



12/2020 - 01/2021



## SOMMAIRE

- Editorial (Marc Arnold)
- Pourquoi la limitation de la vitesse à 30 km/h est-elle si importante ?
- Riedisheim, petit retour en arrière sur cette année 2020
- Alvéole : Remise en selle (vélo-école) : le CADRes a répondu présent
- Les VAE de la M2A : les commentaires de Solène utilisatrice quotidienne
- Petit retour sur le dernier trimestre mulhousien de cette année

## AGENDA

Prochaines réunions :

- Vendredi 8 janvier 17 h 30
- Jeudi 11 février 17 h 30

Ces réunions sont programmées sous réserve de la situation sanitaire en visioconférence, elles seront confirmées avec le lien d'accès

**Les vélorutions sont pour l'instant annulées**

Vous trouverez accompagnant cet envoi :

- ⇒ L'appel de cotisation pour 2021
- ⇒ Si vous avez réglé votre cotisation, vous trouverez ci-joint le justificatif fiscal de 2020 (en cas d'erreur, n'hésitez pas à nous contacter)

### 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](mailto:velomulhouse@laposte.net)  
Internet [www.velomulhouse.fr](http://www.velomulhouse.fr)

# Lettre Contact



## Editorial: Quand l'AURM pousse le vélo [ Marc ARNOLD ]

L'AURM, Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, a rendu plusieurs rapports sur la mobilité ces derniers mois.

L'étude sur « la mobilité en 2030 », publié en septembre 2020, donnent quelques chiffres qui parlent d'eux-mêmes : le trafic routier a augmenté de 18 % ces deux dernières décennies dans la M2a quand par ailleurs il faudra réduire la part modale de la voiture de 63 % aujourd'hui à 40 % en 2030 pour atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. On comprend bien que nous sommes sur la mauvaise pente : le trafic augmente alors que l'usage de la voiture devrait rapidement diminuer !

On a vu encore récemment la ville de Mulhouse, supprimer des aménagements provisoires dédiés au vélo, sous la pression des automobilistes.

Face à l'urgence, l'AURM préconise des mesures « disruptives », c'est-à-dire une vraie rupture, un changement radical. Pour arriver à un changement si important, l'AURM précise « il faut améliorer la performance des transports en commun, du vélo et de la marche et détériorer la performance de la voiture. Le transfert modal repose avant tout sur une question de choix et de courage politique ». Et pour souligner encore la faisabilité d'un report modal fort, une étude de l'AURM sur les déplacements domicile-travail publiée en octobre, montre que 55 % à 61 % des déplacements domicile-travail intra communaux se font en voiture. Ces déplacements intra communaux sont par définition de très petits déplacements, parfois



La mobilité en 2030 dans la région mulhousienne

Des objectifs à atteindre pour m2A !  
Pourquoi ? Comment ?

Publication Septembre 2020

## Editorial: Quand l'AURM pousse le vélo [ Marc ARNOLD ] (suite)

de moins d'un kilomètre.

La crise sanitaire a freiné la concertation et les possibilités de manifestation, mais nous n'avons pas manqué de citer l'AURM dans nos derniers courriers adressés à plusieurs communes cet automne. Espérons qu'un nouvel élan apportera un vrai changement en 2021.

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

Marc Arnold

Retrouvez toutes les publications de l'AURM sur leur site: [www.aurm.org](http://www.aurm.org)

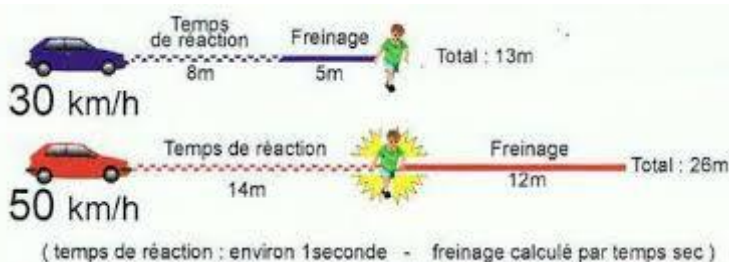
Une publication que vous pourrez également consulter sur ce site et qui nous conforte également sur nos requêtes : « **Connaître et faire progresser la pratique du vélo** ».

