

Juin 2011

# Livre Blanc

## du CADR-Mulhouse

**Pour un projet innovant**  
La M2A, une agglomération pilote  
en matière de politique cyclable  
en France ?



Cyclistes Associés pour  
le Droit de Rouler en sécurité  
16 rue du Ventron  
68100 MULHOUSE  
Tel 03 89 42 73 42  
[velomulhouse@laposte.net](mailto:velomulhouse@laposte.net)  
[www.velomulhouse.fr](http://www.velomulhouse.fr)



**« le vélo reste sous-estimé  
comme outil des politiques publiques  
actuellement engagées par le gouvernement :  
santé publique, sécurité routière,  
développement durable »**

Extrait du rapport parlementaire Le Brethon de 2004

# Changer nos modes de vie

## **Le défi climatique.**

**Entretien avec Rajendra Pachauri, prix Nobel de la Paix, responsable du GIEC**

Avec le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) qu'il préside depuis 2002, Rajendra Pachauri a reçu le prix Nobel de la paix en octobre 2007.



[...]. Et puis une des choses qui figurent dans le quatrième rapport, et que nous n'osions pas dire jusqu'à présent, c'est que réduire les émissions [ de gaz à effet de serre] passe par des changements de mode vie. Bien sûr, le GIEC n'a pas à faire de recommandations sur ce point, nous nous contentons d'évaluer les effets de telle ou telle option. Mais à titre personnel, il me semble qu'il y a des changements à faire dans notre alimentation, trop carnée, dans nos modes de transport, dans notre façon de consommer. On me dit souvent que les changements de mentalité seront forcément lents, mais ce n'est pas vrai. Dans certaines situations, comme en temps de guerre, les gens changent vite. Le dernier choc pétrolier a entraîné des évolutions radicales dans nos pratiques. Je pense que si nous arrivons à faire passer le message du changement climatique d'une façon qui frappe les esprits, qui secoue les gens, nous pourrions changer leur mentalité.

**Les dossiers de la Recherche, mai 2008.**

## **Comment changer nos comportements énergétiques ?**

**Chantal Derkenne, sociologue au service Economie et prospective de l'Ademe.**

Pour consommer moins d'énergie, les solutions technologiques ne suffisent pas. Il faut aussi revoir nos habitudes, mais les résistances sont encore fortes. La solution passe par une action coordonnée.

[...] La solution miracle n'existe pas. Mais c'est en agissant à plusieurs niveaux que l'on fera évoluer les choses, tout en comprenant que ce n'est pas au citoyen de porter seul la responsabilité de nos choix sociétaux. Aux pouvoirs publics de montrer la voie du développement durable sans oublier les plus démunis, tout en proposant une véritable vision d'aménagement du territoire. Des alternatives technologiques cohérentes sont aussi indispensables. Sans oublier l'information, nécessaire pour réfléchir et déclencher le passage à l'acte. Sans cohérence entre tous ces éléments, cela ne peut fonctionner.

**Dans la revue La Recherche, mai 2011.**

---

## Pourquoi ce livre blanc ?

Après plus de 25 années de militantisme en faveur du vélo urbain utilisé comme moyen de transport au quotidien, nous devons faire le constat que ce mode de transport est toujours largement sous utilisé dans l'agglomération mulhousienne. Constat d'autant plus décevant que depuis de nombreuses années les pouvoirs publics se disent officiellement favorables au développement des transports doux pour relever les défis écologique et énergétique qui s'imposent aujourd'hui.

De plus le vélo apporte d'autres avantages sur les plans sanitaire, économique et social, ou encore sur les questions de sécurité routière ou d'esthétique urbaine. En effet, il permet également de repenser l'aménagement du territoire en limitant l'étalement urbain et en favorisant le commerce et autres activités de proximité.

Si les villes cyclables (Strasbourg, Fribourg, Copenhague) sont toujours citées en exemple, trop peu de villes françaises ont réussi une véritable mutation des habitudes de déplacement ces 2 dernières décennies. Pourtant l'exemple de ces nombreuses villes européennes montre depuis longtemps que le vélo est une alternative crédible à la voiture en milieu urbain.

Il n'est plus à démontrer aujourd'hui que le vélo est un outil efficace du développement durable et qu'à ce titre, la politique cyclable est une politique d'intérêt général majeur qu'il faudrait enfin réussir.

En 2004, le rapport parlementaire rédigé par la députée du Calvados, Brigitte Le Brethon, préconisait de fixer un objectif de 10% de part modale pour le vélo en 2010 pour l'ensemble des villes françaises. Objectif non atteint.

Le Grenelle de l'Environnement en 2007 propose à nouveau de fixer cet objectif de 10% pour 2012. Un objectif qui, au vu des avancées en ce début d'année 2011, ne sera jamais atteint.

La ville de Mulhouse s'est également fixé cet objectif pour 2015, avec des moyens qui nous laissent sceptiques. Des avancées sont bien réelles mais insuffisantes pour modifier les comportements en profondeur.

C'est pourquoi, il nous semble indispensable d'analyser les causes de ces échecs répétés et de redéfinir les moyens à mettre en place pour une politique cyclable enfin efficace. Tel est l'objet de ce livre blanc.

Après avoir présenté notre analyse de la situation locale, nous présentons ce qui nous semble être incontournable pour un tel projet.

Celui-ci s'articule autour de quelques fondamentaux :

- **Le développement d'axes cyclables très attractifs** pour entrer et sortir de Mulhouse.
- **Une révision de la politique d'usage de la voiture en centre ville** afin de dissuader son usage non rationnel.
- **Une communication forte et une concertation stimulante** avec le public pour susciter son adhésion et faire connaître le projet.

Des moyens financiers sans commune mesure avec ceux investis jusqu'à présent seront sans doute nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

Aussi, afin de rassembler tous les soutiens et moyens indispensables, l'agglomération mulhousienne **M2A pourrait devenir une agglomération pilote pour expérimenter en France une politique cyclable d'envergure**, au sein d'une région qui se démarque déjà dans ses politiques de transport innovant (TER 200, tram, tram-train, pôle de compétitivité véhicules du futur) et qui est touchée par des problèmes particuliers de pollution atmosphérique et de santé publique (obésité).

**Marc Arnold**  
président du CADR-Mulhouse

Mulhouse, mai 2011

---

# Table des matières

## **Première partie : état des lieux**

1. Bref historique de notre association	6
2. Transport : de nouveaux défis toujours favorables aux alternatives à la voiture	6
3. Des pouvoirs publics développant des cadres législatifs favorables au vélo	7
4. Le rapport sur le vélo dit « rapport Le Brethon » en 2004	8
5. Le Grenelle de l'Environnement en 2007	8
6. Des avancées réelles, mais insuffisantes, dans notre agglomération	9
7. Pourtant la réussite est possible ailleurs : Strasbourg, Bâle, Fribourg, Copenhague	10

## **Deuxième partie : les causes de l'échec local**

1. L'agglomération de Mulhouse : des fondamentaux encore non réalisés pour changer les comportements.	12
2. De mauvais arguments trop souvent invoqués	13

## **Troisième partie : nos propositions de moyens à mettre en œuvre**

1. Aménagements cyclables : priorité aux axes principaux	15
2. Contraindre l'automobile : une nécessité pour une action cohérente et efficace	16
3. Une communication forte et une concertation stimulante	17
4. Développer l'offre de services liés au vélo	17

<b>Quatrième partie : pourquoi choisir l'agglomération M2A comme agglomération pilote d'une politique cyclable innovante ?</b>	<b>18</b>
--	-----------

<b>Conclusion</b>	<b>21</b>
-------------------	-----------

<b>Bibliographie</b>	<b>22</b>
----------------------	-----------

<b>Sites Internet</b>	<b>23</b>
-----------------------	-----------

<b>Annexes</b>	<b>24</b>
----------------	-----------

### 1. Historique du CADRes-Mulhouse

Association fondée en 1984, le CADRes-Mulhouse (Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en sécurité), a pour objectif de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien.

Son champ d'action fut d'abord la ville de Mulhouse puis l'ensemble de l'agglomération qui compte aujourd'hui 32 communes au sein de la communauté d'agglomération M2A. En plus de 25 années de travail bénévole pour la promotion du vélo au quotidien, le CADRes est également intervenu à de nombreuses reprises pour participer au développement d'itinéraires touristiques à l'échelle du département comme l'itinéraire des 3 pays ou plus récemment pour les véloroutes.

Chaque année, le CADRes-Mulhouse organise plusieurs manifestations festives (la journée du vélo) ou pédagogiques (semaine de la mobilité, intervention dans les écoles).

L'association rencontre plusieurs fois par an, les décideurs chargés des aménagements cyclables à Mulhouse et dans d'autres communes de l'agglomération.

Le CADRes-Mulhouse participe régulièrement aux réunions du conseil participatif du Plan Climat Territorial dont il est membre depuis sa création en 2007.

En l'absence d'autres associations de promotion des transports doux ou de défense des usagers, le CADRes-Mulhouse est la seule association de l'agglomération mulhousienne à œuvrer pour le développement du vélo mais également pour défendre le piéton.

Des élus mulhousiens ont créé le « Lobby vélo » qui diffuse des informations relatives au vélo au sein d'un réseau de l'administration. Ce « Lobby » n'a pas le statut d'association.

---

### 2. Transport : de nouveaux défis toujours favorables aux alternatives à la voiture

Après plusieurs décennies d'un grand essor de l'usage de l'automobile en France et dans toute l'Europe, le vélo occupe une place très réduite à Mulhouse au début des années 80. La zone piétonne est inexistante et la place de la Réunion est un parking pour voitures.

Cependant, le tout automobile montre ses limites : encombrement des centres villes, étalement urbain, insécurité routière record dans les années 70 (17 000 morts en France en 1978) et pollution atmosphérique catastrophique.

La ville de Strasbourg bat des records de pollution en France avec Grenoble. C'est l'époque où les pouvoirs publics imposent aux constructeurs, non sans difficulté, l'obligation d'équiper les véhicules à essence de pots catalytiques.

