



29 janvier 2020
Alain FONTANEL

Collectif Vélorution	Équipe d'Alain FONTANEL
Benoît ECOSSE Somhack LIMPHAKDY Nicolas BURGI	Alain FONTANEL Jean-Baptiste GERNET

Alain FONTANEL est actuellement le premier adjoint au maire de Strasbourg en charge des finances et de la culture. Jean-Baptiste GERNET est quant à lui adjoint aux mobilités actives.

Tous deux sont cyclistes au quotidien et connaissent les difficultés comme les atouts à prendre le vélo tous les jours pour se déplacer dans la ville de Strasbourg. Ils reconnaissent que la place éminente et singulière de Strasbourg au niveau national repose sur des acquis. Ils savent donc qu'il est nécessaire de reprendre le leadership et de relancer cette dynamique car la politique vélo a été quelque peu freinée lors du dernier mandat. La question du vélo et de sa place dans la ville devra se discuter au niveau de Strasbourg mais surtout sur l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS). Ceci afin d'augmenter la part modale du vélo dans l'ensemble de l'agglomération.

Alain FONTANEL note le manque de continuité cyclable. Malgré l'augmentation globale (de 8 à 11%) sur l'EMS de la part modale du vélo, c'est assez inégal sur l'ensemble du territoire. Ainsi il note une stagnation dans le nord de l'EMS et une baisse au sud. Les résultats de l'étude ne permettent pas de savoir si cette baisse au sud de l'agglomération fait suite à l'entrée dans l'EMS des cinq communes des châteaux. Pour le centre-ville, la part modale a doublé passant à 19%.

Alain FONTANEL déclare qu'il est essentiel de pacifier les relations entre cyclistes et piétons. Il propose une meilleure éducation aux mobilités, en instaurant des permis vélo et des écoles de vélos dans les différents quartiers de la ville, sans oublier le permis piéton préalable.

Il sait aussi qu'il faudra traiter de la question du vol de vélos et des vélos épaves. Pour une Strasbourg vélo, il faut mettre en œuvre une Strasbourg « responsable ». Il propose une continuité éducative de telle sorte qu'à la fin du primaire tous les enfants aient leur permis vélo, leur permis citoyen de même que leur certificat de natation. Ce sera une manière d'informer et de sensibiliser la population aux enjeux du vélo.

Il juge également nécessaire de mettre en œuvre des sanctions vis-à-vis des comportements inappropriés voire dangereux de certains cyclistes. Jean-Baptiste GERNET précise que les sanctions dépendraient de la gravité de l'infraction. Elle peut- être différente entre l'absence de lumières, le fait de griller un feu rouge ou d'avoir le téléphone à la main..

Dans le cadre d'une transformation globale de la voirie, il est nécessaire d'accompagner l'ensemble de la population vers une meilleure compréhension. Il cite l'exemple de la vélo-rue. Cela pose peu de problème sur un axe comme le boulevard de la Victoire limité à 30km/h où les feux de signalisation

sont nombreux. Mais c'est plus compliqué sur d'autres axes où les automobilistes dépassent les vélos en les frôlant.

Il reconnaît que le changement de mentalité ne doit pas seulement être accompagné dans la population mais au sein des services même de l'EMS où il faut cultiver constamment la culture vélo. Ceci est dû en partie par le renouvellement des techniciens.

Des vélobox ont été posées dans la ville. Le collectif se questionne sur la pertinence du site pilote. Jean-Baptiste GERNET explique que ces vélobox ont été installées dans le seul quartier où l'adjoint de quartier en a demandés.

Alain FONTANEL reconnaît que le réseau TER est pensé uniquement à l'échelle de la région. Ceci pose le problème de l'intermodalité en aval et en amont des lignes de train. Il dénonce ainsi l'absence de parking relais à la gare de départ. Il a conscience qu'il faudra travailler sur un réseau express métropolitain, en exploitant les gares au cœur de Strasbourg mais aussi au-delà. En reliant Brumath ou Molsheim. Il faudra travailler sur les fréquences ainsi que les amplitudes horaires. Il sera aussi nécessaire de penser les intermodalités telles que voiture-TER, vélo-TER-tram ou vélo-TER-vélo... La question de la gouvernance inter-collectivité sera une priorité dans le prochain mandat.

Alain FONTANEL accueille favorablement l'idée d'une journée sans voiture mais en co-construction avec les partenaires et les associations de quartier des zones prédéfinies. Il faudra ainsi élargir peu à peu le réseau et étendre les zones piétonnes en dehors du centre-ville de Strasbourg. Il tient à être vigilant à ne pas créer de dichotomie entre les différents quartiers sur les modes de vie ou de déplacement. Ceci se ferait donc de manière progressive et sur les rythmes et sur l'étendue de ces zones piétonnes.

Il comprend que le vélo et la piétonnisation participent d'un art de vivre qui rend la ville désirable. Jean-Baptiste GERNET renchérit en citant l'exemple de la rue des Renards à Cronembourg où les abords de l'école sont fermés à la circulation motorisée et en dénonçant le contre-exemple du quartier du Danube, trop bétonné et sans arbre, où il a fallu réintroduire l'accès aux voitures. Il cite également le travail mené avec les hôteliers de la ville avec un label « cyclotourisme », comme l'hôtel du Dragon qui propose des services adaptés.

Le collectif a déjà pu obtenir par le biais de monsieur GERNET un aménagement provisoire avenue des Vosges. Le collectif tout comme monsieur GERNET a conscience que la bande cyclable actuelle ne peut qu'être temporaire. Une solution plus satisfaisante pour la mise en sécurité des cyclistes comme pour le bon fonctionnement de l'avenue des Vosges devra être trouvée rapidement.

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 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.