



C'est en commençant par une nouvelle bien triste que nous vous adressons la lettre d'info de cette semaine. En effet, François Kontzler, membre et ancien président de notre association, nous a quitté le 15 août. Nous vous reproduisons ci-après les paroles de Marc Arnold pour la cérémonie d'adieu du 20 août.

« Pour François, pour Marie (son épouse), pour sa famille et pour vous tous ici présents, je voudrais dire quelques mots au nom de l'association CADRes. Certains membres sont ici, d'autres sont encore en vacances mais sont en pensées avec nous. L'association CADRes est une association qui milite depuis 1984 pour l'usage du vélo au

quotidien, comme moyen de transport. Poussé sans doute d'abord par ses convictions écologiques, François s'est intensément investi dans cette association. Il a été membre actif au sein du comité de très nombreuses années et président du CADRes dans les années 2000. C'est seulement récemment, rattrapé par la maladie, qu'il a dû finalement arrêter sa vie de militant. François était quelqu'un d'exigeant, de précis, de constructif, très attaché à la sécurité des cyclistes, à la qualité des aménagements cyclables. Il s'est investi beaucoup à Mulhouse mais aussi particulièrement dans sa commune de Pfastatt.



Dans les années 90, en s'appuyant sur ses compétences professionnelles et son expérience dans l'industrie, il met au point un protocole d'évaluation de la qualité des aménagements cyclables, appelé « démerite itinéraire cyclables ». Ce travail a été reconnu sur le plan national et récompensé par un

premier prix « des vélos d'or » remis par la ministre de l'écologie de l'époque, Dominique Voynet, à François et à son ami du CADR Dominique Rosenfeld, en 1997 à Paris. C'est aussi



à l'initiative de François que nous avons ajouté les lettres « e-s » à l'acronyme CADR pour préciser « Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en sécurité ».

François a toujours recherché le dialogue, a participé à de nombreuses discussions avec les élus, les techniciens et les journalistes. Il n'a bien sur jamais préconisé l'action violente, bien au contraire, notre ami Dominique écrit « il incarnait le militantisme pacifique, toujours respectueux, sans agressivité aucune et doux comme il était lui-même ». Un autre membre du CADRes, Max Tissot, écrit sur son site internet :« François était un homme charmant, doux et attentionné ».

La vie associative ce n'est pas que réunions et manifestations. C'est aussi, une belle histoire d'amitié. Lors de sorties dominicales à vélo, de voyages le long du Danube, ou lors de repas festifs, François et Marie, toujours généreux et très accueillants ont largement contribué à ce bonheur partagé, dans leur maison, dans leur jardin ou autour de leur piscine.

Pour tout ce que tu as fait pour le vélo, pour le CADRes, pour tes amis, un grand bravo et un grand merci à toi François.
Bravo et merci à toi, Marie.



C'est la pré-rentree !



VELORUTION



Mercredi 25 août 2021

19 h

Place de la Concorde



Le printemps et l'été sont souvent les grandes saisons des travaux routiers et réfection des chaussées, cela fait des années que nous demandons aux élu(e)s une coordination entre les services pour que le vélo soit pris en compte

VOIRIE

Avenue Mitterrand : rouler mieux, moins vite

Ce mois d'août, une portion de l'avenue François-Mitterrand à Mulhouse est fermée à la circulation pour être complètement refaite, côté Aristide-Briand. La Ville en profite pour la sécuriser, en particulier aux abords du groupe scolaire de Dormach, et pour inciter les automobilistes à ralentir.

En confiant les travaux dans l'avenue Mitterrand à la société Eurovia, la Ville de Mulhouse a posé « une condition expresse » : ils doivent être achevés au plus tard le 1^{er} septembre, avant la rentrée des classes. Les écoliers de l'école de Dormach située au coin avec la rue de Brunstatt, découvriront une avenue François-Mitterrand refaite à neuf et dotée d'un lot refuge permettant une traversée en deux temps.

Les parents d'élèves ont interpellé la municipalité sur ce sujet de la sécurité à de nombreuses reprises, indique Claudine Boni Da Silva, adjointe au maire chargée de la Voirie.