La place de la voiture en ville est alors remise en question et les projets de développement des transports en commun sont relancés. A Strasbourg, le débat sur ces questions est au centre des campagnes électorales des élections municipales de 1989. Un projet de métro est soutenu par le maire sortant Marcel Rudloff alors qu'un projet de Tramway est soutenu par Catherine Trautman qui gagnera ces élections.

Ainsi pendant de nombreuses années et aujourd'hui encore, la politique des transports avait comme objectif majeur l'amélioration de la qualité de l'air. A cela s'est ajouté ces dernières années, la nécessité de lutter contre le risque de réchauffement climatique et contre la crise des énergies fossiles. Engagé dans l'objectif du facteur 4 (diminution d'un facteur 4 des émissions de gaz à effet de serre) notre pays connaît un contexte de plus en plus favorable au développement des transports doux, c'est-à-dire des alternatives à la voiture individuelle.

L'usage du vélo en ville répond parfaitement à ces défis concernant la qualité de l'air, le réchauffement climatique et la gestion rationnelle de l'énergie. Mais le vélo présente d'autres avantages en matière de lutte contre le bruit, l'insécurité routière et la sédentarité responsable d'une augmentation de l'obésité qui touche particulièrement notre région. Le vélo c'est aussi une autre manière de penser le commerce en ville en privilégiant le commerce de proximité.

L'attractivité d'une ville est alors décuplée par la convivialité qu'apporte ce mode de déplacement doux. La politique cyclable doit donc être reconnue comme une politique d'intérêt général majeur.

---

### **3. Des pouvoirs publics développant des cadres législatifs favorables au vélo**

La loi sur l'air et la gestion rationnelle de l'énergie (loi LAURE 1996) mentionne que lors de toute réalisation ou réfection de chaussée, le vélo doit être pris en compte. Cette loi favorable à la réalisation d'aménagements cyclables est en partie à l'origine de la place du vélo dans les politiques des transports : PDU (Plan de Déplacement Urbain), PDE (Plan de Déplacement Entreprise), PCT (Plan Climat Territorial) et des schémas directeurs de réseaux cyclables. On peut cependant regretter que cette loi LAURE soit trop peu contraignante pour impliquer la réalisation systématique d'aménagements cyclables.

---

## 4. Le rapport sur le vélo dit « rapport Le Brethon » en 2004

En janvier 2004, une mission parlementaire « vélo » dirigée par la députée du Calvados Brigitte Le Brethon est chargée par le premier ministre Jean-Pierre Raffarin de réaliser un ensemble de « propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France ».

Reconnaissant les nombreux avantages du vélo, ce rapport constate malheureusement que « le vélo reste sous estimé comme outil des politiques publiques actuellement engagées par le gouvernement : santé publique, sécurité routière, développement durable » (page 26).

C'est pourquoi ce rapport parlementaire propose de fixer des **objectifs nationaux quantitatifs** à l'instar d'autres pays européens. « Il s'agirait, notamment, de se donner les moyens d'arriver à une part de 10 % des déplacements effectués à vélo en 2010 . Cet objectif ne paraît pas irréaliste puisqu'il correspond déjà à ce qu'un certain nombre de PDU annoncent ».

---

## 5. Le Grenelle de l'Environnement en 2007

### **Extrait du site internet du ministère du développement durable :**

Les acteurs du vélo ont apporté leur contribution à l'élaboration du Grenelle de l'Environnement.

Notamment, le Club des Villes Cyclables et la FUBicy ont rappelé en préalable que le vélo est un des outils les plus efficaces du développement durable des territoires. Dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement, ils ont proposé que l'ensemble des acteurs agissent de concert afin que ce mode de déplacement propre et économe assure 10% des déplacements urbains en 2012.

Le Club des Villes Cyclables et la FUBicy ont présenté conjointement 7 mesures au "Grenelle" en faveur du vélo :

- ▶ L'adoption d'un "**Code de la rue**" au plus tard mi 2008 afin d'adapter la réglementation aux usages et usagers multiples de la rue et de prioriser la sécurité des plus vulnérables
- ▶ L'intégration du **vélo dans le "chèque transport"**, le vélo devant être encouragé comme alternative à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements domicile-travail, en utilisation isolée ou combinée aux transports collectifs
- ▶ Une **TVA écologique** (5,5%) dans le cadre de la logique bonus/malus carbone pour l'achat d'un vélo (voire pour les accessoires du vélo)
- ▶ L'affectation de **10% du budget** des routes et autoroutes **pour l'aménagement d'itinéraires cyclables**

- ▶ La mise en œuvre d'un plan ambitieux de développement du **stationnement dans l'habitat collectif existant** (garages à vélos, box, stationnement sur voirie...), dans les équipements publics et dans les gares
  - ▶ Le déploiement du **marquage des vélos** à l'échelle du territoire pour lutter contre le vol
  - ▶ Une campagne de communication annuelle sur le thème "**le vélo quotidien, c'est bon pour la santé**"
- La FUBicy a par ailleurs écrit à M. le Ministre pour rappeler l'importance d'une politique des déplacements plus volontariste en faveur des "modes doux".

---

## 6. Des avancées réelles, mais insuffisantes, dans notre agglomération

Aujourd'hui, en 2011, force est de constater que l'objectif de part modale de 10 % fixé dans le rapport Le Brethon n'a pas été atteint. De même, cet objectif de 10% proposé à nouveau par le Grenelle de l'Environnement ne semble plus du tout réaliste pour 2012. A chaque fois, l'on se donne 5 années pour lancer une politique cyclable ambitieuse, à chaque fois, cette politique marque le pas. Une inertie déjà soulignée dans le rapport Le Brethon.

A Mulhouse, la part modale du vélo reste faible 2 à 3 % d'après nos propres comptages. La déception est nationale et locale.

La Ville de Mulhouse et les communes environnantes ont évolué dans cet environnement en développant les transports collectifs (réseau de bus, puis tram) et en lançant la réalisation d'aménagements cyclables.

Mais elles n'ont pas donné une réelle priorité à ces modes de transports par rapport à l'automobile : le débit et la fluidité de la circulation, la satisfaction de la demande de stationnement sont restés des préoccupations majeures dans les arbitrages nécessaires.

Les aménagements cyclables ont été réalisés lorsqu'il restait de la place (même dans le cas de la réalisation du tram) : ainsi ils sont très discontinus, de qualité variable, les itinéraires sont biscornus et peu lisibles ; ceci explique le sentiment dominant pour les habitants qui disent à tort « *il n'y a pas d'aménagements, c'est trop dangereux* ».

Il en a été de même pour les autres usagers de la rue : la piétonisation du centre a mis 20 ans à se réaliser, les zones de rencontre sont à l'état embryonnaire, on est loin du partage de la rue et de la convivialité.

Cependant la Ville de Mulhouse s'est dotée d'un plan d'actions 2010/2015 qui nous avait été présenté à la fin de l'année 2009. Ce plan d'action concerne uniquement Mulhouse et non pas l'ensemble de l'agglomération. Il fixe à nouveau un objectif de part modale de 10 % à l'horizon 2015. Les élus mulhousiens mettent en avant 95 km d'aménagements cyclables réalisés depuis les années 90, la systématisation des sas vélo aux carrefours à feux, la mise en place de vélos en libre service ou encore la mise en place précoce des doubles sens cyclables.

Néanmoins ils reconnaissent que l'on ne peut se satisfaire de cette situation et que « Mulhouse est encore bien loin d'être une ville idéale pour la pratique du vélo ». Le plan d'actions s'articule autour de 3 grands axes : la réalisation des aménagements cyclables, le développement de services aux cyclistes (stationnement, location) et le développement d'une culture vélo.

Ce plan apparaît davantage comme une continuité de la politique des années précédentes que comme une nouvelle stratégie. Il ne concerne que Mulhouse et non l'agglomération. De plus il ne propose aucune articulation avec une politique d'augmentation simultanée de la contrainte à la voiture. C'est pourquoi nous sommes sceptiques quant à son efficacité.

Il est donc grand temps d'analyser les causes de l'inertie des années passées et de proposer pour notre agglomération les moyens de réussir enfin une politique cyclable efficace.

Le sentiment général d'insécurité et de manque d'aménagements freine encore beaucoup les utilisateurs potentiels. Les habitudes de transports quotidiens très dépendants de la voiture et liées à une culture automobile très forte dans notre pays, laissent peu de place à des remises en question et des changements de comportement.

---

## 7. Pourtant la réussite est possible ailleurs : Strasbourg, Bâle, Fribourg, Copenhague

### L'exemple de Fribourg

#### **Budget vélo de Fribourg en Brisgau :**

2,5 millions d'euros d'investissements annuels pour la politique cyclable, soit pratiquement **12 euros par an et par habitant**. On est donc bien au delà du minimum de 5€/an/hab. correspondant au budget minimal pour une véritable politique cyclable.

#### **Voies cyclables de Fribourg :**

Le réseau cyclable est passé de moins de 30 km dans les années 1970 à **420 km** en 2005, soit 2000 mètres pour 1000 habitants ou 2800 mètres par km<sup>2</sup>, qui se décomposent de la façon suivante :

- 160 km de pistes cyclables
- 115 km de chemins indépendants
- 115 km de rues calmes

#### **Politique de dissuasion :**

- Gel du nombre de places de stationnement en voirie avec réservation, comme dans de nombreuses villes flamandes, de 50 à 70% de cet espace pour les riverains.
- Prix dissuasif du stationnement sur voirie de 2,5 € par heure
- Création de parkings relais en périphérie de ville permettant, pour moins de 2,5 €/j, de garer sa voiture et d'utiliser les TC à l'aller et au retour pour toute la famille !

Cette politique porte ses fruits puisque Fribourg est l'une des rares villes qui a su contenir la pression automobile tout en ayant vu un accroissement de la mobilité : le nombre de déplacements a cru de 40% entre 1976 et 1998.

Pour les déplacements motorisés (hors marche à pied), la part des déplacements en voiture est passée de 60% en 1976 à 37% en 1998 tandis que les vélos et les transports publics représentent chacun 30% de part modale. Fribourg s'enorgueillit ainsi de compter **trois bicyclettes pour deux habitants**.

**Fréquentation des commerces du centre ville de Fribourg :**

Moins de 14% s'y rendent en voiture, 29% à vélo, 26% en TC et 31% à pied.

