABLE DES MATIÈRES

<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>4</b>
<b>RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>6</b>
<b>PROCÉDURE</b> .....	<b>7</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>8</b>
1 L'ENGAGEMENT DE LA CEA DANS UNE POLITIQUE PARTENARIALE EN FAVEUR DU VÉLO .....	12
1.1 Une politique du vélo formalisée par un nouveau schéma directeur .....	12
1.1.1 Un schéma directeur des itinéraires structurants adopté en 2023 .....	12
1.1.2 La prise en compte de la dimension transfrontalière.....	14
1.1.3 L'objectif non quantifié d'augmentation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail.....	14
1.2 Une politique partenariale .....	16
1.2.1 Une coopération avec les intercommunalités.....	16
1.2.2 Un engagement dans le collectif <i>Alsace à vélo</i> .....	17
1.2.3 La prise en compte des usagers .....	17
1.2.4 Une articulation des compétences avec la région Grand Est à clarifier .....	18
1.2.4.1 Un schéma directeur cyclable régional intégrant les itinéraires cyclables structurants de la CeA .....	18
1.2.4.2 Un désaccord persistant sur la répartition des compétences dans le cadre de la politique du vélo .....	20
2 UN OBJECTIF D'ACCROISSEMENT DE LA LONGUEUR DU RÉSEAU CYCLABLE À L'HORIZON 2030 .....	21
2.1 Des itinéraires cyclables structurants pour répondre aux besoins de déplacement.....	21
2.1.1 Une augmentation de 25 % des itinéraires structurants pour atteindre l'objectif de 1 783 km .....	22
2.1.2 Le besoin d'améliorer 127 km d'itinéraires structurants et de combler des ruptures d'itinéraires cyclables aux frontières.....	25
2.1.3 Un réseau possiblement étendu en adaptant 1 619 km de routes départementales .....	26
2.2 Des données de suivi de la politique du vélo à fiabiliser pour évaluer les réalisations.....	27
2.2.1 Des données sur les itinéraires à consolider.....	27
2.2.2 Des mesures de fréquentation insuffisantes .....	28

<b>3 DES MOYENS FINANCIERS NON ASSOCIÉS AUX OBJECTIFS D'AUGMENTATION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES.....</b>	<b>30</b>
3.1 Des moyens affichés pour la politique en faveur du vélo .....	30
3.1.1 L'objectif d'investir 155 M€ d'ici à 2035 .....	30
3.1.2 2 M€ par an pour l'entretien des itinéraires cyclables .....	31
3.1.3 Le renforcement des moyens humains consacrés à la politique vélo.....	32
3.1.4 La contractualisation avec les territoires et la priorité affichée aux cofinancements sur le réseau structurant hors agglomération.....	32
3.2 Un rythme d'exécution des dépenses non aligné sur celui de la programmation .....	33
3.2.1 Un effort d'investissement insuffisant pour atteindre l'objectif de 89 M€ en 2035.....	33
3.2.2 Des dépenses de fonctionnement très en-deçà de l'objectif annuel .....	34
<b>ANNEXES.....</b>	<b>37</b>
Annexe n° 1. Sigles et acronymes.....	38
Annexe n° 2. Les aménagements cyclables des 40 EPCI alsaciens.....	39
Annexe n° 3. Les itinéraires cyclables structurants existants en juin 2023.....	41
Annexe n° 4. Évolution du réseau cyclable structurant en et hors agglomération.....	42
Annexe n° 5. Les indicateurs du schéma des itinéraires cyclables (de 2023 à 2030).....	43
Annexe n° 6. Les itinéraires cyclables par catégories.....	44
Annexe n° 7. Les subventions allouées de 2021 à 2023 .....	45
Annexe n° 8. Les agents de la CeA en charge de la politique vélo.....	47
Annexe n° 9. Étude de l'INSEE sur l'utilisation du vélo dans la Collectivité européenne d'Alsace .....	48

## SYNTHÈSE

À la suite d'une demande citoyenne, la chambre régionale des comptes Grand Est a examiné la politique conduite par la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) en faveur du vélo.

Le territoire alsacien présente une tradition ancienne de pratique du vélo, facilitée par une géographie très favorable.

Malgré tout, la part modale du vélo en Alsace (6 %) reste inférieure aux objectifs nationaux (9 % en 2024 et 12 % en 2030). Cela a incité la CeA, dans le prolongement de l'action des deux anciens départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, et en partenariat avec d'autres acteurs, à formaliser une politique en faveur du développement du vélo.

### ***Une politique de promotion de l'usage du vélo visible et partenariale***

La CeA a adopté en juin 2023 un schéma directeur des itinéraires structurants. Les enjeux transfrontaliers sont spécifiquement recensés dans le schéma alsacien de coopération transfrontalière. Un des principaux objectifs est d'augmenter la part du vélo dans les déplacements du quotidien, et notamment entre le domicile et le travail. Le schéma directeur ne fixe cependant pas d'objectif quantifié.

La CeA a défini une politique partenariale d'entretien et de jalonnement du réseau cyclable qui mobilise l'ensemble des intercommunalités et les associations d'usagers. Ces dernières sont régulièrement réunies par la collectivité pour notamment recueillir leurs observations sur l'état des infrastructures et les difficultés que les cyclistes pourraient rencontrer.

Elle est aussi engagée dans le collectif *Alsace à vélo* qui réunit les principales collectivités du territoire pour coordonner les actions en faveur de la promotion de l'usage du vélo.

Le schéma directeur de la CeA est cohérent avec le plan vélo de la région Grand Est mais un désaccord existe entre les deux collectivités sur les modalités de l'exercice de la compétence « itinéraires cyclables » et sur les financements qui y sont liés, qu'il conviendra de trancher.

De plus, la CeA a engagé des actions de sensibilisation des jeunes cyclistes à la sécurité routière. En tant que collectivité compétente pour la gestion des collèges, elle a développé une politique d'encouragement à l'usage du vélo pour les trajets domicile-collège.

### ***L'objectif ambitieux d'augmenter d'un quart la taille du réseau alsacien d'itinéraires cyclables structurants d'ici 2030***

Le schéma cyclable de la CeA prévoit un total de 1 783 km d'itinéraires cyclables structurants d'ici 2030, soit une augmentation de près d'un quart par rapport à la situation de 2023 (1 400 km environ). L'évolution de ces itinéraires vise à combler les discontinuités, répondre aux nouveaux besoins de déplacements et améliorer les liaisons au-delà des frontières. Au surplus, le réseau cyclable pourrait être étendu par des adaptations à apporter à 1 619 km de routes départementales.

Pour justifier du degré d'avancement de son schéma, la CeA doit consolider ses données et améliorer le suivi de la fréquentation des différents itinéraires : actuellement organisé à partir de 51 compteurs en zones rurales et périurbaines, celui-ci n'est pas suffisant.

***Des moyens financiers à mettre en cohérence avec les objectifs opérationnels***

Pour réaliser son schéma cyclable, la CeA prévoit d'investir 155 M€ d'ici 2035. Seuls 89 M€ ont cependant été inscrits au plan pluriannuel d'investissement, dont 28 M€ pour la période 2022-2027 (4,7 M€ par an en moyenne) et 61 M€ pour 2028-2035 (7,6 M€ par an). La CeA prévoit en outre une dépense de 2 M€ par an en fonctionnement au titre de l'entretien des voies cyclables.

Or, la CeA a dépensé 6 M€ d'investissement en 2022 et 2023 pour réaliser des itinéraires cyclables, soit 3 M€ en moyenne par an, ce qui correspond à une dépense largement inférieure aux montants prévus par la programmation financière. Les premiers constats réalisés sur les exercices 2021 à 2023 montrent également, que les dépenses d'entretien se situent bien en-deçà des objectifs fixés (0,5 M€ au lieu de 2 M€).

La stratégie vélo de la CeA n'a certes été formellement arrêtée qu'en juin 2023. Il apparaît cependant nécessaire de renforcer la mise en cohérence entre les objectifs visés par cette politique et les moyens qui lui sont effectivement consacrés notamment au travers de la programmation financière des investissements.

## RECOMMANDATIONS

**Recommandation n° 1.** : Améliorer le système de suivi de la fréquentation des itinéraires cyclables, notamment par une consolidation des données avec d'autres collectivités réalisant ce type de mesure.

## PROCÉDURE

En application des articles L. 211-3 et L. 211-4 du code des juridictions financières, la chambre régionale des comptes Grand Est a inscrit à son programme 2024 le contrôle des comptes et de la gestion de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA) pour les exercices 2021 et suivants.

Le contrôle a été ouvert par courrier du président de la chambre régionale des comptes du 22 mars 2024, adressé à Monsieur Frédéric BIERRY, ordonnateur en fonctions (et seul ordonnateur durant la période sous revue).

En application de l'article L. 243-1 du code des juridictions financières, l'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 18 juin 2024.

Le contrôle a porté sur les modalités d'élaboration et de mise en œuvre de la politique du vélo de la CeA et des relations qu'elle entretient, pour ce faire, avec ses partenaires.

Les observations provisoires retenues par la chambre lors de son premier délibéré ont été notifiées le 9 septembre 2024.

Lors de sa séance du 7 novembre 2024, la chambre a examiné la réponse de la CeA et son complément, reçus respectivement les 9 et 18 octobre 2024, ainsi que les observations du président de la région Grand Est. Elle a arrêté les observations définitives développées dans le présent rapport.

Les travaux de la chambre ont bénéficié du soutien de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE, direction régionale Grand Est), notamment dans le traitement des données issues du recensement 2020. Cette étude est à retrouver en annexe n° 9 du rapport.

## INTRODUCTION

L'objet de ce contrôle répond à une demande déposée sur la plateforme citoyenne de la Cour des comptes qui portait, notamment, sur la politique du vélo menée par la CeA depuis sa création en 2021.

### *Le vélo, enjeu de politique publique*

La promotion du vélo comme mode de déplacement durable est devenue un enjeu majeur pour les collectivités territoriales. En réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique, ce mode de transport doux et non polluant contribue en effet à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air.

Un objectif des politiques de promotion de l'usage du vélo consiste à développer la « part modale » du vélo, c'est-à-dire la proportion des déplacements effectués à vélo par rapport à l'ensemble des modes de transport.

De plus, en favorisant l'activité physique, il participe à la promotion d'un mode de vie plus sain pour les citoyens. Il est aussi moins onéreux.

Toutefois, le vélo doit pouvoir être pratiqué avec un maximum de confort et de sécurité pour les cyclistes, ce qui nécessite des investissements de la part des acteurs publics locaux, fonde la nécessité d'une politique formalisée et rend d'autant plus indispensable une coordination des différents niveaux de collectivités.

Les communes et les départements partagent la responsabilité de créer des aménagements cyclables de plusieurs natures en fonction du niveau de proximité avec d'autres utilisateurs de la voirie. Il est ainsi possible de distinguer les bandes cyclables<sup>1</sup>, des pistes cyclables<sup>2</sup>, des aménagements dits « particuliers »<sup>3</sup> et des zones de circulation apaisée<sup>4</sup>.

Enfin, en tant qu'autorités organisatrices des mobilités (AOM), les régions et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) adoptent des plans favorisant l'intermodalité des transports. Le financement de toutes ces infrastructures implique la participation tant des communes, des EPCI, des départements que de la région, illustrant la nécessité d'une action concertée des collectivités.

---

<sup>1</sup> Incluant principalement les bandes cyclables marquées (voies réservées aux vélos sur une chaussée partagée avec les véhicules motorisés, délimitées par des marquages au sol), les bandes cyclables avec séparateur (bandes cyclables marquées, mais dotées d'un séparateur physique franchissable pour plus de sécurité).

<sup>2</sup> Les pistes cyclables sont des voies réservées aux vélos et qui peuvent être physiquement séparées de la chaussée (piste sur chaussée), être situées entre la chaussée et le trottoir (piste intercalée) ou être intégrées au trottoir (piste au niveau du trottoir).

<sup>3</sup> Les aménagements particuliers recouvrent les voies vertes (routes exclusivement réservées aux véhicules non motorisés), les doubles sens cyclables (rue à sens unique pour les véhicules motorisés, mais à double sens pour les cyclistes) et les chaucidous (rues à double sens avec une seule voie centrale pour les véhicules motorisés et des bandes cyclables de chaque côté).

<sup>4</sup> Sont comprises dans les zones de circulation apaisée les zones 30, les zones de rencontre (zones dans lesquelles les piétons, les cyclistes et les véhicules motorisés partagent l'espace) et les aires piétonnes (zones réservées aux piétons dans lesquelles les cyclistes peuvent circuler à faible vitesse).

Les usagers du vélo ne partagent pas tous la même pratique. En effet, le vélo peut être utilisé comme un moyen de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ou comme un loisir. Ces deux usages n'induisent pas les mêmes investissements et le vélo considéré comme loisir conduit à intégrer d'autres volets, comme celui du développement économique autour des véloroutes européennes par exemple.

### ***Le vélo sur le territoire alsacien***

Sur le territoire alsacien, selon les données de la CeA, il existait, en 2023, 1 400 km d'itinéraires cyclables structurants (cf. annexe n° 3) et environ 2 100 km d'itinéraires cyclables touristiques supplémentaires, soit un total de 3 500 km d'itinéraires cyclables.

Les données par EPCI permettent d'identifier les territoires les mieux pourvus en aménagements cyclables (cf. annexe n° 2). Il s'agit principalement des pôles urbains : Strasbourg, Mulhouse, Haguenau, Saint-Louis, Colmar. Une géographie montagneuse ou, à l'inverse, plus urbanisée a une influence directe sur la nature des aménagements cyclables réalisés.

Le collectif « Alsace à vélo » présente, sur son portail internet, les itinéraires cyclables, classés par catégories ou par profils de cycliste, ainsi qu'un calculateur d'itinéraires, une carte interactive et de nombreuses informations pratiques pour les activités de cyclotourisme et VTT (équipement, transport, hébergement, accompagnateurs...). Ces itinéraires empruntent une grande variété de chemins et routes, allant des voies cyclables sécurisées réservées à la circulation non motorisée (voies vertes, pistes cyclables, chemins de halage, etc.) aux routes secondaires à faible trafic avec ou sans bandes cyclables. Les itinéraires sont classés par profils de cyclistes, offrant une diversité de distances et difficultés. Depuis avril 2024, un itinéraire est labellisé « tourisme et handicap »<sup>5</sup>.

