



12/2019 - 01/2020



SOMMAIRE

- Editorial : Urgence et inertie : Marc Arnold
- Loi d'orientation sur les Mobilités dite loi LOM
- Rue de Richwiller à Pfstatt : la loi sera-t-elle respectée ?
- Baromètre vélo
- « Aménager pour accélérer la croissance des mobilités actives »
- Vélorue à Mulhouse: réalisation de l'axe vélo : gare - centre historique

AGENDA

- 09.01.2020 Réunion du bureau
- 12.02.2020 Réunion du bureau
- 11.03.2020 Réunion du bureau
- 27.03.2020 Assemblée Générale
- 06.06.2020 Journée du vélo

Tous les derniers mercredi du mois : Vélorution mulhousienne — départ à 19 h, rue de la Moselle

Vous trouverez accompagnant cet envoi :

- ⇒ L'appel de cotisation pour 2020
- ⇒ Le justificatif fiscal de 2019

Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler *en sécurité*
21, rue Henri Schwartz
68200 MULHOUSE
Tél. **07 78 55 00 47**

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

Lettre Contact

**BONNE
ANNEE**



Editorial: Urgence et inertie [Marc ARNOLD]

Urgence et inertie, voilà deux mots qui ne vont pas bien ensemble et qui pourtant illustrent une réalité : d'un côté l'urgence climatique, déclarée par les scientifiques et votée par de plus en plus d'élus et, d'un autre côté, une très grande inertie observée lorsque l'on évalue les changements timides de notre ville.

L'autoroute A36 passée à deux fois trois voies est toujours un axe à 110 km/h alors que nous demandons son passage à 90 km/h dès le lancement du plan climat en 2007. Et la ville à 30 km/h ? On nous répond depuis de longs mois qu'une réflexion est en cours, mais pas de décision. Des campagnes de communication pro-vélo, des dimanches sans voitures, un standard d'aménagement cyclable, un nouveau plan de circulation en centre-ville, un effort budgétaire, toutes nos propositions clairement exposées le printemps dernier sont restées sans réponses. En cette fin de mandat municipal, quelques réalisations viennent éclaircir le tableau comme par exemple l'itinéraire gare-centre-historique via le bâtiment annulaire et la rue Wicky. Cette dernière devient la première vélorue de Mulhouse où les cyclistes sont prioritaires et ne peuvent être dépassés par les voitures.

Cependant, le baromètre de villes cyclables montre que pour Mulhouse il y a encore bien des points noirs avec un manque d'aménagements sur des axes majeurs comme la rue Aristide-Briand où l'Avenue de Colmar par exemple. Nous ne manquerons pas de rappeler aux futurs candidats aux municipales de 2020 que l'urgence climatique doit rimer avec urgence cyclable, que la lenteur et la timidité des politiques cyclables passées n'est plus acceptable.

Mes meilleurs vœux à toutes et à tous pour la nouvelle année.

Marc Arnold

Un texte adopté en force

L'Assemblée nationale a adopté ce 19 novembre en lecture définitive le projet de loi, alors que le Sénat l'avait rejetée le 5 novembre pour protester contre l'absence de financements prévus par la LOM pour les communautés de communes, que la loi charge de devenir autorités organisatrices de mobilité. Comme le prévoit la Constitution, l'Assemblée Nationale a alors eu le dernier mot dans le cadre d'une lecture définitive, un vote de la loi sans débat ni amendements.



Le contexte : l'urgence de réfléchir à d'autres formes de mobilités

Pour atteindre l'objectif, fixé lors de la COP21, de limiter le réchauffement climatique à 1,5 degré d'ici à la fin du siècle, les États doivent réduire drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre. La France s'est engagée à rejoindre la neutralité carbone d'ici 2050 dans le cadre du Plan climat 2017. Le secteur des transports, premier émetteur de GES du pays avec 28,9% du total¹, est particulièrement impliqué. Or le trafic routier à lui seul concentre 95% des émissions de GES du secteur. De plus, le secteur des transports est l'une des sources majeures d'émissions de polluants atmosphériques.

De plus, sur 80 % du territoire, les collectivités ne proposent aucune solution de transports.

Des financements :

Une enveloppe de 13,4 milliards d'euros doit être affectée sur la période 2018-2022 au développement des infrastructures, essentiellement pour les « déplacements du quotidien ». Priorité est notamment donnée à l'entretien des réseaux existants. Il faudra être attentif que cette enveloppe aille vraiment à la création de lignes structurantes et ne servent pas qu'à entretenir un réseau ferré laissé à l'abandon et à construire de nouvelles routes !

Autorités organisatrices de mobilité (AOM)

L'ensemble du territoire sera couvert par une AOM : métropoles, communautés de communes ou régions. Chaque agglomération devra disposer d'applications permettant de se renseigner sur les offres et acheter un accès aux transports en commun, mais aussi de réserver des VTC, covoiturages et autopartage, ou encore de trouver des places de stationnement.

