



13 février 2020
Jean-Philippe VETTER_Strasbourg

Collectif Vélorution	Équipe de Jean-Philippe VETTER
Nicolas BURGI Somhack LIMPHAKDY	Cyril HENTZ Laurent SCHUMACHER

Après un tour de table assez complet où chaque participant.e a pu présenter son rapport ou son lien au vélo et à ses pratiques, le collectif a présenté sa démarche tout en explicitant qu'il présenterait un compte-rendu qui sera soumis à l'ensemble des participant.e.s à la réunion avec la volonté de pouvoir diffuser le compte-rendu ainsi que les réponses au questionnaire sur le site internet du collectif Vélorution Strasbourg et les réseaux sociaux. Jean-Philippe VETTER est représenté par deux de ses colistiers.

Ceux-ci se font les porte-paroles de leur tête de liste qui déclare vouloir supprimer les discontinuités cyclables et recoudre le circuit. Il est nécessaire de repenser la voirie et la signalisation. Cette dernière sera efficace si elle est plus visible, à hauteur des yeux d'un cycliste. Il est tout aussi nécessaire d'augmenter la signalétique.

Jean-Philippe VETTER souhaite défendre les droits des piétons face à ceux des cyclistes comme stipulé dans le code de la route où l'on protège d'abord le plus fragile. Ce qui ne signifie pas qu'il soit opposé aux cyclistes ni aux véloroutes. Bien au contraire, il portera un point de vigilance aux axes structurants.

Pour sortir du modèle de l'auto-soliste, le vélo n'est pas LA solution mais il y participera grandement. Il fait partie des alternatives. Ainsi un effort particulier sera porté au développement des transports en commun.

Il ne se déclare pas favorable à la gratuité des transports en commun, gratuité qui est en soit dogmatique et démagogique. Les 65 millions d'€ de recettes actuelles sont nécessaires au développement du réseau, à son extension, à la possibilité de déployer des flottes sur des plages horaires plus larges. Instaurer la gratuité sur un réseau qui n'est pas encore totalement performant serait contre-productif. Et les premiers à en payer le prix seront les usagers actuels. Car ce manque à gagner sera reporté soit sur les impôts soit sur une moindre qualité du service. Aujourd'hui le prix payé par les usagers représente 25 à 30 % du coût de fonctionnement de la CTS.

Les villes telles que Dunkerque ou Châteauroux où la gratuité a été instaurée ne présentent pas du tout le même profil que Strasbourg et ce modèle ne serait donc pas reproductible en l'état. Ce sont des villes où les transports en commun n'étaient pas au maximum de leur capacité. Ce n'est pas le cas d'une ville comme Strasbourg où les jours ouvrés sont déjà saturés et les transports en commun une mobilité effective d'une grande partie de la population de

l'agglomération. La réflexion du groupe mené par Jean-Philippe VETTER s'est aussi basée sur le rapport du Sénat autour du thème de la gratuité des transports. En moyenne les automobilistes qui changent de modalités pour aller vers le transport en commun ne représente que 2 % ! Sans compter que la gratuité touche en fin de compte plutôt les piétons ou les cyclistes, ce qui est au final dommageable dans une vision plus globale autour des enjeux de santé et de lutte contre la sédentarité.

Le groupe de Jean-Philippe VETTER envisage plutôt si gratuité, il doit avoir lieu, de la pratiquer le dimanche où les transports en commun sont peu utilisés. Cette gratuité pourrait favoriser les sorties culturelles (gratuité des musées le 1^{er} dimanche du mois, expositions, ...) et la ville loisir pour ses habitant.e.s des quartiers hors centre-ville.

Pour lutter contre le vol de vélo qui est la raison principale qui décourage les cyclistes à le rester, il propose le marquage gratuit systématique de tous les vélos. Le collectif porte un point d'attention sur le fait que ce marquage sans service de registre ne serait pas assez dissuasif. Les vélos volés sont très vite démontés.

Parce que le vélo sera inclus dans un panel large de mobilités alternatives au tout-voiture, Jean-Philippe VETTER souhaite développer un écochèque pour les mobilités. Cet écochèque, comme une prime à la casse, permettrait de choisir de remplacer son ancien véhicule par un véhicule « plus » propre, un vélo classique/électrique/cargo ou un abonnement CTS ou Citiz. Ce chèque sera déployé selon plusieurs modalités qui demeurent encore à définir.

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 concerte prochainement pour organiser une vélorution suivie d'un débat début mars dans le cadre des municipales. Cette vélorution aura lieu le vendredi 6 mars 2020, le débat aura lieu à 20h30 dans la salle polyvalente de l'ARES.