



09/2020

Lettre Contact



SOMMAIRE

- Editorial : : Marc Arnold
- Semaine de la Mobilité à Mulhouse, journée sans voiture
- Une triple vélorution !
- Les aménagements cyclables « c'est la mort du centre ville » !
- Le forfait « mobilités durables »
- Le défi « au boulot, j'y vais à vélo »
- Petit retour sur les 8 premiers mois de cette année

AGENDA

SEPTEMBRE :

- ⇒ 16 au 19 Semaine de la Mobilité
Retrouvez-nous au village des Mobilités le **samedi 19** où nous tiendrons un stand de 10 h à 17 h
- ⇒ **Dimanche 20** : Journée sans voiture

OCTOBRE :

Dimanche 4. : « triple » Vélorution . RDV 10h15 place de la Concorde à Mulhouse

Réunion du bureau :

Jeudi 8 octobre 17h au siège

Vélorution mulhousienne

Tous les derniers mercredis du mois : départ à 19 h, rue de la Moselle

Edito septembre 2020 [Marc ARNOLD]

Par ses conséquences parfois anodines et malheureusement parfois dramatiques, le COVID-19 aura marqué fortement cette année 2020. Avec l'urgence climatique, la montée en puissance des écologistes, la candidature de Loic Minery, le vélo était entré comme jamais dans une campagne électorale à Mulhouse. Nous avons poussé les candidats à répondre au questionnaire « parlons vélo » proposé par la FUB. Une fois encore, nous attendons beaucoup de ce mandat. Les réponses et les engagements des élus seront à suivre de près. Nous citons toujours les nombreux avantages du vélo, transport écologique, économique, bon pour la santé, rapide en ville, bon pour les commerces de proximité, offrant une autonomie à la jeunesse etc... Cependant, personne n'envisageait qu'un virus allait lui aussi mettre en avant un avantage inattendu du vélo : la distanciation sociale. En conséquence, des aménagements provisoires mais souvent conséquents et sans précédent ont fleuri dans nos rues, à Mulhouse (12 km d'aménagements provisoires) et ailleurs en France. Des aménagements toujours refusés (comme la suppression d'une voie de circulation rue Engel Dollfus par exemple) ont été enfin réalisés contraints par l'urgence sanitaire et sans provoquer le chaos général.

Les embouteillages, limités à certaines heures, limités souvent à une seule longue file de voitures, sont aussi la conséquence d'une mauvaise utilisation persistante de la voiture : le report modal massif de la voiture vers le vélo ne s'est pas opéré. Pour cela il faut encore du temps, une communication sans démagogie, des aménagements de grande qualité et donc des investissements à la hauteur de l'enjeu. Nous lutterons en ce sens dans les semaines et les mois à venir. L'urgence sanitaire s'arrêtera peut-être bientôt mais pas l'urgence climatique. Nous espérons vous rencontrer à nos prochaines animations. Soyez prudents.

Semaine de la mobilité, intervention du CADRes les 19 et 20 septembre

Le samedi 19 septembre, le CADRes participera au village des mobilités alternatives place de la Réunion à Mulhouse de 10 à 17h. Nous tiendrons un stand d'information et encadrerons comme l'an passé un circuit pour les enfants avec mise à disposition de draisiennes.

Le dimanche 20 septembre, la ville de Mulhouse propose un premier dimanche sans voiture (malheureusement encore très limité à Mulhouse centre). Demandeur de ce type d'initiative nous avons accepté de participer à cette première, en organisant deux tours à vélo, un le matin (départ 10h30) l'autre l'après-midi (départ 14h30). Ces deux tours à vélo seront l'occasion de tester et critiquer des itinéraires cyclables proposées par la Ville. Départs place de la Réunion. Venez nombreux !

Si vous voulez participer à l'animation de ces deux journées, n'hésitez pas à nous contacter. Merci.

En raison des risques sanitaires, l'AG 2020 est annulée et reportée à une date ultérieure.