## Pourquoi la limitation de la vitesse à 30 km/h est-elle si importante ? [Marc Arnold]

Apaiser la circulation pour promouvoir les modes actifs que sont la marche et le vélo, c'est avant tout baisser la vitesse des voitures et autres véhicules motorisés. L'argument majeur est la baisse du risque d'accident, en particulier d'accident grave, lorsque la vitesse diminue.

En effet, le risque de mortalité pour un choc avec un piéton est divisé par 9 lorsque la vitesse passe de 50 à 30 km/h. Une vitesse qui n'est même pas divisée par 2 permet de diviser le risque mortel par 9 !

Cela peut sembler surprenant, mais la prise en compte du temps de réaction et de la distance de freinage montre un résultat très clair : lorsque, face au danger, la voiture roulant à 30 km/h s'arrête sur 13 m, la voiture roulant à 50 km/h n'a pas commencé à freiner et s'arrêtera à 26m. Autrement dit, lorsqu'on évite un choc avec un piéton en roulant à 30 km/h, on percute la personne à 50 km/h. A cette vitesse le choc est déjà d'une extrême violence.



## Riedisheim retour en arrière sur cette année 2020 [Jan Thijssen ]

Riedisheim, commune limitrophe de Mulhouse a opté il y a quelques années pour la généralisation du 30 km/h. En début d'année, il restait encore 5 rues qui étaient limitées à 50 km/h (Bâle, Dollfus, Zimmersheim, Bartholdi et Alsace). Les 3 premières étant des routes départementales nécessitent un accord du Conseil Départemental pour une instauration du 30 km/h. Ce passage nécessiterait : une campagne de communication et des aménagements routiers, avec des transformations surtout sur les lignes droites.

En lien avec le déconfinement, il y a eu des propositions au niveau de M2A pour créer des aménagements provisoires laissant plus de places aux cyclistes et piétons. Le Maire souhaite faire des aménagements pérennes et envoyer une image positive par rapport à l'utilisation du vélo en ville en lui attribuant une place dédiée. Après échanges, ce qui ressort pour envoyer un message symbolique aux cyclistes et donner une autre image au centre, au niveau des commerces, serait de privilégier le passage en Vélorues des rues de Verdun, rue de Mulhouse, rue de la paix, rue Poincaré, rue Foch et la rue Castelnaud. Cela donnerait un signal fort aux utilisateurs de vélos. Pour la rue de Mulhouse, une étude qui date de quelques années, montrait que 90 % des utilisateurs de la rue étaient des riedisheimois. En finalité, et par décision du Maire Hubert Nemett, la Ville de Riedisheim allait passer en presque totalité à 30km/h et plusieurs rues ont été transformées en Vélorue. La totalité de la ville en zone 30 est un acte que le CADRes réclamait auprès du Maire depuis le début de son mandat.

Malheureusement, après les élections, le nouveau Maire Loïc Richard a supprimé aussitôt les rues qui avaient été nouvellement modifiées à 30km/h. Actuellement, la nouvelle Municipalité voudrait travailler avec un 'Conseil pour le vélo' dont nous ferions partie intégrante dans le cadre d'une 'Dé démocratie participative'. Deux réunions ont déjà eu lieu. La politique devra suivre la note de Cadrage mission « Riedisheim : Schéma des continuités vertes et douces » établie par l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne « AURM ». En ce qui concerne la voirie, la municipalité souhaite estimer la pertinence des zones 30 ou 50 sur la commune. Elle a pour ambition d'articuler celles-ci avec des infrastructures néces-



## Riedisheim retour en arrière sur cette année 2020 [Jan Thijssen ] suite

saires aux continuités douces au sein de la commune. Le canal du Rhône au Rhin est un exemple de support autant de continuité verte que de la mobilité active. Pour aller au-delà de ces idées, les élus estiment avoir besoin d'une vision d'ensemble. Ils ne veulent pas travailler « par petits bouts ». Ils souhaitent un schéma prospectif et global pour le futur de Riedisheim selon ces deux grandes thématiques : **La nature en ville pour une commune résiliente et La voirie apaisée pour une mobilité douce renforcée.**

### Alvéole : Remise en selle (vélo-école) : le CADRes a répondu présent



Le vélo a grappillé un peu d'espace médiatique et de visibilité durant cette année 2020 marqué par la pandémie. Globalement on a pu observer que le nombre de pratiquants de vélo utilitaire a sensiblement augmenté.