« Il fallait le faire »

En attendant, les riverains et tous les automobilistes de passage doivent prendre leur mal en patience et suivre les déviations mises en place. « On a essayé de réduire au maximum la gêne, y compris pour les transports en commun qui sont déviés eux aussi. »

Le tronçon de l'avenue concerné fait près de 300 m de long. Du côté de la rue de Brunstatt, des aménagements ont été réalisés au préalable en juillet pour limiter le tourné-à-gauche à une voie. À l'opposé, le Sivom de la région mulhousienne a mis en place une station de pompage sous le pont de la voie ferrée (une zone souvent inondée en raison de la pente). Les travaux proprement dits de la chaussée ont pu alors débuter.

En 2019, un diagnostic a été réalisé



D'une pierre deux coups : un lot-refuge sera aménagé au carrefour avec la rue de Brunstatt, au niveau du feu. Photos L'Alsace/Jean-François FREY

sur les 300 km de voirie que compte la ville de Mulhouse afin d'établir les axes de priorité, rappelle Olivier Bournez, responsable du chantier pour le service Domaine public routier (le maître d'œuvre). Il en est ressorti que l'avenue François-Mitterrand était en mauvais état.

« Il fallait le faire, indique Hervé Sarrazin, chef de service de l'Agence centrale des travaux de voirie, et on a pu intégrer toutes les demandes pour ce grand axe qui voit passer en temps normal 15 600 véhicules par jour. » Le coût de l'opération est chiffré à 400 000 € pour la réfection de la chaussée, plus 15 000 € pour l'aménagement du carrefour avec la rue de Brunstatt.

Ralentir, surtout en zone 30

« On refait toute la couche d'assise et la couche de roulement, reprend Olivier Bournez, des purges sont faites ponctuellement, là où c'est nécessaire. On a procédé à un ratissage des enrobés existants et on réalise des travaux de structure

pour préparer les suivants : on va mettre en place de la grave-bitume et une couche de roulement en enrobé. »

Il y a quelques semaines, une partie de la chaussée avait été coupée au niveau de la rue Erckmann-Chatrian, en direction des Coteaux, déjà pour faire ralentir les voitures. La volonté de la Ville de Mulhouse res-

te la même : inciter fortement à ralentir, en particulier dans les zones limitées à 30 km/h. « Plus de 70 % de la ville de Mulhouse est concernée par ces limitations de vitesse », insiste Claudine Boni Da Silva, qui programme des consultations quartier par quartier pour réajuster les conditions de circulation.

R.D.



Les automobilistes doivent prendre leur mal en patience et suivre les déviations tout le mois d'août. Photo L'Alsace

VOIRIE

Tunnel de la gare à Mulhouse : check-up et grand nettoyage

À Mulhouse, après la réouverture du pont de Riedisheim, le tunnel sous la gare est fermé pour 12 jours, jusqu'au 27 août : le temps de réaliser les traditionnelles opérations de maintenance préventive, mais aussi un nettoyage en profondeur de l'ouvrage, nécessaire tous les deux à trois ans.

Il est désormais interdit aux véhicules de plus de 19 tonnes, c'est nouveau. Mais pour tous les autres véhicules, comme prévu, le pont de Riedisheim, à Mulhouse, a rouvert à la circulation vendredi 13 août, à l'issue d'un chantier entamé fin mai : les travaux de régénération de la superstructure de l'ouvrage (étanchéité, joints et enrobés), qui sont achevés sauf pour les trottoirs où il reste à faire les revêtements en résine.

Cette réouverture du pont était attendue (*) pour lancer des opérations « d'une durée bien moindre » qui concernent un autre ouvrage important du secteur de la gare : le tunnel de la voie sud, à son tour fermé à la circulation, depuis lundi et jusqu'au vendredi 27 août à 18 h.

Des opérations « essentielles »

L'ouvrage connaît régulièrement de petites périodes de fermeture : « Deux fois par an, il est fermé pour permettre la maintenance préventive (contrôles périodiques, nettoyages, tests, petit entretien) des ensembles et systèmes techniques



Le pont de Riedisheim est de nouveau ouvert à la circulation. Photos L'Alsace/Derek SZUSTER

d'équipements de sécurité et d'exploitation », rappelle Manuel Ory, qui dirige le service Domaine public routier de la Ville de Mulhouse.