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

Une "triple" vélorution le dimanche 4 octobre en matinée

A l'initiative d'Alternatiba Soultz, le CADRes Mulhouse vous invite à participer à une vélorution exceptionnelle avec trois départs différents. Nous partirons de Mulhouse, d'autres de Guebwiller et de Thann (participation du CADRes Thur-Doller), et nous convergerons vers Wittelsheim. Ce sera l'occasion de montrer les points noirs sur ces 3 axes péri-urbains où l'on emprunte parfois des routes avec une circulation à 70 km/h. Nous passerons par Pfattatt, Richwiller puis Wittelsheim. Notre rendez-vous mulhousien est à 10h 15 Place de la Concorde à Mulhouse pour une arrivée en fin de matinée à Wittelsheim sur la Place du Marché devant l'église. Partage d'un apéro selon les conditions météorologiques et sanitaires. L'évènement sera normalement confirmé dans la presse et sur nos sites respectifs.

Les aménagements cyclables « c'est la mort du centre ville » ! [Nathalie Dubié]

Voilà le genre de phrases chocs qui remplissent les commentaires sur les nouveaux aménagements cyclables de Mulhouse sur la plate forme internet « Mulhouse c'est vous ! ».

C'est vrai qu'il y a de la vacance commerciale dans le centre ville de Mulhouse, et la crise sanitaire a donné un rude coup aux commerçants. Un centre ville vital et vivant, convivial, avec des belles terrasses de cafés, est une image à laquelle nous sommes tous attachés, et les cyclistes aussi.

Si le centre ville est en difficulté, c'est avant tout à cause des erreurs d'urbanisme des équipes municipales et de l'intercommunalité : développement incohérent de surfaces

commerciales en proche et lointaines périphéries. Ces zones artisanales ont eu du succès aussi grâce à leur facilité



d'accès en voiture. Ainsi, beaucoup pensent que la même recette devrait sauver les commerçants du centre-ville.

Ainsi règne le fantasme de l'automobiliste qui ira remplir son coffre entier au centre ville. « Les commerçants de centre-ville ignorent le plus souvent les cyclistes et n'ont d'yeux que pour les automobilistes. Grave erreur. Le vélo, par sa souplesse d'utilisation, sa faible consommation d'espace, et son rayon d'action, est sans doute le mode le plus efficace pour faire ses courses en ville. » (Frédérique Héran).

Pour confirmer cette phrase, une étude du CEREMA, « Mobilité et commerce - Quels enseignements des enquêtes déplacements ? » (Août 2019), montre qu'à l'heure actuelle, 74 % des clients des centres villes des agglomérations de plus de 100 000 habitants viennent à pied, à vélo ou en transports en commun. De plus, 84% des résidents de la ville-centre et 13% des résidents de la périphérie consomment principalement dans la ville-centre.

Ces chiffres montrent que les clients du centre ville viennent principalement autrement qu'en voiture et sont majoritairement des habitants de la ville centre. Alors pourquoi doit-on se plaindre de toutes les mesures qui vont dans le sens d'une réduction de la place de la voiture en centre-ville et réclamer au contraire plus de facilités de circulation et de stationnement ?



Un deuxième fantasme perdure, celui du cycliste pauvre et radin ... En effet, jusque dans les années 1980, le vélo était " le véhicule du pauvre " : la plupart des cyclistes étaient des hommes jeunes, ouvriers, souvent immigrés, (voir l'enquête transports de 1984 sur les déplacements des Français). Aujourd'hui, les cyclistes urbains sont issus de milieux bien plus variés et surtout à revenus nettement plus élevés qu'autrefois.

Donc, le cycliste n'est pas pauvre mais en plus, il est plus fidèle que l'automobiliste à son commerçant ! En effet, l'automobiliste va acheter plus par visite que le cycliste (il veut rentabiliser sa sortie !), mais le cycliste achètera plus par semaine que l'automobiliste ! (Enquête réalisée auprès des clients cyclistes et automobilistes des commerces du centre-ville de Breda (130 000 hab.) aux Pays-Bas).

Ainsi, les aménagements cyclables, l'apaisement du centre ville sont des puissants stimulants pour le commerce. Quel commerçant de la Place de la Réunion ou de la Rue du Sauvage voudrait redonner ces espaces à la voiture ?

Ainsi nous pouvons donner quelques conseils aux commerçants du centre ville de Mulhouse :

- demandez qu'on installe, à proximité immédiate de votre magasin, des arceaux pour vélos.
- Faites pression, avec l'association de commerçants, pour exiger des aménagements cyclables et piétonniers facilitant l'accès aux commerces.