Avec le soutien financier de nombreux partenaires dont la CeA, l'agence régionale du tourisme du Grand Est (ARTGE) a réalisé en 2022 une analyse des fréquentations des principaux itinéraires cyclables du Grand Est : véloroutes européennes n° 5, 6, 15 et 19, véloroutes n° 50 et 53, boucles de la Moselle et du Der. L'étude a permis d'estimer à 2,5 millions le nombre de cyclistes ayant emprunté ces itinéraires cyclables et évalué à 54 M€ l'impact économique<sup>6</sup>. 3,4 millions de sorties à vélo, 640 000 touristes à vélo et 215 000 itinérants dans le Grand Est ont ainsi été comptabilisées.

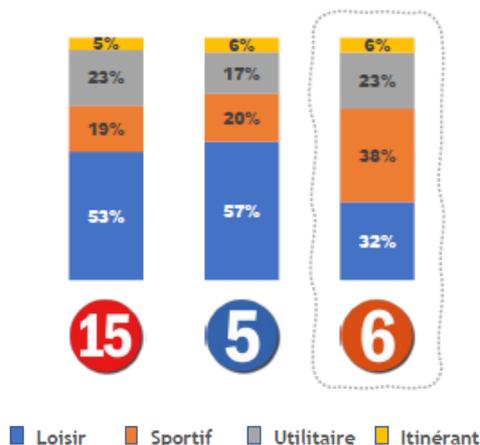
Le territoire alsacien est concerné par trois des quatre véloroutes européennes et a accueilli 64 % des 2,5 millions de cyclistes. Ces trois itinéraires européens sont fortement affectés par les agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse qui enregistrent une importante part des déplacements utilitaires. L'itinéraire le plus au sud (véloroute européenne n° 6) est davantage concerné par la pratique sportive.

---

<sup>5</sup> La boucle « Neuf-Brisach – Biesheim – canal de Neuf-Brisach – Kunheim – canal du Rhône au Rhin – Neuf-Brisach » a été aménagée (18 km pour environ 30 000 €) afin de permettre aux fauteuils roulants de l'emprunter en toute sécurité. Il s'agit d'une des premières pistes en France labélisée Tourisme et Handicap, réalisée par la communauté de communes Alsace Rhin Brisach avec l'accompagnement technique de la CeA.

<sup>6</sup> Impact de niveau 2 parmi cinq niveaux (de 43 M€ à 156 M€).

Schéma n° 1 : Les cyclistes en Alsace en 2022



Source : Agence régionale du tourisme du Grand Est

Cette même étude a par ailleurs estimé à 28 % en moyenne la part de l'usage du vélo à assistance électrique (VAE), part qui s'établit à 33 % pour les loisirs et à 40 % pour le tourisme. Plus globalement, les avis sur les services (points d'eau, toilettes, aires de repos, bagagerie, restauration et hébergements à proximité...) sont assez sévères.

La CeA cofinance en outre une enquête sur les déplacements<sup>7</sup> qui permettra de recueillir des renseignements sur les mobilités au quotidien, les moyens de transport utilisés et les caractéristiques des résidents du territoire d'enquête, soit l'Alsace et trois intercommunalités de Moselle<sup>8</sup>. Elle fournira les informations nécessaires pour orienter les politiques publiques en matière de transports collectifs, de circulation et stationnement, de déplacements à pied et à vélo. La phase d'enquête sur le bassin de mobilité du nord Alsace s'est achevée début mai et les résultats de l'étude seront connus au dernier trimestre 2024 pour la partie nord du périmètre (Bas-Rhin et Sud Moselle), au dernier trimestre 2025 pour la partie sud (Haut-Rhin).

Avant la création de la CeA, les deux départements alsaciens ont été promoteurs de la pratique du vélo, notamment dans leur participation à la création de l'association « vélo et territoires », aujourd'hui interlocuteur privilégié des collectivités territoriales pour le développement des politiques cyclables.

Avec la fusion des conseils départementaux bas-rhinois et haut-rhinois, la CeA a dû formaliser une politique de promotion du vélo renouvelée, prolongeant les dynamiques de développement existantes et permettant d'apporter des réponses aux disparités constatées sur son territoire tout en s'inscrivant dans une approche régionale et transfrontalière.

<sup>7</sup> Voir le site Internet de l'enquête mobilité 2024-2025. La CeA participe au financement de cette enquête à hauteur de 5 %, le coût global étant évalué à 2,4 M€, les contributions se répartissant de la façon suivante :

- État - Fonds Vert : 600 000 € ;
- État - DGITM : 240 000 € ;
- Région Grand Est : 500 000 € ;
- Pôle Métropolitain Alsace : 400 000 € ;
- Eurométropole de Strasbourg : 362 500 € ;
- Mulhouse Alsace Agglomération : 173 000 €

<sup>8</sup> Communautés de communes du Saulnois, de Sarrebourg Moselle Sud et du Pays de Phalsbourg.

Dans le cadre des travaux qu'elle a menés pour répondre à la demande citoyenne au deuxième trimestre 2024, la chambre a pu constater que la politique de promotion du vélo en Alsace se caractérise par de nombreux partenariats (1), que la CeA a prévu d'augmenter son réseau cyclable d'un quart à l'horizon 2030 dans le cadre de son schéma directeur des itinéraires structurants (2) mais que la réalisation de ces investissements reste encore incertaine compte tenu de la programmation financière envisagée (3).

## **1 L'ENGAGEMENT DE LA CEA DANS UNE POLITIQUE PARTENARIALE EN FAVEUR DU VÉLO**

L'engagement de la CeA en faveur du vélo se matérialise à la fois dans un nouveau schéma directeur des itinéraires structurants (1.1) et par des partenariats organisés à tous les niveaux pour assurer les conditions du développement de la pratique du vélo (1.2).

### **1.1 Une politique du vélo formalisée par un nouveau schéma directeur**

La CeA a formalisé en 2023 un nouveau schéma directeur des itinéraires structurants (1.1.1) qui intègre les enjeux de coopération transfrontalière (1.1.2) et se fixe comme objectif l'amélioration de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail (1.1.3).

#### **1.1.1 Un schéma directeur des itinéraires structurants adopté en 2023**

Avant 2021, la politique cyclable départementale était divisée en deux schémas des itinéraires cyclables, datant de 2003 (Haut-Rhin) et de 2010 (Bas-Rhin). Suivant des choix propres à chacun des conseils départementaux, l'existence de schémas différents impliquait un travail de coordination pour assurer une continuité des itinéraires départementaux.

En 2023, pour tirer les conséquences de la fusion des deux départements, la CeA a adopté un schéma des itinéraires cyclables couvrant la période 2023 - 2030. Abrogeant les anciens schémas, le nouveau comprend deux volets : la définition d'itinéraires structurants pour l'Alsace et de leur évolution projetée en 2030, d'une part, et la détermination d'une politique d'entretien de ces itinéraires, d'autre part.

Carte n° 1 : Schéma des itinéraires cyclables structurants alsaciens



Source : Collectivité européenne d'Alsace

Déterminer conjointement les modalités d'entretien et de financement<sup>9</sup> des itinéraires structurants permet à la CeA de lier l'infrastructure cyclable à son maintien en condition optimale d'utilisation. En procédant ainsi, la CeA affirme son objectif de devenir l'échelon de référence pour la gestion des itinéraires structurants hors agglomération tout en respectant la compétence des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à l'intérieur des zones les plus urbanisées.

<sup>9</sup> Le financement de la CeA est plafonné à 1 200 € par kilomètre entretenu (30 000 € pour la réalisation de travaux lourds), pouvant couvrir jusqu'à 75 % des dépenses de l'opération.

## 1.1.2 La prise en compte de la dimension transfrontalière

En plus des compétences classiquement dévolues aux départements, la CeA exerce des compétences qui lui sont propres, prévues par la loi Alsace, en particulier l'élaboration d'une politique de coopération transfrontalière. Cette politique s'inscrit dans le schéma alsacien de coopération transfrontalière (SACT), adopté en décembre 2022.

Rappelant le partage de 431 km de frontière avec l'Allemagne et la Suisse, la CeA a intégré dans ce SACT les enjeux des mobilités transfrontalières, comprenant les déplacements à vélo. À cet égard, le schéma directeur adopté en 2023 comprend une quinzaine de projets de constructions et de sécurisation d'aménagements cyclables pour prolonger les itinéraires au-delà des frontières<sup>10</sup>.

En plus du SACT, la CeA bénéficie des travaux réalisés par la Conférence du Rhin supérieur. En 2023, celle-ci a identifié des ruptures d'itinéraires cyclables aux frontières entre la CeA, l'Allemagne et la Suisse, auxquels le schéma directeur devrait répondre.

## 1.1.3 L'objectif non quantifié d'augmentation de la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail

Le schéma directeur ne fixe pas d'objectif quantifié quant à l'augmentation de la part modale du vélo. Il précise seulement qu'il a vocation à permettre un « *report modal important dans le cadre des déplacements du quotidien* ».

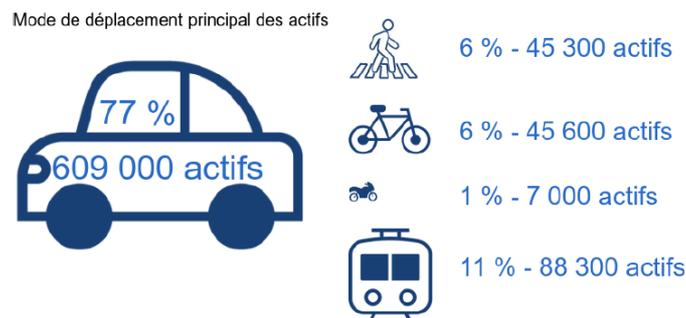
Selon la CeA, la part modale du vélo en Alsace peut être évaluée en 2023 à 5 % (3 % dans le Haut-Rhin et 7 % dans le Bas-Rhin). Elle est ainsi en-deçà des objectifs nationaux à atteindre en 2024 (9 %) et en 2030 (12 %), fixés par le plan vélo de l'État de septembre 2018 précédant la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (dite LOM) qui répond à l'exigence de neutralité carbone à l'horizon 2050 introduite par la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat.

De son côté, l'Insee, qui a réalisé une étude spécifique sur le sujet à la demande de la chambre, à partir des données de recensement 2020, la part du vélo représente 6 % soit 45 600 actifs sur le territoire de la CeA.

---

<sup>10</sup> Pour une présentation des projets, voir le rapport et la délibération adoptant le SACT (notamment l'annexe n° 3), disponibles sur le site Internet de la CeA.

### Schéma n° 2 : Les modes de déplacement domicile travail en Alsace (en 2020)

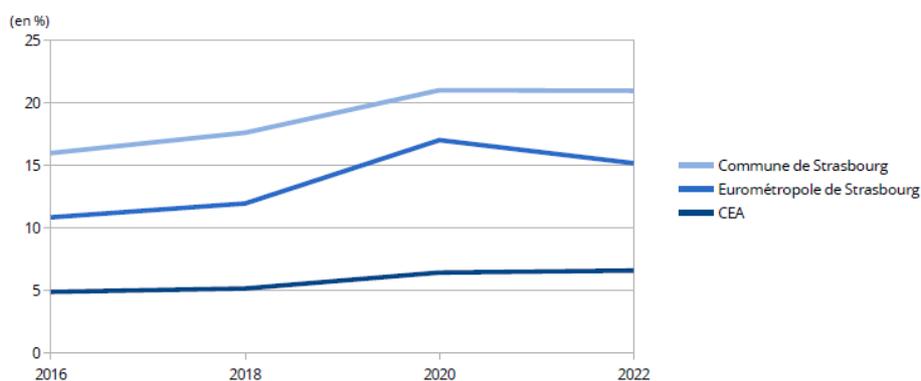


Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, Collectivité Européenne d'Alsace  
Source : Recensement de la population 2020

Source : Insee

Avec ce chiffre, la CeA se positionne mieux que la région Grand Est et la France en moyenne (5 % en 2021<sup>11</sup>), mais logiquement en-deçà des zones urbaines plus denses comme le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (env. 15 %) et de sa ville-centre (env. 21 %).

### Schéma n° 3 : La part des actifs qui se déplacent en vélo pour aller travailler



Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail  
Source : Insee, enquêtes annuelles de recensement 2016, 2018, 2020, 2022

Source : Insee

L'étude montre également que l'âge a une légère incidence sur la pratique des mobilités douces (marche à pied et vélo) qui s'avère un peu plus élevée chez les jeunes adultes et les seniors. Le genre, s'il n'a pas d'incidence sur l'utilisation du vélo pour aller au travail, en a par contre sur la marche, les hommes marchant moins que les femmes. Enfin, l'analyse par catégories socioprofessionnelles place en tête les cadres et professions intellectuelles supérieures (10 %), devant les professions intermédiaires (6 %) et les ouvriers (4 %).

<sup>11</sup> Voir le site Internet du ministère chargé de l'écologie.

## 1.2 Une politique partenariale

La politique de la CeA en faveur du vélo s'inscrit dans une logique partenariale, que ce soit avec les intercommunalités (1.2.1), d'autres collectivités (1.2.2), les usagers (1.2.3) ou la Région Grand Est (1.2.4).

### 1.2.1 Une coopération avec les intercommunalités

Le territoire de la CeA compte plusieurs collectivités qui ont pris l'initiative d'adopter leurs propres schémas directeurs d'itinéraires cyclables. Parmi ces initiatives locales, il est possible de citer notamment les schémas directeurs de « Sélestat Alsace centrale »<sup>12</sup> et celui mis en œuvre par Saint-Louis Agglomération<sup>13</sup>. Ces plans locaux contribuent à densifier le maillage cyclable sur le territoire alsacien et à répondre aux besoins spécifiques de mobilité de chaque bassin de vie.

La CeA participe à l'élaboration des schémas directeurs locaux, à la fois pour soutenir les collectivités de son territoire et pour s'assurer de la cohérence avec ses propres itinéraires structurants. Concrètement, l'action de la CeA repose sur l'attribution de subventions soit pour contribuer au financement de nouveaux itinéraires, soit dans le cadre de sa politique d'entretien des infrastructures cyclables. La collectivité peut aussi proposer une assistance sur l'ingénierie des projets. Enfin, dans le cadre de son schéma directeur des itinéraires structurants, la CeA a précisé prendre à sa charge l'harmonisation du jalonnement<sup>14</sup> à la fois hors et en agglomération.

