



Février 2020

Municipales 2020 : propositions du CADRes pour réussir la transition environnementale dans une ville apaisée

Dans quelle ville voulons-nous vivre ? C'est la première question à poser avant de parler de vélos et de pistes cyclables. Nous souhaitons d'abord que tout le monde prenne plaisir à trouver sa place dans une ville débarrassée de ses nuisances, pour l'essentiel dues à la domination de la voiture dans les transports encore très forte dans l'agglomération de Mulhouse comme dans beaucoup d'autres villes. **Que la ville ne soit pas seulement un ensemble complexe de lieux de travail, d'hébergement, de services et de connexions utilitaires, mais aussi un espace de rencontres où il fait bon vivre ensemble.**

L'urgence climatique exige de tout faire pour réduire les émissions de CO2. Confrontés aussi aux gaz toxiques rejetés par les véhicules motorisés, à l'encombrement abusif de l'espace public, au bruit engendré, **beaucoup de nos concitoyens sont désormais convaincus qu'il faut réduire la place de l'automobile en ville.**

La ville change, ouvre des espaces de détente, et **de plus en plus de gens circulent à vélo dans l'agglomération**, expression d'une demande sociale qui se confirme. En témoigne à Mulhouse le nombre d'habitants ayant répondu au Baromètre 2019 des villes cyclables de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) : 333 réponses (contre 266 lors du premier Baromètre en 2017), dont 325 cyclistes, faisant de Mulhouse la cinquième ville du Grand Est pour son taux de réponse par habitant, après Strasbourg, Nancy, Reims et Metz. Les Mulhousiens commencent à comprendre que le vélo, c'est la santé, c'est moins de pollution, c'est la liberté de mouvement, c'est la rapidité et la facilité de stationner, c'est plus de pouvoir d'achat. Et c'est aussi le développement économique du territoire avec les boîtes à vélo pour les livraisons du dernier kilomètre et la possibilité de faire ses courses en ville plus facilement qu'en voiture.

Cette politique vélo est encouragée par la puissance publique au niveau national et doit l'être au niveau local pour augmenter sensiblement la part modale attendue du vélo qui est de 2 à 3 % pour atteindre les objectifs fixés par la loi d'orientation des mobilités récemment adoptée par le Parlement qui vise à tripler d'ici 2024, au niveau national, la part modale du vélo pour la porter à 9 %.

Face à ces constats, il faut aller plus loin et plus vite. D'où les propositions de l'association CADRes à l'intention des futures équipes municipales de l'agglomération de Mulhouse.

PLACE AU VÉLO

P

iétonniser le cœur de ville de Mulhouse. Il s'agit de réduire la place de la voiture en ville

en apaisant la circulation entre les boulevards en donnant la priorité aux transports en commun,

aux piétons et aux modes de déplacement actifs et en limitant l'accès au centre-ville aux seuls véhicules des riverains et des professionnels (artisans, livreurs...), des personnes en situation de handicap et des usagers des parkings.

Extension de la zone piétonnière de l'Hyper centre – centre historique (rue des Fleurs/Tanneurs/Arsenal/Bonbonnière et de l'autre côté rue du Sauvage/Pasteur

- Impossibilité de traverser le centre-ville en véhicule motorisé individuel : Kennedy – Europe, soit concrètement appliquer généralement le principe de la marguerite par rapport au centre-ville- par la création de boucles de circulation pour les véhicules individuels motorisés
- Généralisation générale dans les quartiers résidentiels des zones à vitesses limitées (Z 30 ou à 20)
- En accompagnant ces réalisations par une limitation du trafic de transit en le canalisant (Exemple : quartier Furstenberger – restreindre la circulation rue Anna Schoen des véhicules venant de Roosevelt et Passerelle qui veulent se rendre au Pont de Bourzwiller en les obligeant à emprunter Roosevelt jusqu'à l'avenue de Colmar – idem dans l'autre sens afin qu'ils empruntent le quai du Forst et non Schwartz et Anna Schoen
- Rue de Sultz, mise place d'un axe vélo par la suppression de la voie de circulation automobile sortante, celle-ci étant déviée dans la rue de Kingersheim (mise en place d'une boucle)
- Suppression de toutes les voiries à 2 X 2 voies : rue Porte du Miroir, rues Lefevre/Juin/Hardt, bd de l'Europe,...
- Création d'un axe vélo Est-Ouest de l'avenue de Colmar jusqu'au bd Stoessel en empruntant la rue Engel Dollfus (suppression d'une voie de circulation) et la rue Descartes
- Suppression de la circulation automobile du passage inférieur (SNCF) au niveau du Pont des Noyers et réaménagement en faveur des piétons et personnes à mobilité réduite et cycles
- Politique de tolérance zéro par rapport au stationnement sauvage dans le centre et ailleurs ainsi que sur trottoirs et aménagements cyclables.

ancer sans tarder l'aménagement des axes cyclables structurants des Plans vélo de la Ville et de la M2A. Et ce, sans attendre l'opportunité d'autres travaux à engager sur les voies concernées, afin d'assurer la continuité de ces grands axes le plus rapidement possible. Sur ces axes, il s'agit aussi d'aménager les carrefours pour donner la priorité aux piétons et aux cyclistes par rapport aux voitures.