# Deuxième partie

## Les causes de l'échec local

---

### 1. L'agglomération de Mulhouse : des fondamentaux encore non réalisés pour changer les comportements

La réussite d'une politique cyclable, comme le montre de nombreux exemples européens, nécessite au moins la réalisation de deux fondamentaux :

- **1. La réalisation d'aménagements cyclables de grande qualité** : confort, sécurité, continuité, utilité
- **2. Une contrainte forte à l'usage de la voiture en ville**

**Aucun de ces 2 points n'est pleinement réalisé dans l'agglomération mulhousienne :**

#### **1. Les aménagements même récents ne sont pas toujours satisfaisants et le réseau global manque de cohérence.**

Il présente beaucoup de discontinuités et est peu lisible.

#### **2. La contrainte à la voiture est trop faible :**

certes il y a eu un recul de la place de la voiture suite au tram, mais il y a encore 7200 places de stationnement en centre ville à Mulhouse, un laxisme quant au stationnement illégal sur les trottoirs et les aménagements cyclables, un prix du stationnement très bas. Le projet Mulhouse Grand Centre présenté au début de l'année 2011 s'appuie en particulier sur un stationnement au tarif attractif. Une soixantaine de places gratuites pour une durée 30 minutes est également proposée dans le centre historique.

La seule proposition d'alternatives à la voiture ne suffit pas à changer les comportements. Les études sociologiques sur les comportements liés aux déplacements le soulignent et démontrent que des opinions favorables aux questions environnementales ne suffisent pas à modifier des habitudes enracinées comme l'usage quotidien de la voiture.

Une étude menée par le Laboratoire de sociologie urbaine à Lausanne sur les agglomérations de Berne, Genève et Lausanne pour la Suisse et sur l'agglomération de Lyon pour la France a montré que la voiture est toujours privilégiée même dans les cas où les transports en commun sont plus rapides que la voiture. L'attachement à la voiture individuelle est très fort et son usage n'est pas rationnel (Kaufmann, 2003 ; Abidi, Clochard 2008).

Ces difficultés à changer les comportements sont également soulignées par les travaux de l'Ademe (Derkenne, 2011). Par conséquent une action coordonnée est nécessaire pour à la fois proposer des alternatives à la voiture et contraindre son usage.

### **3. La culture automobile est très présente :**

Cité de l'auto, parade automobile, soutien au Rallye de France en 2010 et accueil d'une épreuve du rallye en 2011 dans les rues de Mulhouse,

Si des avancées sont à noter dans la politique cyclable (voir plus haut) il faut malheureusement constater que l'accumulation de ces mesures en faveur du vélo ne suffit pas à modifier les comportements. En effet réussir une politique cyclable ne se résume pas à additionner des mesures favorables à l'utilisation du vélo, mais consiste à réussir une mutation des comportements. Ces derniers sont avant tout des comportements d'automobilistes profondément ancrés dans leurs habitudes. Ils n'ont changé que dans les villes ayant mis en place les deux fondamentaux cités plus haut.

---

## **2. De mauvais arguments trop souvent invoqués**

Par ailleurs, nos interlocuteurs, élus ou autres, expliquent les résultats médiocres de la politique cyclable par des arguments que nous jugeons peu pertinents :

### **1. « Le risque pour l'industrie locale PSA ».**

La diminution de la place de la voiture en ville n'est certes pas un facteur de développement de l'industrie automobile, mais une étude réalisée par le CERED en 2010 met clairement en évidence que les politiques de développement durable seront plus créatrices que destructrices d'emplois.

Les parts d'un marché automobile d'avenir ne sont plus dans l'utilisation massive de l'automobile dans les centres urbains.

### **2. « Des raisons sociologiques »**

La population mulhousienne serait-elle moins sensible qu'une autre à la question du vélo ? Lorsque nous comparons Mulhouse à d'autres villes qui ont réussi leur politique cyclable comme Bâle ou Fribourg, on nous renvoie cet argument sociologique selon lequel la population mulhousienne, au vu des catégories sociales représentées, serait peu encline à l'utilisation du vélo.

Alors que le rapport Le Brethon souligne l'intérêt des politiques cyclables pour assurer la cohésion sociale, que les villes européennes cyclables démontrent que ce mode de transport peut largement être utilisé par toutes les catégories sociales, que Mulhouse ne s'est jamais donnée les moyens d'une réelle politique cyclable attractive et que Mulhouse cultive allègrement la « culture automobile », « l'argument sociologique » nous semble absolument irrecevable. Souvenons-nous simplement du flot de vélos à la sortie de l'usine SACM il y a seulement 30 ans !

### **3. Le risque pour le commerce au centre ville :**

Une étude de la Fubicy et de l'Ademe souligne que piétons et cyclistes sont un soutien majeur du commerce de proximité. Certains commerçants ont à tort le sentiment que le manque de stationnement est un frein à leur activité. Il est sans doute plus pertinent de déplorer l'habitude de nombreux clients à se déplacer systématiquement en voiture individuelle et à l'utiliser de façon impulsive et non raisonnée.

La mutation des comportements que l'on commence à observer favorise le développement du commerce au centre ville. Un maintien forcé d'habitudes anciennes et inadaptées ralentit le changement à opérer vers la découverte d'alternatives dans le mode de déplacement. La force des commerçants de centre ville réside beaucoup dans l'atout qu'ils ont de se situer dans un environnement convivial et apaisant ; une valeur humaine maintenant recherchée par la clientèle.

Tout client est d'abord un piéton, tous les déplacements commencent et finissent à pied. Les piétons et les cyclistes peuvent s'arrêter à tout moment sans difficulté, enchaîner les visites chez plusieurs commerçants

## **Troisième partie**

---

# **Nos propositions de moyens à mettre en œuvre**

---

### **1. Les aménagements cyclables : priorité aux axes principaux**

**La réalisation ou la rénovation des aménagements, au cœur du projet de la politique cyclable, doivent être l'objet d'une programmation pluriannuelle (2010-2015) associée à un plan de financement.**

Les études de cyclabilité menées par le Cadr (méthode proposée par la Fubicy) soulignent l'hétérogénéité des aménagements actuels. Rendre un axe attractif c'est le rendre d'abord **lisible et sécurisant** en assurant sa continuité. Sur les axes importants banlieue-centre de Mulhouse, la circulation automobile est importante ce qui justifie de **favoriser les pistes cyclables** plutôt que de simples bandes cyclables (voir recommandations du Certu).

Par contre, dans le centre historique de Mulhouse, les zones 30 ou les zones de rencontre, des aménagements cyclables bien matérialisés ne se justifient pas nécessairement. Cependant il faut garder à l'esprit que le sentiment général exprimé par le public est un manque d'aménagements bien visibles ; il déplore l'insécurité qui en découle.

Aussi, nous voulons insister sur la nécessité de bien partager la voirie pour donner autant que possible une place sécurisée au cycliste. Le double sens cyclable (DSC) récemment aménagé rue Schlumberger ou rue Josué Heilmann à Mulhouse ne dispose pas de marquage au sol. Une ligne blanche marquait la bande cyclable à contre-sens par le passé. L'absence de marquage ne nous semble pas l'option la plus efficace pour sécuriser les déplacements des cyclistes et donner le sentiment que le vélo s'inscrit bel et bien dans ces projets de rénovations urbaines.

La haute qualité des aménagements cyclables est un vecteur incontournable à ne pas manquer pour réussir le difficile report modal de l'automobile vers le vélo.

Afin de donner du sens et rendre attractif le développement des aménagements cyclables, nous proposons de concentrer les efforts dans l'optique suivante :

**« Venir à Mulhouse à vélo depuis les communes périphériques »**

**→ 6 axes principaux, dont certains présentent plusieurs variantes, doivent être repris et faire l'objet d'itinéraires cyclables de grande qualité : directs, continus, confortables, jalonnés et le plus souvent possible en site propre (piste cyclable).**

## Les 6 axes principaux

- 1.- Axe Nord Sud Wittenheim - Kingersheim- Bourtzwiller – Mulhouse
- 2.-Baldersheim – Sausheim – Modenheim –Mulhouse
- 3.- Habsheim - Rixheim - Riedisheim-Mulhouse
- 4.- Morschwiller-Mulhouse
- 5.- Lutterbach - Pfastatt - Dornach – Mulhouse
- 6.- Brunstatt – Mulhouse et véloroute
- **Soit un total d'environ 50 km d'itinéraires cyclables**

### Détails en annexe : « 6 axes principaux à reprendre »

- Des propositions pour la ville de Mulhouse
- Généraliser les Doubles Sens Cyclables (même hors Zone30)
- Autoriser les franchissements des feux au rouge en TAD vélo
- Autoriser les vélos dans les couloirs bus
- Aménager fortement l'itinéraire centre – gare TGV
- Jalonner les itinéraires, renforcer le marquage au sol

---

## 2. Contraindre l'automobile: une nécessité pour une action cohérente et efficace

Plusieurs pistes sont à explorer pour contraindre l'automobile :

- **Baisse de la vitesse** : généralisation des « zones 30 » (projet pour toute la ville de Strasbourg en mai 2011)
- Diminution de l'espace alloué à la voiture par requalification de la voirie : réduction du nombre de couloirs réservés aux autos pour dégager des bandes cyclables, des trottoirs élargis, permettre des plantations
- Réduire le stationnement en centre ville :
  - verbalisation systématique des stationnements interdits
  - baisse du nombre de places de stationnement
  - augmentation des tarifs de stationnement
  - relocalisation du stationnement : en ouvrage et non sur chaussée, à la périphérie et non au centre ville.

- Ecoquartiers : parkings en ouvrage de préférence à l'entrée du quartier pour libérer de l'espace et rendre ces quartiers attrayants, à l'instar des écoquartiers récents à Mulhouse ou du célèbre quartier Vauban de Fribourg. Ainsi **des quartiers ou des rues « sans voitures »** pourraient se multiplier, au moins à titre expérimental, à Mulhouse ou dans des communes périphériques. Adopter cette solution lors de réhabilitations de quartiers dans des perspectives de développement durable.

