



MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION

NOTE SUR LE PROJET RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV) DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

SEPTEMBRE 2025

**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION**



SOMMAIRE

1.	Contexte de l'avis	4
2.	Documents partagés.....	4
3.	Réseau Express Vélo (REV) : quelle définition et quelle place au sein du territoire de m2A ?	5
4.	Diagnostic des itinéraires du Réseau Express Vélo (REV) m2A.....	6
5.	Guide technique des aménagements cyclables m2A.....	6
5.1.	Introduction du guide.....	6
5.2.	Description des aménagements cyclables.....	7
5.3.	Préconisations.....	8
6.	Créer un guide de communication.....	9
7.	L'éducation des usagers motorisés et des piétons.....	10

1. Contexte de l'avis

Le groupe de travail « Mobilités douces » du Conseil de Développement de Mulhouse Alsace Agglomération a pour objectif de contribuer au développement des mobilités douces et alternatives.

Le groupe de travail a découvert l'existence du projet de Réseau Express Vélo (REV) lors de sa présentation au Forum m2A le 26 mai 2025. Le planning général du projet présenté à cette occasion n'a pas pris en compte la consultation du Conseil de Développement et la rédaction d'un avis par ce dernier. Suite à l'intervention des représentants du groupe de travail « Mobilités douces », une réunion a été organisée le 9 juillet 2025 pour une présentation du projet par le cabinet TTK (en charge des études correspondantes) à l'ensemble des membres du groupe de travail.

Le Conseil de Développement regrette que la connaissance tardive du projet ait engendré des conditions de travail difficiles en période estivale pour un délai de rédaction imposé à fin septembre. Il se réjouit cependant d'avoir pu contribuer à ce projet d'importance pour le développement des mobilités douces dans l'agglomération.

2. Documents partagés

Le présent avis s'appuie sur les documents suivants, qui ont été partagés avec les membres du groupe de travail :

- Atelier-Projet « Programmation des aménagements cyclables 2023-2028 » - réunion plénière de la direction Mobilités transports de m2A le 25 avril 2023
- Présentation de l'étude REV au Forum m2A le 26 mai 2025
- Présentation « Elaboration d'une étude technique et financière pour la réalisation d'un Réseau Express Vélo sur le territoire de m2A » par TTK le 9 juillet 2025 aux membres du groupe de travail
- Projet de « Guide technique du REV de m2A », version juillet 2025

Certains documents ont été évoqués ou présentés lors de la réunion du 9 juillet 2025 sans avoir été partagés : fiches par axe et commune recensant l'état des axes et les propositions d'améliorations par exemple.

3. Réseau Express Vélo (REV) : quelle définition et quelle place au sein du territoire de m2A ?

Un réseau express vélo est un ensemble d'itinéraires cyclables à haut niveau de service qui allie sécurité, continuité et confort pour toutes les catégories de cyclistes. Dans le cas de m2A, ce REV est alors intercommunal et doit permettre de penser l'entretien et le développement des aménagements cyclables au niveau inter-communal et non plus uniquement communal.

L'étude technique REV a eu pour objectif de délivrer un projet de tracés pour un réseau express vélo intercommunal avec identification des points bloquants et de rédiger un guide technique des aménagements cyclables intercommunal. Les points bloquants et aménagements à réaliser sont également décrits et associés à un chiffrage estimatif.

Le projet de Réseau Express Vélo (REV) s'est appuyé sur des projets existants, et plus particulièrement :

- Le Schéma directeur cyclable m2A
- Le Réseau structurant primaire du Plan Vélo de la Ville de Mulhouse
- Les EuroVélos 5, 6 et 15 qui desservent le territoire
- Le Schéma alsacien cyclable de la CeA

Le choix des itinéraires du REV ne doit pas se faire au détriment d'autres développements en faveurs de Mobilités douces en général et du vélo en particulier. Si les communes doivent prioriser les aménagements cyclables sur ces itinéraires dans le cadre de ce projet intercommunal, elles ne doivent pas pour autant négliger l'entretien des autres portions d'itinéraires cyclables de leur territoire. Et ces aménagements devront être pensés avec les mêmes souhaits de sécurité, continuité et confort que le REV afin que celui-ci puisse ensuite s'étendre à de nouveaux itinéraires.

