



12 février 2020

Kévin LOQUAIS\_Strasbourg en Commun

Collectif Vélorution	Équipe de Kévin LOQUAIS
Benoît ECOSSE Somhack LIMPHAKDY	Kévin LOQUAIS Nathalie PALMIER Améris AMBLARD

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.

Kévin LOQUAIS explique que la liste Strasbourg en commun est un collectif de personnes d'origine diverse issues de mouvements tels que le PEPS (Pour une Écologie Populaire et Sociale), Générations, France Insoumise ainsi que des personnes issues de la société civile. Ce qui rassemble fortement la liste est la volonté d'une nouvelle gouvernance où les citoyen.ne.s seraient au cœur du processus de décision, en instaurant entre autres des commissions extramunicipales. Ses colistières et lui mettent en avant qu'il n'y a aucun élu sortant sur leur liste.

Leur programme est articulé autour de quatre axes majeurs : 1/ Démocratie, 2/ Social, 3/ Écologie, 4/ Jeunesse et Éducation.

La volonté de la liste Strasbourg en commun est de développer activement dès la 1<sup>ère</sup> année la continuité cyclable, de réduire l'usage de la voiture par la transformation des mobilités alternatives telles que les mobilités actives et les transports en commun. Ils savent que la réduction de l'usage de la voiture individuelle ne sera possible qu'avec le développement d'alternatives véritables. Sinon sortir du diesel et du tout voiture ne ferait que creuser les inégalités et serait, de fait, défavorables aux populations les plus fragiles de l'eurométropole.

Il est donc souhaitable dans un plan des mobilités plus global de développer les lignes périphériques, d'étoffer le réseau actuel et de le compléter. Un autre moyen de réduire la place de la voiture dans la part modale passera aussi par la sécurisation des pistes cyclables et par un travail de fond sur la continuité cyclable.

Strasbourg en commun souhaite lutter activement contre les vols de vélos. Kévin LOQUAIS ne souhaite pas voir fleurir pour autant des caméras à tous les coins de rue. Il envisage de développer des parkings souterrains (par exemple le parking Gutenberg pourrait être en partie destiné à recevoir des vélos, qui seraient surveillés).

Afin d'assurer une meilleure sécurité de tous les usagers de l'espace public, Kévin LOQUAIS met en avant que la sanction pécuniaire ne sera pas suffisante si elle n'est pas assortie d'une sensibilisation et d'une formation des contrevenants.

Il déclare essentielle la mission du CADR67 sur le volet de prévention routière. Il souhaite mettre en place une formation continue autour des enjeux du vélo sur la continuité entre les écoles et les collèges.

Une autre formation pourrait aussi être proposée à livreurs à vélo qui tiennent à la liberté que leur offre ce type d'activités. Se déplacer vite s'apprend et la ville pourrait développer ce genre de formations.

*Il se déclare favorable à une journée sans voiture (ce passage-là, on vous laisse le remplir...)*

Autant que faire se peut et de manière progressive, la ville passera à 30km/h sans volontarisme forcé. Nathalie PALMIER fait référence à l'avenue de Colmar où la piste cyclable passe à certains endroits en bande cyclable. Cet axe n'est pas très lisible et il est dangereux pour les cyclistes. Cette longue ligne droite donne l'illusion de maîtrise et de nombreux accidents sont à déplorer incluant souvent le tram lancé à pleine vitesse sur cet axe. Est également fait mention de la problématique de la traversée derrière le parc de la Citadelle sur les quais des Alpes et des Belges.

Ils sont favorables à la mise en place de la Zone à Faibles Émissions mais pas sans porter une vigilance particulière sur la mise en place de cette ZFE. Les conditions devront prendre en compte tout un volet social afin de ne pas fragiliser davantage certaines franges de la population. Il faudra donc proposer d'authentiques moyens alternatifs à la voiture grâce aux transports en commun dont il faudra travailler les compétences en lien avec les autres collectivités territoriales.

Ils travaillent ainsi à la réflexion des alternatives à la voiture individuelle en développant les partenariats avec Citiz ou en développant le covoiturage, voire les vélos cargos partagés.

Une des revendications fortes du collectif Vélorution qui est d'inclure dans la réflexion les usagers du vélo par le biais d'associations ou de collectifs vélos est au cœur du programme de Kévin LOQUAIS et de ses colistiers. En effet ils souhaitent la participation active des citoyens et des associations en instaurant dans chaque quartier une mairie et un véritable conseil de quartier. Ceci permettra de développer tout un écosystème d'acteurs experts d'usage.

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.