

## **Lettre ouverte du 18 mai 2020 au président et aux élus de l'Eurométropole**

Ce texte est une réaction citoyenne à un manque de réaction significative suite à notre première lettre ouverte du 22 avril 2020.

Nous vivons une époque exceptionnelle, face à une pandémie globalisée qui doit conduire notre civilisation à repenser nos modes de vie.

Strasbourg et l'Eurométropole passent à côté de l'opportunité unique de développer la résilience en investissant de manière significative le vélo. Malgré les propositions collectives et convergentes des associations des mobilités actives, la Ville ne s'en est pas pleinement saisi.

Strasbourg a subi depuis les années 1950, comme la plupart des villes européennes, une urbanisation fondée autour de l'utilisation massive de la voiture. Elle s'est cependant distinguée, sous l'impulsion des mobilisations citoyennes et associatives depuis près de 40 ans, en redonnant, petit à petit, un peu plus de place aux modes doux : la marche à pied et le vélo.

La capitale alsacienne affiche une vision globale de la mobilité urbaine, visant à accompagner l'abandon de la voiture personnelle. Elle s'est ainsi fixé l'objectif de doubler la part modale du vélo, de 8% à 16%, à l'horizon 2030, en mettant l'accent notamment sur les quartiers périphériques, grands oubliés de la politique cyclable. Il s'agit ainsi de traduire en actes les orientations du Grenelle des Mobilités, du Contrat Local de Santé et du plan Climat, au bénéfice de la santé, de l'environnement et de la qualité de vie.

Si on ne regarde que les chiffres, les 700 km d'aménagements cyclables de l'agglomération permettent à Strasbourg de s'auréoler du titre de capitale française du vélo.

Ces aménagements sont pourtant encore insatisfaisants à de nombreux égards :

- pistes trop souvent tracées sur les trottoirs sans démarcation claire, engendrant des conflits d'usage avec les piétons,
- discontinuités (impasses cyclables),
- carrefours complexes, dangereux,
- absence de bandes ou pistes sur certaines voies sans alternative possible,
- synchronisation des feux à l'avantage des seuls véhicules motorisés,
- signalisation peu efficace,
- signalisation inadaptée pendant les travaux ("mettez pied à terre").

Le déconfinement annonce un report modal en défaveur des transports en commun. En effet il est difficile d'y maintenir les gestes barrières pourtant nécessaires. La CTS n'est actuellement pas en capacité d'accueillir l'ensemble de ses usagers habituels. Ce report modal ne doit pas se faire en faveur de la voiture. C'est pourquoi le vélo participe des solutions : efficace, rapide, agréable, peu cher, sain et facile à mettre en œuvre pour les collectivités. Cette période constitue une opportunité unique d'accompagner les citoyen.ne.s vers l'usage du vélo, un mode de transport dont l'efficacité en zone urbaine, l'économie d'entretien, la lutte contre la sédentarité et le stress, l'absence de production de pollution tant aérienne, sonore qu'auditive et la préservation de l'espace public sont des atouts majeurs pour la ville d'aujourd'hui et de demain.

Mais ce développement ne peut se faire qu'à deux conditions : des axes continus et sécurisés. Cet accompagnement des néo-cyclistes doit se faire à la condition d'assurer leur sécurité afin de lever un frein important à la pratique du vélo et ainsi de l'encourager. Plus particulièrement pour les collégiens et lycéens, qui sont parmi les principaux usagers des transports en commun, l'aménagement de pistes cyclables en site propre est une mise en sécurité. Les mettre en selle dès leur plus jeune âge est un enjeu d'avenir : un enjeu de santé publique et de citoyenneté (respect du code de la route et autonomie). Les services de l'EMS (SIRAC) et les associations (CADR67, ateliers d'auto-réparation) sont en mesure d'accompagner cette politique si elle était affichée.

De nombreuses villes se saisissent de l'enjeu que représentent les pistes cyclables transitoires, en lançant sans délai l'étude et la réalisation d'aménagements cyclables : Lyon +56 km, Paris +50 km, Bordeaux +25 km, Grenoble +18 km. Même des villes réputées hostiles aux cyclistes s'y sont mises : Marseille +23 km, Aix +13 km, Montpellier +15 km. Même Nice s'y met avec 60 km. Et Strasbourg ? 5,4 km partagés avec des bus et des voitures.

Dès le 22 avril 2020, un collectif d'associations solidaires a présenté à la ville et à l'agglomération de Strasbourg des axes identifiés par notre expertise d'usage comme les plus dangereux pour les cyclistes. Une grande partie d'entre eux se situent en périphérie, dans les quartiers et communes depuis longtemps ignorés par une politique cyclable qui s'est focalisée sur un centre-ville, servant de vitrine. Une première réunion avec la Ville a permis d'étudier quelques pistes.

Aucune de nos revendications n'a été entendue. A ce jour, seuls sont annoncés la réouverture progressive des boutiques Vel'Hop, le passage du centre ville en zone de rencontre et la possibilité d'emprunter les quelques couloirs de bus qui étaient encore interdits aux cyclistes. Ce n'est pas suffisant ! Ces quelques mesures ne sont véritablement pas à la hauteur des enjeux. Elles viennent confirmer le sentiment d'un décalage persistant entre les attentes des cyclistes et les réalisations sur le terrain.

Tous les aménagements transitoires, proposés en France comme ailleurs dans le monde, se font en réduisant la place dédiée aux les véhicules motorisés. La voirie déjà existante (places de stationnement, ou une des voies de circulation) est convertie pour l'usage exclusif des mobilités actives. Le refus catégorique d'aménagements transitoires confirme l'incompréhension face à l'urgence de la situation et à la nécessité d'encourager le vélo et la marche pour cette période de déconfinement.

Nous appelons la Ville et l'Eurométropole à se saisir avec enthousiasme de ces propositions. Ensemble, nous pouvons enfin faire de la capitale du vélo, la capitale des cyclistes !

Les associations et collectifs co-signataires :

**AHQG (Association des habitants du quartier-gare),**

**Alternatiba Strasbourg,**

**Alsace Nature,**

**le collectif GCO non merci,**

**Greenpeace groupe local de Strasbourg,**

**le collectif Réinventons l'avenue des Vosges,**

**Schilick Ecologie,**

**Strasbourg Respire,**

**Vélorution Strasbourg**

**et les ateliers d'auto-réparation vélo : A'Cro du vélo, Bretz'selle, la Schilyclette, le Stick**