Les aménagements cyclables « c'est la mort du centre ville » ! (suite) [Nathalie Dubié]

- Alliez-vous avec le CADRes
- Offrez, dans le cadre d'une opération commerciale, un sac à dos ou un panier pour vélo aux bons clients, comme vous offrez déjà des places de parking gratuites.
- Distribuez le plan des aménagements cyclables de votre ville et divers conseils pour mieux circuler à vélo...

D'ailleurs, la chambre de commerce locale de St Bruno (Canada) a même réclamé en janvier 2020 la suppression de places de parking pour les transformer en place pour vélo afin de redynamiser son centre ville !

Alors, oui, j'espère avoir ainsi démontré que les mobilités actives, et en particulier le vélo, sont des facteurs de dynamisation du commerce en centre ville, et non sa mort programmée parce qu'on aura ainsi freiné la circu-

lation automobile.

Sources et pour aller plus loin :

- <https://www.versants.com/moins-de-stationnement-pour-plus-de-velos/>
- https://www.au5v.fr/IMG/pdf/Commerce_de_centre_ville_et_Velo.pdf
- <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/envelocommerce-fub2003.pdf>
- <https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>
- CEREMA, « Mobilité et Commerces – Quels enseignements des enquêtes déplacements ? » Août 2019.

Le forfait « mobilités durables » [Nina Cormier]

La loi LOM de décembre 2019 ouvrait la possibilité pour les employeur·se·s de prendre en charge les frais de déplacements pour les employé·e·s venant travailler à vélo ou en covoiturage.

Il manquait encore les décrets d'application pour que le dispositif entre en vigueur, c'est chose faite depuis le 9 mai dernier pour le secteur privé, comme pour la fonction publique !

Le montant peut aller jusqu'à 400€ pour le secteur privé, mais seulement 200€ dans la fonction publique, pour une raison qui nous échappe... Enfin, saluons ce 1^{er} pas !

Pour le secteur privé, montant, modalités et critères d'attribution sont déterminés par accord d'entreprise ou inter-entreprises ou, à défaut, par accord de branche.

L'approbation du dispositif par le MEDEF rendra-t-elle les négociations plus faciles ?

Pour les cyclistes qui ont actuellement un abonnement Soléa remboursé (en partie) par leur employeur·se, il y a également une différence public/privé :

- vous êtes fonctionnaires, vous pouvez cumuler les 2 dispositifs en 2020, mais il faudra ensuite choisir.
- vous êtes salarié·e du privé, il semblerait que ce soit cumulable dans la limite des 400€.

Nous ne pouvons que vous encourager à faire la demande auprès de votre DRH, de faire la pub pour ce dispositif autour de la machine à café, et pourquoi pas, en profiter pour demander un local à vélos sécurisé près de l'entrée ?

Le défi « Au boulot, j'y vais à Vélo ! » [Nina Cormier]



Cette année encore, la région et l'ADEME lancent en cette rentrée le défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! ».

Le but de cette initiative est évidemment d'encourager l'usage du vélo, plutôt que de la voiture individuelle, pour se rendre sur son lieu de travail (les combinaisons tram+vélo ou TER+vélo sont également possibles).

Pour participer, il suffit d'inscrire son équipe/entreprise sur la plate-forme dédiée, puis de motiver un maximum de ses collègues à laisser leur voiture au garage pour enfourcher leur bidou !

Pour les collègues réfractaires qui utiliseraient l'excuse du pneu dégonflé, on leur rappelle l'existence des Poto-

cyclettes et du « coup de pouce vélo » à 50€, et pour les collègues près de leur sous, on leur rappelle la naissance du forfait « mobilités durables » ! Sans oublier l'argument des nombreuses pistes cyclables nées du déconfinement, à tester avant le rétro-pédalage municipal !

Il s'agit ensuite de comptabiliser les km parcourus par chacun·e, chaque jour.

Le défi se déroule du 14 au 27 septembre. Il est possible de s'inscrire jusqu'au 21 septembre.

Toutes les informations sur le site:

<https://defi-jyvais.fr/>

Petit retour sur les 8 premiers mois de cette année [Dominique]

Science fiction, réalité, quelle époque !

