

Verbatim de la soirée Votons Vélo !
Organisée par le collectif Vélorution Strasbourg
vendredi 6 mars 2020 à l'Ares

A l'invitation du collectif, nous avons souhaité poser quatre questions aux principales listes de Strasbourg et Schiltigheim. Les colistiers suivants ont répondu à l'appel.

A Strasbourg :



Pierre Ozenne
(liste Jeanne
Barseghian,
EELV)



David Guitton
(liste Chantal
Cutajar)



Jean-Baptiste
Gernet (liste
Alain Fontanel,
LREM)



Yannick Picarella
(liste Kevin
Loquais, LFI)



Gabriel Derais
(liste Catherine
Trautmann, PS)



Laurent
Schumacher (liste
Jean-Philippe
Vetter, LR)

A Schiltigheim :



Jean-Marie Vogt
(liste Danielle
Dambach, Vivre
Schilick)



Vincent Mathieu
(liste Hélène
Hollederer,
LREM)



Antoine Jost (liste
Christian Ball, LR)

Ce débat est également à retrouver [en vidéo sur YouTube !](#)

Bonne lecture !

Le collectif Vélorution Strasbourgeois

www.velorution-strasbourg.fr

* *
*

Barbara Bouillon

– Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue à cette deuxième moitié de la soirée Vélorution 100 % politique, bien au sec et bien au chaud. Les municipales approchent et le vélo est pour la première fois un vrai sujet pendant cette campagne électorale.

Le vélo est politique. Ce n'est pas un simple loisir ou un objet de promenade du dimanche. Le vélo, c'est le moyen de transport quotidien de milliers de strasbourgeois pour accéder à leur lieu de travail, pour amener les enfants à l'école, pour faire des courses ou aller à la banque. C'est un défi pour les urbanistes dans toutes les grandes villes du monde. Le vélo est la mobilité de l'avenir.

Le vélo est également la solution à de multiples problèmes de nos sociétés : contre le CO₂, contre la pollution et pour la qualité de l'air, contre l'obésité, pour l'activité physique et le bien-être, contre l'omniprésence des voitures en ville et pour la qualité de vie de tou·te·s. C'est pour cela que nous sommes réunis ce soir, pour manifester pour un vrai plan vélo à Strasbourg exigeant, courageux, enfin à la hauteur de l'année 2020.

Je m'appelle Barbara Bouillon, je suis allemande, mariée à un Français. Je travaille à la rédaction de Thema à

Arte. Je suis aussi membre actif du collectif Strasbourg Respirer, qui milite contre la pollution de l'air et je suis enfin cycliste.

Nos invités ce soir. Nous sommes très honorés d'avoir ce soir parmi nous un invité reconnu à l'échelle nationale. Il est président de la FUB, la fédération française des usagers de la bicyclette, Olivier Schneider, qui est venu spécialement de Brest, qui va poser des questions aux représentants des candidats des municipales. Bienvenue également aux représentants des candidats, qui sont arrivés à vélo. Avant qu'Olivier ne commence, je laisse la parole à Yannick Ganne, membre actif du collectif Vélorution, qui va présenter le collectif.

Yannick Ganne (collectif Vélorution)

- Merci beaucoup. Bonsoir à toutes et à tous, bonsoir aussi aux candidats et colistiers qui sont là aujourd'hui et à vous tous qui êtes dans la salle. Nous sommes extrêmement heureux de vous accueillir pour parler vélo à une semaine du premier tour.

Je prends à présent la parole au nom du collectif Vélorution pour présenter qui nous sommes. A Strasbourg, la Vélorution est un collectif d'habitant·e·s, cyclistes du quotidien dont le but est la promotion du vélo dans l'espace public. La sécurité, la santé et le bien être des cyclistes à Strasbourg. Notre engagement est, vous l'avez compris, politique dans la mesure où il participe au débat public. Nous insistons sur le fait qu'il n'est pas partisan, c'est pour cela que nous avons réuni les différentes listes. Nous vous prévenons dès maintenant que nous soutiendrons activement tous les amis du vélo, toutes les politiques pro-vélo et nous combattons avec verve pendant toute la durée du mandat toutes les politiques que nous considérerons anti-cyclistes ou favorisant les transports polluants type voiture. Je souhaite aujourd'hui vous présenter notre objectif de la ville cycliste idéale, la ville cycliste telle qu'on la rêve à Strasbourg, adaptée, pensée pour les déplacements doux et qui soit accessible à tous, et pas seulement à ceux qui peuvent se permettre de se passer d'une voiture.

Cette ville idéale se décline en 3 objectifs :

- Un objectif d'égalité et d'accessibilité, que nous avons intitulé le vélo pour tou·te·s.
- Un deuxième objectif de bon sens, il faut contraindre l'usage de la voiture. Nous sommes en 2020, à espace public constant, il faut faire un choix : est-ce qu'on favorise la circulation des véhicules à moteur ou est-ce qu'on favorise le bien être des habitants et les autres modes de transport. Je vous laisse réfléchir à cette question. On en peut pas élargir les rues, bien sûr, donc il faut réfléchir.
- Enfin, un troisième objectif, un objectif de cohérence. Il nous semble que pour réaliser ces objectifs il faut un budget supérieur à ce qu'il est aujourd'hui, enfin à la hauteur de la capitale autoproclamée du vélo. Pour ce faire, nous avons 28 propositions concrètes que vous trouverez sur le site internet velorution-strasbourg.fr

Notre ville idéale, celle que nous espérons voir mise en place une fois que vous serez élus, ne prend jamais de place sur les piétons. Les piétons sont les amis des vélos, les piétons sont les alliés des vélos. Elle ne trace jamais les pistes cyclables sur les trottoirs. Les trottoirs sont là pour les piétons. Les pistes cyclables sont à prendre sur l'espace des voitures. [applaudissements] Des aménagements comme la place des Halles, par exemple, ou la plupart des quais du centre-ville ne sont pas adaptés au vélo.

Un petit rappel : les véhicules polluants, voitures et camions, ont gagné la bataille de l'espace public depuis les années 60. Depuis les années 60, la ville est construite autour des véhicules polluants. Ceux-ci peuvent se déplacer d'un point A à un point B sans interruption, de manière continue. Il est temps que les modes de transport respectueux de l'environnement aient les mêmes facilités et puissent se déplacer d'un point A à un point B sans discontinuités. Ça n'est bien sûr pas le cas aujourd'hui.

D'autre part, je voulais insister sur le fait qu'il faut que les villes de Strasbourg et de Schiltigheim et l'Eurométropole, puisque ce qu'il n'y a que Strasbourg et Schiltigheim représentées ce soir, se donnent les moyens de ces ambitions.

Il s'agit d'aider financièrement les habitant·e·s qui font l'effort de changer de mode de transport, qui quittent leur véhicule polluant individuel pour les bicyclettes, vélos électriques et autres vélos cargo. Il nous apparaît important que tou·te·s les habitant·e·s de Strasbourg aient les moyens financiers et la possibilité pratique de se passer de voiture et que cela ne soit pas réservé aux quartiers centraux.

Vous entendrez souvent la phrase : « je n'ai pas d'autre choix que de prendre la voiture, je n'ai pas d'alternative ». Cette phrase aujourd'hui est inadmissible. Ce n'est pas la responsabilité des personnes, c'est la responsabilité des élus. Pourquoi est-ce que les élus ne proposent pas d'alternatives ? Où sont les alternatives ? Pourquoi n'y a-t-il pas de transports en commun effectifs et utiles pour toutes ? Et de pistes cyclables continues ? C'est la question que je pose bien sûr à nos colistiers qui sont ici ce soir.

D'autre part, je voulais attirer l'attention du public et des colistiers sur le fait que le nombre de cyclistes à Strasbourg ne va pas baisser. Le nombre des cyclistes à Strasbourg va en réalité augmenter. [applaudissements] Les aménagements cyclables tels qu'on les conçoit aujourd'hui ne doivent pas être conçus pour le nombre de cyclistes actuels. Ils doivent être conçus pour les cyclistes de 2030, 2040, qui seront plus nombreux et qui seront sans doute davantage à utiliser les vélos cargos, les vélos électriques... Ils auront besoin de plus de place qu'actuellement. Je vous invite à concevoir les espaces publics cyclables pour l'avenir et pas pour l'état actuel des choses.

Enfin, dernier élément, j'aimerais dire que nous aimerions que la Ville de Strasbourg, l'Eurométropole brandissent avec fierté, avec orgueil, d'être une ville cyclable, que la ville ne le cache pas, qu'elle l'assume, qu'elle le revendique, nous souhaitons que toutes les catégories de la population, les personnes âgées, les enfants, les touristes, aient confiance dans les pistes cyclables, que les pistes cyclables soient tellement attractives qu'elles leur fassent de l'œil, qu'elles soient belles, qu'elles soient continues, entretenues, autrement dit nous voulons faire de Strasbourg la ville des élus responsables en matière de vélo. Et même si nous avons encore un peu de chemin, nous osons croire en vos bonnes intentions à vous tou-te-s qui êtes au premier rang, nous avons hâte de vous entendre et merci sincèrement d'être venus si nombreux malgré la pluie et le 15 mars, votons vélo ! [applaudissements]

Barbara Bouillon

- Merci Yannick pour cette présentation.

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

- Merci Barbara. Je suis très heureux d'être avec vous ce soir. J'étais à Colmar hier, je serai à Lyon la semaine prochaine, j'étais à Montpellier il y a quelques mois, la dynamique sur le vélo est vraiment incroyable. Les conditions du débat aujourd'hui, c'est que chaque candidat-e disposera d'un temps égal, à répartir librement entre 4 temps de parole. Je vais vous poser 4 questions pour finir à une heure raisonnable et compatible avec les horaires de la salle. Vous aurez 7 minutes de temps de parole. Comme vous êtes d'accords sur beaucoup de points, essayez d'aller sur ce qui vous différencie. Les ordres de passage ont été tirés au sort. On va tantôt faire passer les 6 ou 6 de Strasbourg puis les 2 de Schiltigheim, tantôt l'inverse pour ne pas mélanger les deux villes.

Nous avons des Post-It avec des stylos et si vous avez des questions, je vous demande de ne pas lever la main et prendre la parole sinon on ne va pas s'en sortir sur le timing. Vous levez la main et un bénévole de la Vélorution vous apportera un Post-It et vous écrivez, à qui vous adressez la question et à la fin, comme 5^e temps de parole, je lirai l'ensemble des Post-It et vous pourrez conclure votre intervention dans le cadre des 7 minutes s'il vous reste du temps et donc répondre éventuellement aux questions qui vous ont été adressées.

Je suis Brestois, donc la FUB qui a son siège à Strasbourg occupe bien la France d'Est en Ouest y compris, d'ailleurs, en Outre-Mer. La FUB, c'est 320 associations dans toute la France, dont le but est de rendre la pratique du vélo accessible à tou-te-s c'est-à-dire que notre but n'est pas de défendre ceux qui font déjà du vélo mais c'est de contribuer au débat public pour que le vélo devienne une évidence.

Pour cela, la FUB propose de fournir au citoyen un système vélo performant. Cette image ne se veut pas du tout exhaustive, mais sert à illustrer que ce sont plein de petites actions, c'est pas compliqué, jusque un peu complexe. Il faut juste avoir une approche holistique et pas uniquement des thèmes sur tel ou tel aspect, services ou aménagements.

Le FUB a créé un document, [Plan vélo, mode d'emploi](#). Ce qui est important c'est que ce système vélo est un puzzle ou chacun-e doit apporter sa pièce. Ce n'est pas quelque chose qui relève que de l'État, ou que des collectivités ou, encore moins, que de la société civile.

Comment a-t-on fait pour savoir où on en est dans le système vélo en France ? On a fait, une première fois il y a deux ans pour les assises nationales de la mobilité, une deuxième fois maintenant puisqu'on a décidé de le faire

une fois tous les deux ans, le Baromètre des Villes cyclables. On a posé 26 questions à l'ensemble de la France, on a recueilli 185 000 réponses et sans déguiser quoi que ce soit, on a accordé des notes, des classes énergétiques comme pour les frigos, aux villes. Malheureusement, il n'y a que 5% des villes en France qui ont la moyenne. Quand on a une question, on a 6 réponses de 1 à 6, et l'immense majorité des réponses en France était 1,2 ou 3 et pas 4, 5 ou 6. l'ensemble. A noter que la moyenne se situe à 3,5 et pas à 3.

