



Janvier 2017



SOMMAIRE

- Editorial
- Le plan vélo mulhousien
- Le discours impossible
- Attention verglas : pneus cloutés
- Législation : quelques brèves

AGENDA

- 11.01 Réunion du bureau à 16 h
- 02.02 Café vélo: Vélo et transports collectifs
- 08.02 Réunion du bureau à 16 h
- 02.03 Café vélo : Le printemps du vélo
- 08.03 Réunion du bureau à 16 h
- 26.03 Sortie vélo - Circuit M2A
- 31.03 Assemblée Générale (à partir de 19 h15 au 44 rue des Franciscains)
- 06.04 Café vélo
- 23.04 Sortie vélo Kandern-Bâle
- 04.05 Café vélo
- 28.05 Sortie vélo Foire Bio de Colmar
- 03.06 Journée du vélo - Mulhouse
- 25.06 Sortie vélo V.v.des Hautes Vosges

En annexe vous trouverez également :

- Le programme des sorties 2017
- L'appel de cotisation 2017
- Le justificatif fiscal 2016 (en cas d'anomalie, merci de nous contacter)

Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en sécurité

21, rue Henri Schwartz
68200 MULHOUSE
Tél. 03.89.42.73.42

E-mail velomulhouse@laposte.net
Internet www.velomulhouse.fr

Lettre Contact

Bonne année 2017

Le compteur a été remis à zéro !

L'objectif à atteindre !

Rêvons un peu.....



Editorial

Compteur et détecteur de cyclistes en attendant davantage

Le 12 décembre 2016, nous avons inauguré un compteur de cyclistes sur le Boulevard Stoessel et un détecteur de cyclistes pour prévenir les automobilistes de l'arrivée d'un vélo en contre-sens dans la rue des Tanneurs. Les élus présents, messieurs Trimaille, Rambaud et Striffler, en ont profité pour présenter les grandes lignes de la nouvelle politique cyclable. Le projet a bien été résumé à l'exception des objectifs qui ont été volontairement mis de côté. En effet l'augmentation significative de la part modale du vélo, c'est-à-dire un report modale de la voiture vers le vélo, le changement de comportement attendu, ceci ne fut pas évoqué en ces termes.

Le discours reste vague, le maire ou le président de l'agglomération ne s'investissant pas dans cette communication par ailleurs. Vous trouverez sur notre site internet, une longue critique du « dossier mobilité » du dernier journal de l'agglomération (automne 2016) ainsi que le « discours impossible », discours qui évoque les avantages du vélo, les limites de la voiture, la gravité de la pollution ou encore une culture européenne du vélo. Rédigé par nos soins puis envoyé par mail, nous l'avons proposé à plusieurs élus. Aucune réponse à ce jour.

En espérant que 2017 nous réservera de belles surprises, je vous souhaite à tous une excellente année à venir.

Marc Arnold

Le plan vélo mulhousien [Loïc Minery]

D'emblée disons-le tout net, le plan vélo de Mulhouse constitue une avancée. Un pas en avant salué mais encore bien insuffisant pour répondre à l'urgence des défis environnementaux et sociaux dans notre ville. Surtout, l'entêtement à accorder une trop grande place à la voiture menace de rendre vains les efforts décrétés en direction des modes doux et particulièrement des cyclistes. L'ambition d'atteindre 9% de part modale en 2025 apparaît comme la moindre des choses. Ne faudrait-il pas plutôt tabler sur 15% et dans le même temps exiger un investissement croissant. Car justement l'absence de budget clairement affecté à la politique cyclable explique sans doute la timidité des engagements.

Le volet consacré aux aménagements a le mérite de proposer une vision globale depuis les entrées de ville (pénétrantes) jusqu'aux liaisons entre le cœur de ville et les principaux équipements. Certains axes seront traités en priorité dès 2017;



Rue des Bonnes Gens sera aménagée en 2017

mais pourquoi faut-il attendre l'année 2018 pour décider d'autoriser ou non l'emprunt des voies de tramway (avenue de Colmar, avenue Kennedy) ? De même, l'année 2019 semble une échéance bien lointaine pour apaiser la circulation de la rue Lefèbvre, une autoroute urbaine parmi d'autres en pleine ville. Il faut aussi que la réalisation de ces aménagements aille de pair avec une volonté clairement affichée de restreindre la circulation automobile en hyper-centre. Certaines esquisses vont dans le bon sens (rue de l' Arsenal) mais certains axes (passage de l'Hôtel de ville, rue Guillaume Tell, rue de la Justice, rue du Moulin, rue du Raisin...) sont aujourd'hui dénaturés par le transit ou le stationnement vorace. Reconquérir et apaiser l'espace public est hautement bénéfique, aux élus d'en prendre maintenant pleinement conscience.