Cela concerne, détailé-t-il, l'alimentation électrique, l'éclairage, la ventilation, la vidéosurveillance, la signalisation (y compris les barrières), la serrurerie (portes), les réseaux (gestion technique centralisée), la sonorisation, les postes d'appel d'urgence. « Ces équipements sont indispensables pour garantir le bon fonctionnement de l'ouvrage et la sécurité des usagers. Il est donc essentiel et réglementaire d'en vérifier le bon fonctionnement et d'effectuer les opérations de maintenance selon les cahiers des charges de chaque famille d'équipement », souligne le chef de service.

D'ordinaire, pour ces opérations, le tunnel ferme une petite semaine. Cet été, c'est pour 12 jours, et Ma-

nuel Ory en explique la raison : « La campagne de maintenance du tunnel s'accompagne cette fois-ci d'une opération de nettoyage approfondi de l'ouvrage (trous, galeries, portes, signalisation...), ainsi que du remplacement des balisettes de séparation centrale et du remplacement de plaques de protection au feu endommagées lors d'un accident de véhicule. »

Le nettoyage, précise Manuel Ory, « est à faire tous les deux ou trois ans, en raison de l'accumulation de poussières et particules liées à la circulation en milieu confiné. Cet entretien devient rapidement agressif envers les équipements. Mais à titre de comparaison, notre tunnel atteint le seuil de nettoyage en trois ans alors que le tunnel de Fourvière à Lyon l'atteint en trois mois ! La bonne ventilation naturelle de notre ouvrage qui reste



Les travaux de maintenance en cours dans le tunnel sont menés par une équipe de Clemessy. Photos L'Alsace/Derek SZUSTER

très court (340 mètres) et le niveau de trafic y sont pour beaucoup. »

13 000 véhicules par jour

Ce trafic est en moyenne de 13 000 véhicules par jour. Le quai d'Alger (un maillon de la voie sud dans la continuité de Fourvière) voit passer, lui, 21 000 véhicules par jour, compare par exemple Manuel Ory, en soulignant que le tunnel est en capacité d'accueillir bien davantage d'usagers. « Il est possible de monter à 20 000 véhicules par jour dans l'ouvrage et y incitant le trafic de transit est-ouest. »

La fermeture du tunnel est encore mise à profit pour remplacer un candélabre, situé en sortie de tunnel côté Riedisheim, et fermé lors d'un accident début d'année : il sera déplacé en face afin de supprimer le risque de heurt, signale le chef du

service Domaine public routier. « Enfin, complète-t-il, nous profitons également de la fermeture à la circulation pour minéraliser en enrobés, entre le tunnel et les points les accotements côté clôture SNCF. La végétation envahissante ne sera plus qu'un mauvais souvenir ! »

La Ville de Mulhouse consacre chaque année un budget d'environ 100 000 € afin d'assurer l'exploitation de ce tunnel, des crédits dédiés aux consommations électriques et à la maintenance préventive et curative, qui est confiée à une société mulhousienne : Clemessy - Efflage Energie-Systèmes.

R.F.