Ces modes d'intervention financiers ou techniques sont complétés par des rencontres régulières entre les collectivités du territoire de la CeA et la collectivité départementale. Les échanges ont ainsi lieu lors des comités des « intercommunalités » une fois par semestre et dans les réunions permettant de valider les étapes techniques et politiques de l'élaboration des schémas directeurs locaux. En 2022, pour le schéma « Sélestat Alsace centrale », des réunions ont été tenues avec les communautés de communes de Marckolsheim et de Sélestat, afin de rappeler les attendus de la CeA, sur la gouvernance du projet tout autant que sur des spécifications techniques.

Les relations entre la CeA et Saint-Louis Agglomération suivent une logique légèrement différente. En effet, en plus d'un schéma directeur des itinéraires cyclables, l'EPCI souhaite adopter un schéma « de développement des infrastructures du cœur d'agglomération » afin de revoir l'articulation de ses projets par rapport aux enjeux. À cet égard, la CeA participe financièrement à hauteur de 29 % du projet, soit 100 000 €.

Cette approche collaborative entre la CeA et les collectivités locales vise à créer un système vélo alsacien cohérent et efficace, plaçant le vélo au cœur des déplacements du quotidien.

---

<sup>12</sup> Disponible sur le site Internet du PETR Sélestat Alsace centrale.

<sup>13</sup> Disponible sur le site Internet de Saint-Louis Agglomération.

<sup>14</sup> Le jalonnement comme la pose de panneaux directionnels permettant aux cyclistes d'identifier l'itinéraire sur lequel ils se trouvent et les directions qu'ils peuvent emprunter pour poursuivre leur itinéraire.

### 1.2.2 Un engagement dans le collectif *Alsace à vélo*

La CeA joue un rôle actif dans la promotion du cyclotourisme sur son territoire, notamment à travers sa participation au collectif *Alsace à vélo*. Cette collaboration s'inscrit dans une démarche plus large visant à faire de l'Alsace une destination cyclable de premier plan.

*Alsace à Vélo*, créé en 2010, est un collectif regroupant neuf partenaires institutionnels<sup>15</sup>, dont la CeA, qui œuvrent ensemble pour développer l'offre cyclotouristique alsacienne. Ce collectif ne constitue pas une entité juridique. Les partenaires s'engagent, par une convention triennale, à atteindre des objectifs communs. Chacun œuvre ainsi dans le cadre de ses compétences et de ses projets. À titre d'illustration, le site internet du collectif a été principalement déployé par *Alsace destination tourisme*, dans le cadre de sa compétence de promotion du tourisme et avec ses propres moyens. Cette initiative a largement contribué au succès de l'Alsace en tant que destination cyclable privilégiée en France.

La CeA participe ainsi à l'harmonisation de la signalisation cyclable. La collectivité met à la disposition du collectif un agent à mi-temps pour assurer le suivi et la coordination des échanges et des projets. Par ailleurs, elle apporte un financement de 10 000 € pour le financement de tout projet qu'elle n'assurerait pas elle-même.

Le travail commun est suivi par différents groupes de travail et un comité de pilotage. Un bilan de la convention est réalisé l'année suivant son terme. Actuellement, les partenaires sont liés par une convention signée en 2022 et arrivant à son terme en 2024.

### 1.2.3 La prise en compte des usagers

La question des itinéraires cyclables ne se pose pas uniquement en objectifs de linéaire ou de financement de l'entretien de celui-ci. Une politique de promotion de l'usage du vélo doit également intégrer la problématique de satisfaction des usagers, premiers concernés par l'usage quotidien des infrastructures cyclables.

Si le schéma directeur des itinéraires structurants de la CeA n'intègre pas explicitement le retour des usagers, la collectivité tient tous les semestres des rencontres avec les associations de cyclistes sur l'ensemble du territoire. Lors de ces rencontres, la CeA présente les projets en cours et les réalisations et répond aux interrogations concrètes des usagers.

Les usagers sont par ailleurs sollicités pour aider à déterminer les interventions relatives au jalonnement. Afin d'assurer un suivi en temps réel des besoins d'intervention, la CeA travaille en concertation avec les associations de sports-nature qui favorisent les signalements par le biais de l'outil Suricate<sup>16</sup> animé par le ministère chargé des sports.

---

<sup>15</sup> Région Grand Est, Collectivité européenne d'Alsace, Eurométropole de Strasbourg, Colmar Agglomération, Mulhouse Alsace Agglomération, Saint-Louis Agglomération, Communauté d'agglomération de Haguenau, Agence régionale du tourisme Grand Est, Alsace Destination Tourisme.

<sup>16</sup> <https://sentinelles.sportsdenature.fr/>.

### **L'outil Suricate à disposition des cyclistes pour signaler les besoins d'intervention**

Suricate met en relation les pratiquants de sports de nature et les gestionnaires des lieux de pratique, pour préserver la qualité des espaces, sites et itinéraires relatifs aux sports et loisirs de nature.

Les personnes signalent et géolocalisent les incidents rencontrés lors de leurs activités sportives de nature. Les signalements sont traités par un réseau d'administrateurs issus des collectivités territoriales, des fédérations sportives, des services de l'État et des gestionnaires d'espaces naturels tels que la CeA.

## **1.2.4 Une articulation des compétences avec la région Grand Est à clarifier**

La CeA participe activement à la politique cyclable du Grand Est (1.2.4.1), bien qu'aujourd'hui cette coopération soit ralentie par certaines dissensions relatives au financement des projets (1.2.4.2).

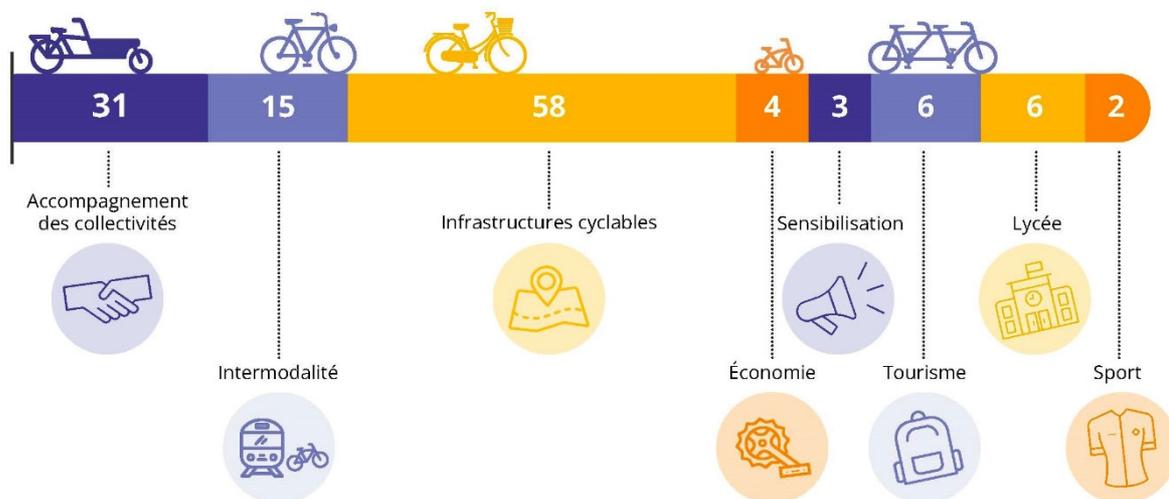
### **1.2.4.1 Un schéma directeur cyclable régional intégrant les itinéraires cyclables structurants de la CeA**

Pour développer sa politique de promotion de l'usage du vélo, la région Grand Est a d'abord adopté, en juin 2022, un « plan vélo 2022-2028 ». Doté d'un budget de 125 M€, le plan vélo régional poursuit huit engagements thématiques<sup>17</sup>, dont le développement des itinéraires structurants d'intérêt régional.

---

<sup>17</sup> Voir plan vélo 2022-2028 de la région Grand Est, disponible sur le site Internet de la collectivité.

**Schéma n° 4 : Répartition du financement du plan vélo 2022-2028 de la région Grand Est (en M€)**



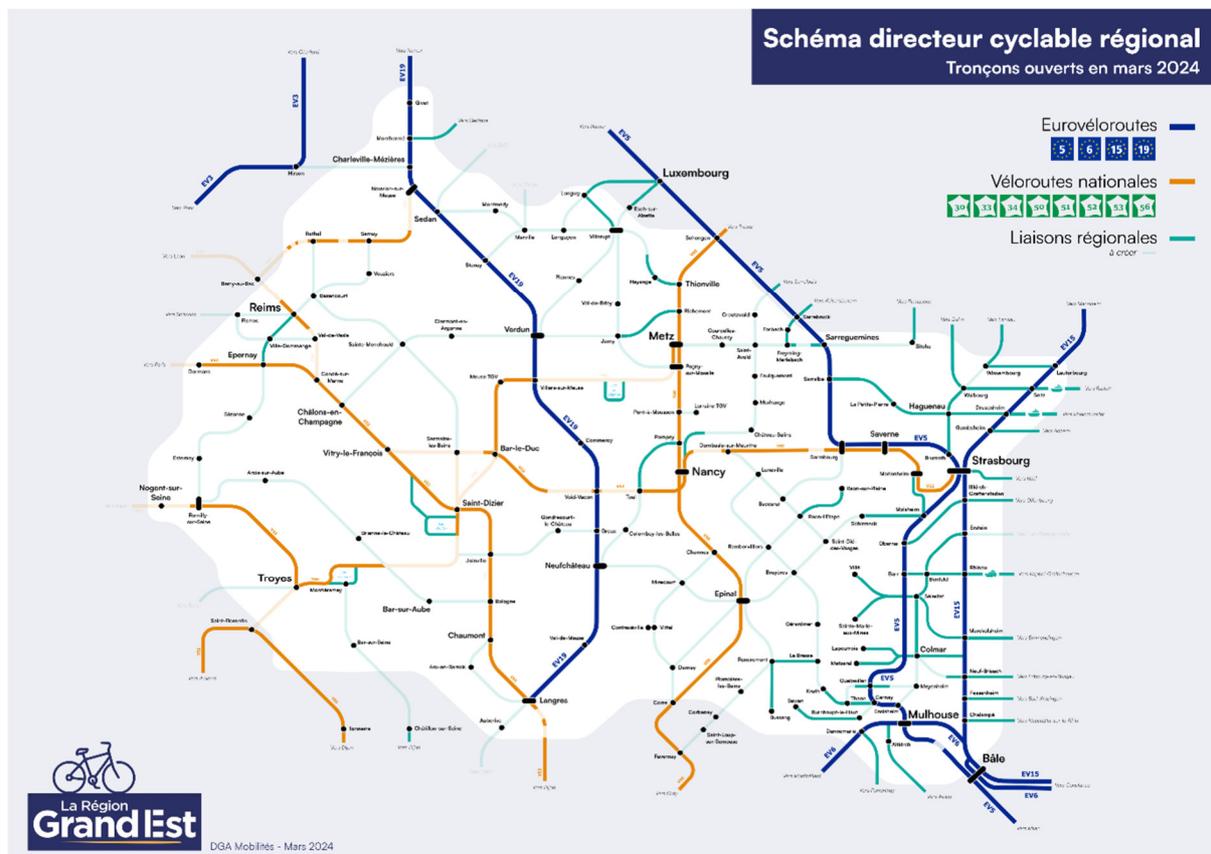
Source : région Grand Est

Le plan vélo régional préfigurait un schéma directeur cyclable régional<sup>18</sup> adopté en mars 2024. Matérialisé par une carte des itinéraires d'intérêt régional, ce schéma directeur prévoit 6 320 km d'itinéraires dont 2 515 km restent à réaliser. Ce linéaire comprend les véloroutes européennes et nationales, ainsi que les réseaux cyclables structurants.

Pour réaliser son schéma directeur cyclable régional, la région Grand Est s'est appuyée sur le réseau des itinéraires cyclables structurants identifié par la CeA (voir *infra*) puisque plusieurs itinéraires structurants d'intérêt alsacien présentent également un intérêt régional. Ces itinéraires ont été complétés de jonctions devant être réalisées pour assurer une continuité des itinéraires entre les départements de la région.

<sup>18</sup> Voir schéma directeur cyclable régional de la région Grand Est, disponible sur le site Internet de la collectivité.

Carte n° 2 : Schéma directeur cyclable régional



Source : région Grand Est

La CeA est traversée par trois véloroutes européennes (n° 5, 15 et 6) parmi les quatre du Grand Est et une des huit véloroutes nationales (V52) située entre Nancy et Strasbourg. Le réseau alsacien constitue ainsi une part significative des itinéraires du Grand Est.

L'estimation de la longueur de voies cyclables manquante par département indique qu'environ 90 km seraient à réaliser en Alsace, soit seulement 3,5 % des 2 515 km identifiés par la Région Grand Est.

#### 1.2.4.2 Un désaccord persistant sur la répartition des compétences dans le cadre de la politique du vélo

Depuis la fin d'année 2023, la région Grand Est et la CeA peinent à s'entendre sur la question du financement des projets de promotion de l'usage du vélo.

Considérant que le financement des projets en la matière relève de la compétence « mobilités », et donc de son chef de filât, la région estime nécessaire la conclusion d'une convention territoriale d'exercice concerté (CTEC) pour permettre le cofinancement par la CeA

des projets « vélos », en application de l'article L. 1111-9<sup>19</sup> du code général des collectivités territoriales. De son côté, la CeA, alors que ses services avaient participé à la préparation de la CTEC pour la faire valider par la conférence territoriale de l'action publique<sup>20</sup>, a finalement refusé de la signer, en précisant que la politique de promotion de l'usage du vélo ne relevait pas du chef de filât de la région et, donc, que la CTEC n'était pas nécessaire.

Le préfet de région a été saisi de cette question.

Il importe de clarifier rapidement la situation pour faciliter la mise en œuvre du schéma directeur régional comme de celui de la Collectivité européenne d'Alsace et clarifier les modalités d'intervention respectives des deux collectivités.