Ce qui est intéressant aussi dans ce baromètre, c'est qu'on a posé une question supplémentaire par rapport à il y a deux ans, c'est de savoir est-ce que, dans le ressenti des Françaises et des Français, la situation a évolué. On voit quelque chose d'assez intéressant, c'est que la majorité des gens nous disent que la situation s'est améliorée, et néanmoins, ils donnent une moins bonne note qu'il y a deux ans. Cela veut juste dire une chose. C'est que les attentes d'il y a deux ans, et les attentes d'aujourd'hui et les attentes dans 2, 4 ou 6 ans, c'est plus du tout les mêmes. Maintenant, l'attente c'est de pouvoir mettre ma fille de 12 ans ou ma maman de 75 ans à vélo et de pas avoir la peur au ventre pendant qu'elles font du vélo. Par ailleurs, on a rendu accessibles les résultats en ligne donc si vous tapez sur votre moteur de recherche préféré (qui respecte les données) carto.parlons-velo.fr, vous allez trouver un certain nombre de résultats et notamment tous les points noirs. Les répondants pouvaient indiquer les 3 endroits qui, dans leur pratique à eux – pas dans leur idée générale de la ville – sont les plus dangereux et les 3 axes à améliorer en priorité. On compte sur vous, candidat·e·s, une fois que vous serez élus, pour commencer par ces points-là parce que cet apport citoyen, gratuit et bénévole, est tout à fait précieux.

Si on zoome sur Strasbourg, vous êtes plutôt bien lotis, c'est-à-dire que vous êtes première ville dans la catégorie des plus de 200 000 habitant·e·s. La note est inférieure à celle de Grenoble, mais vous n'êtes pas dans la même catégorie. Si on avait fait le découpage des catégories autrement, ce serait autre chose mais ça vous revient. Néanmoins, on voit que la note est passée de 4,1 à 4,02 et sur l'ensemble des notes partielles, on voit que ça baisse légèrement et pourtant les gens en général dans leur progression ressentie, il y a a très peu de gens qui disent que ça a régressé. Moins de 50 % en tout qui disent que ça a régressé, plus de 50 % qui disent que ça s'est amélioré, néanmoins ils donnent une moins bonne note et donc cela vous engage vraiment à hausser le niveau de jeu et pas de vous dire, finalement, ça y est, le maximum potentiel est atteint à Strasbourg et maintenant, il faut juste gérer les conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes. Je ne pense pas que vous soyez au maximum du potentiel cycliste à Strasbourg.

A Schiltigheim, c'est un peu différent, on a une classe énergétique E, c'est pas le même frigo ! Sur les efforts de la commune, on voit une très forte hausse. Le petit carré noir, c'est la note en 2017 et la note passe de 2,73 à 2,89. Néanmoins vous voyez que le potentiel est encore très important.

Ensuite, une question c'est les sous. En France, selon une étude du club des villes et territoires cyclables, on dépense en moyenne 9 euros par an et par habitant·e, en agrégeant toutes les collectivités du mille-feuille territorial. La proposition de la FUB c'est d'aller entre 15 et 25 et de nombreux candidats dans certaines villes ont proposé d'aller au-delà. Par ailleurs, il existe d'autres financements que je souhaitais vous présenter parce que finalement, ce dont ont besoin les cyclistes, partout en France, c'est un réseau cyclable fonctionnel avant de penser aux services, avant de penser à d'autres choses. On veut avant tout qu'il soit continu. On ne peut pas avoir Cyclistes, pied à terre sur les prochains X mètres. On a besoin qu'il soit complet, comme on l'a illustré avec ce petit puzzle. Lisible, parce que s'il y a des pistes cyclables mais que ce n'est pas le même itinéraire que je prends habituellement, je ne sais pas par où passer à vélo. Il y a des particularités à Strasbourg qui font que l'on a besoin de savoir où l'itinéraire a été prévu. Cohérent, c'est-à-dire avec un cahier des charges commun, exigeant et appliqué vraiment systématiquement. Tout ça va permettre qu'elle soit sécurisée pour tous, c'est-à-dire pour cette fameuse valeur étalon de l'enfant de 12 ans et pas pour ce que je représente, c'est-à-dire l'homme bien portant de 30-35 ans.

Pour financer ça, il y a bien évidemment votre budget propre mais également des appels à projets, notamment – on l'a obtenu en travaillant avec l'ensemble des acteurs de l'environnement dans le cadre de la loi Mobilité – un appel à projets récurrent chaque année avec le fonds de mobilité active, 350 millions d'euros sur 7 ans et, d'ailleurs, Strasbourg l'a largement sollicité en 2019. L'argument ça coûte cher le vélo, c'est faux par rapport à la route ou par rapport aux transports en commun notamment ceux en site propre, en plus il y a des fonds étatiques pour les développer et résorber les discontinuités. Par ailleurs il existe la dotation de soutien à l'investissement local, doté de plus de 100 millions d'euros par an et avec des taux de cofinancement bien plus importants qui permettent notamment de travailler sur l'intermodalité et quand on voit le nombre de vélos devant la gare de

Strasbourg, on se dit qu'il y aurait peut-être des choses à faire.

Une chose que j'ai oublié de dire il y a un instant, c'est que la deuxième édition du fonds vélo vient de sortir, il faut répondre jusqu'au 31 mai et il y a une chose intéressante, si vous organisez le savoir-rouler, donc l'apprentissage de la mobilité vélo dans les écoles primaires, le taux de cofinancement est doublé. C'est un levier qu'a trouvé l'État, très intelligent, pour inciter les villes à faire des choses cohérentes, c'est-à-dire à la fois apprendre aux enfants à faire du vélo, en pensant que ça va déteindre sur les parents, sur toute la famille, mais aussi cela va permettre de financer des infrastructures.

Barbara Bouillon

- Et à la maternelle, ce n'est pas prévu ?

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

- Le programme Savoir rouler, dans le Bas-Rhin, il est prévu que vous pouvez faire de l'apprentissage mobilité vélo et de la sortie vélo à tout âge mais l'objectif du savoir rouler, c'est que 100 % d'une génération arrive en sixième en étant autonome à vélo parce que la maille des collèges est plus large que celle des écoles primaires, donc il faut espérer que les primaires, on peut y aller à pied.

Un petit zoom sur les quelques éléments du système vélo. Justement, les vélo-écoles avec l'apprentissage de la mobilité à vélo. La vélogistique, et Strasbourg est prise pour exemple pour un certain nombre d'actions phares, même s'il faut aller plus loin dans le passage à l'action, notamment le stationnement sécurisé. Tout ça, ce sont des éléments essentiels et là-dessus, au-delà du financement de l'État, il y a un certain nombre de projets, qu'anime notamment la FUB, financés avec les certificats d'économie d'énergie (les mêmes trucs où les gens vous embêtent en vous disant je vais changer vos fenêtres), ça permet de financer à 60% des abris vélo sécurisés, à condition qu'ils soient là où sont les cibles du programme et ça ouvre droit à des actions de sensibilisation financées à 100 % par les CEE. Je sais que le collectif Vélorution n'est pas un fan absolu des vélos électriques et j'incite toutes les personnes qui peuvent s'en passer et rouler en vélo sec à le faire, mais juste un petit clin d'œil, le cabinet Deloitte, dont on peut difficilement, supposer qu'il s'agit de dangereux gauchistes, a publié un rapport qui dit que d'ici 2030, le vélo électrique fera plus contre le réchauffement climatique que la voiture électrique. Je laisse ça à votre sagacité.

Aujourd'hui je suis venu, malheureusement en train, mais voilà comment je me déplace tous les jours, soit avec mon cargo, soit avec mon vélo pliant Brompton, soit avec les deux.

Merci de votre attention.

Collectif Vélorution

- Merci beaucoup Olivier, et maintenant nous allons nous rendre dans les rues de Strasbourg pour prendre un peu la température. Regardez : [vidéo micro-trottoir](#)

Yannick Ganne (collectif Vélorution)

- Ça, c'est ce que vous trouverez sur le site internet avec nos différentes propositions, les trois axes que j'ai dit tout à l'heure. Les différentes propositions sont listées. Le thème aménagement. 100% de la voirie adaptée aux vélos, pas d'aménagement au rabais, toujours en site propre, améliorer la signalisation, Construire les aménagements dans une logique végétale et environnementale, faut mettre des arbres, pas juste du béton partout, Prioriser la coordination avec les bassins de vie, c'est-à-dire dans les endroits où il y a le plus de monde qui passe. (logements, clubs sportifs, gares, groupes scolaires...). Prioriser l'installation de pistes cyclables sur les grands axes structurants de Strasbourg parce que c'est là que le plus grand nombre de personnes passent : boulevard Wilson, boulevard Clemenceau, route du Général de Gaulle, route d'Oberhausbergen.

Concernant les services, Installation de parkings sécurisés pour vélos (les « boîtes à vélo »), on pense que c'est pas mal. Mise à disposition de pompes et de totem réparation, c'est un moindre coût mais ça arrange vraiment la vie des cyclistes, rendre les rues aux enfants à proximité des groupes scolaires, de manière temporaire ou permanente, par exemple le matin. Former les cyclistes de demain grâce à un soutien financier et logistique. Systématiser les parkings relais sécurisés et développer l'offre locative de vélos pour le dernier kilomètre.

Service transversal à l'EMS pour les mobilités douces. Ça c'est un truc important, on aimerait bien qu'il y ait un service à l'EMS transversal dédié au vélo, ce qui concerne la santé, l'éducation, l'aménagement, l'environnement, etc. On pense que c'est une bonne idée

Création d'un comité vélo élargi associant les associations et collectifs d'usagers du vélo. Parce que là, c'est Vélorution mais y'a plein d'autres collectifs de vélo à Strasbourg, on est vraiment pas les seuls.

Contraindre l'usage de la voiture. Il y a beaucoup de choses, je ne vais pas tout lire.

On aimerait bien limiter la vitesse en ville. C'est dangereux les voitures à 50km/h quand on a un tout petit vélo, qu'on n'a pas de protection, comment font les gens ensuite ? Créer une règle d'interdiction progressive des SUV en ville. On interdit bien progressivement les diesels, est-ce qu'on interdit pas aussi les grosses voitures qui polluent ?

Une journée mensuelle sans voitures, vous pensez pas que c'est une bonne idée également ? Ben si !

Aider à la conversion de véhicule utilitaire à vélo utilitaire. Il n'y a pas de raison que ce soit que les petits individus mais également pourquoi pas ceux qui transportent par exemple des marchandises à vélo.

Communiquer au sein de l'EMS pour déconseiller/décourager aux touristes/visiteurs de venir à Strasbourg en voiture. Je ne sais pas si vous avez remarqué dans l'hyper-centre, il y a quelques personnes qui vont se garer mais sinon ce sont des touristes qui sont perdus et font 15 fois le tour du centre et donc, peut être faire un peu de com' pour leur dire qu'il ne faut pas venir en voiture.

Contraindre drastiquement l'usage des véhicules motorisés dès le 1^{er} jour des pics de pollution.

Et enfin le budget. Un budget dédié d'un montant de 25€ par an et par habitant, c'est ce qui a été dit tout à l'heure. Un budget dédié à une communication positive et argumentée. En gros, des panneaux dans la ville disant que le vélo, c'est chouette et que ça fait du bien pour l'environnement pour la santé pour le bien-vivre.

Offrir un chèque réparation vélo annuel aux habitants de l'EMS. Pourquoi pas, si ça peut permettre aux gens de prendre plus le vélo. Et bien sur l'aide à l'achat. Tout le monde n'a pas forcément les moyens d'acheter un vélo cargo quand on n'a pas beaucoup d'argent, ça peut être utile d'avoir une aide.

Merci à tous !

Olivier Schneider (FUB)

- On passe au débat. Vous avez quatre questions, c'est parfait. Les 4 questions sont :

- Est-ce que en 2026 les enfants pourront jouer dans la rue et aller au collège à vélo ? Et quel niveau d'ambition sur le nombre de cyclistes et l'inclusivité de ce moyen de transport ?
- La deuxième : quid de la place de la voiture, dont Avenue des Vosges ou l'équivalent à Schiltigheim et quid du stationnement payant ?
- La troisième ce sera une discussion sur le fameux « les cyclistes font n'importe quoi »
- Et le quatrième ce sera quel budget allez-vous mobiliser et éventuellement quel service complémentaire, notamment sur le stationnement.

J'invite les 8 représentants à s'asseoir devant.