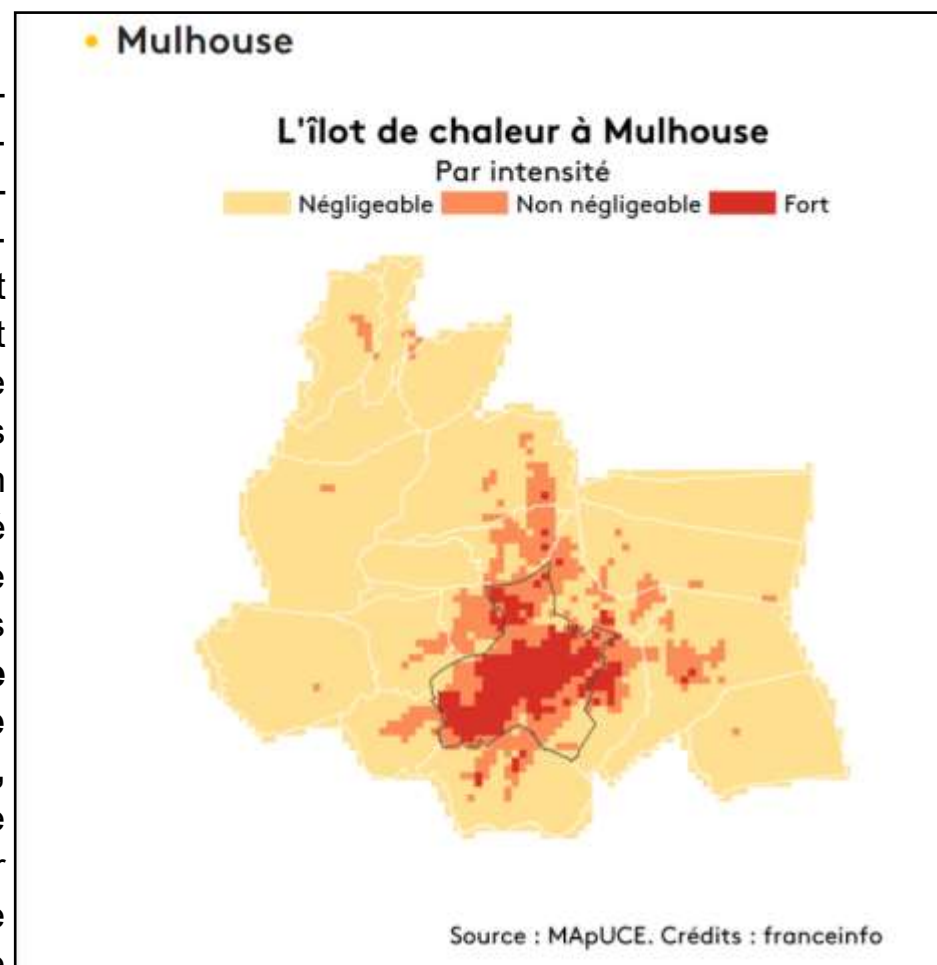
(*) Pour des raisons de déviation puisque le pont de Riedisheim fait partie de l'itinéraire permettant de contourner le tunnel pendant sa fermeture.

comme l'impose la Loi: **“à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants”**. Il aurait donc été normal que lors des travaux du Bd Mitterrand et ceux du Pont de Riedisheim on en profite pour revoir la circulation des cyclistes,

ajouter les éléments manquants (SAS, TAD) et voir pour mettre en conformité ces aménagements qui ne sont plus aux normes actuelles. Le deuxième aspect, relève de la politique globale des déplacements, nous sommes en présence dans les deux cas de 2 X 2 voies de circulation, nous sommes toujours dans la même logique de capacité d'écoulement de véhicules. Pour une politique coordonnée des déplacements, l'une des mesures est de limiter la capacité de véhicules et donc supprimer toutes les 2X2 voies, on en est bien loin ! Nous notons également le coût de fonctionnement de ce tunnel de + de 100 000 euros par an / soit 1 million d'euros sur 10 ans + les coûts complémentaires qu'il y aura à ne pas en douter.... Quand pour les aménagements cyclables, les solutions ne sont pas toujours aisées puisque souvent on doit parer aux oublis initiaux, on nous rétorque souvent trop chers !

Canicule - Ilot de chaleur

Notre ville se trouve dans le panel des villes françaises où l'intensité des îlots de chaleur est la plus forte. Des chercheurs de Météo France et du CNRS ont passé au crible les degrés d'exposition à îlot de chaleur de 42 zones urbaines et nous nous retrouvons en 6^{ème} position (en pourcentage d'habitants), largement devant des grandes villes comme Bordeaux, Nancy Toulouse et Nantes ! Ce phénomène désigne la différence de température entre une ville, plus chaude, et la campagne qui l'entoure, plus fraîche. C'est donc une mesure relative, exposée en degrés : on parle par exemple d'un îlot de chaleur de +3 °C. Il est provoqué par un ensemble de perturbations liées à l'urbanisme et à notre mode de vie : les immeubles qui bloquent la circulation de l'air, les matériaux de construction qui emmagasinent la chaleur, **le manque d'eau et d'espaces verts, la climatisation qui rejette la chaleur dans la rue, la circulation automobile, l'industrie, etc.** Il est plus important la nuit, lorsque la campagne se rafraîchit et que les immeubles ou les routes rejettent la chaleur stockée pendant la journée. C'est également la nuit qu'il pose le plus gros problème de santé publique, en empêchant l'organisme



de récupérer après la fournaise de la journée.