## **2 UN OBJECTIF D'ACCROISSEMENT DE LA LONGUEUR DU RÉSEAU CYCLABLE À L'HORIZON 2030**

La politique de promotion de l'usage du vélo de la CeA repose notamment sur la volonté d'augmenter la longueur du réseau cyclable (2.1). Pour permettre une mesure de l'atteinte des objectifs en 2030, il convient cependant de fiabiliser les données qui en permettent le suivi (2.2).

### **2.1 Des itinéraires cyclables structurants pour répondre aux besoins de déplacement**

Le schéma directeur des itinéraires structurants adoptés par la CeA prévoit d'augmenter d'un quart la longueur des itinéraires cyclables structurants pour répondre aux besoins plus importants des cyclistes (2.1.1). Certains tronçons seront par ailleurs améliorés (2.1.2). Le réseau pourrait en outre être étendu par l'adaptation de certaines routes départementales (2.1.3).

---

<sup>19</sup> L'article L. 1111-9-1 du CGCT prévoit notamment que, en l'absence de convention territoriale d'exercice concerté (CTEC), « à l'exception des opérations figurant dans le contrat de plan conclu entre l'État et la région et dans le contrat de convergence, les projets relevant des compétences [dont l'exercice nécessite le concours de plusieurs collectivités territoriales] peuvent bénéficier de subventions d'investissement et de fonctionnement soit de la région, soit d'un département ». Seule la passation d'une CTEC permet de déroger, le cas échéant, à cette règle et de prévoir un éventuel cofinancement du département et de la région.

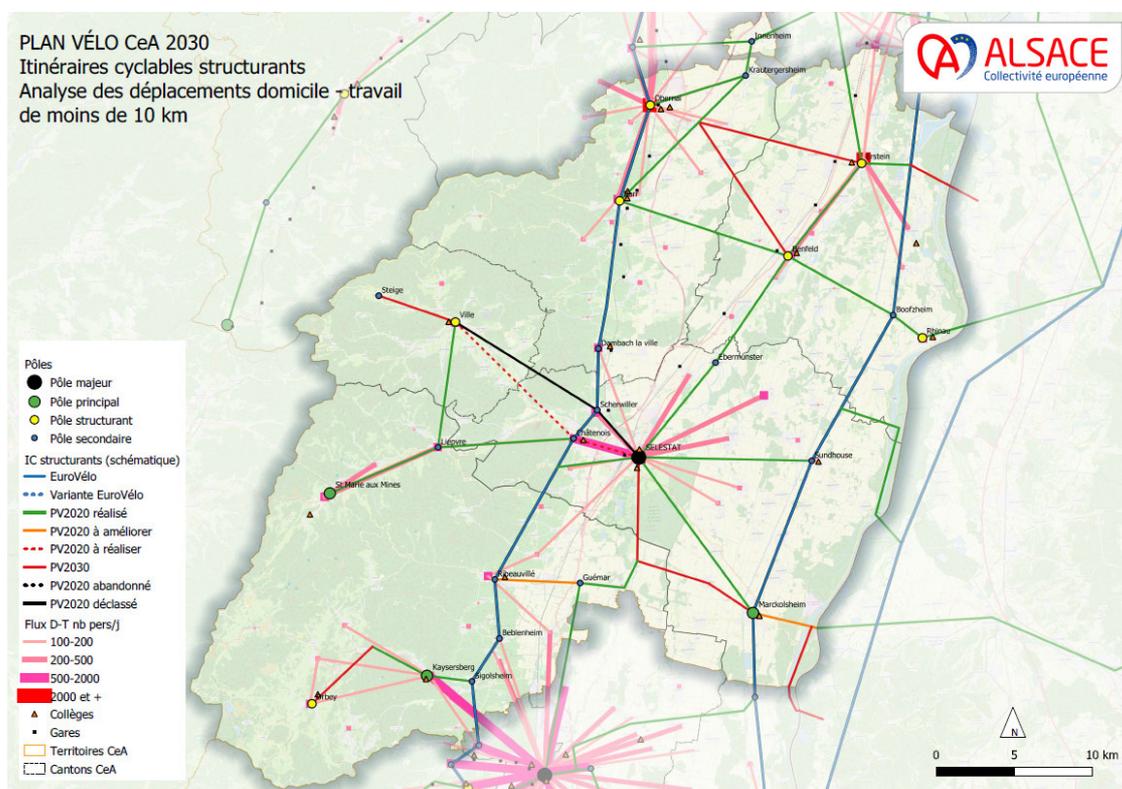
<sup>20</sup> Selon l'article L. 1111-9-1 CGCT, la conférence territoriale de l'action publique (CTAP) peut débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'exercice de compétences et à la conduite de politiques publiques nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités et leurs groupements.

### 2.1.1 Une augmentation de 25 % des itinéraires structurants pour atteindre l'objectif de 1 783 km

Le schéma des itinéraires cyclables structurant s'inscrit dans une logique « utilitaire » pour les usagers alors que les précédents plans des départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin répondaient davantage à des enjeux touristiques et de loisirs, même si les trois peuvent être liés.

Pour élaborer son schéma, la CeA a travaillé à partir d'une cartographie par secteur géographique, permettant d'identifier les principaux pôles de population, les collèges et les gares du territoire. À partir des itinéraires structurants existants (par exemple, les véloroutes européennes), mais aussi des itinéraires prévus par les anciens plans vélos du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, les flux journaliers d'usagers ont été identifiés.

Carte n° 3 : Analyse des déplacements domicile-travail dans le centre Alsace (secteur de Sélestat)



Source : Collectivité européenne d'Alsace

À partir de ces analyses, la CeA s'est fixé l'objectif d'atteindre un total de 1 783 km<sup>21</sup> d'itinéraires structurants (détail par zone du territoire en annexe n° 5), ce qui correspond à une augmentation d'environ un quart du réseau actuel. Celle-ci devrait permettre de résorber à la fois les discontinuités d'itinéraires et les points noirs identifiés par la fédération française des

<sup>21</sup> Voir annexe n° 5.

usagers de la bicyclette (FUB)<sup>22</sup> et de répondre aux nouveaux besoins de déplacements domicile-travail, de desserte des gares et des collèges et de jonction entre itinéraires frontaliers.

L'objectif de 1 783 km à atteindre d'ici 2030 repose sur 1 454 km initiaux (621 km en site propre - voie verte<sup>23</sup>, piste cyclable, bande cyclable, 357 km en site protégé - chemin partagé, circulation apaisée - et 476 km sur route sans aménagement).

Les deux tiers de ces itinéraires (67 %), soit 978 km, se situent donc en sites propres ou protégés, à l'écart de la circulation routière.

Ils se répartissaient par ailleurs en un tiers en agglomération (462 km) et deux tiers hors agglomération (992 km)<sup>24</sup>. En agglomération, seuls 39 % des itinéraires (180 km) se situent en sites propres ou protégés. À l'inverse, hors agglomération, 68 % des itinéraires sont à l'écart de la circulation (799 km).

Par ailleurs, tous les itinéraires ne sont pas jalonnés, le taux de jalonnement s'établissant à 78 % pour le Bas-Rhin et 88 % pour le Haut-Rhin, soit un cumul pour la CeA de 82 %, avec toutefois un besoin de renouvellement important (voir *infra*).

**Tableau n° 1 : Typologie et longueur des itinéraires cyclables structurants**

Réseau CeA (en km)	19/06/2023	01/07/2024
<b>Site propre dont :</b>	<b>622</b>	<b>621</b>
Voie verte	160	161
Piste cyclable	366	367
Bande cyclable	96	93
<b>Site protégé dont :</b>	<b>328</b>	<b>357</b>
Chemin partagé	316	346
Circulation apaisée	12	11
<b>Route sans aménagement</b>	<b>474</b>	<b>476</b>
<b>Total itinéraires cyclables structurants dont :</b>	<b>1 424</b>	<b>1 454</b>
Itinéraires sécurisés (protégés + sites propres) à l'écart de la circulation routière	950	978
En proportion	67 %	67 %

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA

<sup>22</sup> Voir site Internet de la FUB.

<sup>23</sup> « Une voie verte est un aménagement en site propre réservé aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Interdite à la circulation motorisée, elle est adaptée aux déplacements d'ordre touristiques, de loisirs ou du quotidien. Elle doit être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence » selon l'association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V).

<sup>24</sup> Voir annexe n° 6.

**Tableau n° 2 : Les itinéraires structurants jalonnés et non jalonnés**

Réseau itinéraires structurants par départements	Linéaire (en km)	Linéaire (en %)
Jalonné 67	716	82 %
Jalonné 68	474	
Non Jalonné 67	197	18 %
Non Jalonné 68	4	
Non défini 67	1	
Non défini 68	62	
<b>Total</b>	<b>1 454</b>	<b>100 %</b>

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA

Le schéma alsacien des itinéraires structurants se décompose par territoires de la CeA.<sup>25</sup> Ce suivi par territoire permet à la CeA de mesurer, pour chacun d'entre eux, les progrès attendus.

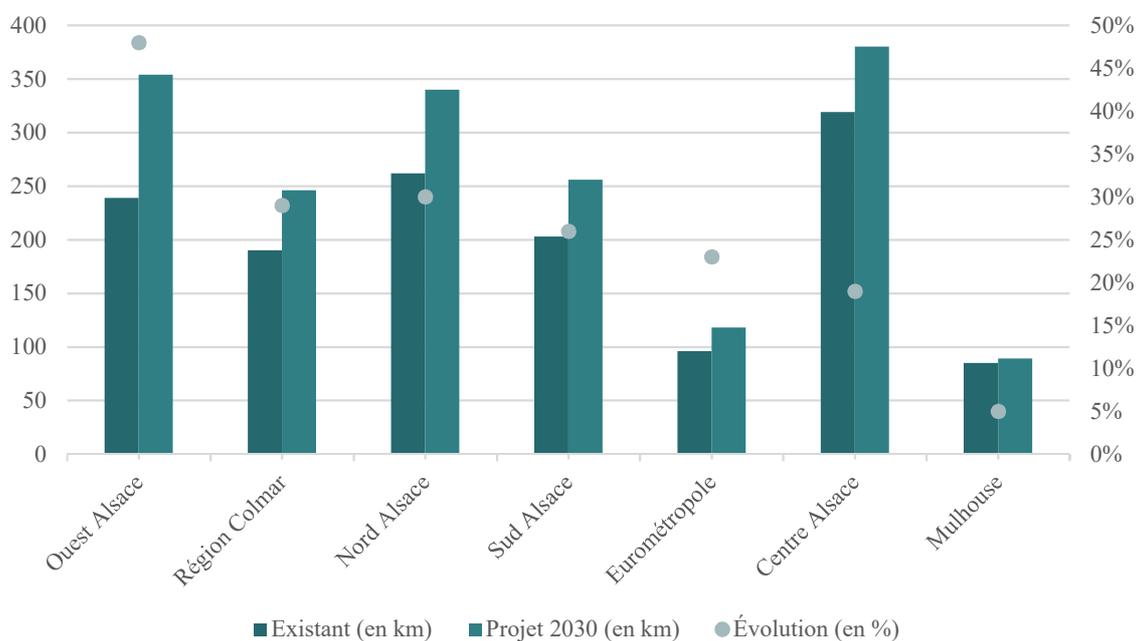
Il est observé que, proportionnellement, l'ouest alsacien enregistre la plus forte progression, suivie par ordre décroissant par les secteurs du nord, de Colmar, du sud, de l'Eurométropole et du centre. Le secteur mulhousien présenterait à ce stade la progression la plus faible (+ 5 %).

Ces observations sont à relativiser au regard de la situation déjà très favorable du centre alsacien (Sélestat et environs) qui dispose des linéaires existants et attendus les plus élevés, avec respectivement 319 et 380 km d'itinéraires. Le centre alsacien se positionne en seconde place après l'Eurométropole s'agissant du linéaire rapporté à la superficie du territoire (221 m/km<sup>2</sup> existant avec une perspective de 264 m/km<sup>2</sup> en 2030) et en première place du linéaire par habitant (1,6 m/habitant avec une perspective de 1,9 m/habitant en 2030).

---

<sup>25</sup> Nord Alsace Haguenau – Wissembourg, Ouest Alsace Saverne – Molsheim, Eurométropole de Strasbourg, Centre Alsace, Région de Colmar, Agglomération de Mulhouse, Sud Alsace Saint-Louis, Sundgau, Thur-Doller.

**Diagramme n° 1 : Les objectifs en kilomètres du schéma directeur des itinéraires structurants par territoire de la CeA (de 2023 à 2030)**



Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA

### 2.1.2 Le besoin d'améliorer 127 km d'itinéraires structurants et de combler des ruptures d'itinéraires cyclables aux frontières

En adoptant son schéma des itinéraires cyclables, la CeA a également approuvé le principe d'améliorer 127 km du réseau cyclable structurant existant. Il s'agit de sections d'itinéraires jalonnés sur routes départementales ou de bandes cyclables situées sur des voies très circulées ne répondant plus aux standards d'aménagements. Les améliorations attendues portent sur la sécurisation de ces itinéraires et leur transformation en pistes cyclables, voies vertes ou circulations apaisées (ex : chemin agricole ouvert aux cyclistes).

Par ailleurs, dans le cadre de sa politique de coopération transfrontalière, objet d'un schéma de coopération approuvé par l'assemblée délibérante le 8 décembre 2022, la CeA a identifié huit « chaînons manquants transfrontaliers » entre les itinéraires alsaciens et ceux des pays voisins, soit cinq avec l'Allemagne et trois avec la Suisse. Les secteurs ont été cartographiés afin de mettre en évidence les réseaux cyclables existants de part et d'autre des frontières, les potentiels chaînons manquants dont le comblement est d'ores et déjà planifié, pour un linéaire total d'environ 40/45 km.

### 2.1.3 Un réseau possiblement étendu en adaptant 1 619 km de routes départementales

Selon l'INSEE, les routes départementales et voies communales au 31 décembre 2022<sup>26</sup> s'établissaient à 4 610 km dans le Bas-Rhin et à 11 092 km dans le Haut-Rhin, soit un total de 15 702 km.

Toutefois, la CeA gère et entretient 6 410 km de routes départementales (3 640 km dans le Bas-Rhin et 2 770 km dans le Haut-Rhin) dont 300 km sont issus du transfert en 2021 du réseau routier national non concédé (autoroute et route nationale).

