



Cyclistes Associés
pour le Droit de Rouler en sécurité

Mulhouse et agglomération



Janvier 2023



SOMMAIRE

- Editorial: Des raisons d'y croire ?
- Bilan 2022 - Pfastatt sous la loupe de l'AURM
- Quelques brèves d'ici et d'ailleurs
- Le nombre de cyclistes progresse à Mulhouse ! les derniers chiffres du compteur
- Bilan 2022 Riedisheim
- Vitesse 110 Km/h : pourquoi s'intéresser à la vitesse sur autoroute ?

AGENDA

- 29.03.2023 Vélorution
- 26.04.2023 Vélorution
- 31.05.2023 Vélorution
- 03.06.2023 39ème fête du vélo

Vous trouverez accompagnant cet envoi :

- ⇒ L'appel de cotisation 2023
- ⇒ Le justificatif fiscal de 2022 (si vous avez réglé votre cotisation).



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 année



Editorial: Des raisons d'y croire ? [Marc ARNOLD]

Sur le terrain, on attend toujours de grandes améliorations pour le vélo et des changements de comportement importants. Cependant, il y a aussi de bonnes raisons de croire que les choses bougent.

Quelle surprise d'entendre pour la première fois ces dernières semaines, un message publicitaire pour le vélo, message de la FUB diffusé sur France Inter ! Le message rappelle que trop de petits déplacements de moins de 5 km se font toujours en voiture dans notre pays. Sur le site du ministère de l'écologie, on peut lire à propos de la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) que *le plan vélo et mobilités actives 2022-2027* poursuit trois objectifs principaux dont celui de « faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle ». Le *forfait mobilités durables* d'un montant de 200 euros est attribué aux salariés qui utilisent le vélo au moins 100 jours de l'année pour les trajets domicile-travail.

Depuis presque 2 ans, nous participons à Mulhouse aux réunions du GTT plan vélo (Groupe de Travail Technique). Des projets qui devraient changer le paysage urbain en profondeur sont planifiés pour être réalisés avant la fin du mandat. Cela concerne au moins les rues Franklin, Aristide Briand, la rue de Pfastatt, le Boulevard Roosevelt, la rue des Bonnes gens, la porte de Bâle et la rue Pasteur. L'Avenue de Colmar, le Boulevard Kennedy, la circulation dans l'hypercentre, sont aussi à l'étude. Ainsi, la manière de circuler à

Editorial [Marc ARNOLD] suite

Mulhouse, à vélo ou en voiture, devrait être bien modifiée d'ici 2025 et bien davantage encore en 2030. Espérons que les travaux de 2023 nous donneront toutes les raisons d'y croire.

Très bonne année à toutes et à tous.



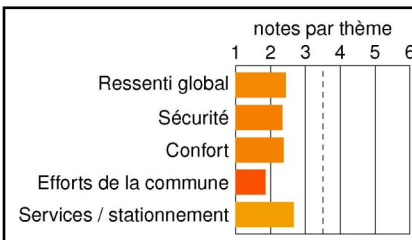
Bilan 2022 - Pfastatt sous la loupe de l'AURM [Marc Arnold]

L'AURM (Agence de l'Urbanisme de la Région Mulhousienne) travaille depuis quelques mois sur un projet intitulé « Vers une mobilité apaisée à Pfastatt ». Leur mission est d'« élaborer un schéma de déplacements tous modes, permettant une circulation apaisée dans la commune avec une attention particulière portée aux modes actifs (piétons et vélos) ».

Ce travail s'inscrit dans une démarche avec 3 autres instances : un groupe de travail technique, un comité de pilotage et une commission consultative citoyenne. Malheureusement notre association n'a pas été impliquée dans les premières étapes de cette réflexion alors que nous avons rencontré la mairie fin de l'année 2021. Nous essaierons de participer à la prochaine étape programmée en janvier 2023 : *PHASE 2 – Orientations d'aménagements Principes et scénarios, Validation orientations, choix des priorités.*

- Le bilan de l'AURM publié cet automne rappelle quelques évidences que nous connaissons déjà
- 3 % des déplacements domiciles travail se font à vélo et 87 % en voiture
- 90 % des ménages disposent d'une voiture (chiffre en augmentation)
- Centre-ville (rue de Richwiller) : absence de double cyclable (nous avons manifesté à Pfastatt pour cela le 24 mars 2022)
- Rue de Richwiller (partie rénovée après l'hyper centre) : absence d'aménagements cyclables et voitures sur trottoirs
- Seulement 12 % des personnes laisseraient leurs enfants aller à l'école en vélo.

