

Collectif Vélorution

20 janvier 2020

Hélène HOLLEDERER – Schiltigheim

Collectif Vélorution	Équipe d'Hélène HOLLEDERER
Benôit ECOSSE Somhack LIMPHAKDY	Hélène HOLLEDERER Aurore LE GOUEZ Chantal KOBES Ahmed FARES Guy MARCOT Vincent MATHIEU

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.

Hélène HOLLEDERER a pris la parole pour se positionner clairement sur le vélo et ses usages. D'emblée elle nous énonce qu'elle ne croit pas en l'écologie punitive. Elle n'est pas anti-voiture et déclare que la voirie doit être un lieu de partage pour les différentes modalités de transport et tou.te.s les citoyen.ne.s. La voiture y a ainsi toute sa place. Elle se questionne sur le comportement de certain.e.s cyclistes, comportement que l'on peut juger dangereux pour elles.eux-mêmes comme pour autrui. Elle constate également que nous ne sommes pas à Amsterdam et que l'ensemble de l'EMS est proche du stade de saturation vis-à-vis des vélos.

Elle dénonce également le comportement incivil de certains cyclistes, sans compter des équipements non adéquats (manque de visibilité, absence de lumière, non-respect de la signalisation, etc). Les cyclistes se comportent comme des piétons mais ils se déplacent plus vite et sans bruit.

Elle admet que la ville a été pensée d'abord pour la voiture et le tram y a la priorité dans un souci d'efficacité du mode de transport en commun. Elle déclare également ne pas croire aux itinéraires cyclables qui proposent un détour.

Elle constate un changement dans la mentalité des commerçants et des artisans qui lui rapportent eux-mêmes que des arceaux à vélo devant leur boutique attirent de véritables clients, les cyclistes, mobiles, s'arrêtant plus facilement. Elle cite l'exemple de la route de Bischwiller et elle rapporte l'épisode de 2003 où les maires des 3 communes de l'EMS nord (Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim, dont les maires respectifs étaient alors messieurs MULLER, KLEINMOSE et SCHNEIDER) étaient défavorables à la création d'une piste cyclable route de Bischwiller.

Elle constate que tout ce qui a été facile a été fait. Mais les choix politiques autour du vélo n'ont pas toujours été pris, elle cite l'exemple de la suppression du stationnement. Elle admet que Schiltigheim est d'abord le royaume de la voiture et ce jusqu'à Souffelweyersheim au nord, à part sur quelques axes hors compétence EMS (le long du canal, compétence départementale, plus dédié au cyclotourisme qu'à un usage véritablement quotidien). Elle remarque également que les pistes cyclables grignotent toujours sur l'espace des piétons.

Elle se positionne sur la sécurisation des trajets vers l'école. Son équipe soulève la possibilité de mettre en œuvre un pédibus, voire un vélobus, sans compter une signalisation et des aménagements

adaptés. Elle prône une éducation à la mobilité comme il est proposé en Allemagne où les enfants ne vont plus accompagnés à l'école dès l'entrée au CP.

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).
- Il faut renouveler la manière de penser les budgets de façon plus transversale et horizontale, aussi bien au niveau des collectivités que de l'Etat (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)