Afin d'encourager la pratique du vélo par les Français et Françaises dans le cadre du déconfinement, le ministère de la Transition écologique et solidaire a pris des mesures d'aide financière et annoncé un plan de 80 millions d'euros: **le Coup de Pouce Vélo.**

Ce coup de pouce s'intègre au dispositif du programme **Alvéole**. Un des volets a été d'accompagner les primo débutant.e.s ou des personnes qui envisageaient de renouer avec la pratique du vélo.

Ces séances se sont déroulées en abordant les points essentiels d'une reprise en main du vélo avec une partie théorique (conseils sur la sécurité du vélo, l'équipement, le stationnement en toute sécurité etc.) et une partie pratique avec une mise en situation réelle.

Nous avons donc proposé de répondre aux sollicitations de cours qui transitaient par le site web du CADRes Mulhouse (14) ou via le site Alvéole (1). Une douzaine de personnes ont pu ainsi être initiées au vélo en participant aux cours individuels ou par petits groupes de 3 personnes de fin juin à début octobre. Ces cours ont été octroyés bénévolement par Jean-Luc Lehmann qui avait suivi une formation auprès de la FUB et que nous remercions bien chaleureusement.

### Les VAE de la M2A: l'avis de Solène, utilisatrice quotidienne

J'utilise un vélo à assistance électrique depuis 1 an 1/2 auprès de Médiacycles qui gère ce service de location de vélos de la M2A. Médiacycles est une entreprise de réinsertion sociale, sise à la gare avenue du Gal Leclerc. La formule M2A comprend l'assistance et l'entretien du cycle et coûte 37 €/mois. Cette option est limitée aux résidents de la M2A de plus de 16 ans, de ce fait, un touriste de passage ne pourra pas louer ces vélos M2A (mais Médiacycles propose d'autres VAE un peu plus léger, qu'on peut louer à peu près aux mêmes conditions financières).

Ce sont des vélos en alu et inox qui sont fabriqués en France par la société Arcade. Une des caractéristiques visibles immédiatement est la transmission par cardan qui génère un certain confort (pas de chaîne qui tombe, pas d'entretien, etc.) . La M2A avait fait l'acquisition de 565 vélos au printemps 2018 et ce service rencontre un net succès puisque avant le confinement 90 % des vélos étaient loués.

#### Les points forts :

- il me permet de gravir le mont du Moensch quotidiennement (Hôpital Emile Muller) ,sans m'éreinter
- la puissance électrique tient le choc de la montée
- la position assise type vélo hollandais et la selle sont confortables
- malgré plusieurs petites chutes le vélo ne s'est pas abîmé
- le système de sécurité fourni est efficace
- la dynamo assure une lumière sécurisante

#### Les points faibles :

- la batterie s'épuise avec le temps : au bout d'un an d'utilisation, la recharge doit se faire après chaque montée (l'écran indique que la batterie est encore chargée à moitié, mais l'assistance électrique ne répond plus dans les grosses montées)
- l'emplacement de la béquille l'expose à des chocs lors des montées de trottoirs ou de marche (la miennne s'est finalement cassée)
- le poids du vélo est considérable (27 kg) - (difficile de le soulever pour monter des trottoirs ou des marches, et mission impossible pour monter dans un TER).