Pour rappel : Pfastatt est la commune la plus mal placée dans l'agglomération selon le baromètres des villes cyclables de 2021. Nous avons organisé une manifestation pour dénoncer l'absence d'aménagements cyclables sur la rue de Richwiller et donc le non respect de la Loi par la Mairie ! (26.03.2022) Nous avons également participé à l'animation organisée par l'Association Solidaire de Pfastatt (23.09.2022).



Quelques brèves d'ici et d'ailleurs [Dominique]

Mulhouse: Comme précité dans l'éditorial du président, les "grands travaux" devaient démarrer en 2023, donc peu de réalisations en 2022, un aménagement sur trottoir rue du Manège et, là, tout de même une bonne surprise, lors de la réfection du bd des Alliés, enfin un aménagement comme on en demande, puisque l'aménagement sur trottoir (faut-il le rappeler "hors la loi" a été remplacé par un DSC "double sens cyclable" sur la chaussée.

Brunstatt : les arceaux, les pistes cyclables, la solution des points noirs, rien n'avance ! Pendant un moment, le service technique dit que la passerelle piétons-cyclistes en parallèle du pont rue de Dornach serait tout en haut des projets à réaliser. Puis, tout à coup : trop cher, la ville de Mulhouse ne participe plus, l'Etat non plus, seule, la commune n'a pas les sous... Ils laissent tomber et proposent une passerelle près du pont de Didenheim. Certes, c'est aussi un point noir, mais de loin moins fréquenté par les voitures que le pont rue de Dornach. A suivre



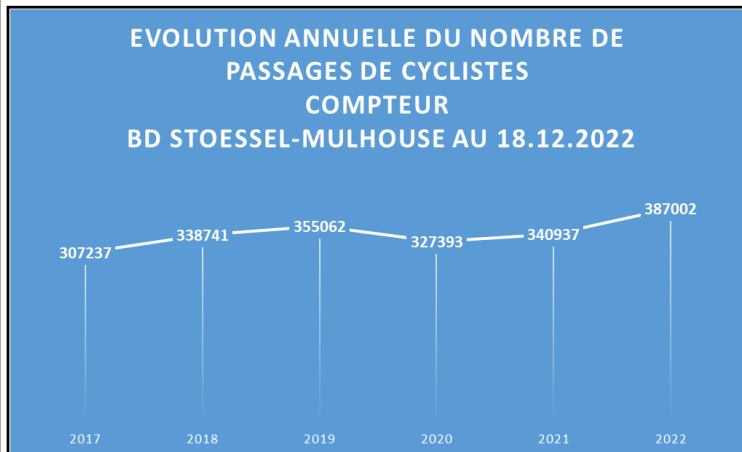
Le nombre de cyclistes progresse à Mulhouse ! les derniers chiffres du compteur [Dominique]

Comme vous le savez un compteur vélo a été installé au niveau du boulevard Stoessel voilà quelques années. Cette portion a été mise en bidirectionnelle à ce moment là. Ce compteur enregistre pratiquement tous les cyclistes qui circulent donc dans les deux sens, peu de cyclistes empruntant la bande coté opposé. C'est donc un assez bon indicateur pour voir l'évolution de la circulation vélo à Mulhouse car cet axe est l'un des plus fréquentés.



En 2017 ce sont un peu plus de 300 000 cyclistes qui ont été enregistrés, en 2022 nous devrions dépasser les 390 000, une progression constante presque tous les

ans de plus de 10 % ce qui est très positif et je pense qu'en 2023 nous dépasserons les 400 000.



Vous pouvez retrouver le détail des chiffres ainsi que ceux de nombreuses villes (françaises et étrangères) sur le site Eco Counter :

<https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=4586>



Bilan 2022 Riedisheim [Jan THIJSEN]

Les années se suivent et se ressemblent à Riedisheim, comme dans la majeure partie des communes de l'agglomération, peu de réalisations en faveur des cyclistes durant 2022. On pourra noter que suite à notre demande un tourne à gauche indirect a été réalisé avenue Gustave Dolfus.

Des travaux vont être réalisés rue der Modenheim. En effet, A l'occasion des réflexions engagées avec l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) sur les continuités vertes et douces, le passage du pont de Modenheim a été repéré comme un point noir en termes de sécurité. De plus, dans la restitution faite par l'AURM, ce secteur était ciblé comme un secteur à enjeux.