C'est Monsieur Pierre Ozenne qui va répondre en premier sur l'objectif et donc ma question c'est : pour vous, qui sont les cyclistes d'aujourd'hui et est-ce qu'en 2026, les enfants pourront jouer dans la rue et aller au collège à vélo et, plus généralement quel est le niveau d'ambition sur la cible de la politique vélo si c'est vous qui êtes élus ?
--

Pierre Ozenne (liste Jeanne Barseghian, écolos)

- Je me présente, Pierre Ozenne, je suis colistier de la liste écologiste et citoyenne portée par Jeanne Barseghian. Pour répondre d'ores et déjà sur la question du vélo, notamment par rapport au public le plus jeune parce qu'en fait c'est ce public-là qu'on souhaite viser de telle sorte à ce que des habitudes soient prises au plus jeune âge et qu'ensuite elles puissent être portées lorsque les enfants sont adultes et ainsi de suite.

Actuellement sur Strasbourg nous avons 115 écoles dont un grand nombre sont en dehors du centre-ville. En centre-ville, il y a les zones piétonnes, c'est la partie la plus simple. Mais dans les zones à l'extérieur du centre-

ville, très souvent les écoles sont situées au bord de routes très passantes et les parents d'élèves très souvent, en tous cas, déposent leurs enfants en voiture et créent des situations très dangereuses puisqu'il faut déposer l'enfant au plus proche. Dans le programme, ce que nous souhaitons c'est notamment travailler sur la question des habitudes et en particulier identifier 5 établissements scolaires sur les 115 et équiper les parents d'élèves de vélos cargos ou de carrioles de telle sorte à travailler sur « je dépose mon enfant non plus en voiture et ensuite je poursuis mon chemin, mais je le dépose avec un vélo cargo ou une carriole » de telle sorte à pouvoir poursuivre son chemin au-delà. Et ainsi de suite, libérer les espaces à proximité. Et pour y arriver et pour les y inciter il y a un travail à faire avec les parents d'élèves, les équipes d'enseignement mais également avec des aménagements sur la voirie de telle sorte à ce que les voitures ne soient pas encouragées à être au plus proche de l'école mais plutôt encouragées à être très loin et finalement encourager les parents d'élèves à venir, soit à pied, soit à vélo.

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

- Je vous remercie. Au bout d'une minute, vous avez une première sonnerie, après c'est toutes les 30 secondes et je vous signalerai quand il vous restera très peu de temps. Le suivant à répondre s'il est là c'est Gabriel Derais. Présentez-vous et répondez à la question s'il vous plaît.

Gabriel Derais (liste Catherine Trautmann, PS)

- Bonsoir, c'est Gabriel Derais, j'ai 24 ans et je représente ce soir Catherine Trautmann - qui souhaite d'ailleurs remercier la Vélorution pour l'invitation - et donc la liste Faire Ensemble. Sur la première question, est-ce que les enfants pourront jouer devant les écoles, est-ce qu'on pourra circuler librement devant les écoles : Oui ! Oui et c'est pas seulement sur 5 groupes scolaires ou écoles qu'il faut faire ce constat -là. C'est sur toutes les écoles de Strasbourg en réalité. Parce qu'aujourd'hui on a des écoles où c'est naturellement plus compliqué de le faire parce qu'il n'y a pas forcément d'espace pour avancer le trottoir ou retirer la place de la voiture dans certains endroits, je pense par exemple dans le quartier gare, Louise Scheppler ça peut être un peu plus compliqué et pour pouvoir permettre cette circulation peut-être plus apaisée, pour pouvoir permettre aux cyclistes de venir déposer leurs enfants à l'école, c'est peut être aussi rendre leur trajet pour se rendre à l'école le matin plus facile, plus cohérent. Aujourd'hui, on a forcément des endroits, des lieux où le parent ne peut pas forcément déposer son premier enfant à l'école maternelle puis aller ensuite à la primaire et aller au travail, le tout en vélo, c'est pas forcément si évident que ça. Donc peut-être il faut aussi revoir la carte scolaire en général. Pour que les enfants puissent jouer aussi et se déplacer devant les écoles en toute tranquillité, ça suppose aussi d'éduquer, de faire de la pédagogie sur la sécurité et avoir conscience de la place du cycliste, du piéton et de l'automobiliste et donc c'est garantir à tous les enfants du CM2 la possibilité de pouvoir connaître le Code de la route et le Code de la rue, qu'on proposera aussi à Strasbourg pour bien que tous les enfants, tous les parents, tous les Strasbourgeois aient conscience de ces règles de sécurité-là. Et pour leur permettre aussi de jouer, de circuler devant les écoles, c'est aussi aider les familles à l'achat d'un équipement qui paraît tout simple mais que tout le monde n'a pas forcément, c'est l'achat d'un casque à vélo avec par exemple une subvention de 15€ pour pouvoir acheter un casque et avoir ses enfants en toute sécurité.

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

- C'est au tour de Jean-Baptiste Gernet de répondre à cette même question.

Jean-Baptiste Gernet (liste Alain Fontanel, LREM)

- Bien et bonsoir à tous, je représente la liste d'Alain Fontanel. Alors sur la question des enfants et plus généralement sur les usagers. Parce que pendant un temps c'étaient les fabricants de cigarettes qui ciblaient les enfants pour avoir des clients plus tard. Je pense que la logique c'est un peu la même aujourd'hui sur le vélo, c'est-à-dire que si on habitue les enfants à se déplacer à pied, à vélo, ils le feront aussi plus tard dans toute leur vie active professionnelle, etc. Donc c'est une cible de choix pour gagner de nouveaux usagers puisque c'est l'enjeu à Strasbourg, il y a une partie de la pratique qui se développe par les gens qui font de plus en plus de vélo parce qu'on a essayé, on est convaincu et on en fait tous les jours. Et il y a une partie plus faible de la pratique qui se développe en touchant de nouveaux usagers, donc il faut toucher de nouveaux usagers dont les enfants. Et sur le public jeune, ça a été dit, je pense que le travail sur les écoles est très important, on a des expériences à Strasbourg, on a des exemples dans la rue des Renards qui a été appelée rue des Petits renards, à l'école Camille Hirtz à Cronembourg, on a travaillé avec cette école comme avec une dizaine ou une quinzaine d'écoles depuis 2-3 ans sur le fait d'avoir un diagnostic mobilité et d'accompagner les parents, les enfants et les enseignants pour changer les choses au niveau de l'école, installer un parking vélo, apaiser une rue, la fermer à la circulation, etc. On a parfois aussi des effets contre-intuitifs puisque par exemple à l'éco-quartier Danube - et là, j'avais sollicité

pendant longtemps mon collègue Alain Jund qui était responsable de ce quartier sans avoir de réponse – on a fait l'inverse. C'est-à-dire qu'on a mis une borne pour ouvrir la circulation aux automobiles pour accéder à l'école aux entrées et sorties de classe, donc ça veut dire que c'est pas acquis dans toutes les écoles, mais il y a un vrai travail à faire dans toutes les écoles à Strasbourg. Et pour terminer, une de nos propositions importantes sur le vélo, c'est de généraliser le permis piéton-cycliste. Aujourd'hui, il y a à peu près 1000 enfants qui le font par an, il faudrait qu'il y en ait davantage, que ce soit généralisé à toute une classe d'âge pour que tous les enfants soient à l'aise pour se déplacer dans la ville et dans la rue, à pied et à vélo.

Olivier Schneider (FUB)

- Merci Jean-Baptiste Gernet, c'est à vous David Guitton.

David Guitton (liste Chantal Cutajar)

- Bonsoir. Merci également pour l'invitation, j'ai le plaisir de représenter la liste de Chantal Cutajar et les citoyens engagés. Je me faisais une réflexion en fait, c'est que – je ne suis plus tout jeune quand même – malgré tout, de mon temps, on allait à l'école à pied, à vélo et on a survécu, et ça s'est plutôt bien passé et on a peut-être perdu quelque chose globalement au niveau sociétal. Et je me rends compte que les gens de mon âge aujourd'hui accompagnent leurs enfants, en fait, certains leurs petits-enfants, même, à l'école en voiture et ça fait un moment que ça dure. Un des enjeux que nous portons, c'est de réconcilier finalement les générations entre les jeunes qui peuvent et qui font du vélo, d'ailleurs, et qui le prendraient bien pour aller à l'école, et les parents qui ont peur qu'il leur arrive quelque chose sur le chemin – dont je fais partie. Pour cela, il faut sortir autant que possible la voiture de la zone urbaine, du cœur de la ville et proposer des alternatives intelligentes, des mobilités douces, des centres de service qui permettront de prendre un vélo cargo ou tout autre mode de mobilité douce, qui permettront en fait aux familles de générer leur déplacement ensemble. Bien sûr c'est pas toujours simple quand une mère doit laisser le gamin puis faire des courses et puis aller au boulot ensuite. Je dis une mère, parce que c'est quand même souvent le schéma, même si on alterne autant qu'on peut en tant que papa. En tous cas, la clé elle est là, c'est la vision, faire en sorte que la ville, même l'EMS, en tous cas la première couronne, devienne un parc urbain, que des centres de service en périphérie – et je ne parle pas de Cronembourg, enfin de la Rotonde, ou en tous cas les relais existants aujourd'hui sont trop proches du cœur de ville, soit la zone de service - mais au contraire qu'on en crée hors de la ville avec vraiment tous les services de mobilité dont le vélo, qui aura donc toute sa place dans notre schéma directeur.

Collectif Vélorution

- Merci. C'est Monsieur Yannick Picarella qui est le suivant.

Yannick Picarella (liste Kevin Loquais, LFI)

- Bonjour à toutes et à tous. Je représente la liste de Kevin Loquais, Strasbourg en commun, qui est la liste France Insoumise – Générations – REV et PEPS, Pour une écologie populaire et sociale. Excusez-moi par avance, parce que je ne suis pas un professionnel de la politique. C'est la première fois que je participe à un débat et je ne vais pas m'exprimer aussi bien que tous ces messieurs, dont certains font partie de la municipalité sortante depuis plusieurs années. Nous, à Strasbourg en commun, en fait on a fait le constat que la municipalité a peut être un peu perdu l'ambition en matière de vélo ces dernières années. Pour répondre rapidement à la question, oui, évidemment qu'en 2026, je rappelle l'objectif, que tous les enfants puissent circuler en toute sécurité, librement, de façon apaisée à vélo et faire les trajets domicile-école et bien sûr qu'on mettra le paquet là-dessus. Et a devrait être le cas pour tous les maires des villes aujourd'hui. Tous ça pour vous dire que nous on pensait que Strasbourg devait se montrer à la hauteur de son titre de capitale du vélo et pour se montrer à la hauteur en fait il ne fallait pas qu'on se repose sur nos lauriers parce que Strasbourg est quand même vachement avantagée par rapport à d'autres villes de la France de l'intérieur : c'est une ville plate, et il y avait un réseau de pistes cyclables déjà depuis des années. Mais ces dernières années, il n'y a pas grand-chose qui a été fait. Nous, l'objectif, ce sera d'apaiser, de sécuriser, d'assurer la continuité, la qualité du réseau des pistes cyclables, de renforcer la présence d'arceaux, de garages à vélos, de rendre la pratique du vélo la plus incitative possible pour tous les strasbourgeois.

Collectif Vélorution

- Je vous remercie. Est-ce que Laurent Schumacher est ici ? C'est à vous.

Laurent Schumacher (liste Jean-Philippe Vetter, LR)

- Merci ! Je suis Laurent Schumacher, représentant de la liste Un nouveau souffle pour Strasbourg conduite par

Jean-Philippe Vetter. Ce qui me paraît primordial, c'est bien sur la sécurité des parcours et la consolidation du réseau de pistes cyclables et la priorité sera mise dans la consolidation des parcours entre le domicile et l'école et aussi entre les écoles et les gymnases parce qu'il ne faut pas oublier que beaucoup de nos petits choux font du sport et il est aussi essentiel de les protéger, de les sécuriser. Ensuite, il y a un autre point très important, c'est le fameux tourne-à-droite. C'est-à-dire que de nombreux automobilistes, une fois qu'ils ont le vert, ils peuvent tourner à droite et ils rencontrent des cyclistes, des piétons qui eux aussi ont le feu vert et du coup, il y a des conflits qui peuvent se créer, donc là aussi sécuriser ces zones de rencontre.

Collectif Vélorution

Je vous remercie ! Le suivant, c'est Jean-Marie Vogt.