De manière générale en France, moins de 37% des Français ont un usage au moins hebdomadaire du vélo (contre 59% en Allemagne).¹ La pratique du vélo est plus élevée en centre-ville qu'en milieu rural. Ainsi le Conseil de Développement se félicite que le développement d'itinéraires sécurisant pourra permettre à des usagers occasionnels de se déplacer en sécurité et peut-être de devenir ainsi usagers réguliers. De même, le développement des itinéraires ruraux et périurbains favorisera la pratique pour des populations moins cyclistes actuellement. Les itinéraires du REV semblent répondre à cette problématique, même si les itinéraires sont, en lien avec la densité de population et les activités économiques, plus développés à Mulhouse et dans sa première couronne.

¹ MINISTÈRE DÉLEGUE CHARGE DES TRANSPORTS, « Enquête nationale Usage du vélo », 2023.

4. Diagnostic des itinéraires du Réseau Express Vélo (REV) m2A

Les aménagements cyclables d'un REV doivent être hautement qualitatifs. Ainsi les bandes cyclables ne sont pas adaptées, seules les pistes cyclables, vélorue et voie vertes le sont. De ce fait, la première étape de la mission menée par TTK a été le diagnostic des itinéraires du REV en utilisant le classement des itinéraires cyclables.

Ce diagnostic met en avant une qualité plutôt élevée des itinéraires du projet de REV (61% d'aménagement de qualité A, B ou C). Cependant, le Conseil de Développement rappelle que cette valeur ne doit pas faire oublier que **si certains itinéraires sont à 99% sécurisés, la présence de 1% de points noirs suffira à décourager certains utilisateurs**. Comment seront définis les calendriers des travaux par rapport à cette problématique de "points noirs" ?

Le Conseil de Développement souhaite s'assurer que la desserte des zones d'importance (zones économiques, loisirs, collèges, hôpitaux) soit garantie par le REV prévu (la réponse à cette question ne figure pas dans les documents qui nous ont été partagés). La desserte de zones d'importance pour les usagers vulnérables est également un point à vérifier attentivement. De telles zones (itinéraires peu qualitatifs dans une zone d'importance ou dans un lieu fréquenté par des usagers vulnérables) devront être mises à niveau de manière prioritaire dans le plan d'aménagement cyclable de la commune concernée.

5. Guide technique des aménagements cyclables m2A

Ce guide présente aux services concernés (communes, m2A, BE de MOE, techniciens, etc.) les principes d'aménagement pour un réseau cyclable à haut niveau de service, c'est-à-dire un réseau éligible pour un REV. Une charte des itinéraires cyclables est en cours de rédaction pour la Ville de Mulhouse depuis octobre 2024. Elle a été prise en compte dans le guide technique m2A.

Le guide est organisé en 3 grandes parties: introduction, description des aménagements cyclables, préconisations pour les aménagements.

5.1. Introduction du guide

Le Conseil de développement propose d'amender l'introduction du guide pour souligner que celui-ci a été développé pour le REV, mais qu'**il a vocation à être utilisé pour l'aménagement de tout itinéraire cyclable, y compris hors REV**. Comme cela a été souligné plus tôt, tout entretien d'itinéraire existant ou tout développement de nouvel itinéraire devrait être effectué avec la même volonté de sécurité, confort et continuité que le REV. Pour cela, ces aménagements devront être effectués en prenant en compte le guide développé pour le REV.

Ce guide pourrait être nommé « **Guide des aménagements cyclables m2A** ». Il serait d'application obligatoire pour les itinéraires du REV et conseillée pour les autres itinéraires. Le nommer « Guide technique du REV de m2A » (comme c'est le cas actuellement) sous-entend qu'il ne s'appliquerait pas à d'autres itinéraires que ceux du REV.