---

### **3. Une communication forte et une concertation stimulante**

- Organisation de débats publics sur les projets de politique cyclable
- Campagnes d'information sur les réalisations (presse, radio, journaux municipaux)
- Campagnes de sensibilisation au partage de la voirie (presse, radio, journaux municipaux, colloques, films, expos et conférences, présentation dans les collèges et lycées, conseils participatifs)
- Participation active aux campagnes nationales de promotion du vélo : semaine de la mobilité, fête du vélo, semaine de la sécurité routière, diffusion de prospectus de promotion du vélo
- Organisation d'ateliers spécifiques dans les conseils participatifs : conseils de quartier, PDU, Plan Climat Territorial,
- Formation et concertation ciblant les élus et techniciens de l'agglomération
- Suivi de la cyclabilité avec les municipalités et publication des progrès
- Edition de cartes des itinéraires cyclables et pédestres
- Centraliser l'information sur les transports doux dans une maison de la mobilité.

---

### **4. Développer l'offre de services liés au vélo**

- Stationnements vélo : nombreux, confortables (couverts), sécurisés
- Vélo école et action dans les collèges
- Atelier de réparation
- Location de vélos : soutien à Locacycles et développement de Vélocité
- Aide à l'achat d'un vélo de ville
- Politique d'incitation financière pour soutenir les entreprises dont les salariés utilisent le vélo.

## **Quatrième Partie**

# **Pourquoi choisir l'agglomération M2A, comme agglomération pilote d'une politique cyclable innovante en France ?**

### **Argument n°1**

#### **L'Alsace, une région frontalière sensible aux questions d'écologie**

- Si la culture vélo est trop peu développée dans l'agglomération M2A, la proximité des villes de Bâle, Fribourg et Strasbourg, trois villes cyclables remarquables, joue un rôle d'exemplarité locale connue du public et susceptible de le motiver.
- Région frontalière avec la Suisse et l'Allemagne, l'Alsace a souvent une longueur d'avance dans les politiques environnementales en France (énergie solaire, transport).
- L'agglomération M2A est une agglomération pionnière dans la lutte contre réchauffement climatique avec l'adoption d'un Plan Climat Territorial en 2007.

### **Argument n°2**

#### **L'Alsace, une région en pointe dans le domaine des transports écologiques**

- La région Alsace a déjà de nombreux atouts dans le domaine du transport : TER 200, fréquentation importante des TER, tram à Strasbourg et à Mulhouse, tram-train de Mulhouse à Thann (68) et Pôle Véhicule du Futur Alsace Franche-Comté (pôle de compétitivité sur les véhicules et les mobilités du futur telles les mobilités douces)
- La Région Alsace offre une aide supplémentaire de 5000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique cumulable avec l'aide de l'état de 5000 euros également. L'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie) a donné en 2010 un avis favorable à la promotion de ce type de véhicule mais souligne l'impérieuse nécessité d'un transfert modal de l'automobile vers les transports doux.
- Le transport doux « vélo » est bien développé à Strasbourg mais les autres grandes villes d'Alsace sont largement en retard. Il convient de rétablir un équilibre entre ces villes. La M2A est une agglomération de taille moyenne et qui présente peu de relief.

## Argument n°3

### **Une région où des questions de santé publique doivent s'accorder avec celles du transport.**

- La pollution atmosphérique a un coût sanitaire non négligeable. Le fossé rhénan, de part sa géographie, son climat, sa forte densité de population, est particulièrement sensible à la pollution atmosphérique. L'Aspa est un organisme pionnier (créée juridiquement en 1977) dans la mesure et la surveillance de cette pollution.  
La lutte contre la pollution atmosphérique reste une action nécessaire en Alsace. (voir mesures réalisées par l'Aspa sur Mulhouse en Juin 2010). Ici comme ailleurs une partie importante des pollutions urbaines provient du transport.
- La sédentarité est un facteur qui contribue à l'augmentation de l'obésité dans notre pays et particulièrement en Alsace. Les complications liées à l'obésité sont des plus graves : maladies cardiovasculaires et diabète de type II. Toutes les études épidémiologiques le montrent : l'obésité est un problème grave chez les Alsaciens.  
D'après un rapport réalisé en 2006 par le laboratoire pharmaceutique Roche, en partenariat avec l'Inserm et TNS-Healthcare-Sofres, la prévalence de l'obésité est de 15,7% dans la région. Soit une augmentation de 80,5% depuis 1997. L'Alsace se place en seconde position des régions en France les plus atteintes par ce fléau.  
Les jeunes sont particulièrement touchés par ce phénomène. Selon l'Observatoire régional de la santé en Alsace (Orsal), en 2000, 22,7% des collégiens du Bas-Rhin en classe de 6ème présentaient un excès de poids, alors qu'ils n'étaient que 3% trente ans plus tôt.  
"Un mauvais comportement alimentaire et un mode de vie de plus en plus sédentaire expliquent cette tendance", selon Chantal Simon, nutritionniste au Centre hospitalier universitaire (CHU) de Strasbourg.
- C'est pourquoi, le PNNS (Plan National Nutrition Santé), décliné en Alsace par le PRNS (Plan Régional Nutrition et Santé) et le PRSP (Plan Régional de Santé Publique), a lancé en novembre 2010 la campagne de sensibilisation intitulée « bouger 30 minutes par jour c'est facile » soutenue par l'INPES (Institut national).  
L'objectif de cette opération est d'aider les citoyens à trouver facilement 30 minutes d'activité physique par jour, en les incitant à intégrer la marche et/ou le vélo dans leurs déplacements. Une politique cyclable exemplaire serait un moyen pertinent de donner à la population la possibilité réelle de mettre en pratique le message de cette campagne.
- En Alsace comme dans les autres régions de France se pose le problème de la mobilité des personnes handicapées. Les aménagements cyclables donnent une grande liberté de déplacement, à l'instar des Pays-Bas ou du Danemark qui bénéficient d'un excellent réseau de ces aménagements.

## Argument n°4

---

### **Une nécessité d'expérimenter en France après plusieurs constats d'échec**

- L'échec des politiques cyclables au plan national (l'objectif de 10% de déplacements à vélo préconisé en 2004 dans le rapport parlementaire dirigé par Brigitte Le Brethon n'a jamais été atteint) nous interpelle et suggère qu'il faut, comme dans d'autres domaines, des régions d'expérimentation.
- Réussir à augmenter rapidement et de manière significative l'usage du vélo, puis mesurer l'impact de ce changement des modes de vie à court terme sur la qualité de l'air, les émissions de GES, la convivialité d'une ville, à plus long terme sur la santé de la population est un défi que nous proposons à l'agglomération M2A de relever.

---

### **En résumé...**

Ainsi, au sein de la région Alsace, de part sa géographie, sa culture, ses modes de transports actuels, sa situation sanitaire particulière, ses engagements dans les politiques de développement durable, notre agglomération M2A a toutes les raisons de donner une nouvelle dimension à sa politique cyclable, politique d'intérêt général majeur, en devenant une agglomération pilote dans ce domaine.

---

## Conclusion

Pour atteindre l'objectif de 10% de part modale en 2015, les moyens financiers à engager seront sans doute sans précédent en France. En effet il faut refaire ou créer rapidement environ 50 km de pistes cyclables reliant Mulhouse aux communes les plus proches (et près de 250 km à terme dans toute l'agglomération M2A), réorganiser le stationnement automobile (constructions de parking en ouvrage et créer des écoquartiers avec des rues sans voitures), financer une communication forte. C'est pourquoi ce projet doit s'inscrire dans une démarche d'expérimentation nationale. L'agglomération M2A pourrait ainsi devenir une **agglomération pilote où le report modal vers le vélo serait ainsi fortement soutenu.**

Un tel projet doit s'inscrire dans les politiques :

- d'amélioration de la qualité de l'air
- d'économies d'énergie et de baisse des émissions de gaz à effet de serre (Plan Climat Territorial)
- de santé publique en s'inscrivant dans le Plan National Nutrition et Santé et la lutte contre la sédentarité et l'obésité
- d'accessibilité aux personnes handicapées
- de progrès social en luttant contre la dépendance à l'automobile
- de lutte contre l'insécurité routière
- de promotion des commerces et activités de proximité

Dans tous ces domaines, le développement significatif de l'usage du vélo, peut apporter des progrès.

---

## Bibliographie

- Abidi A. (2008) *L'attachement à la voiture comme mode de vie urbain*. Colloque « environnement et mode de vie », Université de Caen.
- ADEME : *les transports électriques en France : un développement nécessaire sous contraintes. Ademe et vous – Stratégie et études, n°21 – 21 juillet 2009.*
- Clochard F. (2008) *La voiture. Une regard socio-anthropologique sur le rapport à l'objet automobile*. Thèse de doctorat, Université Paris-Descartes.
- Derkenne C. *Comment changer nos comportements énergétiques ?* La Recherche, mai 2011.
- Dupuy G. (1999) *La Dépendance automobile*. Paris, Economica.
- J. Dekoster, U. Schollaert (1999). *Villes cyclables, villes d'avenir*. Commission européenne Office des publications officielles des Communautés européennes. Luxembourg. ISBN 92-828-5725-5
- Kaufmann V. (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Lausanne, Presse polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V. et Flamm L. (2003) *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*. Dossiers d'études 51, Caisse Nationale des Allocations Familiales, Paris.
- Les Dossiers de la Recherche (mai 2008) *Le déficit climatique. Entretien exclusif avec le Prix Nobel 2007 Rajendra Pachauri*.
- Michelle Dobré et Salvador Juan. *Consommer autrement, la réforme écologique des modes de vie*. Sociologies et environnement. L'Harmattan 2009.
- Philippe Quirion, Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement (CIRED). *Combien d'emplois verts en 2020 ?* Pour la Science, Juillet 2010.
- *Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France*. Rapport de la mission parlementaire Vélo, remis au premier ministre Jean-Pierre Raffarin par Madame Brigitte Le Brethon, député du Calvados. Mars 2004
- *Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité*. Fubicy, Ademe Editions, 16 pages. Publication n°4841 août 2003.
- *Ville et vélo*. Le magazine des villes et territoires cyclables. N°45, mai-juin 2010