Jean-Marie Vogt (liste Danielle Dambach, écolos)

- Bonsoir, je suis Jean-Marie Vogt, je suis adjoint aux travaux et cadre de vie pour Danielle Dambach à Schiltigheim. Je crois que j'ai fait quasiment toutes les Vélorutions. C'est aussi mon dada le vélo ! Quand même à Schiltigheim nous partons de loin, de très très loin parce que les municipalités précédentes n'ont quasiment rien fait, donc à nous de pédaler beaucoup plus vite actuellement pour rattraper le temps. Je suis quand même un peu perplexe quand on voit le résultat de Strasbourg et de Schiltigheim alors que les villes sont toutes les deux compétentes sur l'Eurométropole pour les pistes cyclables, je me pose des questions. Encore récemment, j'ai eu un refus d'une piste cyclable rue Saint-Charles à Schiltigheim alors que, je pense, on a largement la place pour le faire. Sinon, pour les enfants on va faire en sorte que les abords des écoles soient agréables pour arriver en vélo. On va aussi – je me l'étais noté et on aimerait bien le réaliser dans les 6 ans – créer un vélobus pour le ramassage le matin pour que les enfants aient vraiment plaisir et arrivent à l'heure à l'école parce que c'est aussi un peu un problème. Et l'idée aussi c'est de faire de la formation aux enfants via les écoles et peut être aussi, je vais même plus loin, puisque nous avons la chance d'avoir une association qui s'appelle la Schyliclette à Schiltigheim, on peut imaginer aussi un lien avec la Schyliclette et la formation des enfants pour garder en état leurs vélos et notamment le freinage.

Collectif Vélorution

- Je vous remercie. Le dernier à prendre la parole est Vincent Mathieu.

Vincent Mathieu (liste Hélène Hollederer, LREM)

- Merci. Vincent Mathieu, je suis sur la liste d'Hélène Hollederer, osons pour Schiltigheim. Je demande votre indulgence, c'est le grand saut dans le bain de la politique pour moi. On va y arriver. Comme je suis amoureux du vélo, ça devrait aider ! Pour répondre à votre question sur la place des enfants et du vélo en 2026, je ne suis pas sûr qu'il faille attendre 2026 déjà, mais plus sérieusement, on voudrait mettre en place un programme et un réseau vélo, un réseau de pistes cyclables, pas de bandes, cohérent et continu, on l'avait mis comme ça dans le programme, c'étaient vos préconisations, tant mieux ! Premier élément qui devrait sécuriser l'accès à vélo des enfants, et on a fait une remarque quand on a fait les réunions, le porte-à-porte et les différentes rencontres avec les habitants. Côté allemand, les enfants vont sans aucun problème à l'école, pas forcément à vélo mais à pied. Alors que ce soit à vélo ou à pied, on voudrait – et ça rejoint un peu ce qu'a dit Jean-Marie – proposer des cheminements sécurisés sur les 500 derniers mètres de part et d'autre de chaque école, pour que les enfants puissent, enfin que les parents puissent laisser leurs bambins aller tranquillement en toute sécurité à l'école et éviter les agglutinements de voitures devant les écoles. Une autre proposition qu'on fait, très concrète, c'est équiper tous les cyclistes, qu'ils soient petits ou grands, de baudriers jaune fluo aux couleurs de Schiltigheim, qui contribueront à la sécurité des enfants. Alors, baudriers, pour éviter le fameux effet Gilet jaune. Et puis un balisage lumineux, aussi, systématique, des passages de rue, et la conclusion c'est qu'on pourrait augmenter, améliorer la place du vélo dans Schiltigheim et la place de Schiltigheim dans le classement national.

[petit aparté sur la présence de la liste Ball, dont le collectif n'avait pas vu la réponse]

Antoine Jost (liste Christian Ball, LR)

- Bonsoir à tous, je suis Antoine Jost, j'habite à Schiltigheim, je suis colistier sur la liste de Christian Ball. Schiltigheim, c'est un cas un peu particulier, le vélo n'a pas la place qu'il devrait avoir, on a beaucoup de retard en la matière. Je réponds à l'interrogation de mon collègue tout à l'heure par rapport à l'historique et au fait qu'on parte de loin à Schiltigheim, faut quand même savoir que la plupart des dernières années, c'est une municipalité de gauche qui était aux affaires donc critiquer l'héritage, c'est pas vraiment ce qu'il y a de mieux à faire maintenant.

Nous, on propose plutôt, avec Christian Ball, notre priorité ce sera de sécuriser les parcours. On se rend que ce qui a été fait par la majorité actuelle, notamment par exemple de tracer une piste cyclable le long de la Route du Général de Gaulle, ce n'est pas le choix, on considère que c'est extrêmement dangereux pour les cyclistes, on est plutôt favorable à la création d'un parcours sécurisé. Vous avez des pistes cyclables dans Schiltigheim qui viennent de Bischheim, qui viennent de l'Espace européen ou qui arrivent jusqu'au Wacken et qui ne sont pas reliées entre elles. Le problème de Schiltigheim, donc, il faut créer cette liaison entre toutes les pistes cyclables pour assurer un parcours sécurisé et éviter surtout que les vélos circulent sur les grands axes. C'est ce qu'on veut faire. Pour des raisons de sécurité tout simplement, je pense que tout le monde peut comprendre que les vélos n'ont pas forcément leur place sur un axe comme la route du Général de Gaulle où il y a 15 000 véhicules qui passent tous les jours, il faudrait effectivement prendre un parcours [public : « c'est les voitures qu'il faut réduire ! »] Également ! Mais après, mon objectif n'est pas d'opposer l'usager de la voiture à l'usager du vélo. Voilà donc notre vision c'est plutôt la sécurisation des parcours cyclables et relier toutes les pistes cyclables de Schiltigheim. Merci !

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

Je vous remercie. Donc si je comprends bien vous êtes à peu près tous d'accord sur le fait que la place des enfants dans la mobilité scolaire va changer d'ici la fin de votre mandature si vous êtes élus. Je vous pose la deuxième question, c'est sur les moyens mais également sur les choix politiques, c'est-à-dire quid de la place de la voiture ? Pour rappel, la loi mobilité a été publiée au journal officiel le 24 décembre 2019. Elle renforce les obligations du Code de l'environnement qui depuis la loi sur l'air en 1996 crée une obligation, quand on fait une voirie, de créer des aménagements cyclables. C'est une loi qui a été bafouée partout en France, avec une créativité que je ne soupçonnerais pas auprès des collectivités pour faire une exégèse de chaque lettre de cet article [L.228-2 du code de l'environnement](#). Les députés nous ont écoutés sur le fait qu'il fallait renforcer cette loi et notamment l'étendre en extra-urbain vu que notamment avec les VAE, on peut très bien envisager des liaisons intercommunales et donc ça pose vraiment la question de la place de la voiture en ville alors notamment pour Strasbourg, le cas que je sais épineux de l'avenue des Vosges, à peu près le même cas pour la route de Bischwiller à Schiltigheim mais aussi la question par exemple du stationnement payant. On entend souvent des lieux communs, qui sont encore *No parking, no business*, alors qu'on a tout un tas d'études qui montrent que c'est justement grâce au vélo qu'on peut sauver autant les petits commerces que les petites lignes ferroviaires. Et malheureusement, aujourd'hui ce qu'on constate dans beaucoup de villes, c'est oui, il ne faut pas opposer les modes alors que, je ne suis pas universitaire, mais Frédéric Heran, qui a écrit [Le retour de la bicyclette](#), le plus grand chercheur là-dessus, explique toujours que, comme il y a un nombre de déplacements égal par personne en moyenne, on ne peut développer un mode qu'au détriment de l'autre, et tant que la voiture est la plus facile, et tant que c'est la machine à tout faire, ben finalement, on veut répondre au besoin de celles et ceux qui en ont absolument besoin (et il y en a !), sauf que du coup on fait un appel d'air pour inciter tout le monde à le faire parce que tout le monde se dit ce serait bien que les autres ils fassent du vélo.

Après cette introduction, je commence avec vous monsieur Schumacher, [...] quid de la place de la voiture et notamment sur l'avenue des Vosges ?
--

Laurent Schumacher (liste Jean-Philippe Vetter, LR)

- Alors, tout d'abord, j'ai souvent lu que, en fait, on proposait le tout-voiture. Je suis désolé, c'est pas le cas, on propose plutôt parfois la voiture. Et justement, [rires dans la salle], je suis désolé, parfois la voiture, souvent le vélo et souvent la marche à pied, parce qu'il ne faut pas l'oublier non plus. Et c'est vrai que même parfois en un jour, le matin on se lève, on veut acheter du pain, on y va à pied. Après, on veut se rendre en ville, quand on n'habite pas au centre-ville, je précise, on prend le vélo. Ou alors on prend les transports en commun. Et il se trouve que le soir, on veut rendre visite à ses parents ou à sa tante ou à ses amis qui habitent dans un village alsacien, on n'a pas le choix, on prend la voiture. Vraiment, il ne faut pas caricaturer tous les automobilistes et il y a des gens, je suis désolé de le dire, il y a aussi des infirmières libérales, il y a des docteurs, des gens qui ne travaillent pas forcément à Strasbourg et qui ont besoin de ces moyens de déplacement.

Ensuite, sur l'avenue des Vosges. Quand vous regardez aujourd'hui, il y a des bouchons. Ces bouchons, ça crée plus de pollution qu'autre chose. Et donc, fluidifier une voie, c'est aussi quelque part, quand même, créer moins de pollution. Et je suis désolé de le dire, si on enlève l'avenue des Vosges, il restera l'avenue du Rhin pour l'axe est-ouest, en gros et vu ce qu'il se passe avenue du Rhin, c'est sans doute pas une bonne chose.

Collectif Vélorution

- Jean-Baptiste Gernet est le suivant pour cette question sur la place de la voiture en ville et également, je le rappelle, sur le stationnement payant.

Jean-Baptiste Gernet (liste Alain Fontanel, LREM)

- Moi, en tant qu'élu sortant, pour ne pas dire le contraire, j'ai l'expérience de plusieurs aménagements en faveur du vélo. Je parlerai de l'avenue des Vosges, mais il y a le quai des Bateliers par exemple, on a baissé le trafic de 11000 voitures à 500 voitures par jour. Je parlerai aussi de la rue du 22 novembre où on a fermé avec mon collègue Paul Meyer, qui est adjoint au quartier gare et qui était fortement mobilisé sur les questions de vélo, une boucle de circulation du centre-ville. Il en reste 3 du coup, on a fermé une boucle de circulation du centre-ville, une sortie du centre-ville en voiture, ce qui n'est pas neutre. Et ça s'est pourtant bien passé, malgré des réunions de concertation houleuses, où ça aurait été bien que les lobbys du vélo soient présents pour nous filer un coup de main. La rue du Jeu-des-enfants, où on a piétonnisé, fermé la circulation et supprimé 47 places de stationnement. Il y a l'avenue de la Forêt Noire où on a créé une piste cyclable bidirectionnelle, ça a mis du temps, ça a mis 2 ans, mais ça a été fait et ça n'est pas sujet, aujourd'hui, à contestation. Et puis, l'avenue des Vosges où il y a eu une mobilisation citoyenne, un peu le miroir des quais, où on a fait contre l'avis des gens et ça s'est plutôt bien passé. Et puis là, une mobilisation citoyenne que moi j'ai accueillie avec plaisir, parce que, je me disais, ça aide d'avoir un lobby du vélo qui s'exprime pour faire bouger les choses et faire des aménagements et puis un aménagement qui, au final aujourd'hui, sans revenir dans le détail, n'est satisfaisant à mon avis pour personne. Et de toutes façons, quand nous avons fait la concertation, on avait dit qu'il était imparfait parce qu'il était fait dans la précipitation, pour cause de ne pas avoir fait pendant des années, et puis qu'il était imparfait et qu'il était transitoire et qu'il fallait le changer. Et donc, nous, ce qu'on dit, au-delà des polémiques et des travestissements ou autres, c'est qu'il faut revenir sur cet aménagement. Et moi je le dis clairement aujourd'hui, il faut revenir sur cet aménagement, ça veut pas dire qu'il faut revenir sur la place du vélo, ça veut dire que ça sera urgent, quelle que soit l'équipe en place, après mars 2020, de retravailler cet aménagement et de trouver une autre solution que cette solution transitoire parce qu'aujourd'hui la solution elle n'est satisfaisante pour personne. Alors on parlera des bouchons qui ont un effet, par exemple, contre-intuitif sur la pollution. Je parlerai aussi du bus, la ligne 10 qui est ralentie et qui n'arrive pas à circuler à une vitesse satisfaisante pour les usagers des transports en commun, donc c'est la raison pour laquelle nous, on souhaite revenir sur cet aménagement et trouver une autre solution que celle qui a été trouvée. Il y a l'exemple de l'avenue de la Forêt Noire, il y a peut-être d'autres exemples dans la ville dont on peut s'inspirer pour faire quelque chose de plus satisfaisant pour tout le monde et donc le constat aujourd'hui c'est que le trafic est passé de 23 000 véhicules à 21 000 véhicules / jour mais que vu le processus qu'on a employé on n'a pas la même évaporation de trafic que sur les quais où c'est passé de 11 000 à 500 véhicules / jour et donc il faut trouver une autre méthode pour résoudre les conflits et les problèmes sur cette avenue.