La CeA estime que son réseau routier départemental faiblement circulé (moins de 1 000 véhicules/jour) peut être valorisé et partagé avec les cyclistes, certaines routes départementales étant susceptibles d'évoluer en véloroutes jalonnées<sup>27</sup>.

Ce linéaire, estimé à 1 619 km (1 576 km dans un premier temps) et représentant 25 % du réseau routier géré par la CeA, se répartit en 18 km sur le réseau structurant complémentaire (Cat 2), 229 km sur les voies secondaires de liaison (Cat 3) et 1 372 km sur les voies secondaires de desserte locale (Cat 4), ces dernières étant les plus petites hors agglomération<sup>28</sup>.

La chambre souligne que le partage d'un même espace par les cyclistes et le trafic motorisé doit être compatible avec le niveau de service attendu par les cyclistes et notamment en matière de sécurité, tel que défini par le ministère en charge des transports<sup>29</sup>.

#### **Le niveau de service attendu des cyclistes**

Selon le ministère en charge des transports, dans son guide publié en février 2024 relatif à l'aménagement du réseau cyclable en dehors des agglomérations, « l'évaluation du niveau de service d'une voie ou d'un réseau consiste à déterminer en quoi cette voie ou ce réseau répond aux besoins des cyclistes actuels ou potentiels ».

Des critères ont été retenus, notamment :

- cohérence et complétude : intérêt, continuité, jalonnement... ;
- efficacité et performance : vitesse praticable, absence d'allongement de parcours, faibles dénivelés, encombrement... ;
- sécurité (objective) : relation à la circulation motorisée et cohabitation avec les piétons, obstacles et bordures, visibilité, carrefours, pentes, courbes... ;
- attrait et confort : environnement, tranquillité, qualité du revêtement, éclairage...

<sup>26</sup> Voir INSEE, *Réseau routier au 31 décembre 2022*.

<sup>27</sup> « Une véloroute est un itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, qui peut emprunter tous types de voies sécurisées dont les voies vertes ou des voies à faible trafic motorisé. Continue, jalonnée et attractive, elle doit être utilisable par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés » selon l'AF3V.

<sup>28</sup> Voir le site Internet de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière.

<sup>29</sup> Voir Ministère chargé des transports, *Aménager le réseau cyclable en dehors des agglomérations*, pp. 17 et 53.

## 2.2 Des données de suivi de la politique du vélo à fiabiliser pour évaluer les réalisations

Pour permettre de dresser le bilan des objectifs de la politique vélo à échéance 2023, il convient de fiabiliser les données de suivi à partir desquelles les avancées pourront être constatées, que ce soit celles relatives au réseau cyclable (2.4.1) ou celles relatives à la fréquentation (2.4.2).

### 2.2.1 Des données sur les itinéraires à consolider

À l'occasion de ses travaux, la chambre a constaté que la CeA ne disposait pas d'une base de données des itinéraires cyclables suffisamment fiable.

Ainsi, préalablement à l'adoption de son schéma directeur des itinéraires cyclables, en 2023, la CeA avait identifié 1 386 km d'itinéraires cyclables structurants existants. Or, en juin 2023, la longueur du réseau structurant s'établissait déjà à 1 424 km<sup>30</sup> selon le référentiel du système d'information géographique (SIG)<sup>31</sup>. Un nouveau décompte réalisé à l'occasion du contrôle a permis à la CeA de modifier la répartition selon les types d'itinéraire. Ainsi, la longueur des circulations apaisées (aires piétonnes, zones de rencontre et zones 30) a été ajustée de 0,5 km à 11 km.

La région Grand Est a mis en place un groupe de travail afin de produire et de partager des données d'aménagements cyclables, dans le cadre d'une convention État/Région, afin de disposer d'indicateurs, de suivre les réalisations et d'alimenter la base nationale de données sur les transports (Le Point d'Accès National aux données ouvertes de transport (data.gouv.fr)). La CeA fait partie des contributeurs qui accompagnent en outre les structures intercommunales de son territoire dans la production de données. Elle contribue également à alimenter en données le portail Geovelo<sup>32</sup> qui compile l'ensemble des données pour les mettre à disposition du public.

La chambre a cependant constaté certaines erreurs dans les données telles que présentées par la CeA (doublons, erreur de rattachement géographique, données incomplètes, incohérence des données avec celles d'autres organismes).

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la CeA a précisé qu'elle avait fiabilisé ses données en créant un nouvel outil informatique de gestion du patrimoine routier et cyclable harmonisant les anciens référentiels des deux départements et des services de l'État gestionnaires du réseau.

La chambre prend note de cette réponse et invite la CeA à veiller à la qualité des données qu'elle traite afin de pouvoir notamment rendre des comptes précis sur l'atteinte de ses objectifs opérationnels.

---

<sup>30</sup> Voir annexe n° 5.

<sup>31</sup> Système d'information géographique (SIG). Un SIG permet de recueillir, stocker, traiter, analyser, gérer et présenter tous les types de données spatiales et géographiques.

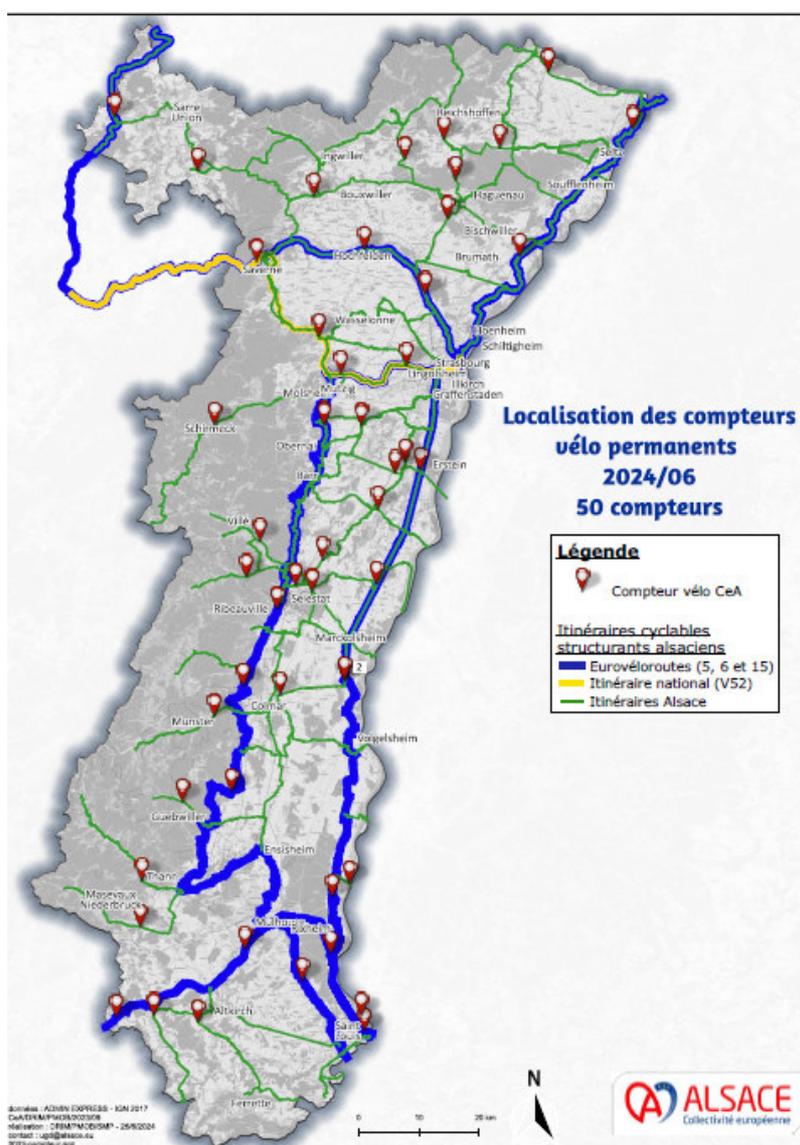
<sup>32</sup> <https://www.amenagements-cyclables.fr/fr/stats> (données issues de OpenStreetMap, carte du monde créée par des volontaires et d'utilisation sous licence libre).

## 2.2.2 Des mesures de fréquentation insuffisantes

La mesure de la fréquentation des itinéraires cyclables constitue un élément déterminant de la politique vélo puisqu'elle permet à la fois d'aider à la prise de décision sur les investissements à réaliser et d'en constater l'utilité.

La CeA dispose de 51 compteurs dont 50 en propre et un dont les données sont partagées avec la communauté de communes des Portes de Rosheim. Ce parc de compteurs a été étoffé depuis la pose des premiers compteurs en 2012, sept compteurs ayant encore été installés en 2022.

Carte n° 4 : La localisation des 50 compteurs vélo de la CeA



Source : Collectivité européenne d'Alsace

La chambre relève tout d'abord qu'il n'existe pas de modèle mathématique prédictif qui serait utilisé par la CeA pour permettre de corrélérer les aménagements cyclables proposés à leur fréquentation.

Par ailleurs, si les compteurs collectent automatiquement le nombre de passages de cyclistes dans chaque sens de circulation, les données, télétransmises, peuvent être manquantes lorsque certains compteurs sont en maintenance ou à l'arrêt (panne, batterie déchargée). Ainsi, même si entre 2022 et 2023, la CeA a pu s'appuyer sur 35 compteurs, seulement 13 compteurs ont fonctionné en continu entre 2019 et 2023, ce qui limite les analyses de fréquentation sur longue période.

Les relevés sur les portions de voies cyclables analysées font apparaître une hausse de la fréquentation d'environ 20 %, mais aussi un léger fléchissement en 2023.

Cette hausse de la fréquentation entre 2019 et 2023 est moins importante qu'au niveau national (+ 37 % en France<sup>33</sup>). Cette différence pourrait s'expliquer par une réalisation des investissements plus ancienne en Alsace et un usage du vélo déjà plus répandu sur ce territoire, également par la localisation des compteurs en milieu périurbain et rural.

En effet, la CeA n'intègre pas dans ses statistiques les données des 43 compteurs situés à Strasbourg, ni de ceux situés à Saint-Louis et Mulhouse (3 + 1), bien que l'ensemble soit versé sur la plate-forme nationale des fréquentations accessible au grand public (<http://www.eco-public.com>)<sup>34</sup>. Elle n'a pas mis en place de partenariat lui permettant d'utiliser ces autres données.

Or, c'est en milieu urbain que la fréquentation vélo s'accroît le plus. Enfin un problème de fiabilité des compteurs n'est pas à exclure.

**Tableau n° 3 : Le suivi de la fréquentation depuis 2019**

Année	Total annuel de passages cyclistes	Évolution annuelle	Évolution depuis 2019	Nombre de compteurs pris en compte
2019	763 082	-	-	13
2020	794 229	4,1 %	4,1 %	13
2021	809 001	1,9 %	6,0 %	13
2022	919 423	13,6 %	20,5 %	13
2023	917 448	- 0,2 %	20,2 %	13

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA

<sup>33</sup> Voir Vélo & Territoires, *Fréquentations vélo 2023 en France*.

<sup>34</sup> Voir Vélo & Territoires, *Analyse des données de fréquentation cyclable 2023*.

La CeA indique que ses compteurs enregistrent un maximum de 1 000 passages de cyclistes par jour, une fréquentation nettement inférieure à celle relevée en milieu urbain, notamment à Strasbourg qui peut atteindre jusqu'à près de 10 000 passages par jour<sup>35</sup>.

Dans ces conditions, la chambre recommande à la CeA d'améliorer son système de suivi de la fréquentation des itinéraires cyclables de son territoire, notamment par une consolidation des données avec d'autres collectivités réalisant ce type de mesures.

**Recommandation n° 1.** : Améliorer le système de suivi de la fréquentation des itinéraires cyclables, notamment par une consolidation des données avec d'autres collectivités réalisant ce type de mesure.

### **3 DES MOYENS FINANCIERS NON ASSOCIÉS AUX OBJECTIFS D'AUGMENTATION DES ITINÉRAIRES CYCLABLES**

La CeA a programmé des moyens financiers pour mettre en œuvre le schéma directeur des itinéraires structurants (3.1). Néanmoins, le rythme d'exécution des dépenses ne correspond pas à la programmation financière (3.2).

#### **3.1 Des moyens affichés pour la politique en faveur du vélo**

Pour répondre à ses ambitions, la CeA prévoit des investissements à hauteur de 155 M€ (3.1.1), une enveloppe annuelle de 2 M€ pour l'entretien (3.1.2) et une augmentation des effectifs pour répondre aux enjeux de sa politique de promotion de l'usage du vélo (3.1.3). Par ailleurs, un travail partenarial et de cofinancement avec les territoires est mis en avant (3.1.4).

##### **3.1.1 L'objectif d'investir 155 M€ d'ici à 2035**

Le schéma des itinéraires cyclables de la CeA adopté en juin 2023 prévoit un niveau de dépenses d'investissement à hauteur de 155 M€ pour aménager ou améliorer les itinéraires cyclables structurants. Cependant, seuls 89 M€ ont été inscrits sur la programmation

---

<sup>35</sup> Voir Vélo & Territoires, *Analyse des données de fréquentation cyclable 2023*, p. 28.

Exemples de fréquentation moyenne journalière en 2023 : 13 657 à Paris (boulevard de Sébastopol), 10 620 pour le Grand Lyon (berges du Rhône), 5 735 pour l'Eurométropole de Strasbourg (place du Corbeau), 1 024 à Mulhouse (Totem), 239 à Saint-Louis (avenue de la Marne).

pluriannuelle des investissements (PPI) pour les itinéraires sous maîtrise d'ouvrage directe de la CeA.

**Tableau n° 4 : Le financement envisagé des itinéraires cyclables sous maîtrise d'ouvrage CeA**

Objet	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028 et au-delà	Total
Itinéraires cyclables	1,2	2,8	5,7	5,1	4,3	8,7	60,9	88,8

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA (PPI)

Bien que ni le schéma directeur ni le PPI ne précise l'échéance des investissements programmés, la CeA a précisé à la chambre que les objectifs du schéma des itinéraires cyclables structurants devraient être réalisés pour 2035 au plus tard. La répartition annuelle des financements dans le PPI, soit 89 M€, montre une réalisation prévisionnelle qui s'étendra largement au-delà du mandat en cours, la CeA prévoyant en effet d'engager 69 % de ses investissements en 2028 et « au-delà ». Cela représentera en moyenne 4,7 M€ par an entre 2022 et 2027 et 7,6 M€ par an entre 2028 et 2035.

