



29 janvier 2020

Mathieu CAHN – Strasbourg

Collectif Vélorution	Équipe de Mathieu CAHN
Benoît ECOSSE Nicolas BURGI Maxime GUININ	Anne-Pernelle RICHARDOT

Le collectif a présenté sa démarche à Anne-Pernelle RICHARDOT 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 qui lui a été remis sur le site internet du collectif Vélorution Strasbourg et les réseaux sociaux. La même démarche est proposée à l'ensemble des candidats à la mairie de Strasbourg. La date fixée pour la diffusion des comptes rendus de ces entretiens est le 15 février 2020.

Anne-Pernelle RICHARDOT a tout d'abord annoncé que nous en saurions plus sur le programme de Mathieu CAHN qui devrait sortir la semaine prochaine et qui contiendra le plan pour le développement du vélo sur Strasbourg et dans la métropole.

Elle a rapporté le souhait de Mathieu CAHN que la mobilité soit affirmée comme droit, quelle que soit sa forme : voiture, vélo, transport en commun ou encore à pied. Elle a précisé que cette réflexion sur la mobilité ne doit plus se faire de façon centrale sur Strasbourg et la grande île mais sur l'Eurométropole entière.

Elle a souligné qu'actuellement, les piétons et cyclistes ont un besoin d'être mis en sécurité par rapport à la place de la voiture en ville. Concernant ce point, le collectif Vélorution a souligné les travaux que la FUB fait chaque année pour constituer le baromètre des villes cyclables. Dans ce cadre, la FUB communique la liste des points noirs et tronçons prioritaires remontés par les usagers. Anne-Pernelle RICHARDOT a alors souhaité citer le travail du SIRAC permettant de remonter plus d'informations sur ce sujet.

La première proposition d'amélioration de la mobilité dans l'EMS par l'équipe de Mathieu CAHN consiste à remettre à plat le plan actuel des pistes cyclables pour apporter plus de sécurité à ces usagers et les rendre plus passables (sic), avoir un plus haut rendement.

Dans un second temps, Anne-Pernelle RICHARDOT propose de revoir les axes structurants de la ville en voulant développer une voie express afin de faire le tour de l'île ou pour la traverser de façon diagonale, et ce, afin de réduire les conflits avec les piétons dans cette zone.

Elle a ensuite développé qu'en dehors de ces axes structurants permettant, entre autres, aux automobilistes de traverser Strasbourg ou au moins de rejoindre rapidement une voie express, des axes secondaires seront à identifier. Anne-Pernelle RICHARDOT a cité deux expériences de ce type à Barcelone et à Amsterdam qui ont inspiré cette idée de distinction entre ces deux types d'axes. Le

but de ces axes secondaires sera d'y écartier le plus possible la voiture et d'y développer des trottoirs ainsi qu'installer du mobilier urbain afin d'y favoriser des zones de rencontre et de partage entre habitant-e-s par exemple.

Elle critique la version court-termiste de certains aménagements réclamés par les citoyens en pointant du doigt l'inutilité des bandes cyclables avenue des Vosges qui, selon elle, est un axe structurant. Les automobiles ne devraient pas être contraintes sur ces axes dits structurants.

Anne-Pernelle RICHARDOT a rappelé qu'elle n'est pas pour la ZFE dans l'état actuel de la proposition tant que l'accompagnement adéquat ne sera pas mis en place. C'est dans ce cadre qu'elle propose une multiplication des parkings réversibles sécurisés de type silo dans lesquelles des étages pour les vélos peuvent être installés. Elle y envisage également l'installation de services comme un service de bagagerie ou de réparation express. Elle a alors souligné qu'en ayant une réflexion stratégique sur leur positionnement, ces parkings joueront un rôle essentiel dans le développement de la multi-modalité. Concernant celle-ci, elle a rappelé qu'elle s'était battue pour l'obtention de places pour le vélo dans les nouveaux TER en lieu et place des actuelles poubelles et cabines de toilettes.

Anne-Pernelle RICHARDOT souhaite mettre en place une aide à l'achat sous critère sociaux pour l'achat d'un vélo quel que soit son type (musculaire, à assistance électrique, cargo, etc.). Il a été relevé que cette aide ne sera pas nécessairement mise en place dans l'optique des foyers se séparant d'un véhicule motorisé.

Enfin Anne-Pernelle RICHARDOT souhaite multiplier l'implantation des arceaux à vélo dans l'Eurométropole et pas seulement place Kléber, tout en concertant les associations vélo, les usagers et commerçants afin de placer ces arceaux avec efficacité.

Quant à lui, le collectif Véloration 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 toute 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'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)
- Dans la volonté de développer la part modale vélo en dehors de la 1ère couronne de l'Eurométropole, il est essentiel de travailler les enjeux des mobilités avec les autres collectivités

partenaires. Ceci permettra de développer les parts multi modales (car-vélo, vélo-train...) afin de sortir du modèle de la voiture individuelle qui est obsolète à court, moyen et long termes; et ce, quel que soit le carburant de la voiture individuelle.