Collectif Vélorution

- c'est à vous David Guitton

David Guitton (liste Chantal Cutajar)

- La place de la voiture, c'est ça ? J'ai un peu ébauché tout à l'heure finalement. Notre vision c'est effectivement transformer Strasbourg et la première couronne en parc urbain. Donc un parc urbain, c'est quoi ? C'est un espace concerté dans lequel l'urbanisme, en fait, ce sera vivable, dans lequel les espaces verts seront favorisés, donc la ceinture verte, mais aussi les liaisons entre les différents espaces verts pour que Strasbourg redevienne et reste respirable en fait dans les années qui viennent.

Puisque le réchauffement climatique, hé bien, on commence à le vivre et donc, la place de la voiture, elle devra se réduire autant que possible dans la concertation, c'est notre modèle, la concertation citoyenne, c'est-à-dire que chaque quartier aura droit, en fait, à sa chambre de concertation citoyenne participative et chaque quartier devra s'exprimer, donc on devra mener la concertation entre tous les modes de transport donc avec les riverains pour vraiment définir, pour chaque quartier, quels seront les modes réservés. Lors de la préparation de cette rencontre, en fait, avec votre association, votre collectif, nous avons un terme, c'était la Zone Concertée Interdite aux Véhicules. On a avancé sur le thème puisque c'était une interdiction, en fait nous souhaitons créer des zones réservées aux piétons et aux cyclistes. Voilà, ça c'est un concept qui devra se décliner dans tous les quartiers où c'est possible. Après la place de la voiture entre l'A35, entre la route du Rhin et l'avenue des Vosges, il y a des mesures qui ont été faites, entre autres de particules fines, un cycliste qui circule aux heures de pointe là-dedans c'est un cauchemar et c'est dangereux pour sa santé, c'est dangereux d'autant plus pour les enfants, pour les animaux également, on n'en parle pas. Il faut en fait trouver de vraies solutions pour que la santé prime sur tout le

reste, et c'est notre position.

Collectif Vélorution

– Merci beaucoup, la parole est à Gabriel Derais

Gabriel Derais (liste Catherine Trautmann, PS)

- Merci. Alors, sur la question de la place de la voiture en ville. Ça fait des années que la place de la voiture en ville se réduit, on tente de la réduire, parfois c'est plus compliqué sur certains axes. Aujourd'hui, nous ce qu'on souhaite avec la liste Faire Ensemble, c'est utiliser la ZFE comme une opportunité de changer radicalement les habitudes de mobilité des Strasbourgeois et des communes alentour. Pour changer ces habitudes-là, il faut rendre les autres modes de transport plus attractifs. Cette attractivité est forcément basée sur différents facteurs. D'abord c'est la sécurité, c'est l'accessibilité aussi, notamment financière, et c'est l'aspect aussi, santé, qu'on peut avoir en utilisant d'autres moyens de transport. Pour réduire par exemple la place de la voiture, on peut faire en sorte que toutes les pistes cyclables de Strasbourg soient continues, que la piste cyclable, en fait, il n'y en aura plus qu'une ! Il faut qu'elle soit sécurisée. C'est de cette manière-là que l'on arrivera à aussi dire à un certain nombre de strasbourgeois, donc d'habitants, que le vélo peut être vraiment plus attractif aujourd'hui. Il faut aussi réfléchir à l'aspect santé qu'il y a dans nos mobilités.

Aujourd'hui, il y a des pistes cyclables, lorsque vous les pratiquez, lorsque vous les utilisez vous avez quasiment le nez collé au pot d'échappement. C'est par exemple le cas à l'avenue du Rhin et il faut pouvoir mettre en évidence, en fait, des pistes, des parcours alternatifs ou votre santé elle sera plus protégée parce que vous aurez pas forcément la voiture juste à côté de vous. L'avenue du Rhin par exemple, vous pouvez passer une piste cyclable pas très connue, vous pouvez passer sur les quais derrière le vaisseau derrière les archives du département. Ces parcours-là il faut les mettre en avant.

Ensuite sur la question des moyens - je viendrai aussi sur la question du stationnement - sur la question des moyens aujourd'hui on va pas vous dire combien de millions d'euros voire de milliards on souhaiterait engager sur les 6 ans. Parce que c'est un long travail qui nous attend et la question des moyens à une seule réponse : on mettra les moyens qu'il faut quand on aura fait l'état de la chaussée et quand on aura concrètement fait les études pour savoir combien on doit mettre. Parce que voilà aujourd'hui la ZFE si on veut qu'elle soit une réussite, si on veut pouvoir partir de la voiture, il faut mettre des moyens et donc il faut faire les études correspondantes. Et sur la question du stationnement notre liste ne va pas remettre le stationnement gratuit entre midi et 14 heures. En revanche une proposition a été faite, c'est celle de - et je vous le dis honnêtement puisque façon c'est dans la presse donc que tout le monde le sait - c'est de rendre le stationnement gratuit les premiers samedis du mois une certaine partie de la journée de 9h à 14h pour aussi penser aux commerçants de Strasbourg qui le demandent. En revanche c'est pas un dispositif perenne. C'est le mettre en place, le tester, en faire l'évaluation et s'il ne fonctionne pas, si ça ne fonctionne pas correctement c'est revenir dessus. Voilà.

Collectif Vélorution

– Je vous remercie, la parole est à Pierre Ozenne. [Applaudissements]

Pierre Ozenne (liste Jeanne Barseghian, écologistes)

- En ce qui concerne la liste les écologistes et citoyens sur Strasbourg, ce qu'on souhaiterait pour le prochain mandat c'est inverser totalement les logiques en termes de mobilité. C'est-à-dire que la voiture, finalement la voiture individuelle, qu'elle soit partagée ou individuelle, soit le dernier recours c'est-à-dire qu'on peut vraiment pas faire autrement. Et puis y arriver c'est d'abord travailler sur un réseau de transport en commun qui permette au sein de l'Eurométropole de pouvoir se déplacer avec rapidité, robustesse, fiabilité en moins de 30 minutes pour l'intégralité, enfin pour la majorité des déplacements. Dès lors qu'on a ça, ça permettra déjà de donner l'attractivité au réseau de transport en commun et faire en sorte que ceux et celles qui se déplacent en voiture qui n'ont pas d'autres alternatives actuellement puissent trouver avec son réseau de transports en commun - RER tram express, tram prolongé - déjà une première solution. Ensuite c'est travailler sur la question de la marche à pied. Faire en sorte que les trottoirs ce soit des vrais trottoirs et pas uniquement des reliquats des espaces qui sont donnés parce que la voiture a pris tout le reste. Une fois qu'on a un trafic fluidifié donc moins d'espaces nécessaires pour la voiture donc des trottoirs qui peuvent ainsi être élargis. On peut ainsi aussi insérer des pistes cyclables qui soient adaptées aux nouvelles mobilités, notamment aux vélos à assistance électrique et aux vélos cargo à assistance électrique. Et pourquoi on insiste là-dessus ? C'est tout simplement parce que ces engins permettent finalement de se déplacer rapidement avec une charge, que ce soit les enfants ou ses courses ou quoi que ce soit sur des distances assez longues sans trop d'efforts. Et finalement ce sont actuellement les arguments qui sont utilisés par

pas mal de personnes pour justifier de l'emploi de la voiture, hé ben demain, ça sera les mêmes arguments pour dire, moi j'utilise mon vélo cargo et à l'échelle de leur métropole on aura des aménagements qui vont permettre de pouvoir circuler en sécurité sans gêner les piétons et avec un espace libéré puisque le stationnement automobile sera organisé différemment. L'automobile n'a pas à stationner sur le domaine public, il a à stationner dans des parkings qui sont aménagés à cet effet-là. Avec moins de trafic on espère ainsi avoir moins de parking nécessaire sauf pour les vélos ça va de soi.

Yannick Picarella (liste Kevin Loquais, LFI)

- Oui donc pour nous à Strasbourg en commun évidemment que l'enjeu principal pour la prochaine élection municipale ce sera de convaincre les automobilistes d'abandonner la voiture, et quand on met en œuvre des politiques incitatives qui rendent la voiture moins intéressante ça marche. On a eu l'exemple dans la vidéo introductive de la dame qui disait que, bah oui, ils font tout pour rendre la voiture moins attrayante, donc je prends le vélo. Donc c'est la preuve que la politique, le politique, les équipes politiques en place, ont un rôle à jouer, c'est celui d'inciter les gens à ne pas prendre la voiture et à préférer les modes de transports alternatifs. Alors pour déjà inciter à pas prendre leur voiture, je vais faire gagner du temps à nos camarades socialistes, il faudrait commencer par ne pas accorder du stationnement gratuit. La même chose pour vous monsieur Gernet dans l'équipe de monsieur Fontanel. Je ne vais même pas parler de l'équipe Les Républicains, parce que avec l'avenue des Vosges, revenir à deux fois deux voies c'est juste une aberration. [Applaudissements] Et juste, camarades socialistes, je voulais vous dire, je vais vous faire gagner du temps, c'est pas la peine de tester le stationnement gratuit les premiers samedis du mois ça ne marche pas. C'est pas un bon signal envoyé aujourd'hui à la collectivité. En ce qui concerne les moyens, il faut mettre le paquet et aujourd'hui Strasbourg et l'eurométropole dépensent en moyenne 14 euros par an par habitant pour la politique du vélo. L'objectif du plan d'action sur les mobiles actives c'est d'atteindre 25 euros par an par habitant à l'horizon 2030.

Mais pourquoi attendre ? Nous, si par miracle on gagnait la mairie, [...] donc si jamais nous on arrivait dans l'équipe municipale qui sera amenée à gérer les affaires locales dans les années à venir, on prônerait un budget de 25 euros par an par habitant dès la première année de mandat. Et c'est pas impossible si on est capable de trouver 150 à 200 millions pour un nouvel opéra, 100 millions de fonds publics pour investir dans stade de la Meinau on est capable de trouver 14 millions d'euros par an pour le vélo dans l'Eurométropole. [Applaudissements] Ce qui correspondrait à seulement 7 millions d'euros pour la ville et monsieur Schneider l'a précisé en début de présentation il ya des fonds de l'État aussi qui sont là pour nous aider donc ça ne serait même pas autant d'argent. Donc je sais pas s'il me reste du temps ou pas. [...] Le stationnement gratuit, c'est pas une bonne idée, je l'ai déjà dit.

Collectif Vélorution

- Monsieur Jost ?

Antoine Jost (liste Christian Ball, LR)

- Le stationnement à Schiltigheim. Il y a un stationnement payant qui avait été installé par l'ancienne municipalité et qui n'a absolument pas été correctement pensé parce qu'il ne fonctionne pas. C'est-à-dire que là où les places sont payantes, les gens se garent sur les rues qui sont adjacentes. Du coup c'est une surcharge qui gêne considérablement les riverains. Nous on pense plutôt qu'il faut mettre un terme à ce stationnement payant parce qu'il est mal pensé tel qu'il est et plutôt mettre en place des zones bleues tout simplement. Quant à la voiture, évidemment, notre philosophie n'est encore une fois pas d'opposer, parce que Schiltigheim est un cas encore un peu particulier. Ça ne sert à rien d'opposer, à mon sens, d'opposer le cycliste à la voiture mieux vaut inciter effectivement. Et l'idée du parcours sécurisé était surtout d'éviter que sur un axe, c'est ce qui avait été d'ailleurs souligné par un des intervenants, un des habitants de Strasbourg, en disant à Schiltigheim où les grands axes, les pistes cyclables sont sur la route de Bischwiller ou la rue du général de Gaulle, ce qui est extrêmement, à mon sens, dangereux. Voilà, il y a ce qui est plutôt demandé par Vélorution, c'est effectivement de la sécurité. Ce que l'on propose.