Le constat des dépenses effectivement engagées jusqu'à présent rend cette prévision peu réaliste (cf. 3.2).

Par ailleurs, le montant des subventions que la CeA a prévu de verser pour les itinéraires cyclables dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par les EPCI, soit 66 M€, n'est pas inscrit au plan pluriannuel d'investissement (PPI). L'année d'échéance de réalisation de l'ensemble de ces investissements n'est pas précisée non plus par le schéma adopté en 2023. La CeA estime que la réalisation de ses objectifs dépendra en partie de la capacité de ses partenaires à porter la maîtrise d'ouvrage des investissements à réaliser.

### 3.1.2 2 M€ par an pour l'entretien des itinéraires cyclables

Par ailleurs, la politique d'entretien des itinéraires cyclables adossée au schéma est assortie d'une enveloppe de 2 M€/an. La CeA porte en effet une attention particulière à la qualité des itinéraires cyclables et à leur entretien.

Pour estimer le coût annuel, la CeA s'est appuyée sur des ratios de coûts kilométriques pour l'entretien courant (1 200 €/km), l'entretien lourd (1 500 €/km), le jalonnement (150 €/km) et l'entretien externalisé du fauchage, balayage et élagage des arbres et arbustes (1 065 €/km).

Pour le renouvellement du jalonnement à réaliser sur le domaine structurant de la CeA, les territoires des deux départements sont inégalement concernés. En effet, le besoin de remise à niveau est estimé à 10 % dans le Bas-Rhin, mais à 50 % dans le Haut-Rhin dont le retard est en cours de résorption.

### **3.1.3 Le renforcement des moyens humains consacrés à la politique vélo**

Le schéma directeur de la CeA prévoit par ailleurs la création de quatre postes supplémentaires en équivalent temps plein (ETP) dont un au sein de la direction des routes, infrastructures et mobilités pour coordonner l'entretien des itinéraires cyclables et trois dans les services routiers territorialisés, afin de renforcer la présence sur le territoire et l'accompagnement des porteurs de projets.

Pour des raisons de solidarité et d'aménagement du territoire, la CeA peut effectivement proposer une assistance technique aux communes ou EPCI ne bénéficiant pas de moyens suffisants pour l'exercice de leurs compétences, notamment dans le domaine de la voirie et de la mobilité, conformément à l'article L. 3232-1-1 du code général des collectivités territoriales.

Au total, fin 2024, l'effectif en personnel alloué à la politique vélo devrait ainsi atteindre 10 agents en ETP (cf. annexe n° 8).

### **3.1.4 La contractualisation avec les territoires et la priorité affichée aux cofinancements sur le réseau structurant hors agglomération**

Les modalités de partenariat et de cofinancement ont également été déterminées en juin 2023, avec des plafonds de participation fixés pour l'entretien courant à 1 200 €/km et pour l'entretien lourd à 30 000 €/km sur une durée d'amortissement de 20 ans (limité à la présentation d'une seule demande sur la période).

En matière d'investissement, les taux les plus forts sont appliqués sur le réseau structurant et hors agglomération (80 %). Sur le réseau non structurant et en agglomération, le co-financement oscille entre 10 % et 20 %.

En matière d'entretien (c'est-à-dire l'ensemble des opérations de gestion, de surveillance et de maintenance, soit l'entretien courant et lourd), la CeA assure la gestion directe des itinéraires hors agglomération sur son domaine et le long des canaux. Sur le réseau cyclable structurant hors agglomération ne lui appartenant pas, la CeA propose un accompagnement des collectivités publiques partenaires par convention<sup>36</sup> et des aides financières pour assurer un niveau de service satisfaisant dans le cadre d'un usage quotidien du vélo. Quant aux aménagements cyclables en agglomération, ils relèvent de la gestion du bloc local (commune ou intercommunalité).

La CeA utilise à cet effet deux fonds : le fonds d'attractivité Alsace (FAA) et le fonds communal Alsace (FCA).

---

<sup>36</sup> La CeA « s'engage à offrir de bons niveaux de service de surveillance et d'entretien sur l'ensemble du périmètre et des aménagements qu'il recouvre ; tant sur les sections d'itinéraires dont elle a la gestion que sur les sections qui relèvent du domaine d'un autre gestionnaire ».

**Tableau n° 5 : Les modalités de co-financement de la CeA**

	Réseau structurant		Réseau non structurant	
	Hors agglomération	En agglomération	Hors agglomération	En agglomération
Investissement	<p>CeA de préférence (80 % CeA – 20 % partenaires)</p> <p>Partenaires possibles (EPCI, voire communes) en suppléance (soutien prioritaire jusqu'à 30 % via FAA)</p>	Partenaires (communes voire EPCI). Soutien CeA via FAA (10 %) si site propre ou FCA	Partenaires (EPCI voire communes) de préférence. Soutien CeA via FAA (jusqu'à 20 % via FAA)	Partenaires (communes voire EPCI). Soutien CeA via FAA (10 %) si site propre ou FCA
Entretien courant et lourd	<p>CeA : sur son domaine et sur réseau État (canaux), patrouillage et jalonnement tous domaines</p> <p>Partenaires sur leur domaine avec soutien financier CeA si site propre (plafond 1 200 €/km pour entretien courant et jusqu'à 75 % de l'entretien lourd avec plafond 30 000 €/km)</p>	<p>CeA : patrouillage et jalonnement</p> <p>Partenaires (communes voire EPCI)</p>	<p>Cible : partenaires (EPCI ou communes) y compris sur domaine CeA (contrepartie cofinancement FAA)</p>	Partenaires (communes voire EPCI)

Source : Chambre régionale des comptes, d'après la CeA

### 3.2 Un rythme d'exécution des dépenses non aligné sur celui de la programmation

Le rythme réel des financements ne suit pas la programmation affichée par la CeA, que ce soit en matière d'investissement (3.2.1) ou de fonctionnement (3.2.2).

#### 3.2.1 Un effort d'investissement insuffisant pour atteindre l'objectif de 89 M€ en 2035

La CeA a dépensé 7 M€ d'investissement entre 2021 et 2023 pour réaliser des itinéraires cyclables, dont 6 M€ en 2022-2023, soit 3 M€ en moyenne sur ces deux années. Or, la réalisation de 89 M€ d'investissements d'ici à 2035, comme prévu au PPI, nécessiterait une dépense moyenne d'environ 6,3 M€ par an.

**Tableau n° 6 : Les dépenses d'investissement**

Année	Montant (€)
2021	1 074 000 €
2022	3 280 313 €
2023	2 728 512 €
Total	7 082 825 €

*Source : Chambre régionale des comptes,  
d'après les données de la CeA*

Les investissements déjà réalisés concernent la réalisation d'environ 13 km de voies vertes, pistes cyclables et itinéraires mixtes (partagé vélo/agriculteurs) ayant selon les projets une vocation utilitaire ou touristique.

Les itinéraires cyclables qui avaient été classés en priorité n° 1 sur la programmation pluriannuelle des investissements<sup>37</sup> ont tous été réalisés en 2023.

Sur cette période, la CeA a également octroyé un total de 1,5 M€ de subventions à divers porteurs de projets<sup>38</sup>, l'agglomération et la ville de Mulhouse ayant bénéficié de plus d'un tiers de cette aide (551 576 €).

En 2024, de nombreux projets sont en cours, certains portés par la CeA en tant que maître d'ouvrage et pour lesquels l'État et les partenaires locaux abondent à hauteur de 20 % (ex : voie verte de Buhl-Lautenbach pour 0,56 M€, voie verte pour relier la gare d'Erstein avec une passerelle au-dessus de la RD 1083 pour 4,8 M€).

La CeA a précisé avoir conscience du démarrage à un rythme relativement faible de ses investissements, lié notamment à la formalisation relativement récente de sa nouvelle politique en juin 2023. Par ailleurs, la collectivité a fait valoir que les projets à mettre en œuvre, et les investissements qu'ils induisent, étaient dépendants des délais liés à l'obtention d'autorisations environnementales ou de négociations avec des collectivités qui pourraient s'opposer à certains tracés. Elle envisage d'atteindre son « enveloppe cible » en 2026.

### **3.2.2 Des dépenses de fonctionnement très en-deçà de l'objectif annuel**

De natures différentes, ces dépenses ont principalement concerné la reprise d'enrobés, le pontage de fissures, le reprofilage, la gestion des eaux pluviales, l'égouttage, le jalonnement, le remplacement de garde-corps, le marquage.

---

<sup>37</sup> Itinéraire cyclable Vallée de la Bruche section Saulxures - Saint Blaise et reliquat Saint Blaise - Poutay / Itinéraire cyclable n° 22 Steinbourg - Dossenheim-sur-Zinsel / Itinéraire cyclable entre Marckolsheim et Burkheim (DE) via l'Île du Rhin et le barrage EDF.

<sup>38</sup> Voir annexe n° 7.

**Tableau n° 7 : Les dépenses d'entretien des itinéraires cyclables par secteurs**

	2021	2022	2023
Autoroute*	nc	-	15 645
COLMAR	nc	60 000	-
HAGUENAU	nc	12 000	86 263
MULHOUSE	nc	36 200	9 380
SAINT-LOUIS	nc	60 000	26 440
SAVERNE	nc	247 400	276 718
SÉLESTAT	nc	130 000	96 021
Sous-total	244 080	545 600	510 466
Autres dépenses	-	-	108 932
<b>Total</b>	<b>1 409 078</b>		

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA (nc : non connu)  
\* ancienne RN 59 (secteur Sélestat)

La CeA a en outre réalisé des dépenses d'entretien d'itinéraires cyclables situés en forêt par le biais de prestataires tels que l'office national des forêts (ONF), pour 61 843 € sur la période 2021/2023. En 2024, 44 450 € avaient en outre déjà été engagés sur les premiers mois de l'année.

**Tableau n° 8 : Les dépenses d'entretien en forêt**

Année	Objet	Raison sociale	Montant (En €)
2021	ENTRETIEN IC* EN FORÊT DOMANIALE	OFFICE NATIONAL DES FORÊTS	11 978
2021	ENTRETIEN IC* EN FORÊT INDIVISÉE DE HAGUENAU	COMMUNE DE HAGUENAU	7 371
2022	ENTRETIEN PISTES CYCLABLES FORÊT HARTH	OFFICE NATIONAL DES FORÊTS	21 053
2023	ENTRETIEN PISTES CYCLABLES FORÊT HARTH	OFFICE NATIONAL DES FORÊTS	21 442

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA  
\* itinéraires cyclables

Les dépenses de fonctionnement de la CeA ont également porté sur la sécurité routière à hauteur de 140 000 € en trois années, par le biais de subventions octroyées à des associations qui réalisent des actions de sensibilisation.

D'autres actions de sensibilisation des collégiens ont été réalisées, dans le cadre du programme Moby<sup>39</sup> visant à encourager les mobilités durables domicile-école (90 000 € sur

<sup>39</sup> Voir le site Internet de la société Eco CO2, porteuse du programme Moby.

trois ans) et du défi « j'y vais<sup>40</sup> » afin de permettre aux collèges de participer gratuitement au défi « Au collège, j'y vais autrement » et d'inciter les élèves et personnels à venir à l'établissement à pied, vélo ou trottinette durant trois semaines en mai (2 000 €/an).

Au total, les dépenses d'entretien des itinéraires cyclables se sont élevées à un peu plus de 1,4 M€ en trois années, soit moins de 0,5 M€ par an, ce qui est largement inférieur à l'objectif que s'est fixé la CeA à compter de juin 2023 (2 M€ par an).

Aussi, compte tenu des écarts constatés, d'une part entre le schéma directeur des itinéraires cyclables et le programme pluriannuel des investissements, et d'autre part entre les dépenses envisagées dans le PPI et les réalisations constatées, la chambre invite la CeA à actualiser et mettre en cohérence ses deux documents de planification.

Face à ce constat, la CeA a, là encore, rappelé le caractère récent de sa politique. Elle estime pouvoir atteindre son objectif de dépenses à hauteur de 2 M€/an à partir de 2026.

---

<sup>40</sup> Voir le site Internet du défi « J'y vais ».

