

VELO A FORBACH (Objectifs For'bike)

Lettre ouverte aux candidats à l'élection municipale de Forbach 2020

L'intérêt de la pratique du vélo est sous-estimé dans les moyennes et petites villes. Il y a pourtant là un double objectif sanitaire et écologique :

- Il faut promouvoir l'activité physique quotidienne au travers des possibilités de déplacements utilitaires. Le cyclisme est souvent, dans l'esprit des élus et de la population générale, cantonné à une pratique sportive extra-urbaine ou, à l'autre extrême, à la circulation des enfants sur les trottoirs. C'est pourtant une activité accessible à tous (surtout avec l'assistance électrique) avec un bénéfice pour la santé à tout âge.
- Le développement des voitures électriques donnera bonne conscience mais ne changera pas les habitudes et ne résoudra pas le problème de l'encombrement de la circulation, des stationnements (surtout avec recharge) et, à terme, du coût de l'accès à l'énergie. Aussi l'utilisation du vélo, comme mode doux de déplacement individuel, devrait être privilégiée pour les trajets intra ou inter urbain de proximité en complément des transports en commun et du co-voiturage ou de l'auto-partage pour les trajets plus longs.

Eléments de langage www.cerema.fr - www.fub.fr

Loi Laure (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) : Elle a posé les fondements des politiques de déplacement en faveur du vélo (et des modes doux en général).

L228-2 : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines (...)doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements (...)»

Loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) : Elle prévoit le déploiement de zones à faibles émissions et une aide fiscale à l'utilisation du vélo comme mode de transport pour le travail (forfait mobilité jusqu'à 400 €/an). Les collectivités auront l'obligation de supprimer le stationnement automobile à moins de cinq mètres d'un passage piéton pour dégager la visibilité. Cet espace libéré permet l'installation d'arceaux pour les vélos.

DSC ou Double Sens Cyclable (improprement appelé contresens cyclable) : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Le DSC peut être proposé dans toutes les rues en sens unique (panneau M9v2 et C24a) par arrêté municipal. En **zone 30**, le DSC existe implicitement (Art 110-2 code de la route). Un arrêté municipal motivé (non justifié par le stationnement des voitures) peut l'interdire pour des raisons de sécurité.



CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée) ou Chaucidou : chaussée étroite, sans marquage axial, mais avec des rives larges de chaque côté marquées par des lignes discontinues. La largeur de la voie ouverte aux voitures est insuffisante pour le croisement. Elles doivent se rabattre sur la rive lorsqu'elles se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes. Les cyclistes circulent sur les rives mais ce ne sont pas des bandes cyclables. Applicable dans certaines rues résidentielles.



Zone de rencontre : ensemble de voies où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception par un arrêté municipal motivé.



Sas vélo : espace réservé aux cyclistes devant les voitures dans la zone d'arrêt des feux. Il peut être complété par un **cédez le passage cycliste au feu** (panneau M12) leur permettant de tourner à droite ou de passer.



Etat des lieux à Forbach

Les aménagements spécifiques à Forbach sont inexistantes ou inutiles. Hormis le projet rue Saint-Rémy il n'y a aucun aménagement en site propre ni d'itinéraire transurbain. Les bandes cyclables rue des Moulins et des Jardins ne sont pas des DSC (aucun intérêt pour les riverains de prendre un vélo plutôt qu'une voiture). Les bandes cyclables côté droit ne sont pas protégées et les voitures y empiètent.

Il y a en complément quelques marquages cyclables sur les trottoirs qui sont inconfortables (bateaux) et surtout une source de conflit entre usagers (vélos, piétons, voitures voulant se garer ou accéder à des garages). Les aménagements des ronds-points sur la rue Nationale au niveau de l'avenue rue de l'Europe et rue de la Collierie ne sont pas sécurisants et n'ont pas de continuité.

La lecture des différents arrêtés municipaux et la vérification de la "signalisation appropriée" mise en place illustrent la méconnaissance des contraintes législatives par les services municipaux. Il y a parfois confusion, pour les panneaux, entre limitation à 30 (où le DSC est possible) et Zone 30 (où le DSC est implicite) sans précision pour les vélos... Dans la Zone de rencontre rue Nationale, le DSC a été interdit, de manière

VELO A FORBACH (Objectifs For'bike)

surprenante, uniquement dans l'ancienne zone piétonne sans aucune motivation de sécurité et toujours sans signalisation spécifique.