Un Comité des partenaires sera créé pour chaque AOM composé de représentants des employeurs, des usagers et de l'AOM.

Les mobilités actives

La LOM reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière. Parmi les mesures annoncées, citons notamment :

- l'apprentissage systématisé de la mobilité à vélo avant l'entrée au collège, (programme "savoir rouler à vélo")
- l'évolution du code de l'environnement pour rendre obligatoire la réalisation de réseaux cyclables complets, continus et sécurisés - y compris hors agglomérations - ,
- la lutte contre le vol et le recel de vélo, en rendant obligatoire l'identification des vélos neufs à partir de 2021,
- la mise en place facilitée de stationnement sécurisé dans les copropriétés
- l'amélioration de la complémentarité vélo/train et vélo/autocar, -les volumes restant à préciser par décret- , notamment la création d'obligations en termes de stationnement sécurisé dans les gares et les pôles multimodaux, à l'horizon 2024, ainsi que sur le transport des vélos dans les trains et dans les cars,
- La création d'un « forfait mobilités durables », une prime vélo défiscalisée jusqu'à 400 euros par an, outil d'incitation à la transition écologique des salariés pour leurs employeurs, lesquels discuteront dorénavant de la mobilité lors des négociations annuelles obligatoires. Mais bémol, le versement de ce forfait n'est pas obligatoire !
- l'obligation d'accompagner les publicités automobiles d'un message promotionnel encourageant l'usage des mobilités actives et partagées.
- incitation à la transition écologique des salariés pour leurs employeurs, lesquels discuteront dorénavant de la mobilité lors des négociations annuelles obligatoires,
- Fonds vélo de 350 M€ sur 7 ans

Lutte contre la pollution de l'air :

Les agglomérations auront la possibilité de créer des zones à faible émissions (23 collectivités engagées dans la démarche).

Véhicules autonomes

Le déploiement de services commerciaux en faveur des véhicules autonomes sera facilité. Et enfin, 16 villes accueilleront des navettes autonomes sur leurs routes pour une phase de test, avant de les étendre à tout le territoire.

VTC : améliorer les conditions de travail des chauffeurs

La LOM prévoit une charte qui n'engage donc pas les entreprises légalement, mais apporte des changements majeurs dans la relation plateforme-chauffeur, comme le droit pour un chauffeur de se déconnecter ou de refuser une course au tarif trop bas.

Le covoiturage subventionné !

Les parlementaires autorisent les AOM à subventionner les voyages réalisés en covoiturage à raison de deux trajets par jour, à la hauteur qu'elles jugent nécessaire.

Autopartage

L'autopartage y gagne aussi avec cette loi. Les nouveaux pouvoirs des autorités organisatrices de mobilités vont faciliter l'octroi de places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage.

Notre conclusion :

Il faudra rester très attentif aux décrets d'application de cette loi, afin que les promesses pour le vélo ne restent pas lettre morte. Sinon, les français de zone rurale sans smartphone et sans Uber n'auront pas plus de facilités pour se déplacer au vu des moyens alloués au développement des infrastructures !

En ce qui concerne les Zones à Faibles Emissions, des zones à circulation limitée auraient été plus efficace pour la promotion des mobilités alternatives et socialement plus juste. La grosse berline électrique pourra continuer à rouler dans le centre ville, quand la petite twingo diesel en sera exclue !

Rue de Richwiller à Pfastatt : la loi sera-t-elle respectée ? [Marc Arnold]

Le revêtement de la rue de Richwiller à Pfastatt a été totalement rénové cet automne. Actuellement le marquage sur chaussée n'a pas été réalisé. Avec un minimum de 9 mètres de large (largeur de la chaussée sans compter les trottoirs), il est possible de faire deux bandes cyclables et deux voies de circulation. Malheureusement, un marquage préliminaire (trait blanc très fin) semble indiqué que la chaussée sera réaménagée comme avant rénovation c'est à dire sans bandes cyclables et avec des voies de tourne-à-gauche pour les voitures. Par un courriel du 4 décembre, nous avons rappelé à la ville de Pfastatt ainsi qu'au conseil départemental que conformément à la loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie), des aménagements cyclables doivent être réalisés ainsi que le précise l'Article L228-2 du code de l'environnement. Nous n'avons pas de réponses à ce jour. En cas de non-respect de la loi, il nous faudra réagir.