## ANNEXES

Annexe n° 1. Sigles et acronymes .....	38
Annexe n° 2. Les aménagements cyclables des 40 EPCI alsaciens .....	39
Annexe n° 3. Les itinéraires cyclables structurants existants en juin 2023.....	41
Annexe n° 4. Évolution du réseau cyclable structurant en et hors agglomération.....	42
Annexe n° 5. Les indicateurs du schéma des itinéraires cyclables (de 2023 à 2030).....	43
Annexe n° 6. Les itinéraires cyclables par catégories .....	44
Annexe n° 7. Les subventions allouées de 2021 à 2023 .....	45
Annexe n° 8. Les agents de la CeA en charge de la politique vélo.....	47
Annexe n° 9. Étude de l'INSEE sur l'utilisation du vélo dans la Collectivité européenne d'Alsace .....	48

## Annexe n° 1. Sigles et acronymes

Abréviation/sigle/acronyme	Signification
AF3V	Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes
ARTGE	Agence régionale du tourisme du Grand Est
CeA	Collectivité européenne d'Alsace
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
DRIM	Direction des routes, infrastructures et mobilités
EDF	Électricité de France
EMS	Eurométropole de Strasbourg
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
ETPT	Équivalent temps plein travaillé
FAA	Fonds d'attractivité Alsace
FCA	Fonds communal Alsace
FUB	Fédération française des usagers de la bicyclette
IC	Itinéraire cyclable
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
LOM	Loi d'orientation des mobilités
ONF	Office national des forêts
PNF	Plate-forme nationale des fréquentations (Vélo & Territoires)
PPI	Programmation pluriannuelle des investissements
PV	Plan vélo
RD	Route départementale
SACT	Schéma alsacien de coopération transfrontalière
VAE	Vélo à assistance électrique
VTT	Vélo tout terrain
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural

## Annexe n° 2. Les aménagements cyclables des 40 EPCI alsaciens

Territoire	Départ.	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Double-sens cyclables	Voies de bus partagées	Aménag. mixtes	Total en km	Superficie Territoire (2023) en km <sup>2</sup>	Longueur (km)/superficie (km <sup>2</sup> )
Eurométropole de Strasbourg	67	556	168	94	113	7	45	<b>983</b>	337	2,92
CA Mulhouse Alsace Agglomération	68	363	32	122	40	1	40	<b>598</b>	439	1,36
CA de Haguenau	67	195	19	34	6	0	28	<b>282</b>	399	0,71
CA Saint-Louis Agglomération	68	151	13	34	2	0	31	<b>231</b>	268	0,86
CA Colmar Agglomération	68	99	18	78	11	1	2	<b>209</b>	244	0,86
CC du Canton d'Erstein	67	105	26	12	4	0	2	<b>149</b>	268	0,56
CC de la Région de Molsheim-Mutzig	67	130	4	1	0	0	5	<b>140</b>	160	0,88
CC Pays Rhin - Brisach	68	79	47	10	1	0	3	<b>140</b>	329	0,43
CC de Sélestat	67	58	5	28	7	0	1	<b>99</b>	166	0,60
CC du Ried de Marckolsheim	67	65	1	18	1	0	0	<b>85</b>	184	0,46
CC de Thann-Cernay	68	56	0	10	2	0	0	<b>68</b>	158	0,43
CC du Pays de Saverne	67	53	4	3	2	0	0	<b>62</b>	244	0,25
CC Sauer-Pechelbronn	67	57	0	4	0	0	0	<b>61</b>	198	0,31
CC de la Plaine du Rhin	67	46	9	2	0	0	2	<b>59</b>	150	0,39
CC du Pays Rhénan	67	28	10	17	0	0	3	<b>58</b>	163	0,36
CC du Pays de Sainte-Odile	67	41	11	5	0	0	0	<b>57</b>	68	0,84
CC de la Mossig et du Vignoble	67	53	2	0	0	0	0	<b>55</b>	174	0,32
CC de l'Alsace Bossue	67	52	0	1	0	0	0	<b>53</b>	380	0,14
CC Sundgau	68	49	0	0	0	0	2	<b>51</b>	433	0,12
CC du Pays de Wissembourg	67	39	2	5	1	0	2	<b>49</b>	131	0,37
CC de l'Outre-Forêt	67	38	2	4	0	0	1	<b>45</b>	120	0,38
CC Sud Alsace Largue	68	45	0	0	0	0	0	<b>45</b>	230	0,20
CC du Kochersberg	67	17	9	17	0	0	0	<b>43</b>	134	0,32
CC du Centre du Haut-Rhin	68	29	3	8	0	0	2	<b>42</b>	137	0,31
CC de la Vallée de la Doller et du Soultzbach	68	22	13	6	0	0	0	<b>41</b>	160	0,26
CC de la Région de Guebwiller	68	23	5	10	3	0	0	<b>41</b>	189	0,22
CC de la Vallée de la Bruche	67	34	1	0	0	0	2	<b>37</b>	303	0,12

LA POLITIQUE DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE  
EN FAVEUR DU VÉLO

Territoire	Départ.	Pistes cyclables	Voies vertes	Bandes cyclables	Double-sens cyclables	Voies de bus partagées	Aménag. mixtes	Total en km	Superficie Territoire (2023) en km <sup>2</sup>	Longueur (km)/superficie (km <sup>2</sup> )
CC du Pays de la Zorn	67	32	1	0	0	0	0	<b>33</b>	117	0,28
CC de Hanau-La Petite Pierre	67	33	0	0	0	0	0	<b>33</b>	358	0,09
CC des Portes de Rosheim	67	25	5	2	0	0	0	<b>32</b>	133	0,24
CC de la Vallée de Saint-Amarin	68	29	0	3	0	0	0	<b>32</b>	167	0,19
CC de la Vallée de Munster	68	23	0	0	0	0	0	<b>23</b>	195	0,12
CC de la Vallée de Kaysersberg	68	19	0	2	1	0	0	<b>22</b>	181	0,12
CC de la Basse-Zorn	67	12	0	6	3	0	0	<b>21</b>	79	0,27
CC du Pays de Ribeauvillé	68	11	2	2	1	0	1	<b>17</b>	166	0,10
CC du Val d'Argent	68	14	0	0	0	0	0	<b>14</b>	103	0,14
CC du Pays de Barr	67	7	2	2	1	0	1	<b>13</b>	68	0,19
CC de la Vallée de Villé	67	6	1	5	0	0	0	<b>12</b>	111	0,11
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	67	8	1	0	0	0	0	<b>9</b>	184	0,05
CC du Pays de Rouffach Vignobles et Châteaux	68	5	1	1	0	0	0	<b>7</b>	115	0,06

Source : Chambre régionale des comptes, d'après Geovelo.

### Annexe n° 3. Les itinéraires cyclables structurants existants en juin 2023



Source : Collectivité européenne d'Alsace.

### Annexe n° 4. Évolution du réseau cyclable structurant en et hors agglomération

Réseau CeA (en km)	19/06/2023	01/01/2024	01/07/2024
<b>Réseau CeA en agglomération dont :</b>	<b>459</b>	<b>462</b>	<b>462</b>
Site propre	144	144	144
Site protégé	35	36	36
Sur route sans aménagement	280	282	282
Total itinéraires sécurisés (protégés + sites propres) à l'écart de la circulation routière	179	180	180
En proportion	39 %	39 %	39 %
<b>Réseau CeA hors agglomération dont :</b>	<b>965</b>	<b>985</b>	<b>992</b>
Site propre	479	476	478
Site protégé	292	314	321
Sur route sans aménagement	194	195	193
Total itinéraires sécurisés (protégés + sites propres) à l'écart de la circulation routière	771	790	799
En proportion	80 %	80 %	81 %

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA.

**Annexe n° 5. Les indicateurs du schéma des itinéraires cyclables (de 2023 à 2030)**

Secteur	Situation	Linéaire (km)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Linéaire (m) par km <sup>2</sup>	Population	Linéaire (m) par habitant
Ouest Alsace	Existant	239	2 012	118,8	233 146	1,0
	Projet 2030	354		175,9		1,5
	Évolution	48 %		48 %		48 %
Région Colmar	Existant	190	1 210	157,0	230 149	0,8
	Projet 2030	246		203,3		1,1
	Évolution	29 %		29 %		29 %
Nord Alsace	Existant	262	1 425	183,9	242 096	1,1
	Projet 2030	340		238,6		1,4
	Évolution	30 %		30 %		30 %
Sud Alsace	Existant	203	1 417	143,3	215 827	0,9
	Projet 2030	256		180,7		1,2
	Évolution	26 %		26 %		26 %
Eurométropole	Existant	96	338	284,0	500 510	0,2
	Projet 2030	118		349,1		0,2
	Évolution	23 %		23 %		23 %
Centre Alsace	Existant	319	1 439	221,7	202 639	1,6
	Projet 2030	380		264,1		1,9
	Évolution	19 %		19 %		19 %
Mulhouse	Existant	85	439	193,6	274 066	0,3
	Projet 2030	89		202,7		0,3
	Évolution	5 %		5 %		5 %

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA.

### Annexe n° 6. Les itinéraires cyclables par catégories

Type d'itinéraire	Dénomination	Nombre d'itinéraires	Distance (en km)
Eurovélo <sup>41</sup>	Eurovélo 5 - Via Romea (de Sarreguemines à Mulhouse)	1	196
	Eurovélo 6 - Atlantique - Mer Noire (sud Alsace)	1	68
	Eurovélo 15 - Véloroute Rhin (de Huningue à Lauterbourg)	1	349
Véloroutes	Véloroute du vignoble d'Alsace	1	140
	Véloroute des vallées vosgiennes	14	454
	Véloroute des canaux	6	299
Boucles	Boucles locales	60	2 101
	Boucles régionales	19	1 689
	Boucles pour tous	3	58
Tours d'Alsace	Nord (Strasbourg-PNR Vosges du Nord)	1	363
	Sud (Mulhouse-Bâle)	1	202
	Tour de l'Alsace à vélo	1	390
	Grand tour de l'Alsace à vélo	1	657
	Petit tour de l'Alsace à vélo	1	175
Transfrontaliers	Itinéraires, parcours et boucles	21	1 367
TOTAL		132	8 508

Source : Chambre régionale des comptes, d'après Alsace à vélo.

<sup>41</sup> Voir le site Internet d'EuroVelo.

## Annexe n° 7. Les subventions allouées de 2021 à 2023

Libellé	Bénéficiaire	Coût projet (€)	Base éligible (€)	Taux aide (%)	Montant (€)
Création d'itinéraire cyclable COSSWILLER à WASSELONNE - CDC DE LA MOSSIG ET DU VIGNOBLE ET DU VIGNOBLE	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA MOSSIG ET DU VIGNOBLE	59 117	59 117	30	17 735
Aménagement de liaisons cyclables - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA RÉGION MOLSHEIM MUTZIG	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA REGION MOLSHEIM MUTZIG	340 000	340 000	10	34 000
Création d'une maison du vélo - MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	650 000	650 000	20	130 000
Réalisation d'une liaison cyclable entre Mulhouse et Sausheim - MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	166 700	166 700	40	66 680
Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Staffelfelden et Wittelsheim - MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	312 500	312 500	40	124 800
Création d'une liaison cyclable entre Feldkirch et la gare de Bollwiller - MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION	208 333	208 333	40	83 333
Création d'une liaison cyclable - COMMUNE DE JEBSHEIM	COMMUNE DE JEBSHEIM	11 632	11 632	25	2 908
Création d'une passerelle piétons et cyclistes - COMMUNE DE INGERSHEIM	COMMUNE DE INGERSHEIM	265 000	265 000	35	92 750
Rénovation de la passerelle piétonne cyclable - COMMUNE DE SUNDHOFFEN	COMMUNE DE SUNDHOFFEN	127 000	118 000	25	29 500
Rénovation et mise en sécurité du Pont des Américains et création d'une passerelle pour favoriser les déplacements doux - COMMUNE DE HORBOURG-WIHR	COMMUNE DE HORBOURG-WIHR	300 000	300 000	25	75 000
<b>TOTAL 2021</b>					<b>656 706</b>
Aménagement de la voie verte Haag - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE SAINT-AMARIN	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA VALLÉE DE SAINT-AMARIN	435 302	435 302	10	42 619
Réalisation d'aménagements cyclables rue d'Agen et Boulevard des Alliés - COMMUNE DE MULHOUSE	COMMUNE DE MULHOUSE	459 387	457 284	10	45 728
Itinéraire cyclable DMC Fonderie - COMMUNE DE MULHOUSE	COMMUNE DE MULHOUSE	1 073 417	1 010 354	10	101 035

LA POLITIQUE DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE  
EN FAVEUR DU VÉLO

Libellé	Bénéficiaire	Coût projet (€)	Base éligible (€)	Taux aide (%)	Montant (€)
<b>TOTAL 2022</b>					<b>189 382</b>
Projet liaison véloroute vignoble Kientzwillé - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	78 140	78 140	20	15 628
Construction d'une passerelle sur l'III - COMMUNE DE ENSISHEIM	COMMUNE DE ENSISHEIM	812 951	812 951	20	162 590
Réalisation d'un itinéraire cyclable entre Cernay et Aspach-le-Bas/Aspach-le-Haut - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THANN-CERNAY	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES THANN-CERNAY	1 288 324	1 288 324	30	386 497
Liaison cyclable Riedisheim - Illzach - SYNDICAT DE COMMUNES DE L'ÎLE NAPOLEON	SYNDICAT DE COMMUNES DE L'ÎLE NAPOLEON	1 080 857	569 055	10	56 905
Création d'itinéraire cyclable BALBRONN à BERGBIETEN - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA MOSSIG ET DU VIGNOBLE	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA MOSSIG ET U VIGNOBLE	189 202	189 202	20	37 840
Aménagement cyclable rue du Rossignol	COMMUNE DE SAVERNE	68 174	68 174	10	6 817
Projet liaison Muttersholtz - Hilsenheim - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	131 600	131 600	20	26 320
Projet de liaison desserte Scherwiller - Châtenois - Sélestat - COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE SÉLESTAT	53 981	53 981	20	10 796
<b>TOTAL 2023</b>					<b>703 393</b>
<b>TOTAL 2021 à 2023</b>					<b>1 549 481</b>

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la CeA

## Annexe n° 8. Les agents de la CeA en charge de la politique vélo

Tableau n° 1 : L'effectif pourvu et à pourvoir à échéance fin 2024

Effectif	Service	Fonction	Catégorie prof. (grade)
Postes pourvus (6 ETPT)	3,5 ETPT : Service mobilité planification	2 chefs de projet vélo	Cat A (un ingénieur et un attaché)
		1 technicien vélo	Cat B (technicien territorial)
		½ chef de service	Cat A (ingénieur principal)
	0,8 ETPT : Autres services thématiques de la DRIM	0,3 ETPT maintenance et entretien	Cat A (ingénieur territorial)
		0,1 ETPT ouvrage d'art	Cat A (ingénieur territorial)
		0,4 ETPT ingénierie de projet PPI	Cat A (ingénieur territorial)
	0,5 ETPT : Autre service thématique Tourisme	0,5 ETPT chef de projet Alsace à Vélo	Cat A (attaché territorial)
	1,2 ETPT : En services territorialisés DRIM	1 ETPT activité patrouille et entretien des itinéraires cyclables par les équipes d'exploitation en CEI	Cat C (agent d'exploitation)
0,2 ETPT ingénierie d'entretien et de gestion des équipes		Cat B (technicien territorial)	
Postes en cours de recrutement (4 ETPT votés en juin 2023)	3 ETPT : Services Routiers	Interventions dans les services routiers de Saverne – Haguenau, Sélestat – Colmar et Mulhouse – Saint Louis	Cat B (technicien territorial)
	1 ETPT : Pôle maintenance de la DRIM	Coordination de l'entretien des itinéraires cyclables en lien avec les 2 chefs de projets vélo du pôle mobilité et les 3 techniciens vélo en services routiers	Cat A (ingénieur territorial)

Source : Chambre régionale des comptes, d'après les données de la direction des routes, infrastructures et mobilités de la CeA

## Annexe n° 9. Étude de l'INSEE sur l'utilisation du vélo dans la Collectivité européenne d'Alsace



Source : le recensement de la population

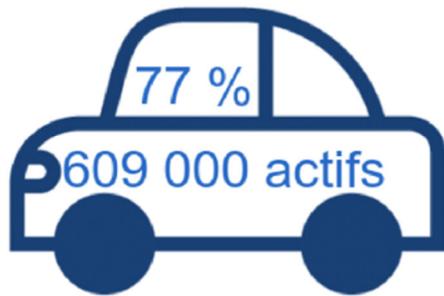
22 Quel mode de transport principal utilisez-vous le plus souvent pour aller travailler ?