5.2. Description des aménagements cyclables

De nombreux points concernant les aménagements sont repris de la charte de la Ville de Mulhouse. Le Conseil de Développement regrette que, si ces aménagements sont très bien décrits, aucune place ne soit prévue pour aider les communes à installer ces aménagements. Il pourrait s'agir de conseils pour un passage d'un aménagement non conforme à un aménagement conforme, exemples à l'appui. Les communes de petite taille pourraient probablement être intéressées par des cas concrets, des **exemples d'aménagements « avant-après »**, avec des conseils sur les solutions possibles dans diverses situations. Les itinéraires du REV ont été discutés avec les communes, portion par portion. Cependant, ce guide pourra être utilisé de manière générale pour les aménagements cyclables de m2A, même hors REV. Et dans ce cas, les communes ne seront pas soutenues par TTK dans les meilleures options concernant la mise en sécurité de leurs itinéraires. Concernant les aménagements, il sera aussi pertinent d'ajouter un paragraphe sur l'**évacuation des eaux**. Les pistes cyclables en bord de route, même avec une séparation physique, seront souvent à proximité des évacuations des eaux. Ainsi l'évacuation des eaux doit être pensée pour une efficacité par tous temps, afin de limiter les pertes d'adhérence.

Il pourrait être pertinent d'ajouter un paragraphe sur la **gestion des chantiers** :

- Avant un chantier important de voirie, il convient de penser à un travail "de façade à façade", incluant donc explicitement les aménagements cyclables et piétons. Ceci pourra être effectué en fournissant le guide lors de la dépose de la demande de travaux en mairie. Ainsi le chantier pourra prendre en compte les recommandations du guide.
- Pendant le chantier, la déviation des voies cyclables doit être explicitement prévue. Si possible, en balisant un couloir vélo provisoire. Sinon, en avertissement aux automobilistes que les vélos circulent sur la même voie qu'eux. Cela peut impliquer de limiter la vitesse de circulation ou une interdiction explicite de dépasser les vélos sur la longueur du chantier.
- Après le chantier, il faut s'assurer que tous les équipements cyclables ont retrouvé leur fonctionnalité, sans irrégularités de raccord de chaussée. Il en est de même pour le rétablissement de toute la signalétique, tant panneaux que balisage au sol, flèches de circulation, sas aux feux rouges, etc.

5.3. Préconisations

Concernant les préconisations, la réunion du 9 juillet 2025 a permis aux membres du groupe de travail d'exprimer leurs conseils concernant certaines directives proposées par TTK:

- vigilance concernant **la facilité d'entretien et de remplacement** des équipements et revêtements (disponibilités à long terme des panneaux et équipements par exemple)
- **signalétiques** des voies REV permettant l'orientation des cyclistes tout en contribuant à la visibilité des voies cyclables
- ajout de paragraphes dédiés aux nettoyages des pistes et itinéraires
 - **déneigement** : le déneigement des voies routières exclus toujours les pistes cyclables, voire pénalise ces dernières puisque la neige est fréquemment évacuée sur le côté de la route où se situent souvent les pistes cyclables. Ceci ne doit pas être autorisé et l'accès au piste cyclable doit rester libre toute l'année. De la même manière, les zones de stationnement cycliste des parkings ne doivent pas devenir des zones de stockage de neige.
 - **végétaux** (élagage, fauchage accotements, feuilles d'automne, racines, autres végétaux en cas de grands vents, etc...) : les branchages ne doivent pas empiéter sur les voies cyclables, y compris quand les branches sont chargées de pluie ou de neige. L'enlèvement du bois tombé après un épisode orageux, venteux ou de neige doit être rapide. De la même manière que pour la neige, les pistes cyclables ne doivent pas recevoir les feuilles repoussées par le nettoyage des voies automobiles.
 - interdiction de la présence de **poubelles** sur les pistes cyclables. De nombreux riverains utilisent les pistes cyclables pour placer les poubelles. Cette pratique doit être interdite
- prise en compte de toute la **diversité de cycles** fréquentant ces itinéraires (vélo grande longueur, grande largeur, remorques, etc...) et vigilance concernant les rayons de giration de certains de ces cycles
- ajout d'une note soulignant la **dangerosité des plaques de visite** situées sur les pistes cyclables et préconisant d'éviter autant que possible cette situation (notamment pour les risques en cas de verglas)
- importance de prendre en compte la présence de **zones ombragées ou abritées du vent** dans le caractère « confortable » d'un itinéraire
- importance de la présence des **équipements de service** (totems de réparation, fontaines, toilettes, poubelles, etc.) en cohérence avec le développement de la circulation sur les axes concernés (équipements à penser par commune et par axe)
- incorporation de conseils concernant les **dispositifs anti-accès motorisé et les règles de partage avec les autres Mobilités douces** (trottinettes électriques, etc.)