---

## Sites internet

- Site de la Fubicy :  
[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)
- Grenelle de l'environnement et vélo :  
[www.developpement-durable.gouv.fr/Contribution-des-acteurs-du-velo.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Contribution-des-acteurs-du-velo.html)
- Site de ARS, Agence Régionale de Santé en Alsace :  
[www.ars.alsace.sante.fr/Le-programme-regional-nutrition](http://www.ars.alsace.sante.fr/Le-programme-regional-nutrition)
- Site du PNNS : Plan National Nutrition et Santé :  
[www.sante.gouv.fr/nutrition-programme-national-nutrition-sante-pnns,6198.html](http://www.sante.gouv.fr/nutrition-programme-national-nutrition-sante-pnns,6198.html)

- Lisibilité des aménagements
- Eco-quartier sans voitures
- Handicap et pistes cyclables
- Propositions pour 6 axes principaux à reprendre ou à réaliser en priorité (Détails et cartographie).
  - Relier Mulhouse à sa périphérie : les axes principaux
  - Axe n°1: Wittenheim-Kingersheim-Mulhouse
  - Axe n°2: Baldersheim-Sausheim-Mulhouse
  - Axe n°3: Habsheim-Rixheim-Riedisheim-Mulhouse
  - Axe n°4: Morschwiller-le-Bas –Mulhouse
  - Axe n°5: Brunstatt-Mulhouse
  - Axe n°6: Lutterbach-Mulhouse: quelques illustrations

# Lisibilité des aménagements



## **A Strasbourg, une piste cyclable en site propre très lisible**

à l'entrée du centre historique assure une bonne cohabitation entre les nombreux piétons et le flux important de cyclistes :



## **La bonne lisibilité de cet aménagement cyclable dans une rue étroite**

de Strasbourg à faible circulation automobile assure cependant un bon partage de la voirie et marque fortement la continuité de l'itinéraire.

# Lisibilité des aménagements



## Place du Corbeau à Strasbourg :

la piste cyclable en site propre est bien différenciée.



## Porte Jeune à Mulhouse, en direction de la rue Pasteur :

un manque évident de lisibilité de l'aménagement cyclable sur trottoir.

# Quartiers sans voitures

Pour augmenter la contrainte à la voiture tout en faisant d'un quartier résidentiel une zone de tranquillité et de convivialité, une solution consiste à proposer aux résidents un parking en ouvrage à l'entrée du quartier.

## Exemple du célèbre éco-quartier Vauban de Fribourg.



**Le « garage solaire »**  
à l'entrée du quartier Vauban, recouvert de panneaux solaires (photo CADR, 2003)



**Les rues du quartier Vauban**  
un espace sécurisé, verdoyant et convivial : les enfants sont les grands gagnants ! (photo CADR, 2005)

# Pistes cyclables et handicap

Les aménagements cyclables de qualité permettent aux personnes en fauteuil de se déplacer librement en ville. Cette grande liberté de déplacement frappe l'observateur attentif dans les villes d'Europe du nord qui bénéficient d'aménagements exemplaires.

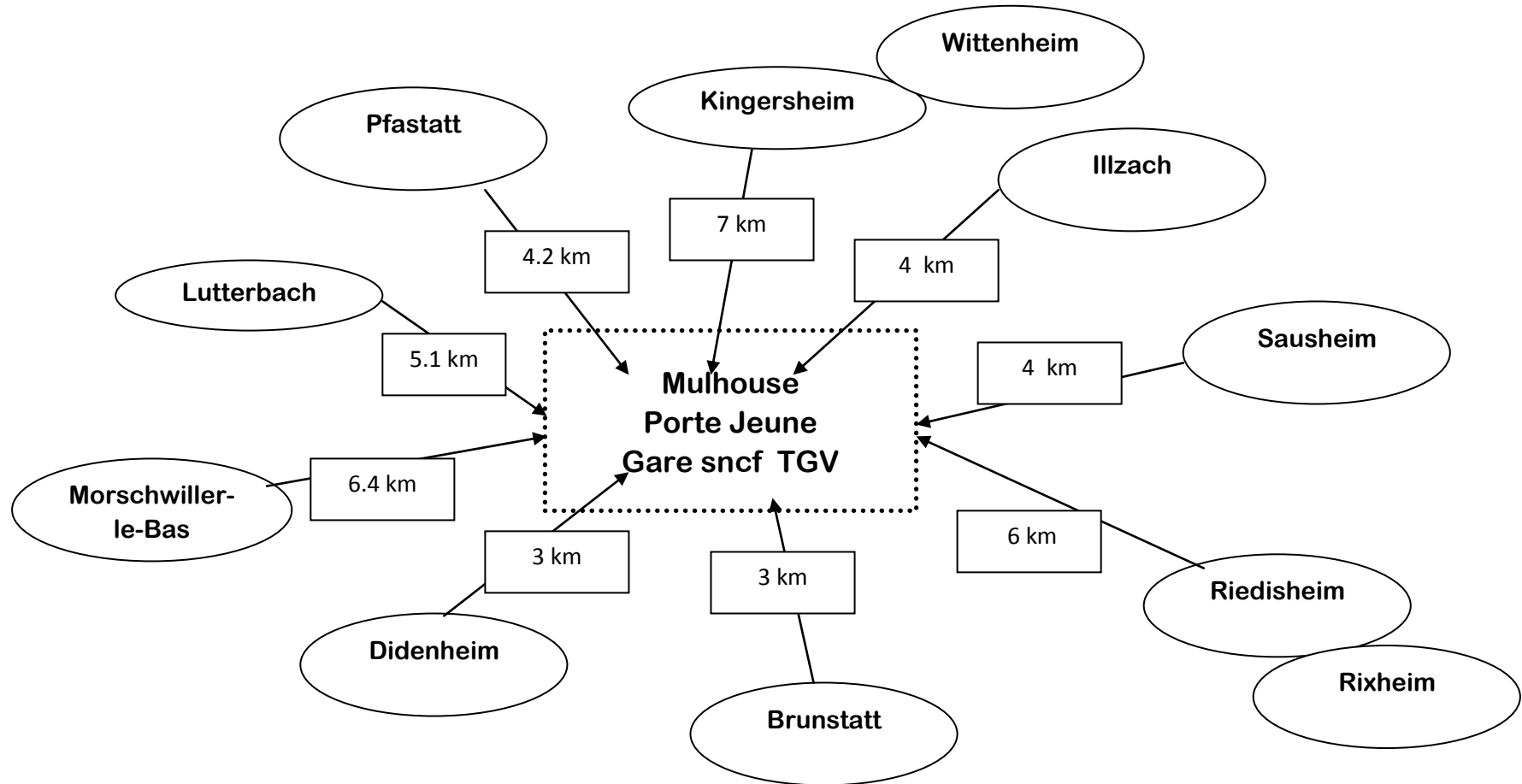


**Dans les rues de  
Copenhague**



**Au centre de  
Mulhouse**

## Relier Mulhouse aux communes limitrophes



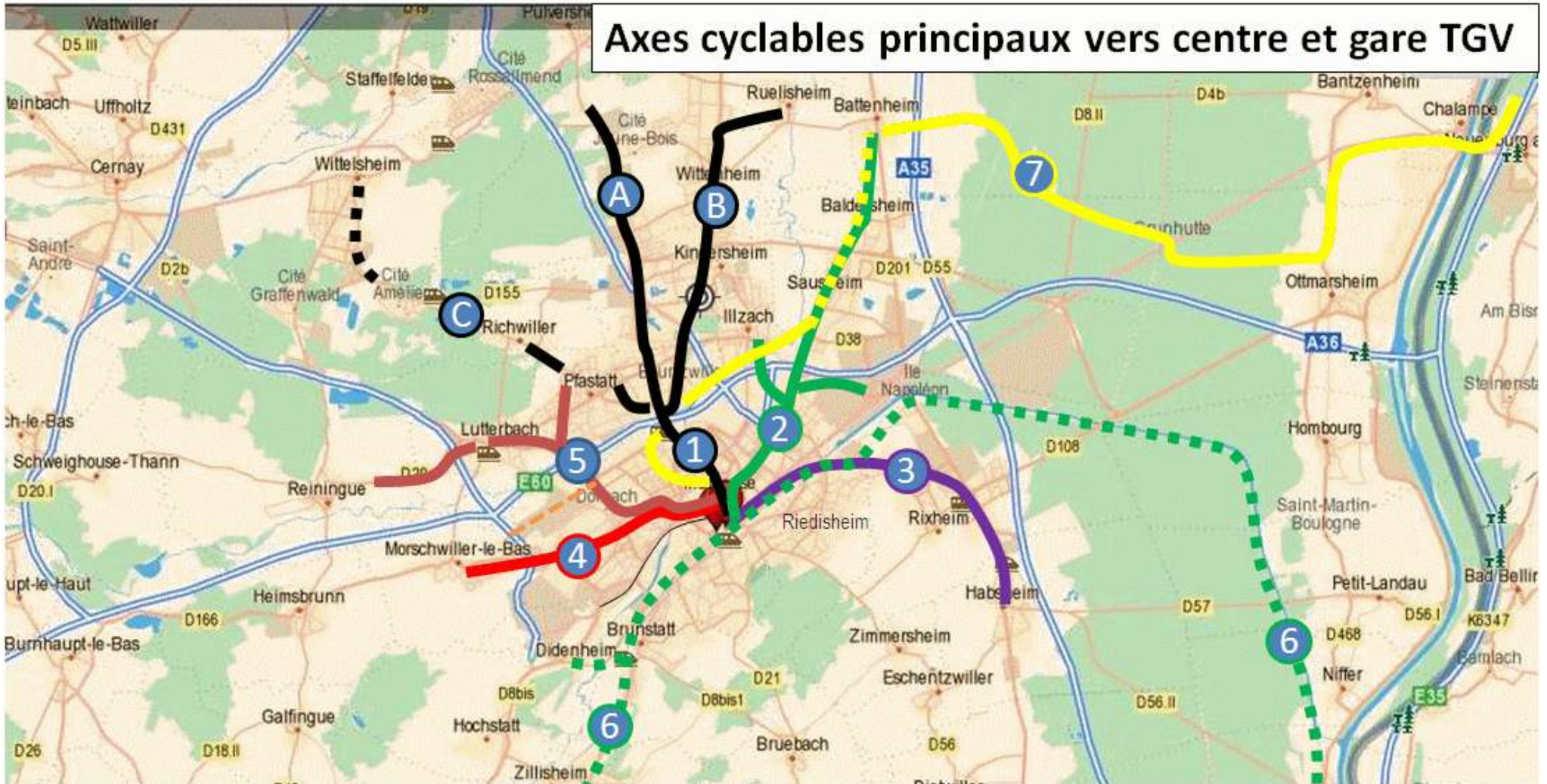
Première phase : environ 50 km d'aménagements cyclables prioritaires pour 2015