**Baromètre des villes cyclables [Dominique Rosenfeld]**

Le baromètre « Parlons vélo des villes cyclables » est la plus grande enquête participative jamais menée au monde au sujet du vélo. Plus de 185 000 réponses, une augmentation de 63 % par rapport à l'édition de 2017. Et chez nous, au niveau la M2A, seules 4 communes (sur 39) franchissent la barre des 50 réponses, Mulhouse-333, Kingersheim-106, Riedisheim-69 et Brunstatt-Didenheim-57. Plus de 250 points noirs à Mulhouse ont été mentionnés par les participants ! 4 tronçons prioritaires à aménager se dégagent des résultats : l'avenue Aristide Briand, l'avenue Kennedy, la rue de Dornach (au niveau du pont sur l'III) et l'avenue de Col-

mar. Rien de bien nouveau pour le CADRes qui a toujours mis en avant ces différents points ! On se souvient par exemple de l'élu chargé du vélo nous disant que lui n'avait pas de problème pour remonter l'avenue Kennedy ... Ou encore le double sens cyclable Bon Enfants/ couvent/ maintes et maintes fois évoqué aux décideurs sur sa dangerosité et qui n'a suscité aucune véritable prise en compte !

Ce baromètre est un bon outil de travail pour de nombreuses villes. Mais à Mulhouse, malgré l'urgence climatique, malgré l'évolution sociétale sur la perception de l'avenir au niveau des déplacements, nous sommes en présence d'élus qui seront à leur X^{ème} mandats et qui ont un regard passéiste, qui ne s'ouvrent guère à l'évolution de notre monde, sur ce qui se passe ailleurs et donc très peu progressistes ! Pour eux, la rue demeure uniquement une route dévolue à l'automobile.....

Deux de nos membres du bureau, Nathalie M. et Jan T. se sont déplacés le 5 novembre à Strasbourg pour participer à la Journée d'échange « Une voirie pour tous » sur le thème précité organisée par le **Cerema-Est** (*Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement*) en partenariat avec le l'Eurométropole de Strasbourg.

Les objectifs du programme étaient :

- Assurer la promotion des pratiques d'aménagements qui permettent un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages urbains
- Redonner toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo »
- Repenser les espaces de vie différemment, pour plus de bien être, de sécurité, de confort d'usage, de lien social et d'urbanité.

A ce titre ont été abordés les différents sujets suivants : **Actualités nationales sur les « Mobilités Actives »** (plan vélo, Loi d'Orientation des Mobilités), **le développement de la marche** (les séniors: un enjeu fort, des aménagements facilitateurs, détections des piétons au passage piétons), **le développement du vélo** (la vélorue : une rue avec priorité aux vélos, la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), le vélo-cargo : un nouveau mode de livraison ; différentes types de ces vélos ont été présentés et puis ont été essayés par les participants.

Pour clore la journée nous a été présenté le projet de réaménagement du Quai des Bateliers ainsi qu'une visite des lieux.

Au final, nous avons passé une journée très dense et très riche en enseignements. Seul bémol, l'absence de décideurs de la région mulhousienne qui naturellement étaient invités à cette journée.....

Mulhouse: réalisation de l'axe vélo : gare - centre historique [Dominique Rosenfeld]



L'axe cyclable "Gare-centre historique" vient d'être réalisé ! Autant nous avons été très critiques par rapport à l'axe du Pont de Riedisheim vers la Porte de Bâle empruntant la rue des Bonnes Gens, autant là, nous trouvons que tout cela est relativement positif. Naturellement, il y a certains éléments « bricolés », en particulier cette traversée dans le bâtiment annulaire, où deux zones peuvent se révéler ambiguës et dangereuses. La première du côté de l'entrée des voitures qui accèdent à leur parking privé – qu'en est-il des priorités ? Et de l'autre côté, en amont, aucun guidage des cyclistes n'a été matérialisé sur la chaussée, mais surtout la traversée du trottoir peut se révéler conflictuelle car les cyclistes n'ont aucune visibilité et se retrouvent devant des piétons...ceux-ci sont, c'est évident, prioritaires.



La première vélorue mulhousienne impose aux automobilistes de ne pas doubler les cycles. Une première à Mulhouse ! En finalité, on oblige simplement l'automobiliste à respecter la législation qui est de laisser un espace latéral d'un mètre pour les doubler ou de rester derrière ! Peu d'automobi-

listes respectent cela !!!! Cet aménagement a donc aussi un objectif éducatif !

Le double aménagement en réalité: passage piétons + traversée de deux bandes cyclables



est très intéressant. Les aménagements cyclables qui traversent le carrefour, la suppression d'une voie de circulation et cette vélorue, obligent ainsi les automobilistes à modérer leur vitesse engendrant une zone apaisée pour les autres usagers de la voirie ainsi que pour les riverains. Comme toute modification, un certain laps de temps est nécessaire pour qu'il soit bien accepté. On constate également l'inattention au volant des conducteurs/trices (les habitudes!), mais dans l'ensemble cela se déroule assez bien. Naturellement, il y a toujours des automobilistes réfractaires qui n'aiment pas ralentir, s'arrêter !