Tout a été chamboulé au niveau de notre vie associative, interdiction de se réunir, assemblée générale annulée, les activités (dont Vélo sans Age) annulées....

Pour autant, nous ne sommes pas restés les bras croisés, ceux qui nous suivent sur les réseaux sociaux ont pu le voir ! Malheureusement tout le monde ne peut ou ne nous a pas suivi sur les réseaux sociaux d'où ce petit résumé !

Pendant le confinement, nous sommes intervenus auprès de la Municipalité pour dénoncer la fermeture de certains aménagements cyclables, Nouveau Bassin, Eurovélo 6, alors que pendant cette période certaines personnes continuaient de travailler: pas de retour ! Avant la fin du confinement, nous avons sollicités la Municipalité afin d'être associés aux travaux d'aménagements cyclables post-confinement, ainsi que des propositions pour un partenariat dans le cadre des Mesures gouvernementales de « Remise en Selle » - apprentissage de conduite vélo : pas de réponse.

Résultats : du bon et du moins bon, mais surtout aucune méthode de travail ce qui engendre de l'incompréhension et du rejet au niveau de la population, qui sont encore majoritairement pro-auto, on ne change pas de vision et de comportement du jour au lendemain !

Du bon : les aménagements rue Lefebvre, les Zones de Rencontre dans l'hyper centre (mais des erreurs de casting : rue Poincaré et rue Gutenberg: ne répondent pas aux critères des Zones de Rencontre et ne sont pas conformes à la loi), **du moins bon** : les vélorues !, du

n'importe quoi : avenue Mitterrand, rue de l'Ours/Briand, etc..

Nous avons écrit en particulier en mars à Mme le Maire pour la rue Gay Lussac et au mois de juillet pour l'axe Pont de Riedisheim - Centre Ville : pas de réponse précise à ce jour !

Personnellement, je suis allé aux services de la Voirie pour demander les arrêtés municipaux de la rue Gay Lussac, rue Gutenberg, rue Wicky (tout citoyen est en droit de recevoir/consulter ces arrêtés : je suis toujours dans l'attente de ces pièces !

Dans le cadre d'un collectif local (Les Potocyclettes, Achtung Bicyclette et Cadres) nous avons sollicité la M2A pour des opérations post-confinement, nous avons rencontré techniciens et élus (qui ne le sont plus entre-temps...) : en finalité : rien de concret !

A noter également que notre ancien président Bernard Daull est intervenu à Illzach où il a fait des propositions.

Pour revenir sur Mulhouse, comme précité, les élections municipales ont apporté quelques changements puisque dorénavant Mme Claudine Boni Da Silva est nommée au poste d'Adjoint au maire ayant les délégations des mobilités, déplacements doux, circulation, stationnement et voirie. Notre président, Marc Arnold a par courrier félicité Mme Lutz de sa réélection et rencontré Mme Da Silva pour une première rencontre au mois d'août.

Pour clore cet article et revenir à l'actualité, nous avons appris que la majorité des aménagements réalisés dans le cadre de cette opération post-confinement vont être supprimés.... Que dire

- en réalité c'était « la chronique d'une mort annoncée ». En 1993, nous avons organisé une conférence avec la présence de Mme Lidya Bonamoni, de l'Ecole Polytechnique de Lausanne, qui nous avait parlé de la politique globale des déplacements : sans méthode, rien n'est possible ! Le tableau résume tout : la finalité, les objectifs, les moyens pour y parvenir. C'est simple et explicite !



Une politique coordonnée des déplacements

Créer et maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice d'activités économiques

Réduire le nombre et la gravité des accidents

Permettre à chacun d'atteindre ses destinations quotidiennes

Réduire le bruit et la pollution de l'air

Revaloriser la fonction sociale des espaces publics

Un urbanisme des trajets courts

Régulation du trafic

Réaménagement des axes et dessertes pour modérer la circulation

Mesures financières

Développement des transports publics

Réduction de la capacité

Favoriser les déplacements à pied et à bicyclette par des aménagements sans coupures, sécurisés et directs répondant à l'augmentation

Information Sensibilisation Formation

Contrôle / Sanctions

Processus :
 * innovation
 * créativité,
 * interdisciplinarité
 * adaptation des structures
 * participation

La finalité

Les objectifs

Une multitude de mesures