

FANS DE VÉLO

Toulon Var Déplacements

N°4 Novembre 98

La rue, on partage !

Cher(e)s ami(e)s du vélo, nous avons continué à nous réunir une fois par mois au moins : en juin, en septembre, en octobre et en novembre.

Hélas, trois fois hélas, nous n'étions à chaque fois qu'une poignée. Il est vrai aussi que les dates ont changé à plusieurs reprises. Mais si vous voulez qu'une place soit enfin accordée aux cyclistes, il ne faut pas en abandonner la responsabilité à une poignée de bénévoles qui, eux aussi ont droit à une vie personnelle. Chaque cycliste, un temps soit peu responsable, se doit de consacrer un peu de son temps aux intérêts bien compris de la pratique du vélo. Aussi réservez votre :

Premier mercredi du mois,
de 18 heures 30 à 20 heures,
au Grand Café de la Rade,
à Toulon.

D'autant plus que ce n'est pas le moment de relâcher notre effort, car nous sommes enfin (un peu) entendu, que ce soit à Hyères, à Toulon ou au Conseil général du Var et même au niveau national.

À Hyères, nous étions quelques

dizaines à manifester lors de la journée européenne du vélo. Mais depuis, la commune « réfléchit à un développement d'itinéraires cyclables » et nous (voir Marthe Séjourné) invitera à l'automne pour un échange de point de vue.

Au conseil général, nous avons enfin rencontré, ce printemps, « monsieur vélo ». Nous avons surtout parlé gros sous. Sur les 340 millions de francs du budget voirie, personne ne connaît la part accordée aux vélos. Mais 25 millions sont prévus pour 95-99. Sachant qu'en 98, 9 millions sont prévus pour les ponts de la piste du littoral à Hyères (en moyenne 1,5 million par pont).

L'emprise de la piste Toulon-Saint Raphaël appartient à 50 % au département, à 30 % à des communes et à 20 % à l'état. Cette voie doit être réalisée en cinq ans, en partie en sites propres, en partie en bandes cyclables. Le coût du kilomètre se monte à environ 500 000 francs. Les communes qui veulent créer des pistes cyclables se branchant sur l'axe Toulon-Saint Raphaël, bénéficieront de subventions et de prêts bonifiés.

Sur les 140 kilomètres de la piste cyclable, Meyrargues-Saint Raphaël, 70 sont faciles à réhabiliter car ils sont sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée. Le coût du kilomètre est ici de 300 000 francs (140 francs pour trois mètres sur un mètre d'enrobé, plus 140 000 francs par kilomètre pour la préparation du terrain, la signalétique, le pluvial, etc ...).

Contrairement à l'article 20 de la loi sur l'air, entre Sauvebonne et Pierrefeu, l'enrobé vient d'être refait sur environ deux kilomètres sans bande cyclable !
« Cela ne se reproduira plus ».

À Toulon aussi, un monsieur vélo, ou plus exactement un monsieur « sécurité routière » est en charge du dossier vélo depuis la rentrée 98.

Pour la traversée cyclable, un échancier officieux se dessine : mars ou avril 99 pour le tronçon entre les carrefours Léon Bourgeois et Bir-Hakeim, juin 99 pour l'accès des couloirs bus aux vélos sur les grands boulevards de Bir-Hakeim à Ville Vieille. Par contre, l'utilisation des doutes au sud de l'autoroute entre Ville Vieille et la porte Malbousquet coûte environ 600 000 francs et pose une difficulté au niveau de l'autopont qui vient de Bon Rencontre.

L'an prochain, Toulon participera à la journée sans voiture.

Mais, rien encore pour améliorer la

sécurité aux points noirs comme le pont des Gaux, les intersections de la piste cyclable avec le boulevard Gues (Pont de Suve) et la D.559 (Pont de la Clue). Rien non plus pour les sas réservés aux cyclistes à certains feux tricolores.

La France compte vingt millions de cyclistes. Pour les protéger et promouvoir l'usage du vélo, un décret (journal officiel du 16 septembre 98) modifie plusieurs règles du code de la route. Dorénavant, les pistes et bandes cyclables sont strictement réservées aux cycles non motorisés à deux ou trois roues (sauf autorisation explicite de la police). Les cycles sont autorisés à ; circuler dans les zones piétonnes et, s'ils sont conduits par des enfants de moins de 8 ans, sur les trottoirs.

Ils devront s'équiper à l'avant d'un dispositif blanc réfléchissant. Lors d'un dépassement d'un vélo en rase campagne, les automobilistes devront laisser un espace de 1,5 mètre au lieu d'un mètre précédemment.