Collectif Vélorution

- Jean-Marie Vogt

Jean-Marie Vogt (liste Danielle Dambach, écolos)

- Voilà alors dans notre équipe municipale on est convaincus parce qu'on vient tous en vélo à la mairie, tous les jours. Donc oui effectivement, la place de la voiture en ville. Dès notre arrivée nous avons demandé à remettre le

tram sur les rails route de Brumath pour que l'on puisse avoir de nouveau un accès aux mobilités douces, pour qu'il y ait une vraie piste cyclable indépendante le long du tram. Route de Bischwiller, contrairement à ce qui est dit, elle va rester à bien à double sens. L'idée c'est d'y enlever les places de stationnement des deux côtés mais pour cela il faudra construire un parking silo pour que les gens qui habitent dans ces maisons puissent quand même ranger leur voiture Et également, nous avons développé déjà et nous continuerons à le faire, tout ce qui est autopartage et il est prévu, clairement, une trame verte et bleue entre l'ouest de Schiltigheim et le centre pour relier à travers le quartier des écrivains, briqueterie au centre de Schiltigheim et pour tracer encore plus loin vers l'est.

[Applaudissements]

Collectif Vélorution

– Merci, la parole est à Vincent Mathieu.

Vincent Mathieu (liste Hélène Hollederer, LREM)

- Alors pour la place de la voiture dans la ville de Schiltigheim si on est élu, quand on sera élu, remettre immédiatement une zone 30 dans la rue de Bischwiller. Il y a beaucoup de gens qui nous ont dit mais pourquoi la municipalité écolo n'a pas fait à son arrivée il y a deux ans. Je sais pas pourquoi, mais nous on le mettra. On l'a mis dans ce programme et on s'engage à le faire tout de suite, premier axe, première action symbolique de la nouvelle municipalité. Pour réduire la place de la voiture dans la ville, il est évident il nous paraît évident d'améliorer, ça a été dit auparavant, l'offre de mobilité alternative à la voiture pour éviter les mesures punitives pour éviter de pénaliser les usages irréductibles de la voiture, parce qu'on l'a cité aussi, il y a, parfois, quand même des usages irréductibles et justifiés de la voiture.

Mais il faut effectivement améliorer l'offre de mobilité alternative et notre projet phare c'est l'aménagement multimodal de la gare de Bischheim-Schiltigheim pour utiliser son potentiel énorme. C'est quatre minutes entre cette gare et le centre de Strasbourg. Donc on veut vraiment axer notre offre, notre programme là-dessus, ce qui de facto diminuera l'usage de la voiture sur ces axes. Et ensuite on a en complément de ce projet, le projet d'un tram en baïonnette qui remonteraient de la place de Haguenau le long de la route de Bischwiller, qui desservirait les principaux équipements publics : la mairie, la médiathèque, qui tournerait à gauche pour desservir la piscine, la briqueterie et qui reprendrait ensuite la route du général de Gaulle et qui permettrait une liaison est ouest qui manque cruellement en mobilité douce à Schiltigheim.

Tout ça fera que les gens auront moins besoin de prendre la voiture puisqu'il y aura une offre de mobilité alternative bien supérieure.

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

- Moi-même je dois partir à 21h35, donc c'est pas grave vu que ça va continuer sans moi. Donc il vous reste moins de temps que le pourcentage et surtout qu'il y a des très beaux post-it, donc je change la règle. Le premier dring ce sera au bout de 30 secondes, ça vous donne des chances de pouvoir répondre aux post-it. Juste la troisième question, c'était qu'on entend souvent, et un peu dans certains programmes le fait que les cyclistes font n'importe quoi alors que des études sérieuses montrent qu'en réalité tous les modes sont à peu près autant infractionnaires. Les piétons traversent au feu, ils se baladent sur les pistes cyclables et les automobilistes considèrent que quand ils se font flasher à quelques kilomètres au-dessus, c'est une injustice !

Et donc la question que je vous pose aujourd'hui c'est quid des incivilités envers les piétons et cyclistes ?

Je ne sépare absolument pas les piétons. Parce qu'il y a quand même un principe de proportionnalité des peines en France et c'est vrai que, à vélo, quand on ne respecte pas le code, c'est inconfortable pour d'autres usagers voire dangereux pour soi-même mais pour les voitures, c'est la santé, voire la vie des cyclistes qu'on met en danger et on voit quand même un certain nombre de villes qui finalement, aujourd'hui, parce qu'il y a plus de cyclistes, annoncent qu'il va y avoir des mesures un peu pour discipliner les cyclistes.

Et pourquoi pas ! Mais à condition qu'on fasse quand même l'exercice de manière au moins équilibrée envers tout ce qu'on subit. On avait vu dans le micro-trottoir, je ne sais pas où habite le monsieur qui a dit que ça ne lui arrivait jamais. Je ne sais pas dans la salle mais quand même ça nous arrive de temps en temps de se dire : il n'a pas gagné de temps, je le rattrape de toutes façons au feu. Et donc je pense que, là-dessus, toute la salle serait très

heureuse de vous entendre sur cet équilibre sur : pas uniquement le respect à la lettre du code de la route mais surtout cette bienveillance qu'on a besoin de retrouver entre nous dans la cité.

Collectif Vélorution

– On commence par Schiltigheim, c'est Monsieur Jean-Marie Vogt qui commence.

Jean-Marie Vogt (liste Danielle Dambach, écolos)

- Ben ça va être compliqué [...] donc les infractions commises. J'ai moi-même un autre jour tracté à un feu qui est super dangereux route de Bischwiller et j'ai vu énormément de vélos passer et ils ne respectent pas les arrêts, donc il faut effectivement faire attention à ça. Sensibiliser la population dans ce sens-là. On a la chance d'avoir de la prévention routière sur Schiltigheim, il faut exploiter ça. Les gens sont indisciplinés. [...]

Antoine Jost (liste Christian Ball, LR)

- Concernant les incivilités à l'égard des piétons et des cyclistes, la manière de contrer ou de dissuader les incivilités il y a deux choses. Pour constater une incivilité, qui la constate ? Un officier de police, un agent de police. A Schiltigheim, dans notre programme, on propose d'augmenter le nombre de policiers municipaux. Actuellement il y en a 7 au budget, on pourrait en avoir 13. On propose d'arriver en fin de mandat à seize policiers municipaux à savoir l'équivalent de ce qu'a par exemple Haguenau pour une ville de la même taille. Vous avez des agents de police municipale qui peuvent effectivement contrôler, qui sont au service des habitants, qui peuvent également contrôler les incivilités. La deuxième proposition pour sécuriser et les cyclistes et les piétons on propose de faire ce qui est ce qui a été fait par exemple à Lingolsheim par Yves Bur, installer de la vidéoprotection. La vidéoprotection a un effet dissuasif. Vous savez très bien que si les axes routiers les grands axes sont sous vidéo protection, quel que soit l'incident, si un incident se produit, on pourra retrouver les propriétaires et dans tous les cas vous avez un effet dissuasif par la vidéoprotection. C'est ce qu'on propose pour protéger les cyclistes et les piétons

Collectif Vélorution –

- Merci. Vincent Mathieu, s'il vous plaît.

Vincent Mathieu (liste Hélène Hollederer, LREM)

- Pour la liste onsons pour Schiltigheim nous on a mis dans notre programme qu'on voulait avoir un principe de proportionnalité dans la protection des plus fragiles : piétons vélos, trottinettes ! On n'en a pas parlé. Ça pose un gros souci la cohabitation avec les trottinettes. Alors moi je fais du vélo depuis l'âge de 12 ans, j'en ai 58 et je vois que, effectivement, j'ai tendance à ne pas respecter le code de la route. Et ça fait deux jours que je m'astreins à respecter tout simplement les feux rouges. C'est chiant, mais il y a un avantage énorme. Parce que, qu'est-ce que je faisais auparavant ? Avant de brûler je regardais s'il y avait pas de voiture et si avait pas de policiers quand même. Et pour gagner trois minutes, eh bien on se met un stress énorme énorme énorme énorme. C'est vraiment du vécu, du vécu depuis deux jours, donc je n'ai aucune vertu à vous le dire, c'est tout frais ! Je pense que je vais continuer. Alors ça c'est une petite boutade, mais on voudrait effectivement, enfin on remarque qu'il y a quand même beaucoup de comportements dangereux à la fois pour les propres cyclistes (absence d'éclairage) plusieurs fois je leur dis mais t'es suicidaire là ! Et les vitesses excessives par rapport aux piétons notamment avec les vélos électriques. Ça c'est un vrai problème, j'ai un vélo électrique et j'en suis fier. Et donc on pense que jouer et sur la sensibilisation formation et en même temps sur les contrôles et la verbalisation et je sais que je ne serai pas populaire en le disant, mais il faut quand même verbaliser les comportements les plus dangereux parce que ça protégera aussi les cyclistes eux-mêmes.

Collectif Vélorution

- Monsieur Picarella

Yannick Picarella (liste Kevin Loquais, LFI)

- Les incivilités des cyclistes, deuxième blague après le retour à quatre voie de l'avenue des Vosges proposé par la liste Vetter.

Quand on est partis de la place de la gare il y a un SUV qui nous a coupé la route au début, y'a Simon qui a failli se le prendre. Heureusement qu'il avait un gigaphone parce que sinon je pense qu'il se le tapait. Ça aurait été sympa pour le début de la vélorution. Et du coup nous ce qui nous exaspère un peu dans ce discours un peu anti-cyclistes à pointer du doigt les incivilités les infractions commises par les cyclistes, c'est qu'on oublie les

infractions commises par les voitures et tous les autres usagers de la route [applaudissements] et on ne peut pas nier que sur l'espace public le rapport de force actuel est à fond en faveur de la voiture ! C'est du devoir du politique que de rétablir, de rééquilibrer ce rapport de force entre le cycliste et la voiture. La philosophie qu'on prône à Strasbourg en commun bah c'est un peu la philosophie qui est aussi portée par Vélorution, c'est que tout automobiliste est en fait un cycliste à libérer et pour libérer ce cycliste, pour inciter ce cycliste à sortir de sa voiture, il faut l'accompagner il faut faire la prévention faire la formation. S'il n'y a pas tout ça, la répression elle n'a aucun sens en fait.

Je sais pas s'il y avait d'autres questions je vais juste en profiter sur l'avenue des Vosges, j'ai oublié de le dire avant, allez, une minute et 6 secondes sur l'avenue des Vosges. Alors évidemment l'aménagement actuel il est loin d'être satisfaisant. Mais il est beaucoup mieux qu'hier et on l'espère beaucoup moins bien que demain. Il y a des aménagements à prévoir (de rien Monsieur Gernet, c'est dommage de faire campagne sur une liste anti-cyclistes aujourd'hui) Pour nous évidemment il est hors de question de revenir à une avenue de quatre voies. Et d'ailleurs de toute façon quand c'était à quatre voies, la voie de droite elle était utilisée en priorité pour se stationner en voiture. Ce qu'il faut faire les travaux à prévoir c'est de déplacer le stationnement et d'assurer la continuité avec les aménagements réalisés Avenue de la Forêt Noire. C'était un monsieur dans la vidéo qui disait ça, mais il faut il faut mettre la route le parking et la piste cyclable après. Donc voilà c'est le seul truc qui aura à prévoir mais pas supprimer cette bande cyclable. Et pas prendre l'espace des piétons [Applaudissements]

Olivier Schneider (Fédération des usagers de la bicyclette)

– Avant de passer la parole à Laurent Schumacher, je voulais, moi, vous remercier d'être aussi nombreux. Moi, je dois vous quitter je suis absolument désolé de ce contretemps, mais vous êtes entre de bonnes mains et surtout tapez tous [municipales 2020 à vélo](#) sur votre MR préféré, vous trouverez la campagne que la FUB anime et on vise les 1000 plans vélo quel que soit le résultat des municipales et ça peut éclairer vos choix si vous votez ailleurs qu'à Strasbourg ou Schiltigheim. Merci beaucoup !

