



1er février 2020
Danielle DAMBACH_Schiltigheim

Collectif Vélorution	Liste Vivre Schilick
Benoît ECOSSE Maxime GUININ Somhack LIMPHAKDY	Danielle DAMBACH

Danielle DAMBACH a suivi toutes les Vélorutions organisées par le collectif depuis le 26 avril 2019. Elle est cycliste au quotidien. Elle a conscience qu'il est nécessaire de construire un nouveau projet pour la ville et donc de changer de modèle.

Elle est favorable à l'enjeu du vélo pour toutes et tous. Elle porte un point de vigilance à ne pas exclure de la démarche les piétons et de leur laisser toute la place qui doit être la leur sur la voirie. Elle cite le programme « sport-santé » de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) qui énonce que bouger c'est la vie. Il est essentiel d'entretenir son corps et le vélo y participe. Elle tient à penser dans la démarche les seniors qui ont d'autant plus besoin d'être sécurisés car une chute peut être plus grave selon les âges.

Elle sait que pour changer de modèle, il faudra proposer des modalités alternatives. Ce sera le cas avec l'arrivée du tram et du réseau express métropolitain (REM) mais il faudra aussi contraindre la place de la voiture. Elle porte l'ambition de rendre la route de Bischwiller cyclable entre la cave Schutzenberger jusqu'à la sortie de la ville au niveau du carrefour avec la rue des Vosges/rue de Bitche. Il faudra donc accompagner la suppression des grappes de parking (environ 70-80), ce qui est tout à fait techniquement possible, et limiter la vitesse sur cette route à 30 km/h. Il a par ailleurs été relevé que ces pistes (et non bandes) seront unidirectionnelles, de chaque côté de la chaussée et séparées de la chaussée.

Dans le cadre du schéma directeur vélo, elle sait qu'un axe est-ouest sur la ville de Schiltigheim est nécessaire. Une solution devra donc être trouvée pour mieux relier le centre-ville de Schiltigheim au quartier des écrivains (tunnel ou passerelle, cela reste encore à définir). La voirie doit gagner en lisibilité. Une piste cyclable rue de Lauterbourg ne peut qu'être assortie d'une marquage vert.

Ces changements de pratiques doivent se faire petit à petit, sans heurt. La ville passera peu à peu sur l'ensemble du territoire à 30km/h. D'abord dans les zones résidentielles où la diminution de la vitesse des véhicules motorisés améliorera la qualité de vie des riverains.

Un réseau eurométropolitain se pensera forcément en inter collectivités en lien avec le département et la région afin que la gare soit desservie plus fréquemment et sur de plus grandes amplitudes horaires. Elle sait que le budget pour le futur boulevard urbain ne sera pas suffisant, ne serait-ce que pour l'entretien. Aujourd'hui il est fixé à 22 millions d'€ alors que 10 km d'autoroute coûte 1 million d'€ par an.

Les deux navettes qui sillonnent la ville sont louées dans un partenariat avec Citiz, de l'auto-partage

donc. Le week-end les deux véhicules pourront donc être empruntés par les citoyens, les centres sociaux ou les associations locales. La flotte des véhicules de la ville sera peu à peu remplacée par des véhicules de Citiz. Pourquoi pas même des vélhop pour les techniciens ?

Dans le cadre d'Optimix, plusieurs solutions d'accompagnement de changement de mobilité seront pensées avec les agents et les services. Ce seront plus que des préconisations, des calculs seront faits, permettant aux techniciens de voir quels seraient les gains pour eux de se passer de leur voiture. Le télétravail répondra en partie à ces enjeux. C'est déjà le cas pour une dizaine d'agents de la ville.

La Schilyclette, le nouvel atelier d'auto réparation, a besoin d'être accompagné. L'association répond à un enjeu d'avenir et à l'autonomie des cyclistes. Elle a besoin d'un local et la gare de Bischheim-Schiltigheim serait l'idéal avec un projet de maison de santé.

Danielle DAMBACH est favorable à une journée sans voiture, en commençant d'abord autour des écoles et plus particulièrement le groupe Exen où près d'un tiers des élèves de l'école élémentaire sont scolarisés. Une journée mensuelle sans voiture pourrait ensuite être envisagée sur un plus large périmètre. Des journées sans voitures dans certaines rues peuvent également être envisagées à la suite d'une demande groupées des habitants.

Le tram sera plutôt tracé sur la route du général de Gaulle. La route de Bischwiller est trop étroite et il est important de pacifier le cœur de ville où dans les 10 années à venir, la zone pourrait devenir une zone de rencontre. Cela participera de l'attractivité effective du centre ville de Schiltigheim. La ville aurait ainsi un cadre de vie privilégié qui irait du cinéma sur le site Fischer jusqu'à la future médiathèque, ce qui représente une flânerie de vingt minutes environs.

Un meilleur accès aux différents ponts rejoignant la ville doit être envisagé depuis l'axe Vélostras le long du canal.

Enfin Danielle DAMBACH est favorable à une commission extra municipale formée d'ASTUS, du CADR et de collectifs et associations autour du vélo ET des piétons. Elle aimerait que cette commission travaille en intercommunalité avec les villes de l'EMS nord.

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, vélos nécessitant une possibilité de recharge). Peut-être introduire ces contraintes dans le PLUi, introduisant la notion de services adaptés aux vélos

- Le collectif Vélorution est favorable à l'innovation sur la voirie et la signalisation, avec l'implantation plus systématique de sas à vélo ou de zones pilotes pour le tourne-à-gauche, voire des voiries mieux séparées entre vélo/piéton et vélo/véhicules motorisés. Sans expérimentation ni évaluation, il sera difficile de progresser sur ces questions
- Vélorution rappelle à quel point il est essentiel de sortir de l'échelle de la ville ou même de l'agglomération pour développer et augmenter la part modale du vélo. Ceci ne sera possible qu'avec le concours des autres collectivités (département et région pour les bus et les trains). La thématique de l'intermodalité se fera donc nécessairement en lien avec les collectivités partenaires
- Il faut renouveler la manière de penser les budgets de façon plus transversale et horizontale, aussi bien au niveau de l'ensemble des collectivités qu'au niveau de l'État (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)
- Un autre point de vigilance est la communication faite à l'extérieur de la ville autour du tourisme : Strasbourg ville cyclable et donc peu accessible en voiture
- Le collectif se concertera prochainement pour organiser une vélorution suivie d'un débat début mars dans le cadre des municipales.