Mars 2011

LIVRE BLANC



## Axes cyclables principaux vers centre et gare TGV





**Wittenheim et Kingersheim** sont deux villes dont l'urbanisation s'étale en largeur sur 2 km. Elles sont desservies dans le sens Nord – Sud par deux axes principaux qui se rejoignent à Mulhouse au Pont de Bourzwiller : la branche Ouest par la rue de Sultz (RD 429), la branche Est par la rue de Kingersheim (RD 20)

## A Branche Ouest

Axe principal ① Wittenheim - Kingersheim - Mulhouse

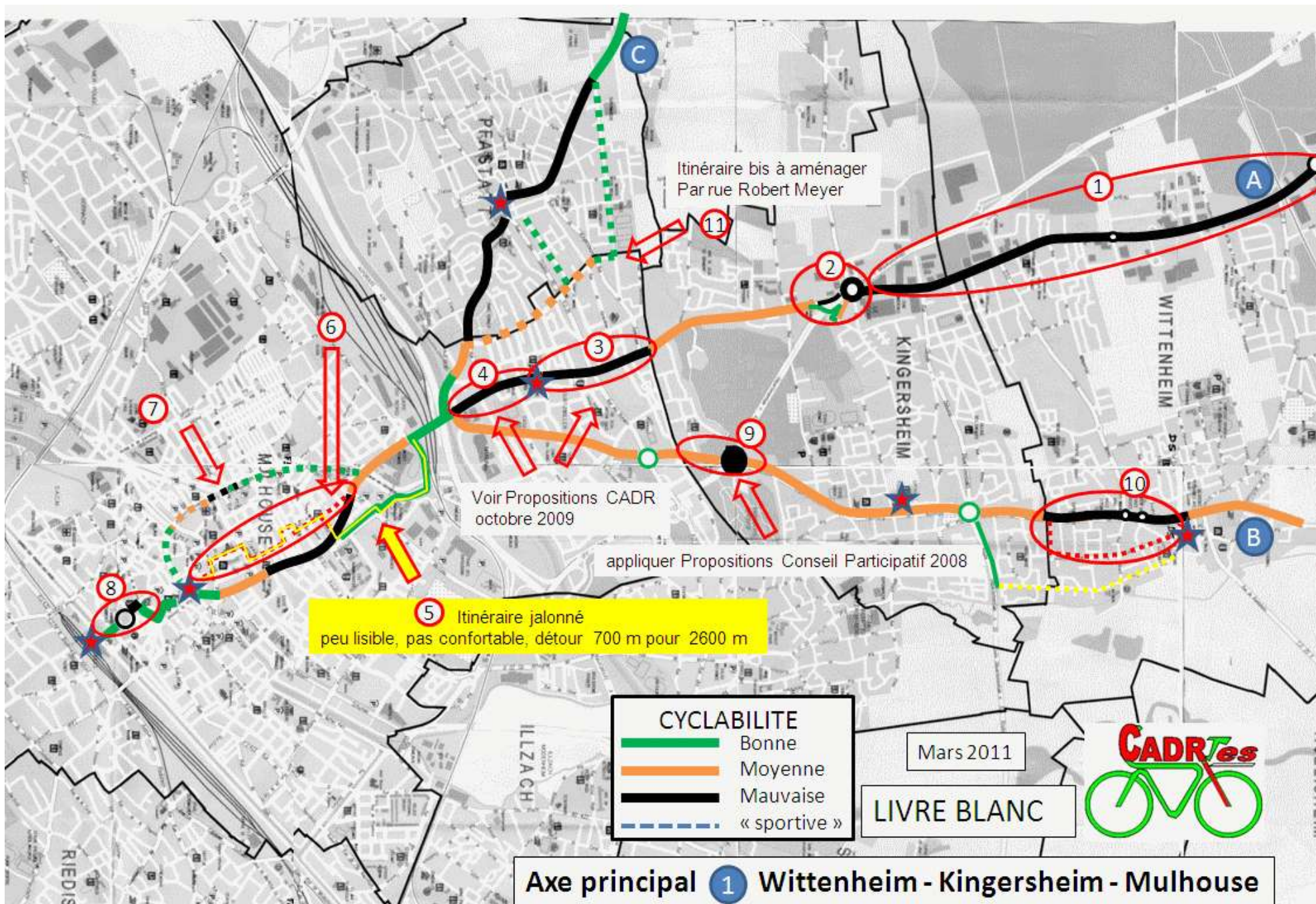
- ① **Route de Sultz à Wittenheim et Kingersheim** : 2x2 voies sans aménagement cyclable à passer en 2x1 voie (+TAG) avec 2 pistes cyclables
- ② **Giratoire du Kaligone à Kingersheim** : très dangereux pour les vélos, absolument ignorés réaliser un aménagement cyclable complet
- ③ **Rue de Sultz à Mulhouse entre rue du Ban et place du Rattachement**: 2x2 voies sans aménagement cyclable Passer à 2x1 voie (+TAG) et réaliser des bandes cyclables > voir proposition CADR octobre 2009
- ④ **Rue de Sultz à Mulhouse entre place du Rattachement et pont de Bourzwiller**: **LE NEANT CYCLABLE TRES DANGEREUX !**  
> Voir proposition CADR octobre 2009
- ⑤ **Du pont de Bourzwiller à la Porte Jeune**: l'itinéraire jalonné est peu lisible car zigzagant et fait faire un détour de 700 m pour une distance directe (par l'Avenue de Colmar) de 2 600 m soit +25%, il n'est guère aménagé et le conflit avec les autos est fort
- ⑥ > voir proposition CADR 2009 « aménagement d'un DSC rue du Colombier de rue de la 4<sup>ème</sup> DMM à rue de la Mertzau
- ⑦ > variante possible par quai du Forst et Bld Roosevelt à condition d'aménager au niveau du marché, pont Franklin et Bld Roosevelt jusqu'à Av Kennedy
- ⑦ > autre variante à étudier : réaménager Av de Colmar avec pistes cyclables sur trottoirs
- ⑧ **Trajet gare – place de la Réunion** : Illisible malgré le jalonnement, dangereux autour de l'immeuble annulaire et Av Wicky  
> à reprendre : des améliorations sont possibles entre Sinne et Gare, un itinéraire plus direct avec priorité vélo est nécessaire

## B Branche Est

- ⑨ **Carrefour du Château d'Eau à Kingersheim (RD 20 / RD 430)**: traversée dangereuse pour les cyclistes (1 mort en 2007)  
> Réaliser enfin les aménagements proposés par la municipalité en conclusion des travaux du Conseil participatif en 2008
- ⑩ **Rue de Kingersheim à Wittenheim (RD 20)** : l'aménagement du centre ville est défavorable à l'usage du vélo  
> Variante parallèle par rue de l'entente et rue du Mal de Lattre de Tassigny à aménager en attendant reprise totale du centre ville  
> autre variante possible par rue de Dijon et rue du Bourg (mais détour 400 m pour 1200 m en direct)

## C Branche Ouest

- ⑪ Itinéraire bis à aménager par rue des Peupliers et rue Robert Meyer



Axe principal ② Baldersheim – Sausheim - Mulhouse

LIVRE BLANC

Longueur totale = 7500 m

**AMENAGEMENTS PROPOSES** Longueur = 1100 m

- ① **Giratoire RD55:** insertions et sorties à modifier  
maintenir continuité cyclable
- ② **Grand rue à Sausheim:** insertion dangereuse à modifier
- ③ **Giratoire en projet à Illzach :** maintenir continuité cyclable suivant compromis adopté en AVP
- ④ **Rue de Sausheim à Illzach: discontinuité :** réaliser bandes cyclables
- ⑤ **Allée William Wyler à Mulhouse :** réaliser revêtement en enrobés
- ⑥ **Porte Jeune à Mulhouse :** jalonner de manière lisible l'itinéraire par les rues de Metz et de la Moselle
- ⑦ **Ensemble de l'itinéraire :** 20 points de détail à reprendre pour le rendre lisible confortable et renforcer la sécurité  
Voir étude de cyclabilité réalisée par Max Tissot novembre 2010