## Petit retour sur le dernier trimestre mulhousien de cette année [Dominique]

Début novembre, par une conférence de presse, la mairie a fait le bilan et annoncé les suites qu'elle va donner aux réalisations post confinement et donc « les Coronapistes ». Comme nous le relations dans notre précédente Lettre Contact, la majorité des réalisations seront supprimées sur la base de certaines constatations (principalement liées à la circulation automobiles) et la concertation par le biais du site de la ville « Mulhouse c'est vous » ainsi que des retours du stand de l'Agence de la Participation Citoyenne lors la semaine de la mobilité de septembre.

Nous avons le sentiment que ces aménagements sont sortis de « terre » sans une réelle volonté de les pérenniser. Oui, il fallait aller vite (dans certains cas), profiter de la situation actuelle pour « imposer » certaines mesures, mais en appliquant un minimum de méthode. Difficile de croire à une réelle volonté « d'apaiser les rues » quand on voit l'argument avancé pour ne pas maintenir les zones de rencontre du centre ville : « **vitesse limitée à 20 km/h, l'idée considérée comme peu efficace est abandonnée** ». Tout d'abord de quoi on parle ? « Zone de rencontre ou vitesse limitée à 20 km/h » Ce n'est pas la même chose !, la législation existe et est très claire, certains tronçons ne correspondent pas à la philosophie de ce concept et de plus ne sont pas conformes légalement (Poincaré, rue Gutenberg !).

Certains aménagements auraient pu être facilement argumentés comme la rue Lefevre car ces aménagements bénéficiaient également aux transports collectifs qui sont souvent bloqués par les bouchons sur cet axe.



« Oui, cela va peut-être créer des bouchons, mais en 2020 la Ville donne la priorité aux modes doux (TC et vélo) et cette mesure permettrait d'augmenter la vitesse commerciale des bus sur cet axe » - Voilà le message qu'aurait pu/du faire la ville.

Pour se donner toutes les chances de réussir la municipalité aurait pu par exemple nous concerter, ce qu'elle n'a jamais effectué alors que nous avons fait une multitude de demandes....

Ensuite, communiquer bien mieux et ne pas se satisfaire d'une concertation mais réaliser une démarche participative. La démarche participative va bien plus loin que la concertation, elle consiste également à associer toutes les parties prenantes et donc les usagers au processus décisionnel. Au final un grand gâchis, comme le bd de la Marne, il était évident que le fait de supprimer totalement un sens de circulation allait reporter le trafic sur la rue Daguerre et mécontenter les habitants de cette dernière.

Pour résumer, certains aménagements localisés peuvent se faire très rapidement, mais d'autres ont des répercussions sur toute une zone et il convient de travailler sur tout le secteur. Nous ne sommes de loin pas encore au stade où la qualité et les options des alternatives aux véhicules individuels motorisés sont assez performants pour pouvoir parler d'une réelle « évaporation du trafic » suffisante. Nous n'allons pas reprendre tous les éléments du dossier, mais il y en a un qui nous a fait sourire, le Pont de Bourzwiller sera « un itinéraire maintenu » alors que les aménagements de ce pont existent depuis des « lustres »...

L'avenir ? Le budget voté pour 2021 lors de la séance du Conseil Municipal de décembre correspond aux engagements pris par la Maire lors des élections municipales. Une enveloppe globale de 3 millions € qui est attribuée au vélo dont 2 millions pour le plan vélo, 500'000 € pour la Maison du vélo, 160 000 € pour les aménagements de déconfinement et le reste pour des garages à vélo). Bon, le budget voirie et stationnement est par ailleurs tout de même de 4 millions d'Euros! Ne connaissant pas les projets, il est difficile pour l'instant de se prononcer. Nous espérons toutefois, pour éviter les erreurs des aménagements post confinement qu'une véritable démarche participative voit le jour pour ces « nouveaux projets » et qu'on puisse enfin remettre sur le tapis toutes les malfaçons soumises à la mairie durant cette année et pour lesquelles nous n'avons reçu aucune réponse (dossier Gay Lussac, adressé en mars et celui de la rue des Bonnes Gens adressé en juillet).

### Aménagements cyclables axes Nord-Sud/Est-Ouest de Mulhouse