- **l'éclairage** intelligent proposé par le guide est à privilégier à un éclairage constant. Cette solution combinant sécurité des cyclistes, économies d'énergie et réduction de la pollution lumineuse est cohérente avec les objectifs de nombreux cyclistes dans le développement de leur pratique.

Concernant le REV en général, il sera pertinent de prévoir un site ou une application dans laquelle les usagers pourraient signaler tout dysfonctionnement au sein du réseau.

Le guide souligne que les signalétiques doivent être pensées en cohérence avec le code de la route, la signalétique du REV (à créer), les jalonnements standards (EuroVélos notamment) et les signalétiques des autres réseaux du territoire m2A existants (réseau structurant DMD, axes EuroVélos). Le Conseil de Développement souligne que cela doit aussi **prendre en compte les réseaux en développement (projet de SERM notamment)**. Ainsi un travail global au niveau de m2A pour la **création d'une identité visuelle claire et commune** semble indispensable. En effet, c'est cette identité visuelle qui permettra aux utilisateurs les moins aguerris de prendre conscience de l'existence de ces voies sécurisées.

6. Créer un guide de communication

Le Conseil de Développement pense qu'un **guide de communication à l'attention des communes** pourrait être complémentaire au guide évoqué précédemment. En effet, si le REV est un projet m2A, les communications qui seront effectuées par m2A seront générales et ne pourront être adaptées aux spécificités communales des populations cibles.

Un guide global avec des propositions de communications, des chiffres clés, des sources d'information, une identité visuelle commune, etc. permettra à chaque commune de diffuser auprès de ses administrés les éléments qui lui semblent les plus pertinents pour les inciter à utiliser ce REV et à développer sa pratique du vélo. L'outil HEAT (Health Economic Assessment Tool) développé par l'OMS (Organisation Mondiale pour la Santé), et accrédité par Santé publique France (agence nationale de santé publique sous tutelle du ministère chargé de la Santé), pourra apporter des arguments chiffrés mettant en évidence l'intérêt du développement de la pratique du vélo pour la santé et la baisse de la mortalité.² En communication ciblée, chaque commune pourra par exemple chiffrer la durée de trajet par le REV vers certains lieux d'intérêt pour ses administrés (ex: grâce au REV, vous accédez à l'hôpital en moins de 25 minutes à vélo et vous contribuez à préserver votre santé et l'environnement).

² www.HEATwalkingcycling.org

7. L'éducation des usagers motorisés et des piétons

Un autre élément d'importance pour le développement d'un **REV sécurisé** est l'importance de **l'éducation des usagers motorisés vis-à-vis du partage de la route avec les usagers des Mobilités douces, et celle des usagers piétons vis-à-vis du partage des voies vertes**. Cette éducation clarifie notamment auprès des usagers motorisés les priorités et points de vigilance à adopter par rapport aux usagers des mobilités douces. Cette éducation doit être effectuée à tous les niveaux, en commençant au niveau national. Cependant l'intercommunalité et les communes (par les formations dans les écoles par exemple) peuvent activement participer à cette éducation.

Il faut également souligner l'importance du respect des équipements cyclistes par les usagers motorisés (ne pas stationner sur une piste cyclable, etc.). De même, s'il est recommandé aux piétons de circuler à gauche lorsqu'une voie motorisée n'a pas de trottoir, une telle configuration n'est pas possible pour une voie verte puisqu'elle pourrait amener, en cas de forte fréquentation, à quatre couloirs de circulation sur une même voie. Le partage des voies vertes entre usagers des mobilités douces et piétons doit aussi être expliqué.

Cette éducation pourra aussi favoriser la confiance des personnes non cyclistes envers le REV et tous les aménagements cyclables effectués par l'agglomération. De nombreux retours de personnes non cyclistes concernent leurs craintes vis-à-vis de la sécurité des cyclistes. En communiquant de manière très large sur la sécurité du partage de la route, ces non pratiquants pourront peut-être sauter le pas et enfourcher leur vélo.

Rédaction : Aude NARDIN





CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

Maison du Territoire
9, avenue Konrad Adenauer - BP 30100
68393 Sausheim Cedex
Mail : cdd@m2A.fr