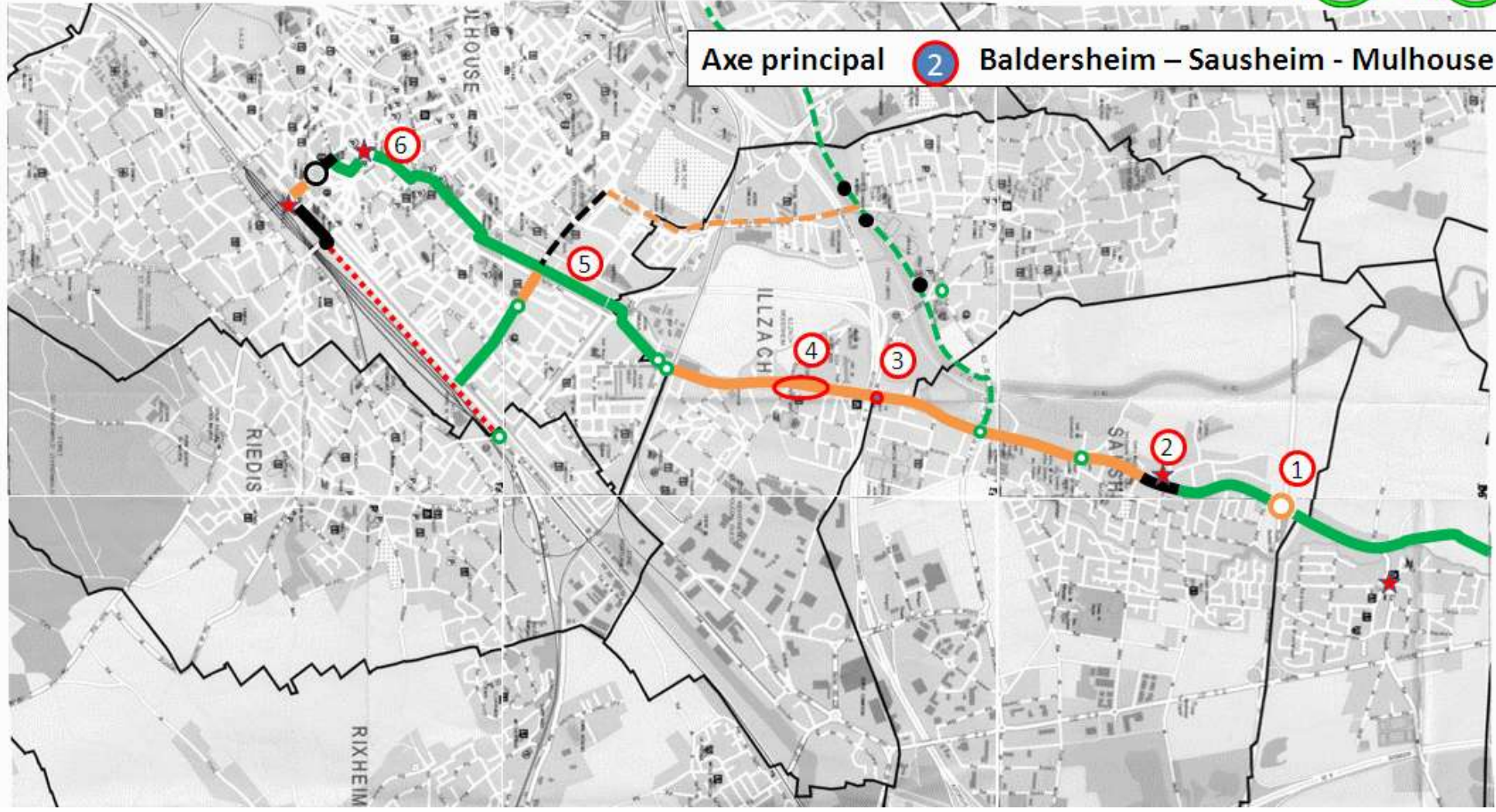


Mars 2011

LIVRE BLANC



Axe principal ② Baldersheim – Sausheim - Mulhouse



Axe principal ③ Habsheim – Rixheim – Riedisheim - Mulhouse

Longueur totale = 7800m

Mars 2011

LIVRE BLANC



## AMENAGEMENTS PROPOSES Longueur = 5500m

- ① **Liaison Habsheim- Rixheim par P.I. RD 201 (L=700m) : très dangereuse /**  
itinéraire bis à jalonner (L= 1400 m) par rue des Noyers (Habsheim) – rue des Pierres rue de la Barrière – P.I. Grand rue (Rixheim)  
En « zone 30 » avec des aménagements d'insertion aux extrémités (L=300m)
- ② **Rue de Mulhouse à Rixheim RD 66 (L=2200m) : cyclabilité mauvaise /**  
itinéraire à aménager pour les deux roues : bandes cyclables et/ou pistes sur trottoir entre rue de Habsheim (RD201) et Petit chin de Sausheim  
piste cyclable bidirectionnelle côté nord entre Petit chin de Sausheim et giratoire industrie à RIEDISHEIM
- ③ **Rue de Bale à Riedisheim RD 66 (L=740m) entre limite Rixheim et rue de la Hardt :cyclabilité mauvaise /**  
deux giratoires en projet (« industrie » et Ste Ursule »)  
itinéraire bis à aménager : piste cyclable par le chemin rural longeant le talus SNCF (L=325m) et rue de la Hardt « Zone30 »(L=375m)
- ④ **Rue de Bale à Riedisheim RD 66 (L=740m) entre rue de la Hardt et giratoire « pont Arches »: cyclabilité mauvaise /**  
Giratoire en projet (« RD56/RD66 ») réalisation prévue en 2013  
Réaliser intégralement la voie verte prévue (L=550m)
- ⑤ **Rue Gustave Dollfus à Riedisheim et Avenue de Riedisheim à Mulhouse(L=1700m) :cyclabilité bonne à moyenne /**  
améliorer la qualité des aménagements (piste cyclable Av Dollfus et revêtement piste cyclable Av Riedish.)  
itinéraire bis direct Mulhouse à aménager : Véloroute N°6 du giratoire « Pont Arches » à rue des Bonnes Gens (L=1550m)
- ⑥ **Avenue du Gal Leclerc à Mulhouse(L=250m) : cyclabilité mauvaise/**  
aménager pistes cyclables sur trottoirs
- ⑦ **Rue des Bonnes Gens à Mulhouse(L=150m) : très dangereuse /**  
aménager jonction cyclable avec rue Poincaré en piste bidirectionnelle sur trottoir côté MISE

Mars 2011

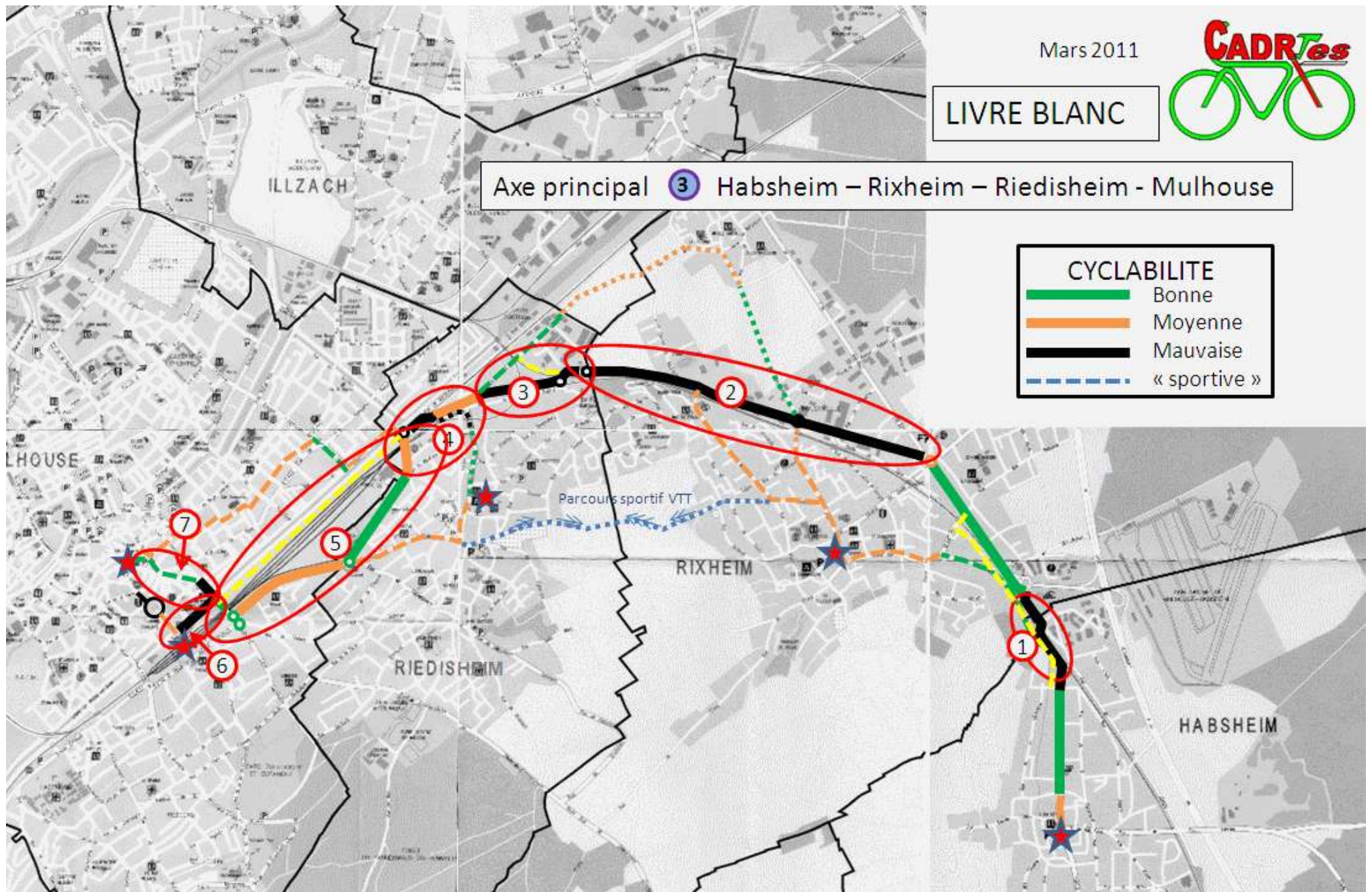


LIVRE BLANC

Axe principal ③ Habsheim – Rixheim – Riedisheim - Mulhouse

CYCLABILITE

-  Bonne
-  Moyenne
-  Mauvaise
-  « sportive »



## Axe principal ④ Morschwiller le Bas - Mulhouse

Mars 2011

LIVRE BLANC



Longueur totale = 6400 m

### AMENAGEMENTS PROPOSES Longueur = 2500 m

- ① **Traversée de Morschwiller** : l'aménagement prévu devra incorporer des aménagements cyclables  
le CADR préconise des bandes cyclables larges
- ② **Rue de Mulhouse à Morschwiller** : réaliser la continuité des aménagements cyclables  
le CADR préconise des bandes cyclables larges
- ③ **Giratoire de la voie rapide Ouest** : très dangereux pour les vélos, absolument ignorés  
le CADR demande de réaliser un aménagement cyclable complet
- ④ **Rue de Belfort à Mulhouse** : très dangereux pour les vélos, absolument ignorés  
le CADR demande de réaliser la continuité de l' aménagement cyclable
- ⑤ **Rue de Pfastatt à Mulhouse** : dangereux pour les vélos, ignorés dans le dernier tronçon  
le CADR demande de réaliser la continuité de l' aménagement cyclable
- ⑥ **Itinéraire bis par la Mer Rouge** : le CADR demande de réaliser un jalonnement pertinent très visible  
avec renforcement des marquages au sol
- ⑦ **Rue de Thann – Avenue Aristide Briand / rue de Belfort à Mulhouse** :  
les vélos sont totalement ignorés dans ce super carrefour  
le CADR demande de réaliser la continuité de l' aménagement cyclable  
entre l'Avenue Aristide Briand et la rue de Thann par création de bandes  
cyclables et suppression d'une des (trop) nombreuses voies TAD, TAG