Les effets de la chaleur sont bien connus et représente une véritable menace pour la santé, les personnes âgées et les enfants étant les plus vulnérables.

Comment s'en protéger, certainement pas avec des climatiseurs... Mais les solutions existent et sont connues pour rafraîchir les villes : création de parcs, de toitures ou façades végétalisées, de plans d'eau ou d'ombrages, changement de matériaux pour les sols et les façades, **réduction du trafic routier**, limitation de la climatisation, etc.

Dans la presse de cette semaine, l'article ci-après:

Tourisme doux - en espérant que ces engins n'ont emprunté cette portion de voirie que pour leur départ et qu'on ne les rencontre pas sur les pistes cyclables ou voies vertes !

UEBERSTRASS

Du tourisme sur un quad

L'association Sund'go découverte propose cet été des journées à quad dans le Sundgau. Au programme : artisans et produits locaux, le long d'un circuit au départ d'Ueberstrass.



« **Q**uand les gens viennent passer leurs vacances en Alsace, ils font les grandes activités touristiques mais ils ne prennent pas le plaisir de découvrir le Sundgau », déclare Rémy Eckachwiller, propriétaire d'un gîte à Ueberstrass. Ce dernier et une dizaine d'autres sites de la région ont créé l'association Sund'go découverte, qui propose depuis cette année des balades à quad, à la découverte d'un territoire souvent délaissé par les touristes.

Depuis cet été, des membres de l'association accompagnent des groupes pour une journée inoubliable. Au départ d'Ueberstrass, la sortie commence par un briefing de sécurité. Puis l'aventure démarre : au son vrombissant des moteurs. Visite d'un atelier de fabrication de vitraux ou dégustation de carpes fraîches, le parcours est riche en activités et pauses gastronomiques. « Nous proposons une activité à la fois nature, gourmande et culturelle », explique Rémy Eckachwiller.

« **Le moyen idéal pour faire découvrir le Sundgau** »

L'idée est née d'une croisière dans le retraite à profil avec un lémme : « Nous avions fait une balade à quad et j'ai tout de suite su que c'était le moyen idéal pour faire découvrir le Sundgau ». Depuis, la flotte compte douze quads de 500 cm³ achetés chez un spécialiste à Hartswiller. L'association peut accueillir des groupes de 20 personnes maximum. Les conducteurs doivent bien sûr avoir le permis de conduire et les accompagnants doivent être âgés de 18 ans minimum.