Parmi les leviers identifiés, et notamment à propos du système de location de vélos en libre-service on peut

faire état d'une relative dégradation de l'état du parc de vélos. En trois ans, la situation semble s'être détériorée (ressenti personnel) avec des vélos aux roues souvent sévèrement voilées, des problèmes récurrents de réglage de la selle avec le nouveau fonctionnement en levier. Sans compter les stations elles-mêmes avec une interface digitale défaillante (station église Saint Etienne, face à la place de la Paix), et d'autres ne permettant pas de récupérer un vélo en l'attente d'une connexion satellitaire aléatoire... Pour une ville de la taille de Mulhouse, il est étonnant de constater parfois une absence de vélo à certaines heures et à certaines stations (République) eu égard aux 40 stations au total... .

En tout état de cause, ce constat n'est absolument pas fait par la ville qui préfère retenir la progression numérique du nombre d'abonnés/trajets ces dernières années. On semble un peu arrivé au bout d'un cycle où les limites d'un tel usage ressortent bien souvent. Néanmoins, Vélib, Vélocité et consorts agissent comme de puissants leviers de conversion au vélo en captant un public urbain qui hésite encore à s'équiper et peut potentiellement se laisser tenter ensuite par de nouvelles pratiques du vélo, plus ambitieuses cette fois-ci.

Autre aspect, toujours relatif au stationnement vélo, la pose d'arceaux doit devenir la norme devant les équipements publics et tout doit être fait pour convaincre de leur intérêt sur le domaine privé (surfaces commerciales, maisons de santé).

Enfin, en matière de communication une signature vélo est indispensable mais dans ce cas il faut veiller à la cohérence du message délivré. Les incitations à l'usage de la voiture et autres facilités dont elle bénéficie risquent de désespérer les usagers un peu militants du vélo ; combien de temps va-t-il falloir encore attendre pour que les décideurs comprennent que les centres urbains n'ont plus vocation à devenir des hall d'expo de cylindrées !

Pour conclure, revenir sur les pics récents de pollution suffit à démontrer l'avantage d'une présence renforcée des cyclistes dans la ville. Question de santé publique donc mais aussi enjeux liés à la sécurité, aux nuisances, aux opportunités nouvelles d'échanges et de rencontres... . L'impulsion donnée les premiers mois permettra d'être rapidement fixés sur la réalité de cette ambition affichée.



Le discours impossible !

Alors maintenant que le nouveau plan vélo est voté, que des objectifs sont fixés, les élus ont-ils conscience du véritable effort que cela implique ?

Pour bien commencer il nous faudrait un autre discours tel qu'il n'a jamais encore été prononcé.

C'est pourquoi nous vous proposons ici « le discours impossible de Jean-Marie Bockel, Jean Rottner, Jo Spiegel et bien d'autres :

« *Mes chers concitoyens,*

10 ans après l'inauguration de notre tram, il est temps de donner un nouvel élan pour le vélo à Mulhouse et dans l'agglomération m2A. Si de plus en plus de gens utilisent le vélo dans notre cité, c'est que beaucoup d'entre vous voient dans ce mode transport une solution simple, efficace, saine, écologique et économique pour se déplacer en ville. Le vélo a en effet de nombreux avantages : moyen de transport sobre par excellence, il s'inscrit parfaitement dans nos démarches de transition énergétique, d'économie d'énergie et de santé.

La pollution de l'air, liée en outre aux émissions du transport (particules fines, oxydes d'azotes, ozone troposphérique) tue en France PLUSIEURS MILLIERS DE PERSONNES CHAQUE ANNEE. De plus la sédentarité, c'est à dire le manque d'activité physique avec augmentation du nombre de personnes en surpoids, devient un problème majeur de santé publique, particulièrement en Alsace. Certes, la voiture continuera à nous rendre bien des services et des progrès sont encore attendus.

La voiture électrique fait doucement son apparition et permet de lutter contre la pollution locale mais elle ne règlera pas tout : ni les économies d'énergies nécessaires, ni la lutte contre la sédentarité, ni l'encombrement de nos villes, ni l'insécurité routière. Il nous faut donc réussir avant tout de vrais changements de comportement. C'est pourquoi il est nécessaire de vous proposer ce nouvel élan pour le vélo. Il permettra d'améliorer le réseau cyclable en choisissant des standards élevés pour rénover l'existant et créer de nouveaux aménagements cyclables. Il faudra aussi repenser la place de la voiture en ville, en baissant la vitesse, en relocalisant le stationnement pour libérer de l'espace ou encore en supprimant certaines voies de circulation.