Aussi, après propositions de cette agence et étude faite par le Syndicat de Communes de l'Île Napoléon (SCIN), compétent en matière de voirie, la Mairie de Riedisheim a reçu et validé, avec quelques ajustements, un plan de travaux de voirie. Ces travaux comprendront une continuité cyclable depuis le double giratoire régulant le carrefour avec la rue de Bâle, et une passerelle permettant aux cyclistes de franchir le pont sur le canal. Au lieu de les rediriger vers la rue de Modenheim, dans le cadre d'une circulation apaisée pour les cycles, il est prévu d'inciter les cyclistes à emprunter la rue de la navigation et rejoindre la rue Île Napoléon en passant par les rues de la navigation et de la ceinture.



Le cycliste venant du pont sur le chemin de fer qui veut traverser l'avenue Gustave Dolfus pour aller vers le centre de Riedisheim, peut se positionner perpendiculaire à la rue afin d'avoir une bonne visibilité avant de s'engager à la traversée en sécurité. Il pourrait aussi traverser à pied sur le passage clouté.



Limitation à 110 km/h : pourquoi s'intéresser à la vitesse sur autoroute ? [Marc Arnold]

Comme tous les ans, nous avons tenu un stand Place de la Réunion, fin septembre, pendant la semaine de la mobilité et entouré de nombreux partenaires.



Ce fut pour nous l'occasion d'afficher 3 revendications concernant les limitations de vitesse.

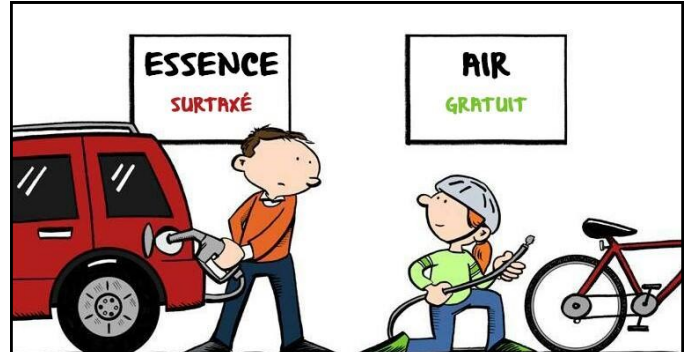
La généralisation du 30 km/h en ville est une revendication que nous avons déjà souvent mise en avant. Il s'agit par cette faible vitesse de limiter les risques d'accident et d'encourager ainsi l'usage du vélo. C'est le besoin d'une circulation « apaisée ».

La seconde revendication concerne le 90 km/h sur l'A36 traversant l'agglomération au lieu de 110 km/h. Cette limitation de la vitesse afin de réduire la consommation de carburant et l'émission de gaz à effet de serre, fut proposée dès le lancement du plan climat en 2007, mais malheureusement, 15 ans plus tard, ce n'est toujours pas appliqué.

Enfin, la troisième revendication, concerne le 110 km/h sur autoroute comme l'avait proposé la Convention Citoyenne pour le Climat et l'Agence Internationale pour l'Energie (AIE) dès le début de la guerre en Ukraine. Cette dernière revendication a un double objectif d'économie d'énergie et de sécurité routière. Elle prendra tout son sens le jour où elle sera accompagnée de la limitation de la vitesse à la construction (bridage des moteurs) comme le

revendiquait l'association APIVIR du professeur Got dès les années 90. Cela signifie aussi qu'il faut fixer des normes de puissance et de masse des véhicules.

C'est là que nous cyclistes, sommes directement concernés. Aujourd'hui, sont mis sur le marché des véhicules surpuissants et très lourds, potentiellement



plus dangereux que des véhicules légers. Une Tesla (environ 2 tonnes) tua un cycliste de 43 ans et blessa 20 personnes dans un accident très spectaculaire lié à la grande vitesse dans les rues de Paris en décembre 2021. Récemment une Porsche causa la mort de 3 personnes sur l'A35 à hauteur de Colmar (L'Alsace du 21 novembre 2022). Des SUV BMW 100% électrique sont proposés actuellement avec un poids de 2.5 tonnes et un moteur bridé à ... 200 km/h.

Nous avons écrit aux 15 députés d'Alsace (la CeA) et à de nombreux élus alsaciens dont le président de la CeA Frédéric Bierry, pour faire de notre région la première collectivité à appliquer le 110 sur toutes ses autoroutes. Nous avons quelques retours positifs mais il faudra encore beaucoup insister pour obtenir un résultat. Elisabeth Borne a, pour l'instant, repoussé cette proposition. Pourtant, une majorité de français y sont favorables, l'Ademe ainsi que de nombreux scientifiques le préconisent également. Nous poursuivons ce combat en 2023, et si possible, au sein d'un collectif.