Laurent Schumacher (liste Jean-Philippe Vetter, LR)

- Oui pour répondre à votre question avant toute chose ce que j'aimerais dire c'est que en fait il faut aussi apprendre le code de la rue. Et ça passe notamment par la formation des plus jeunes, mais aussi de certaines personnes, enfin des adultes qui, n'ont pas forcément toutes les notions de sécurité ou alors ont parfois du mal avec le vélo tout simplement. On pose la question de la sanction. Avant toute chose, il faut préciser que la priorité en France, et une priorité qui devrait être appliquée, c'est la priorité du plus faible. Le plus faible en l'occurrence c'est le piéton ensuite c'est le cycliste et enfin le plus fort c'est l'automobiliste. Ce qui veut dire que, et je vais vous donner un exemple, quand vous allez le samedi au centre-ville vous avez énormément de cyclistes UberEat, Foodora et Deliveroo qui foncent - excusez-moi du terme - mais comme des malades. Et il y a des piétons qui parfois sont là, et ça m'est arrivé, je me mets où là ? Et ça, je suis désolé, mais quand on parle de sanction c'est ça. C'est sanctionner ça. Et avant toute chose ce que je voudrais dire c'est que la sanction c'est le dernier recours. Et avant ça, il faut de la communication. Et sanction, c'est pas que la sanction pour les cyclistes, c'est aussi la sanction pour les automobilistes et quand je vois des véhicules qui sont stationnés sur les pistes cyclables ou sont des bandes cyclables, je suis désolé, mais là aussi il faut de la sanction. [applaudissements]

Collectif Vélorution

- La parole est à Pierre Ozenne

Pierre Ozenne (liste Jeanne Barseghian, écolos)

- Alors la question des conflits etc. En fait si on reprend un petit peu dans l'ordre, pourquoi est ce qu'il y a des conflits ? C'est tout simplement, comme on l'a dit précédemment, les aménagements en faveur des cyclistes et des piétons c'est la cinquième roue du carrosse, puisque les voitures on leur laisse la place et les autres doivent se débrouiller sur le peu d'espace qui reste. Et donc du coup on génère des zones conflictuelles. Mais il y a quand même quelque chose qui est assez étrange c'est que l'humanité a pu vivre grosso modo sans trop de difficulté jusqu'à la venue, même l'avènement de l'automobile qui a imposé le code de la route en 1921 et qui a dit : la voiture est prioritaire et les autres vous vous démerdez. Nous ce qu'on veut, c'est justement en rééquilibrant les espaces, faire en sorte que chacun puisse avoir sa zone d'évolution et justement éviter les zones conflictuelles. Ensuite ça signifie aussi par exemple avec une circulation fluidifiée avec les éléments évoqués précédemment, moins de circulation et donc du coup un certain nombre d'aménagements comme les feux rouges ou autres qui ne sont plus forcément nécessaires. Et en revanche par rapport aux comportements, mais quels que soient les conducteurs, que ce soit l'automobiliste que ce soit le cycliste et également celui qui est piéton, dès lors qu'il y a

une infraction qui est faite, c'est pas uniquement la sanction punitive qu'il faut imposer, c'est plutôt quelque chose de pédagogique. C'est-à-dire revenir aux amendes minorées avec une formation en utilisant les deux centres de formation qui existe au niveau de l'eurométropole, un à Baggersee, un à Bischheim justement pour travailler sur la pédagogie le vivre ensemble et finalement faire en sorte que les uns et les autres se respectent parce que nous, on souhaite surtout avoir une ville apaisée

Gabriel Derais (liste Catherine Trautmann, PS)

- merci alors sur cette question des incivilités. La phrase les cyclistes - je reprends la phrase - les cyclistes font n'importe quoi. Non c'est chacun en fait, qu'on soit cyclistes, automobilistes, piétons, on est à la fois source de danger et à la fois une potentielle victime. Une fois qu'on a posé ça et qu'on a conscience de ça, il faut pouvoir se mettre autour de la table et éviter les invectives les uns envers les autres qu'on peut parfois aussi connaître aujourd'hui à Strasbourg. C'est coconstruire par exemple - c'est une de nos propositions - un code de la rue à Strasbourg. Une fois que ce code est édicté, c'est le faire respecter donc c'est passer par la formation ; tout le monde en a parlé ici. Il faut le faire il faut l'assurer aux enfants puisque c'est eux les futurs cyclistes, les futurs piétons etc. Et donc il faut pouvoir assurer cette formation. Respecter aussi les espaces des uns et des autres pour éviter les conflits d'usage, c'est peut-être aujourd'hui à Strasbourg, mettre en place un marquage différencié pour les pistes cyclables. Parce que même moi dans une seule journée je suis piéton, je suis cycliste. Quand je pars le matin de mon domicile vers le centre-ville je suis en danger en tant que cycliste parce que j'ai des automobilistes qui font pas attention au carrefour entre la rue d'Andlau et la rue de Molsheim. Quand je retourne à mon domicile je suis un danger pour des piétons parce que j'aime traverser la place qui est devant le musée d'art moderne, mais j'atterris sur un trottoir où il n'y a pas de piste cyclable. Donc c'est aujourd'hui mettre un contrôle, c'est expliquer pourquoi on est en infraction c'est faire de la pédagogie et au bout d'un certain temps revenir effectivement à des sanctions et à une amende minorée, qui a été, je le répète, quand même rehaussé et mis au niveau de celles qui étaient pour les automobilistes par la préfecture. Pas par la ville, par la préfecture et donc il faut pouvoir rediscuter avec eux ; Et voilà. Un endroit où on pourrait faire un exemple de cette ville apaisée c'est précisément l'avenue des Vosges ou au-delà du parfois automobiliste, il y aura du coup aussi peut-être parfois 2x2 voies, on ne le souhaite pas. Et donc c'est faire en sorte que cette avenue des Vosges aujourd'hui on puisse reprendre l'installation [fin du temps de parole] pas de souci pour moi !

David Guitton (liste Chantal Cutajar)

- J'ai bien aimé un propos, c'est la ville apaisée. Une ville apaisée, c'est, je pense, une belle vision. Effectivement nous sommes tous piétons, cyclistes, automobilistes, parfois motards, parfois d'autres choses. Et tour à tour et je sais que quand je suis l'un où l'autre finalement je peste toujours contre l'autre ? Je ne sais pas si c'est normal, mais je me rends compte à chaque fois. La bonne nouvelle c'est que je m'en rends compte. Donc on gère tous nos paradoxes finalement. Il y a une autre bonne nouvelle, c'est que notre ville, Strasbourg, elle est à peu près millénaire, elle a été conçue en fait du temps où on se déplaçait à pied ou à cheval. Si on se compare aux Américains, on a plutôt une chance, notre infrastructure était prévu pour des véhicules doux et lents. On peut y revenir donc, on peut y revenir et on peut revégétaliser, on peut recommencer à vivre dans une ville telle qu'elle a été conçue avec du bon sens. Pour ce qui est de la cohabitation, si les infrastructures sont dédiées c'est-à-dire si on a la piste cyclable dédiée, si on a des voitures qui ne sont plus permises que dans des couloirs spécifiques et si enfin les piétons sont un tout petit peu sensibilisés au fait que c'est dangereux de traverser en courant devant un vélo ou une voiture, je pense que la plupart depuis tout gamin on leur apprend ça : regarde à gauche à droite et puis si le feu est vert tu traverses. Mais le bon sens finalement, on le perd un petit peu. En gros, un peu de pédagogie, des infrastructures haut niveau, une vision apaisée pour la ville, c'est ça, ben on devrait y arriver, voilà ! Je pense que c'est à peu près tout, merci.

Jean-Baptiste Gernet (liste Alain Fontanel, LREM)

- alors concrètement une voiture ou un camion c'est dangereux pour un cycliste ou un piéton. Un cycliste c'est pas dangereux pour une voiture et pour un camion c'est pas non plus très dangereux pour un piéton par contre il y a des problèmes de cohabitation, j'y reviendrai, et de gêne quand même. Une fois qu'on a dit ça plusieurs éléments très concrets. On a mis en place de la vidéo verbalisation à Strasbourg, entre le 27 mai et le 31 décembre 2019, qui a eu 5000 contraventions qui ont été dressées, dont plus de 3000 à 135 euros pour du stationnement sur pistes cyclables ou sur trottoir. Malgré ça les comportements mettent du temps à évoluer. Je précise par ailleurs que dans le même temps les verbalisations humaines de la police municipale n'ont pas baissé, mais elles ont augmenté. Elles sont passées de 15 000 à 18 000, donc on ne remplace pas des vidéo verbalisations par de la verbalisation humaine, mais force est de constater que ça ne suffit pas et qu'il faut continuer dans ce sens-là pour changer les

comportements les plus dangereux. Il faut aussi réduire la place des poids lourds dans la ville. C'est le sens de la réforme de la logistique aubaine que j'ai menée pour le coup personnellement en s'attaquant à des lobbys de distributeurs de transporteurs etc pour baisser le tonnage des poids lourds en centre-ville à 7,5 tonnes soit des poids lourds moins dangereux pour les autres usagers de la route. A côté de ça il reste à traiter la question de la cohabitation et moi ce qui m'a fait changer d'avis sur la verbalisation des cyclistes, alors il y a la verbalisation, ça a été dit, les amendes minorées, faut qu'on revienne aux amendes minorées mais c'est un procureur qui arbitrairement a mis fin à l'expérimentation et c'est à rediscuter avec la nouvelle procureure mais au-delà de ça, c'est quand même qu'il faut sanctionner certaines infractions qui sont les plus gênantes, qui sont les plus abusives, pour aussi réguler les comportements. C'est pas une agression envers les cyclistes. Des fois on fait une infraction elle n'est pas grave et on peut avoir une proportionnalité des sanctions. Parfois les infractions qui sont plus dangereuses, plus gênantes pour les autres et qu'ils doivent être sanctionnés. C'est un équilibre qui existe aux Pays-Bas et au Danemark notamment. Et en augmentant la place du vélo en augmentant les infrastructures, on doit aussi réguler les comportements qui sont les moins respectueux des autres usagers.

Collectif Vélorution

- Merci beaucoup alors on va arriver tout doucement la fin de notre débat moi ce que je vous propose c'est que vous profitiez de la dernière question qui est la question du budget pour annoncer quelle sera, c'est une question post-it qui a été posée, quel sera votre aménagement vélo phare de votre mandat, que vous puissiez l'indiquer dans la question du budget, quel budget vous souhaitez vous consacrer au vélo pendant ce mandat. Alors oui il y a des gens qui ont trop parlé. Alors, Yannick deux mots, budget et réalisations phare.

Yannick Picarella (liste Kevin Loquais, LFI)

- Alors le budget c'est 25 euros par an par habitant dès la première année de mandat, ça fait 15 millions d'euros à l'échelle de l'EMS. Et votre réalisation phare ? On va mettre le paquet pour assurer la continuité, la sécurisation de toutes les pistes cyclables sur tout le territoire de l'Eurométropole.

Collectif Vélorution

- Merci, Gabriel ?

Gabriel Derais (liste Catherine Trautmann, PS)

- Là sur le budget c'est forcément plus que aujourd'hui. J'ai pas de chiffres à vous donner pourquoi ? Parce qu'il faut pouvoir refaire un état, et c'est la proposition phare même temps [y'a plus de temps, alors pas de budget pour l'instant et réalisations phares ?] c'était les deux en même temps ? Réalisation phare, état de la chaussée, la remettre en œuvre pour qu'il n'y ait pas en fait plus qu'une seule piste cyclable à Strasbourg, continue et sécurisée et on mettra donc les moyens qu'il faut.

Collectif Vélorution

- Vincent Mathieu une minute 32.

Vincent Mathieu (liste Hélène Hollederer, LREM)

- Alors d'abord sur le budget, je n'avais pas de questions, on m'a pas transmis les questions au préalable. J'ai pas l'habitude d'annoncer des chiffres sur lesquels on n'a pas travaillé donc je peux pas prendre d'engagement maintenant sur quelque chose que je n'ai pas préparé, je suis désolé . On mettra le budget le maximum mais c'est très langue de bois j'aime pas. Par contre, la réalisation phare, clairement, la zone 30 route de Bischwiller tout de suite, voilà. Je peux le même donner mon temps parole à Jean-Marie si tu en as besoin.

Jean-Marie Vogt (liste Danielle Dambach, écolos)

- On est sur deux listes différentes, mais on est amis quand même ! Notre projet phare c'est effectivement les deux grands axes de Schiltigheim, une vraie place au vélo. Comme je disais tout à l'heure route de Bischwiller, enlever les voitures, le stationnement, pour créer une vraie piste cyclable. Rue du général de Gaulle pareil avec l'arrivée du tram, et le troisième axe fort c'est cette voie verte à mobilité douce entre l'ouest et l'est qui passerait par la cité des écrivains et dans le projet en rue en parallèle.

Collectif Vélorution

- Monsieur Laurent Schumacher 2 min.