D'autre part, la municipalité, contrevenant aux recommandations (plan Mobilités actives), installe encore (rue Michel Legrand) des râteliers pour le stationnement des cycles. Ceux-ci sont pourtant inadaptés aux roues des vélos modernes. Il faut privilégier les arceaux, permettant d'attacher le cadre, et les mettre en place dans des zones sécurisées (grand passage, surveillance visuelle ou vidéo...) ou devant les passages piétons.

Objectifs

- Elaborer un véritable **Schéma Directeur Cyclable**. Ceci doit prendre en compte les investissements (15€/an/habitant) pour les infrastructures (voies cyclables, jalonnement et stationnement), mais aussi les dépenses de fonctionnement pour l'éducation (enfants et adultes) et la promotion de l'usage du vélo.
- Mettre en conformité la ville de Forbach avec la législation en complétant les panneaux sens unique en zone 30 et 20 par un panneau M9v2 "sauf vélo". Envisager la création de DSC dans toutes les rues à sens unique sans contrainte de sécurité.
- Envisager des "cédez le passage cycliste" aux intersections.
- Développer un véritable réseau cyclable intra urbain, reliant quartiers d'habitations et zones d'intérêts (administratives, culturelles, éducatives, sportives, transport en commun...) avec un fléchage spécifique, de manière participative avec les contributions des usagers réguliers.
- Donner un véritable avantage à la circulation en vélo sur la voiture avec des espaces de circulation dédiés, pratiques et rapides et des zones de stationnement sécurisées.

On pourrait également donner une dimension sociale au projet en favorisant l'installation d'un atelier de réparation coopératif sur un mode convivial (*repair'café*).

L'utilisation du vélo n'est pas incompatible avec le commerce. On peut réellement se rendre là où on voulait aller et multiplier les arrêts en chemin avec des arceaux bien situés. Les commerçants du centre ville pourraient mutualiser un service de livraison pour achats volumineux. Les grandes enseignes pourraient attirer les cyclistes avec des parcs sécurisés et la livraison à domicile ou la mise à disposition de vélo-cargo.

Réalisations immédiatement envisageables

- Vérifier que le projet rue Saint-Rémy tient vraiment compte de la circulation des vélos.
- Etablir un plan de circulation vélo dans le parc du château Adt permettant d'éviter la rue Sainte-Croix.
- Flécher des itinéraires spécifiques au fur et à mesure de l'élaboration du **schéma directeur cyclable**.
- Matérialiser les DSC existants de fait et envisager des DSC complémentaires :
 - rue de la forêt - rue Maurice Barrés et du 22 novembre (centre vers Lycée J. Moulin, Ecole de Musique).
 - rue de Remsing (centre vers Wiesberg).
 - rue Saint Roch (centre vers Stiring-Wendel).
 - rue du Boulodrome (Hôpital, Ecole de Musique vers Stiring-Wendel).
 - rue des Moulins (centre vers Marienau) ou, si remise en double sens, rue des Jardins.

Projet d'Aménagement

La création du rond-point de la rue de la Collerie permet d'envisager une vraie modification de la circulation autour de la rue Nationale du CAC à Morsbach. Elle est large et serait compatible avec la création d'une vraie piste cyclable centrale en site propre. Ce pourrait être le début d'un **REVe (Réseau Express Vélo)** avec une 2x2 voies cyclables entre la Collerie et le rond point suivant. Les voitures ne pourraient plus couper la voie mais seraient obligées d'utiliser un des 3 ronds-points. Cela pourrait permettre de redynamiser l'activité commerciale autour de la rue de la Collerie depuis la rue de Guise.

Il est temps de changer de paradigme. Le "tout en auto" est fini. La voiture électrique n'est pas une solution mais un nouveau problème. Elle est actuellement réservée à une élite et le restera longtemps vu le taux de renouvellement du parc automobile. Il faut anticiper ces changements. Strasbourg, Amsterdam ou Copenhague n'ont pas un climat plus favorable que Forbach. De manière plus comparable, Illkirch-Graffenstaden, Olivet ou Belfort sont des exemples en France en matière d'éco-mobilité. Dans notre société individualiste, il faut laisser une possibilité de déplacement autonome accessible à tous. Le vélo (musculaire ou assisté) est une alternative qu'il soit exclusif ou un composant de déplacement multimodal.

Forbach, le 15 janvier 2020 - Benoît Brouant velo@cardiosub.com

Représentant d'association d'usagers à la Commission Mixte Sécurité routière – Plan de Circulation de Forbach