Accroître le budget consacré au vélo en augmentant son montant.

Si on s'en réfère aux infrastructures vélos en France, devant le succès fulgurant des *vélib* à Paris, des *vcub* à Bordeaux ou encore des *villes* à Lille, on s'aperçoit effectivement que l'offre fait aussi la demande...sans offre d'infrastructure adaptée, la pratique du vélo ne pourra sans doute pas évoluer. Pour faire face aux investissements en terme d'infrastructure, il y a donc des économies très importantes à réaliser en France. Si des investissements semblables à ceux de la Haye (12,62 euros par habitant) étaient réalisées à Mulhouse, **chaque année l'investissement serait de 12,62 € x 110 000 d'habitants, soit 1,388 Millions d'Euros**. Si ces investissements nous permettaient de faire, comme les hollandais 1/3 de nos déplacements courts de moins de 7 km à vélo, **nous économiserions la bagatelle de 56 M d'Euros par an...Combien y a t il de projets publics à l'étude en France avec pareil retour sur investissement ? A savoir qu'une ville comme Tours (353 000 hab.) prévoit 10 M€ par an (soit 28€ par hab. et par an)**

Communiquer sur les bienfaits du vélo. Non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et

bon pour la santé, le vélo a de nombreux avantages tant sur le plan individuel que collectif. Le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution significative à la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques. Tous ces avantages doivent être mis en avant auprès de nos concitoyens grâce à des campagnes de communication régulières.

Eduquer les jeunes et les moins jeunes au vélo. L'apprentissage du vélo doit démarrer au

plus jeune âge afin que les jeunes rentrant en 6^e maîtrisent la pratique autonome et en sécurité du vélo. Des séances d'apprentissage doivent être proposées dans toutes les communes de l'agglomération. Cet apprentissage doit aussi concerner les adultes qui ne maîtrisent pas la pratique du vélo, comme le fait déjà le CADRes. Il s'agit enfin de sensibiliser l'ensemble des habitants de l'agglomération au code de la route et au respect du plus faible sur l'espace public.

Aménager des zones de rencontre (zones à 20 km/h où les piétons sont prioritaires), ou des

espaces **apaisés interdits aux voitures, autour des écoles**. Il s'agit de supprimer le stress automobile près des écoles et d'encourager les parents à de nouvelles pratiques d'accompagnement des enfants (pédibus), parallèlement au développement de l'apprentissage du vélo prévu pour les écoliers.

U

nifier les aménagements vélo dans l'agglomération. Afin d'assurer des aménagements cyclables sécurisés, homogènes et continus sur l'ensemble de l'agglomération mulhousienne, une nouvelle charte d'aménagement des infrastructures cyclables doit être établie et s'imposer à toutes les communes de la M2A.

V

Valoriser les transports en commun et les parkings relais. Il s'agit de tirer tout le bénéfice qu'on peut attendre de la mise en service d'un réseau complet de tramway, avec une réorganisation du réseau de bus, des parkings relais plus attractifs et efficaces, une politique tarifaire plus incitative.

E

Encourager tous les dispositifs de stationnement, notamment sécurisés, pour les vélos. Que ce soit au domicile, au travail, dans les écoles, les équipements publics et dans les espaces commerciaux, les cyclistes doivent pouvoir stationner leur vélo en sécurité, ce qui est loin d'être aisément facile aujourd'hui. Le projet ALVEOLE porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette aide au financement des parkings à vélos sécurisés.

L

Lutter pour le « forfait mobilités durables ». La loi offre la possibilité aux entreprises et administrations d'attribuer à leurs salariés un « forfait mobilités durables », une prime vélo (ou co-voiturage) défiscalisée jusqu'à 400 euros par an.

O

uvrir sans tarder une Maison de la Mobilité. Cette Maison doit participer au développement de l'intermodalité des transports et favoriser l'utilisation du vélo en donnant des services, du conseil, du soutien, une vélo-école et un atelier d'autoréparation vélos tant attendu par l'association Potocyclettes.

Nos objectifs sont les suivants :

Améliorer les conditions d'utilisation de la bicyclette et de la marche à pied pour tous par :

- L'aménagement de la voirie et des équipements urbains suburbains (pistes et bandes cyclables, signalisation, couloirs réservés, sites de stationnement, trottoirs, etc.) ;

- une meilleure protection matérielle et juridique du cycliste, du vélo et du piéton ; l'information des cyclistes et des autres usagers de la voie publique sur leurs droits et leurs devoirs respectifs
- tout moyen visant à faciliter l'utilisation de la bicyclette.

Promouvoir l'usage de la bicyclette comme l'une des réponses aux problèmes actuels de la vie urbaine : pollution de l'air, nuisance sonore, encombrement de l'espace...

Le **CADRes** est membre de la Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette, fédération qui réalise notamment depuis 2017, le baromètre des villes cyclables.

Pour nous contacter :

velomulhouse@laposte.net

Marc Arnold Président du CADRes Mulhouse : 07 72 30 05 92

Nathalie Muguet, secrétaire de l'association : 06 27 06 52 05