Laurent Schumacher (liste Jean-Philippe Vetter, LR)

- Alors le budget. Première chose ce qui serait vraiment génial ce qui serait vraiment idéal c'est qu'on puisse passer d'un budget de 20 à 25 euros par habitant. Ensuite je vais en profiter pour parler d'une petite chose qui s'appelle le versement mobilité ex-versement transport. Avec la loi mobilité, on est arrivé à un versement mobilité et donc du coup la possibilité de financer aussi des projets cyclistes, des projets pour des piétons et autres projets de mobilité. Et donc là c'est pour ça, j'en profite pour le dire, parce qu'on n'y a pas été invité, au sujet de la gratuité sur les transports : pour nous c'est une grande bêtise parce que si vous voulez, tout ce qui est versé dans les transports en commun c'est de l'argent en moins pour d'autres projets et notamment des projets cyclistes. Alors projet phare, mettre fin aux discontinuités des pistes cyclables. Bien sûr aussi sécuriser certains parcours et je pense à l'avenue de Colmar qui est juste catastrophique en la matière. Et aussi j'en profite pour la deuxième partie de la question, notre objectif c'est de mettre en place des parkings vélos surveillés qui seront gratuits pour les usagers et bien sûr un écochèque mobilité qui permettra, pour ceux qui le veulent et surtout pour les transports les plus polluants, de lâcher leur bagnole pour acheter soit un vélo et des équipements vélo, soit s'abonner avec ce chèque à des solutions d'auto-partage, de leasing pour des véhicules moins carbonés [5 secondes] il faut décarboner le dernier kilomètre et le vélo ça peut être bien pour ça.

Collectif Vélorution

- pile zéro. Pierre Ozenne, 1 minute 02.

Pierre Ozenne (liste Jeanne Barseghian, écolos)

- Généralement je suis bavard, je ne pensais pas avoir autant de temps. Proposition phare, il s'agit pour nous, 15 km de pistes cyclables de haute qualité à l'échelle de l'Eurométropole par an donc ça fait 100 km au bout de six ans. Notamment avec une priorité autour du centre-ville. 35 millions d'euros qui sont consacrés justement pour la constitution de ce réseau, et identifier avec une plate-forme qu'on souhaite mettre en œuvre avec une équipe, une vraie équipe au niveau de l'Eurométropole, être le relais pour identifier tous les points noirs, en particulier l'accès à la gare centrale pour les cyclistes qui est absolument une catastrophe alors que c'est un point majeur de mobilité [applaudissements] notamment aussi le passage Wodli qui a été à cause des voitures les piétons et les cyclistes ont vu leur condition complètement dégradée. On met en danger ces modes doux au niveau du passage Wodli pour aller vers Cronembourg. Merci.

Collectif Vélorution

- Monsieur Jost.

Antoine Jost (liste Christian Ball, LR)

- Le projet phare de Schilig pour tous est comme je l'avais déjà dit, de relier toutes les pistes cyclables, c'est le gros défaut de Schiltigheim actuellement. C'est ce qui n'a pas été fait. C'est qu'il y a une piste cyclable qui vient de Bischheim qui s'arrête au niveau d'Adelshoffen. Ensuite il y a tout de suite une piste cyclable qui arrive au Wacken, et une piste cyclable qui part de l'espace européen. Il faut que toutes ces pistes cyclables puissent être liées de manière sécurisée donc Schiltigheim par exemple de l'espace européen pour passer rue de Dachstein que vous passez rue Jean Jaurès pour passer rue des bosquets rue du parc, rue de Schutzenberger rue de la patrie et c'est pareil la piste cyclable qui vient du nord de Bischheim, toujours de manière sécurisée, vous la faites passer rue des pompiers, rue principale, et vous repartez rue de la Patrie. Voilà, donc surtout éviter comme nous, je le répète encore une fois, de mettre les cyclistes sur les grands axes parce que, effectivement, il y a eu à déplorer récemment, il y a quelques mois, un accident, un décès lié à ces pistes cyclables route du général de Gaulle, une cycliste qui a été fauchée par un camion. Donc ça c'est une priorité : sécuriser un parcours sécurisé des cyclistes dans Schiltigheim. Et en termes de budget évidemment ça se négocie avec l'Eurométropole donc j'ai pas de chiffres à vous annoncer maintenant. Merci ! [Applaudissements]

David Guitton (liste Chantal Cutajar)

- Beaucoup de choses ont déjà été dites donc je vais pas leur dire mais alors il y a quand même deux camps, il y a ceux qui draguent les voitures il y a ceux qui n'en veulent plus. Vous aurez défini de vous-même de quel côté sont les uns les autres et après, la démarcation n'est peut-être pas en pointillés au milieu mais pas mal quand même. Nous faisons partie de ceux qui veulent vraiment sortir la voiture de la ville et qui veulent favoriser les mobilités douces je l'ai déjà dit, donc la sécurité pour les cyclistes pour les piétons ce n'est pas négociable donc ce sera le budget qui sera nécessaire. Des chiffres ont été cités ben je veux bien les croire, il y a des gens qui ont été aux

manettes et qui les maîtrisent, donc nous ne ferons pas moins, au contraire. Il a été question de la gratuité des transports en commun c'est notre ligne c'est notre proposition mais comme toutes nos propositions seront l'objet d'une concertation citoyenne ce sera le cas si les citoyens en veulent, en gros. On va confronter ça en fait aux exercices budgétaires on verra si ça passe mais si les Strasbourgeois et les Eurométropolitains le souhaitent ce sera notre ligne : gratuité des transports en commun 100% de pistes cyclables sécurisées dédiées. L'éclairage on n'en a pas parlé en fait les technologies aujourd'hui permettent d'éclairer eà l'approche d'un véhicule ou d'un piéton l'espace nécessaire en fait avec de la production d'énergie photovoltaïque et des capteurs ça peut se faire. Ça se fait dans les villes pionnières et bien la visibilité en fait du piéton et du cycliste elle est indispensable et insuffisante d'aujourd'hui. Donc voilà, un petit peu, tout ça dans un parc urbain en fait végétalisé vraiment ça va être beau. Votez pour nous !

Collectif Vélorution

- Monsieur Gernet ?

Jean-Baptiste Gernet (liste Alain Fontanel, LREM)

- Je vais faire très rapide le budget c'est 25 euros par an et par habitant mais c'est à l'Eurométropole que ça se décide mais c'est effectivement le ratio qui est le bon plutôt que de raisonner en kilomètres de pistes cyclables etc c'est plutôt à chaque fois qu'on touche une route, on met des aménagements cyclables et on assure un budget de 25 euros par an et par habitant. C'est le budget similaire à ce qui se fait aux Pays Bas et au Danemark par exemple. Sur les aménagements du coup, c'est vélostras, il faut financer et réaliser les autoroutes à vélos de vélostras pour permettre des déplacements notamment en vélo à assistance électrique sur la longue distance et dans la métropole. Et pour l'aménagement à Strasbourg c'est la véloboucle autour de la grande île pour résoudre de nombreux points durs, la cohabitation en centre-ville mais aussi le passage des Halles par exemple ou avec une vélo boucle sur les quais à l'intérieur ça serait beaucoup plus facile pour tout le monde [Applaudissements]

Collectif Vélorution

- Monsieur Picarella c'est ça ? non on est tous bons. Un petit mot de précisions par souci d'équité envers les listes schilickoises présentes ou absentes : nous avons donc contacté la liste de madame Dambach et madame Hollederer qui nous ont répondu. Nous les avons rencontrées. Nous avons contacté également la liste de monsieur Ball, nous n'avons jamais eu de réponse depuis début janvier. La liste est donc auto-invitée ce soir et il y a une quatrième liste qui nous a contactés très tardivement hier que nous avons refusée, car il était impossible de les intégrer au débat, qui est la liste du Réveil Citoyen qui sont présents dans la salle donc c'était normal de les citer également.

Merci à tous, avant de laisser la parole à Barbara pour la conclusion, vous avez posé beaucoup de questions alors malheureusement on n'aura pas le temps parce qu'on est vraiment limités dans la location de la salle parce qu'il y a une alarme qui se met à une heure précise. En revanche on va les poster sur Facebook on va les envoyer aux candidats et les candidats, s'ils souhaitent répondre directement sur [le Facebook](#) ou [le site de vélorution](#) vous pourrez le faire.

Barbara Bouillon

- En tout cas merci beaucoup pour que ces questions très précises qui vont à mon avis alimenter le débat. La soirée Vélorution touche à sa fin, j'espère que vous y voyez désormais un peu plus clair je crois qu'on a tous appris plein de choses et si on peut croire, c'est un avenir qui est très chouette. J'espère aussi que la politique a compris que le vélo n'est pas juste un plus pour la ville mais une partie essentielle de la ville de demain. A propos de la ville de demain on a peu entendu aussi il ne faut vraiment rien inventé, mais il suffit simplement de s'inspirer des nombreuses villes comme Amsterdam, Copenhague ou Berlin qui sont depuis très longtemps dans cette transformation et vous verrez qu'avec des vraies voies uniquement pour vélo comme ailleurs la cohabitation avec les piétons sera beaucoup plus facile. Avant de vous quitter une info importante pour demain elle concerne tous les cyclistes, donc nous tous à Strasbourg, car nous sommes les premiers malheureusement à respirer les émissions des voitures ; L'événement s'appelle Mobilisons-nous contre la pollution de l'air c'est demain et c'est Greenpeace qui nous invite tous à la place Kléber de 11 à 16 heures donc mobilisons-nous contre la pollution de l'air donc passé quand vous serez en vie pour un air plus respirable à Strasbourg et voilà maintenant je me souhaite une très bonne soirée, bon retour et merci !

Un petit erratum nous avons beaucoup de mal à gérer, nous venons de voir ce que la liste de Christian Ball avait bien répondu il y a une dizaine de jours. Voilà, avec nos excuses !

* *
*

En bonus : les questions post-it qui n'ont pas pu être lues !

Questions sur le partage de l'espace public

Respect du code de la route pour TOUS les usagers ?

Comptez-vous défendre à la fois les droits des piétons et ceux des cyclistes ? Si oui, comment ?

Questions sur les colistiers

Vous êtes tous pro-vélo. Est-ce que vos colistiers sont d'accord avec vous ?

Pourquoi seuls des hommes parlent du vélo (ndlr : neuf colistiers présents, aucune colistière) alors que le vélo est profondément un lieu de liberté et de féminisme ?

Questions sur Schiltigheim

Déjà 2 accidents mortels (2015 et 2019), pourquoi rien n'a été fait ?

Rue des malteries : la piste cyclable a été supprimée au bénéfice des camions du chantier, elle est tracée sur la route du Général de Gaulle entre les voitures garées et celles qui circulent (marquage déjà effacé), coupée par les bus qui s'arrêtent et donc très dangereuse. Faut-il attendre la fin du chantier (2023) pour d'autres accidents ?

Comment Madame Dambach pense-t-elle intégrer le vélo dans un nœud intermodal à la gare de Bischheim/Schiltigheim et à la place de Haguenau amenée à devenir un pôle de transport en commun (voir dossier tram) ?

Madame Dambach défend le tracé ouest du tram. Quel est l'argument écologie concernant ce tracé par rapport aux autres tracés ?

Questions sur les propositions pro-voitures

Plusieurs listes souhaitent le retour de la voiture individuelle au centre ville en rendant gratuit le stationnement entre midi et deux pour les véhicules motorisés. Quel message pensez-vous envoyer aux usagers qui peuvent être tentés par l'utilisation de la voiture individuelle ? Est-ce bien raisonnable ?

On entend ce soir que le vélo c'est « cool », c'est nécessaire. Par contre on lit dans différents programmes de véritables attaques en série sur la dangerosité des cyclistes. Pourquoi systématiquement pointer les cyclistes du doigt ? Que faites-vous de la vulnérabilité des cyclistes ? Quel est l'intérêt de monter les différents usagers contre les cyclistes, alors que nous souhaitons simplement un espace sécurisé pour chacun (y compris les piétons évidemment) ? (ndlr : on adore cette question <3)

Pourquoi Mme Trautmann dit que l'avenue des Vosges est du bricolage alors que ce qui a été fait en concertation avec les habitants et réalisé rapidement à leur demande ?

Certes, la bande cyclable avenue des Vosges a augmenté les bouchons. Mais qui dit bouchons dit incitations à utiliser d'autres modes donc réduction de la pollution à long terme. Monsieur Vetter serait-il donc le candidat de la politique court terme ?