Chacun doit réfléchir à son mode de déplacement et utiliser la voiture de manière beaucoup plus rationnelle. De nombreux déplacements en ville sont inférieurs à 5 km et peuvent se faire facilement à vélo. C'est pourquoi nous voulons doubler la part modale du vélo en 2020 et la tripler en 2025. Le vélo devra ainsi assurer dans quelques années près de 10% des déplacements. Et quand cet objectif sera atteint nous poursuivrons l'effort car 1 déplacement sur 10 ou 1 déplacement sur 5 à vélo en milieu urbain, cela est tout à fait possible.

Notre capitale européenne et alsacienne Strasbourg nous montre l'exemple et a plus d'une longueur d'avance concernant l'usage du vélo. Vous connaissez Bâle ou Fribourg qui sont des villes voisines exemplaires et très agréables où tram et vélo occupent une place importante.

Nos amis européens néerlandais et danois sont les champions de l'utilisation du vélo en ville. Nous devons nous inspirer de ces exemples et partager cette culture européenne de vélo pour améliorer la qualité de vie dans notre agglomération. Nous le ferons ici à Mulhouse et dans l'agglomération m2A. Je compte sur vous pour nous soutenir dans cette nouvelle étape de progrès dans la cité. »





Le 7 décembre 2016 au matin, un accident dramatique a coûté la vie à un cycliste à Marckolsheim, rue de l'Alma. L'homme, âgé d'une cinquantaine d'années, a glissé à vélo sur la chaussée particulièrement verglacée ce jour-là. Un automobiliste qui le suivait

n'a pu l'éviter, l'homme est décédé sur le coup, écrasé par le véhicule.

Pour éviter ce type d'accident on peut espérer rouler davantage sur des aménagements cyclables bien entretenus même en hiver. On peut aussi insister sur la nécessité de ralentir le trafic à 30 km/h en ville, surtout en hiver ! Enfin, comme une chute à vélo est toujours risquée et plus probable en hiver, on peut aussi équiper son vélo de **pneus cloutés**. Ce n'est pas une blague, j'utilise un tel équipement sur un vieux VTC dédié aux journées d'hiver pendant lesquelles, le verglas, la neige et le sel rendent nos déplacements plus difficiles et éprouvent particulièrement nos vélos.

Les marques allemandes et finlandaises, respectivement Schwalbe et Nokian, proposent des pneus cloutés pour vélo.

Les pneus de VTC (que j'ai testé) présentent 2 rangées de clous. Les pneus de VTT en présentent 4, et permettent sans doute d'affronter les pires conditions.

Ci-dessous en photo: pneu **Schwalbe Winter 700x35c**, 2 rangées de clous, 120 clous par pneu, prix conseillé 40 euros (pour VTT compter environ 60 euros).



La version VTC **Schwalbe Winter Marathon 700x35c** présente 4 rangées de clous (comme un pour pneu de VTT avec 240 clous par pneu) pour un prix public conseillée de 55 euros.

ci-dessous : gros plan sur les clous de Nokian (pour VTC, 2 rangées de clous)



Législation : quelques brèves pour 2017

Deux nouvelles nous ont sensibilisés, la première la parution au journal officiel le 21 décembre du décret qui porte sur l'obligation de porter un casque pour les conducteurs et passagers de cycle âgés de moins de 12 ans et ceci à compter du 22.03.2017. Comme de nombreuses associations qui font la promotion du vélo, il n'est pas question d'être « contre » le casque, mais de son obligation. Sur le site de la Fub et sur le blog d'Isabelle et le vélo, vous trouverez de nombreuses argumentations et commentaires sur la question, retenons tout de même que dans les pays nordiques, il n'y a aucune obligation de ce type et pourtant le nombre d'usagers est incontestablement supérieur que dans l'hexagone, ne vaudrait-il pas mieux s'attaquer aux réelles causes de la dangerosité de pratiquer le vélo chez nous !. Il s'avère qu'en fait le casque n'est imposé que dans les pays qui n'ont pas de politique cyclable !

La deuxième, concerne les sas vélos, en effet un décret (28.12.2016) élargit la possibilité pour les chauffeurs de véhicules motorisés d'être verbalisés par vidéo-protection « sans interception ». Concrètement, si un feu est équipé d'une vidéo, la police peut donc verbaliser d'office tous les véhicules qui ne respectent les sas vélos.



Combien de fois pestons-nous en raison de ce non respect. Le CADRes va demander que la loi soit appliquée. Naturellement, il serait opportun de faire une campagne de sensibilisation au préalable, à laquelle bien volontiers nous nous mettons à disposition pour la soutenir.