



22 janvier 2020

Alain Jund pour Jeanne BARSEGHIAN_liste écologique et citoyenne_Strasbourg

Collectif Vélorution	Équipe d'Hélène HOLLEDERER
Benôît ECOSSE Somhack LIMPHAKDY Nicolas BURGI	Alain JUND

Alain Jund est l'actuel adjoint au Maire de la ville de Strasbourg, en charge de l'urbanisme.

Lui-même étant cycliste, il connaît les difficultés comme les atouts à prendre le vélo tous les jours pour se déplacer dans la ville de Strasbourg. Il présente d'emblée au collectif son souhait de pouvoir compter sur la présence de collectifs et d'associations de cyclistes pour penser l'espace public. Ceci tout particulièrement parce que le lobby pro voiture est très bien organisé sur le territoire et qu'il existe encore de nombreux freins psychologiques au changement sur les questions de mobilités.

La parole des cyclistes et des piétons est peu entendue lors des réunions publiques et les concertations incluant les habitants d'un quartier. Il pense utile que les collectifs se dotent de référent par quartier afin de couvrir tout le territoire (il nous fait part de certaines parties de la ville peu représentées comme l'Elsau).

Pour Alain Jund, une des forces du collectif est l'aspect festif de nos actions. Car il juge essentiel que nous puissions revendiquer le plaisir de se déplacer à vélo bien au-delà de l'injonction écologique ou de la nécessité de se déplacer d'un point à un autre. Le vélo est bon pour la santé physique, il est vrai, mais la pratique du vélo est agréable. Il affirme d'ailleurs qu'une ville où il y a essentiellement des piétons et des cyclistes est plus désirable qu'une ville emplies de véhicules motorisés.

Ces deux aspects du collectif Vélorution, à la fois revendicateur et festif, sont complémentaires. Gagner les élections ne sera pas suffisant. La mobilisation doit se poursuivre au-delà de la campagne des élections municipales. Le vélo doit être un enjeu permanent.

Il signale que lors des tractages, sur les marchés, par exemple, il est lui souvent fait part de conflits opposants des piétons à des cyclistes.

Il pense que Strasbourg et la métropole doivent aller plus loin en termes de politique cyclable. En effet les enjeux majeurs se situent dans l'extension et la sécurisation sur l'ensemble du réseau. Le réseau actuel est encore trop concentré sur Strasbourg centre. Les villes de l'Eurométropole Nord (Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim), et l'ouest de l'agglomération (Koenigshoffen et Eckbolsheim) sont moins bien desservies. L'objectif étant de passer le cap des 3 premiers kilomètres cyclables pour élargir le spectre jusqu'à 5 km, voire au-delà. Il sera ainsi possible de doubler véritablement la part modale. En s'appuyant en partie sur les vélos électriques par exemple.

Le vélo est aussi selon, monsieur Jund, un enjeu d'autonomie. Il cite l'exemple des vélos écoles et celui de Koenigshoffen en lien avec l'alphabétisation. Les femmes qui assistaient aux cours de FLE

(Français Langue Étrangère) sont devenues grâce à l'école de vélo plus autonomes dans leurs déplacements, aussi bien pour faire leurs courses que dans les différentes démarches administratives ou leurs formations.

La politique cyclable doit se développer en lien avec des politiques volontaristes pour les transports en commun. Pour Schiltigheim, hier la question était de savoir si un tram serait utile ou non, aujourd'hui la question posée est « quel sera le tracé le plus pertinent ? ». Il faudra aussi penser une politique en lien avec les autres collectivités (la région et la SNCF) sur l'opportunité d'un réseau de trains sur roues en incluant Offenbourg-Ortenau dans la réflexion. Tout ceci sans que la voiture reste un impensé. Il faudra implanter de nouveaux parking relais. Il énumère quelques possibilités d'amélioration entre le Zénith et Oberhausbergen ou entre Reichstett et La Wantzenau.

Le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) peut venir en support à un meilleur maillage de la métropole en transports en commun.

Il envisage la gratuité des transports en commun pour les collégiens et les lycéens. En lien avec une tarification plus solidaire pour les autres usagers.

L'EMS de Strasbourg dispose aujourd'hui d'un budget de 15€ par habitant pour le vélo, Alain Jund affirme qu'il faudrait passer à 25€/habitant et que cela nécessiterait donc un grand emprunt, investissement d'avenir. Ceci afin d'assurer la transition écologique sur l'ensemble des infrastructures tant sur la question thermique et de la rénovation de l'habitat que pour un plan de végétalisation mieux penser sur l'ensemble de la métropole afin de supprimer ces « enclos » de chaleur.

Il pense que les abords des écoles doivent être pensés de telle manière à empêcher les voitures de trop s'en approcher. Il faudra également instituer un permis vélo et permettre à de nombreux enfants de s'asseoir pour la première fois sur un vélo.

Il est favorable à une journée sans voiture mais pas sur l'ensemble du territoire. Il souhaite que cette journée ne soit pas une contrainte mais un moment festif, en lien avec l'écosystème d'un territoire (école, association de quartier, centre social etc). Les modalités resteraient donc à définir. Ceci permettrait de changer en douceur les mentalités pour parvenir à terme à une ville à 30km/h.

Quant à lui, le collectif Vélorution Strasbourg se positionne fermement sur plusieurs points comme le Plan Climat 2030 ou le PAMA (Plan des Actions pour les Mobilités Actives) de l'EMS votés respectivement en décembre 2019 et en mars 2019 :

- La concertation systématique en comité élargi incluant des experts d'usages (associations et collectifs du vélos, habitants des quartiers)
- Une journée sans voiture annuelle voire mensuelle (il n'est pas utile pour la mise en place de cette journée d'attendre l'aval de l'EMS, contrairement à d'autres compétences)
- Strasbourg-EMS capitale du vélo ?, il faut dès lors un budget à la hauteur des enjeux (le collectif rappelle que le modèle de la voiture individuelle sera obsolète à court, moyen et long terme)
- Le collectif transmettra les travaux de l'association Paris en Selle
- Il faudra veiller en plus des questions propres liées à la voirie et à la signalisation à inclure les bailleurs sociaux mais également instruire les permis de construire afin de penser des locaux à vélos sécurisés (le vol de vélo étant la raison principale du retour à un autre mode de

transport voiture, transport en commun ou scooter) et adaptés, suffisamment larges et accessibles aux nouveaux vélos (comme les vélos utilitaires ou les vélos cargos).

- Il faut renouveler la manière de penser les budgets de façon plus transversale et horizontale, aussi bien au niveau des collectivités que de l'Etat (en France, la réciprocité et les effets secondaires, les coûts reportés considérés à tort comme externalisés ne sont pas pensés dans la continuité alors qu'il s'agit du même argent public, donc celui de l'ensemble des citoyen.ne.s)
- Sur la question de la gratuité des transports pour les collégiens et les lycéens, le collectif apporte un point de vigilance. Les collèges et les lycées n'étant pas compétence municipale, cette gratuité devra donc être portée par l'ensemble des collectivités territoriales dans une convention où la ville ne porterait pas seule le manque à gagner que cette politique engendrerait.