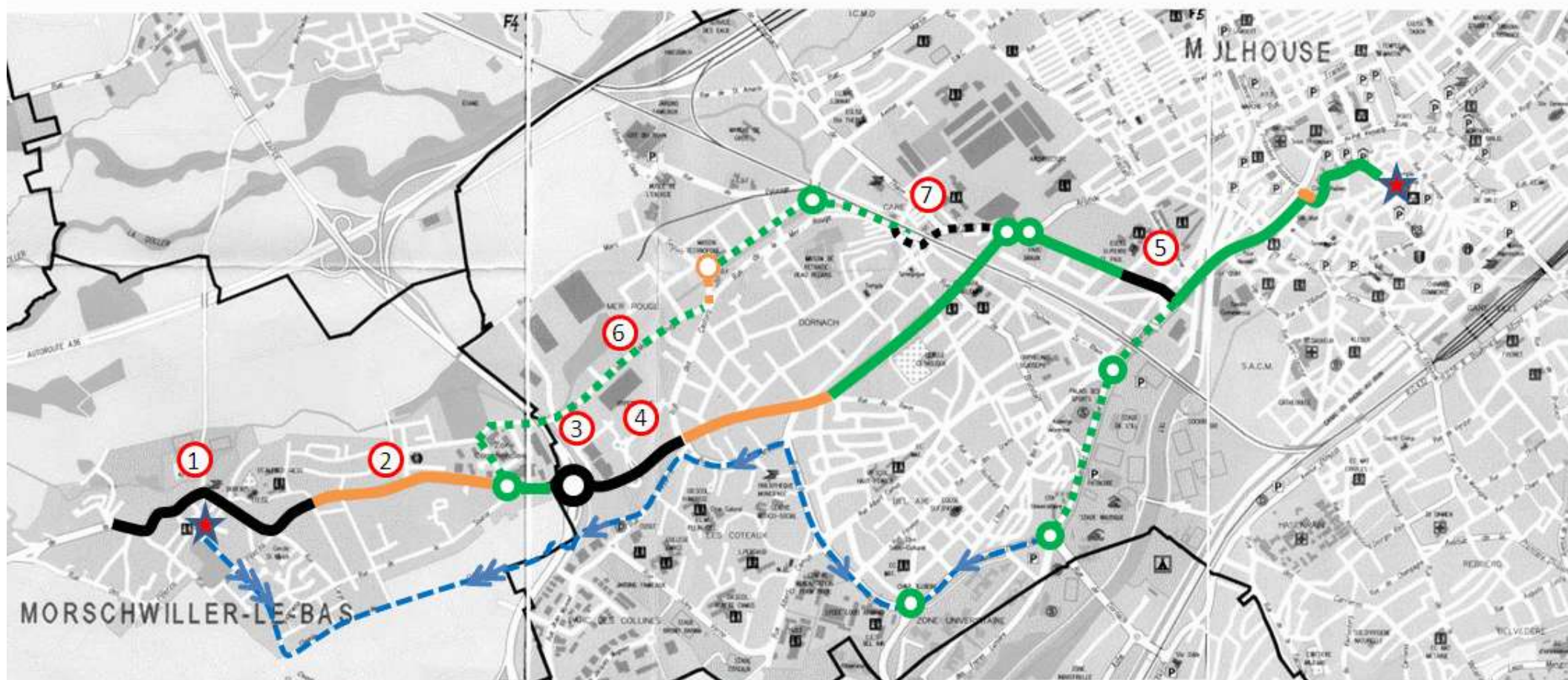
Mars 2011

LIVRE BLANC



CYCLABILITE	
	Bonne
	Moyenne
	Mauvaise
	« sportive »

Axe principal **4** Morschwiller le Bas - Mulhouse



## Axe principal ⑤ Brunstatt – Mulhouse et Véloroute

Longueur totale = 3000 m et 8200 m

Mars 2011

LIVRE BLANC



### AMENAGEMENTS PROPOSES Longueur = 3000 m et 2500 m

- ① **Avenue d'Altkirch à Brunstatt** : mettre en zone 30 et requalifier la voirie
- ② **Avenue d'Altkirch à Mulhouse** : requalifier la voirie, aménager accès à véloroute au niveau du Hasenrein et de la rue des Noyers
- ③ **Rue de Dornach à Brunstatt** : très dangereux pour les vélos, absolument ignorés  
le CADR demande de réaliser un aménagement cyclable complet L=300m avec passerelle sur le pont de l'ill
- ④ **Rue Pierre de Coubertin** : très dangereux pour les vélos, absolument ignorés  
le CADR demande de réaliser un aménagement cyclable complet L=300m
- ⑤ **du pont des Bonnes Gens à Mulhouse au giratoire Pont Arches à Riedisheim**:  
le CADR demande de réaliser la continuité de la voie verte (prévu en 2011) L=1600m
- ⑥ **du giratoire Pont Arches à la rue de la Hardt à Riedisheim**:  
le CADR demande de réaliser la continuité de la voie verte (prévu en 2013) L= 600m
- ⑦ **À Rixheim Ile Napoléon**:  
le CADR demande de réaliser le jalonnement de la Véloroute et des ralentisseurs

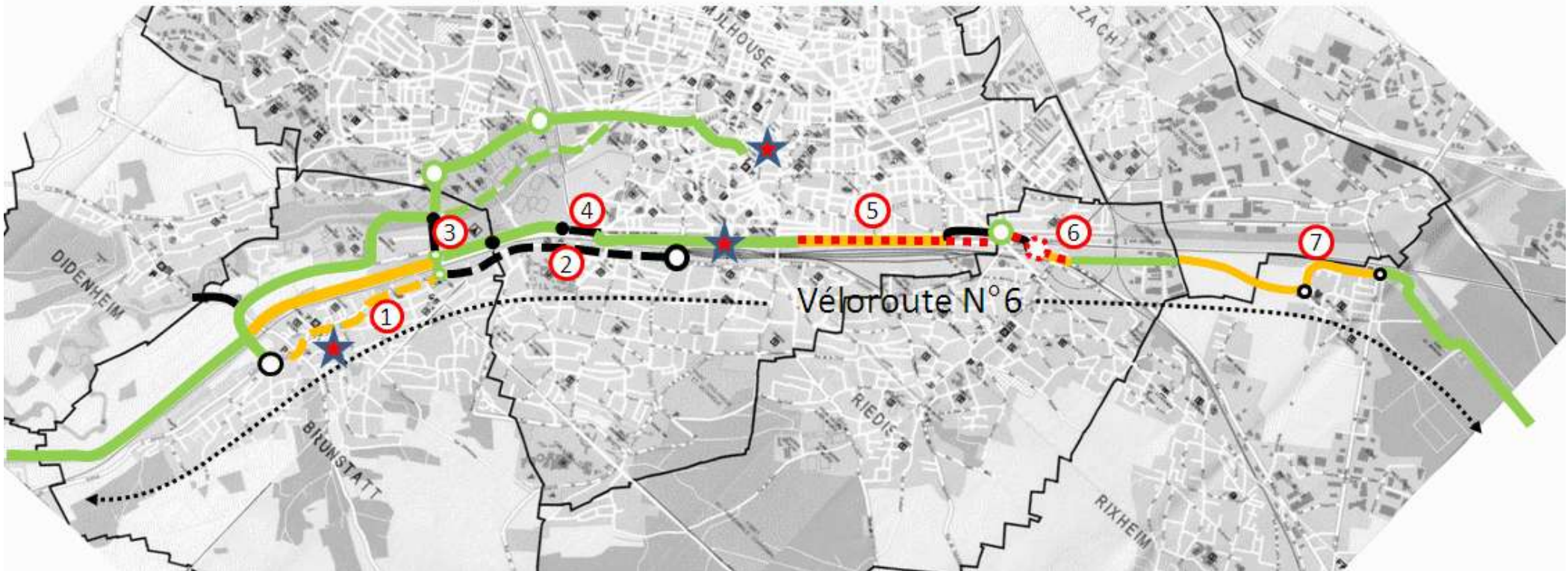
Mars 2011

LIVRE BLANC



CYCLABILITE	
	Bonne
	Moyenne
	Mauvaise
	« sportive »

Axe principal **5** Brunstatt – Mulhouse et Véloroute



# Axe Lutterbach – Mulhouse

Distance de Lutterbach centre à la Porte Jeune : **5,1 km**

**Lutterbach centre :**  
en zone 30



**Insertion vers piste cyclable :**  
bordure et trajectoire inadaptées



**Danger :**  
franchissement d'une bretelle d'autoroute  
non indiqué, non sécurisé



**Inconfort de la piste cyclable :**  
revêtement ancien très détérioré



**En avril 2011, la chaussée a été entièrement rénovée  
de Pfastatt au pont de Lutterbach  
alors que les aménagements cyclables  
n'ont fait l'objet d'aucune rénovation !**

# Axe Lutterbach – Mulhouse

## Portion mulhousienne :

**Rond-point rue de Thann :**  
manque d'aménagement cyclable



**Rue de Thann :**  
portion sans aucun aménagement



**Boulevard Stoessel :**  
aménagement récent mais bordure inadaptée (piste en site propre)



**Arrivée Porte Jeune  
par l'Avenue Kennedy :**  
absence d'aménagement  
le long du tram



## Remerciements

Ce document a été réalisé avec la participation des membres du CADRes-Mulhouse suivants:

Charles Andres,

Marc Arnold,

Jacques Baldeck,

Bernard Daull,

Michel Foernbacher,

François Guemguem,

Patrick Haberthur,

François Kontzler,

Nathalie Muguet,

Dominique Rosenfeld,

Max Tissot

Mulhouse, le 4 juillet 2011

**[www.velomulhouse.fr](http://www.velomulhouse.fr)**