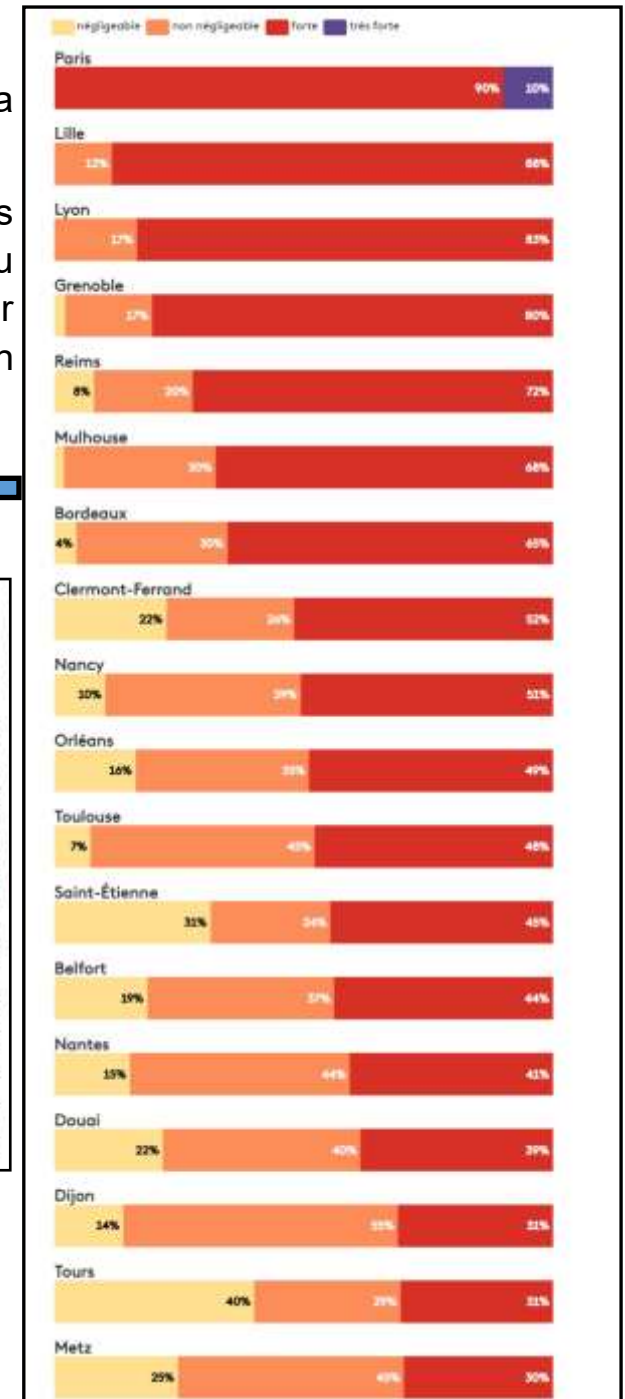
Concernant la pollution provoquée par les engins, Rémy Eckachwiller répond simplement : « Pour aller visiter le Haut-Koenigsbourg ou faire d'autres activités, les gens utilisent la voiture, donc le résultat est le même. »

Les participants sont toujours ravis de leur expérience. Le circuit, initialement prévu pour les touristes, attire plutôt des locaux. « Ce sont souvent des couples d'amis qui viennent ou alors des comités d'entreprise », explique le guide.

Les balades se prolongeront au mois de septembre. Toutes les informations de réservation sont à retrouver sur le site de Sund'go découverte.

Valentine HEITZ

SURFER www.sundgodecouvert.fr
PLUS WEB Douzième de photos sur www.lalain.fr et www.dca.fr



Les différents liens :

⇒ L'alsace du 18.08.2021 - tunnel sous la gare/Pont de Riedisheim ici

⇒ L'Alsace du 10.08.2021 - av. Mitterrand ici

⇒ L'étude Canicule - Ilot de chaleur

[https://www.francetvinfo.fr/meteo/canicule/infographies-canicule-comment-l-ilot-de-chaleur-urbain-transforme-nos-metropoles-en-fournaises_4712253.html?](https://www.francetvinfo.fr/meteo/canicule/infographies-canicule-comment-l-ilot-de-chaleur-urbain-transforme-nos-metropoles-en-fournaises_4712253.html?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&Echobox=1629023525&fbclid=IwAR1hMG941KBYKD1AP4MbAIDjn_0aRHt3cNB5irrWSZjso9uh_fSv5p4QACQ#xtor=CS1-746)

[utm_medium=Social&utm_source=Facebook&Echobox=1629023525&fbclid=IwAR1hMG941KBYKD1AP4MbAIDjn_0aRHt3cNB5irrWSZjso9uh_fSv5p4QACQ#xtor=CS1-746](https://www.francetvinfo.fr/meteo/canicule/infographies-canicule-comment-l-ilot-de-chaleur-urbain-transforme-nos-metropoles-en-fournaises_4712253.html?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&Echobox=1629023525&fbclid=IwAR1hMG941KBYKD1AP4MbAIDjn_0aRHt3cNB5irrWSZjso9uh_fSv5p4QACQ#xtor=CS1-746)

⇒ L'Alsace du 18.08.2021 - Du tourisme sur un quad ici