• Pas de déplacement .....	<input type="checkbox"/>	1
• Marche à pied (ou rollers, patinette).....	<input type="checkbox"/>	2
• Vélo (y compris à assistance électrique).....	<input type="checkbox"/>	3
• Deux-roues motorisé .....	<input type="checkbox"/>	4
• Voiture, camion ou fourgonnette.....	<input type="checkbox"/>	5
• Transports en commun.....	<input type="checkbox"/>	6

Pas d'information

- sur les autres usages du vélo (loisirs, autres déplacements...)
- sur les déplacements domicile-travail multimodaux

Mode de déplacement principal des actifs



6 % - 45 300 actifs



6 % - 45 600 actifs



1 % - 7 000 actifs



11 % - 88 300 actifs

Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, Collectivité Européenne d'Alsace.

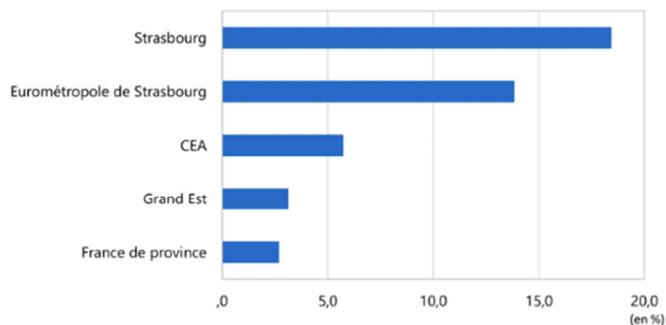
Source : Recensement de la population 2020

3

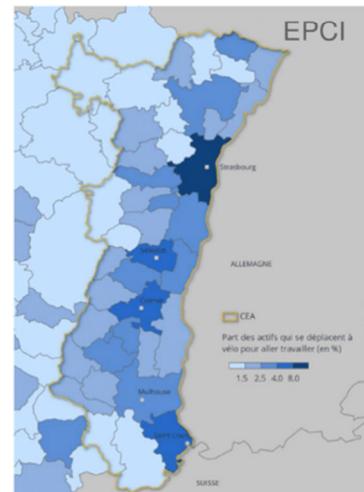


L'usage du vélo plus important à Strasbourg

Part des actifs qui se déplacent en vélo pour aller travailler



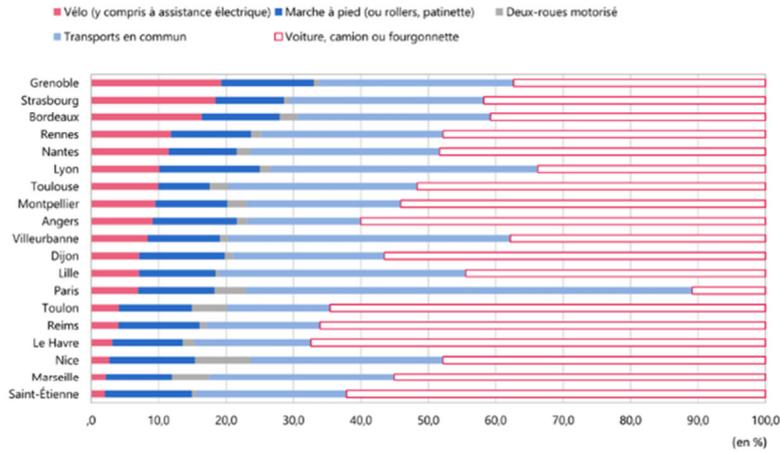
Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail  
Source : Recensement de la population 2020



4

## Grenoble et Strasbourg en tête

### Mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail

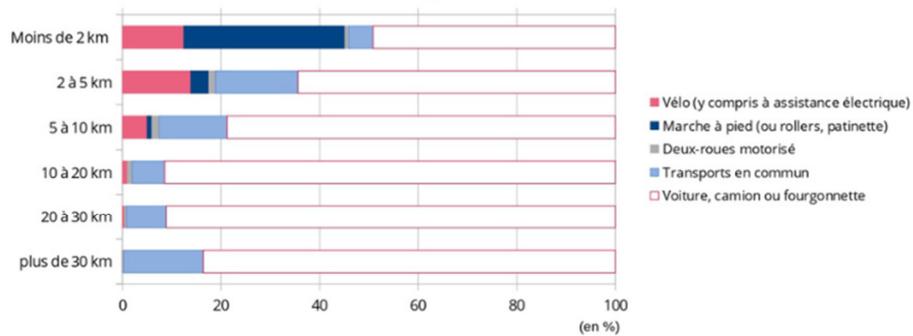


Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail  
Source : Recensement de la population 2020

5

## Le vélo, pour de courtes distances

### Mode de déplacement selon la distance du trajet domicile-travail

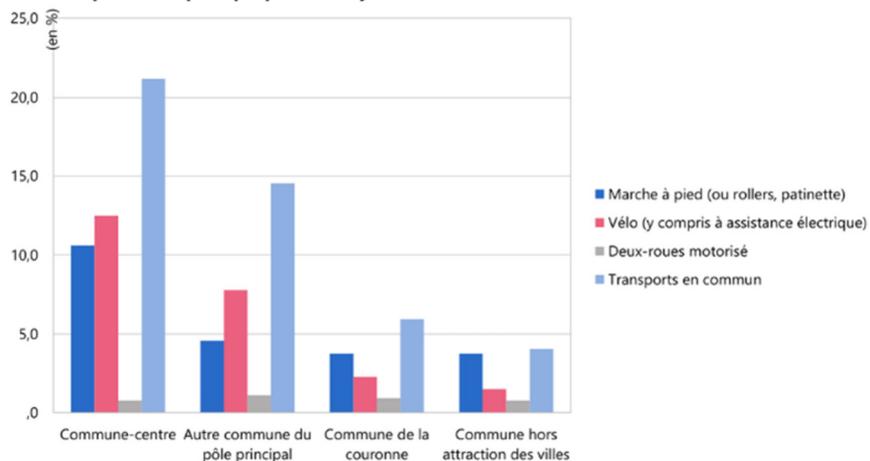


Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, Collectivité Européenne d'Alsace ; distances domicile-travail inférieures à 10 km pour les piétons, 30 km pour les cyclistes et 100 km pour les autres modes de transport.  
Sources : Insee, recensement de la population 2019, exploitation complémentaire ; distancier Metric-OSRM.

6

## Surtout utilisé dans les pôles

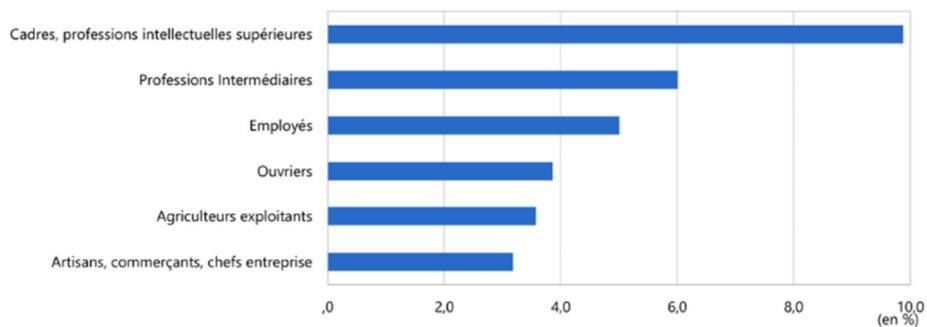
Mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail



Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, Collectivité Européenne d'Alsace  
Source : Recensement de la population 2020

7

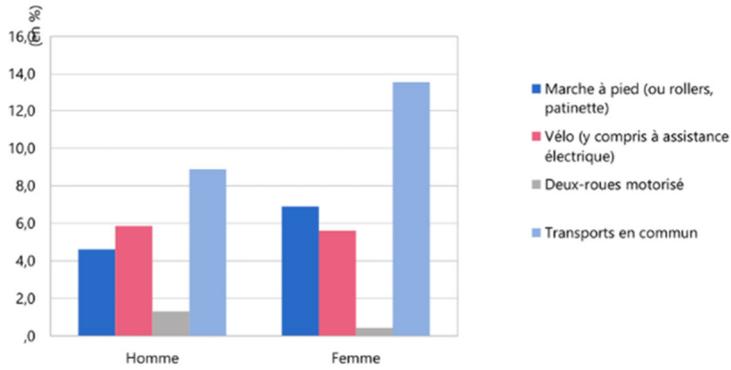
## Les cadres utilisent davantage le vélo



Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile travail, Collectivité Européenne d'Alsace  
Source : Recensement de la population 2020, exploitation complémentaire

8

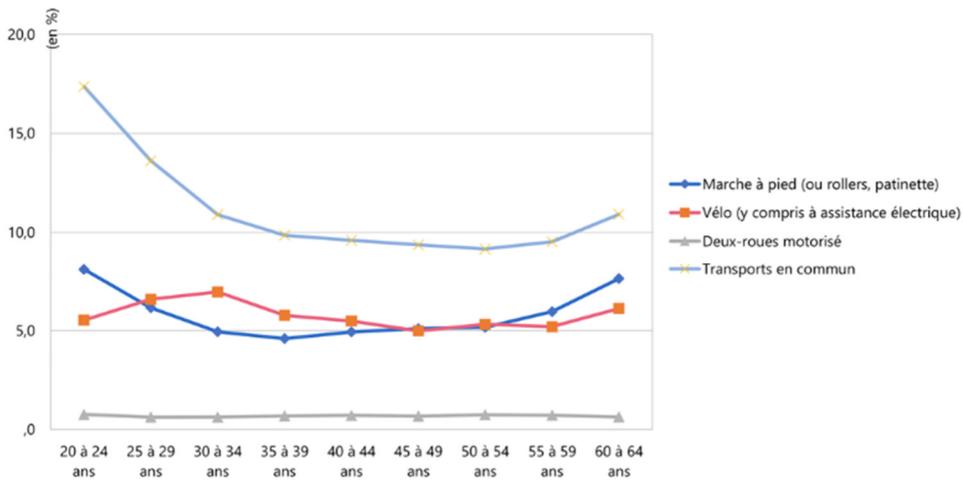
## Même utilisation du vélo pour les hommes et les femmes



Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, Collectivité Européenne d'Alsace  
Source : Recensement de la population 2020

9

## Entre 25 et 45 ans, le vélo plus utilisé que la marche

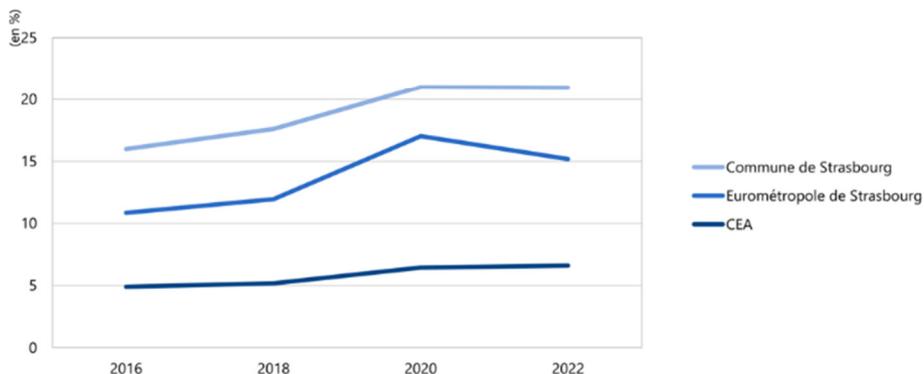


Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail, Collectivité Européenne d'Alsace  
Source : Recensement de la population 2020

10

## Le vélo, en hausse

### Part des actifs qui se déplacent en vélo pour aller travailler

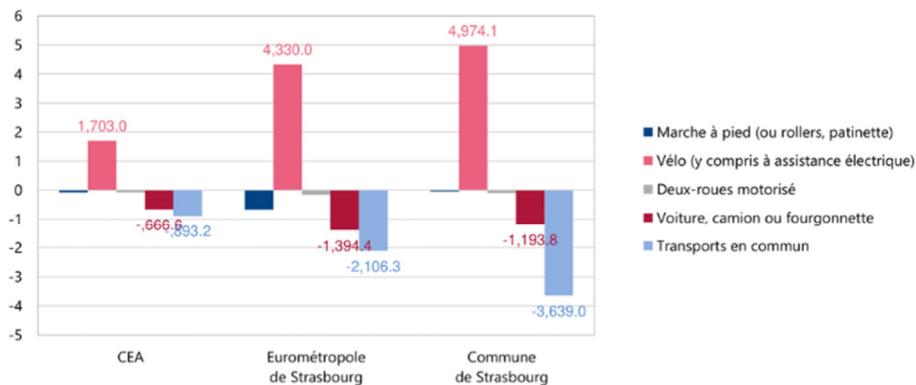


Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail  
 Source : Insee, enquêtes annuelles de recensement 2016, 2018, 2020, 2022

11

## Le vélo, en hausse

### Evolution 2016-2022 (en points)



Champ : Personnes âgées de 15 ans ou plus ayant un emploi ou en apprentissage et ayant déclaré des déplacements domicile-travail  
 Source : Insee, enquêtes annuelles de recensement 2016, 2018, 2020, 2022

12



*« La société a le droit de demander compte  
à tout agent public de son administration »*

Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

L'intégralité de ce rapport d'observations définitives  
est disponible sur le site internet

de la chambre régionale des comptes Grand Est :

[www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est)

**Chambre régionale des comptes Grand Est**

3-5, rue de la Citadelle  
57000 METZ

Tél. : 03 54 22 30 49

[grandest@crtc.ccomptes.fr](mailto:grandest@crtc.ccomptes.fr)

[www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est](http://www.ccomptes.fr/fr/crc-grand-est)