N'oubliez pas :

**Premier mercredi du mois, de 18 heures 30 à 20 heures,
au Grand Café de la Rade, à Toulon.**

À bientôt donc, si vous souhaitez promouvoir les déplacements à vélo en ville et développer les équipements en faveur des cyclistes.

LA PART DES VÉLOS DANS LES DÉPLACEMENTS est passée de 1% avant la création des pistes cyclables en juin 96, à plus de 5% en septembre 97 à Paris. Elle est même montée à 7,3% le 1er octobre 97, jour de circulation alternée pour cause de pollution. En moyenne, 219 vélos par heure le soir sur le boulevard Saint-Germain et 180 le matin rue de Rivoli.

PREMIERE VILLE CYCLABLE DE FRANCE: Strasbourg. 15% des déplacements à vélo. 160 km de bandes et pistes cyclables (280 d'ici à l'an 2000). 80 emplacements. 580 arceaux. 200 places dans les garages à vélos. 280 vélos de fonction.

LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES n'a cessé de s'améliorer depuis 1970 selon l'observatoire de la sécurité routière. Le nombre d'accidents est passé de 14 978 (795 morts) à 8 533 en 1995 (374 morts dont 183 en ville). Par contre dans les très grandes agglomérations, le nombre de cyclistes accidentés a augmenté de 10,2% entre 1994 et 1995. Les cyclistes représentent 5% des tués en milieu urbain. Toutefois, en ville, la violence des chocs est souvent limitée. D'où l'importance des zones à 30 km/h. Lorsque la vitesse maxi est passée de 60 à 50 km/h le nombre de tués et de blessés graves en agglomération a baissé de 25,4%.

Les chutes représentent 10 ou 12% des accidents, le non-respect du code de la route par le cycliste 25,9%.

LES ZONES À 30 KM/H sont des quartiers où la fonction principale de la rue n'est pas la circulation, mais le séjour, l'habitat, le commerce, le jeu pour les enfants et les relations entre voisins.

POUR APPRENDRE LA SÉCURITÉ À DEUX ROUES aux jeunes dans le Var, l'éducation nationale et le conseil général font piloter à des élèves de 11 ou 12 ans de petites motos. N'ont-ils pas penser à promouvoir auprès de ces enfants le vélo, beaucoup moins dangereux ? La moto est 50 fois plus dangereuse que le vélo et le cyclomoteur 17 fois.

PRES DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES, ce sont les parents eux-mêmes qui constituent avec leur voitures le danger pour leurs enfants.

VOITURES PRIVÉES INTERDITES AU CENTRE-VILLE de Lübeck (100 hectares) le samedi et le dimanche.

RÉDUCTION DU NOMBRE DE VOIES ET COLOSSALE AUGMENTATION DU TEMPS D'ATTENTE AUX FEUX aux entrées des villes de Bâle et de Zûrich afin de décourager les automobilistes et de favoriser piétons, vélos et transports publics.

PRIORITÉ AU STATIONNEMENT DES RIVERAINS. Une étude du DFIU (Institut allemand d'urbanisme) concernant plus de 30 grandes villes allemandes, montre que contrairement aux idées reçues, le chiffre d'affaires des commerçants ne dépend pas véritablement du nombre de places de stationnement. A contrario, le développement économique d'un centre-ville est d'autant plus fort que la part des transports publics, du vélo, de la marche à pied (zone piétonne ou zone mixte piétons-bus) est importante.

30% DES DÉPLACEMENTS SE FONT À VÉLOS à Amsterdam et à Copenhague.

VELO ET TRAIN. 40% des voyageurs viennent à la gare en vélo aux Pays-Bas. A Strasbourg, 10 000 voyageurs SNCF par jour et 1 500 vélos gardés dans un parking devant la gare (150 F/an).

COULOIRS BUS ELARGIS A 4,5 M POUR LES VELOS à Paris.

TRANSPORTS EN COMMUN ET VELOS. Le vélo multiplie par 10 le nombre de citadins qui sont drainés par une station de transport en commun.

800 KM DE PISTES CYCLABLES à BERLIN. Dans les trains et métros locaux, on attache son vélo avec une ceinture le long de la paroi.

900 PLACES DE PARKING POUR LES VÉLOS et 12 000 pour les voitures à Montpellier.

EN CAS DE CHOC AVEC UN VÉHICULE, LA PROBABILITÉ DE DÉCES d'un piéton est de 100% à 80 km/h, 85% à 60 km/h, 30% à 40 km/h. D'où l'importance des zones à 30 km/h et de respecter les limitations de vitesse en ville.

CLUB DES VILLES CYCLABLES : 14 agglomérations, 300 villes, 35 associations, 12 millions d'habitants.

90% DE LA POPULATION est favorable à réduire la place des voitures au profit des piétons, des vélos et des transports en commun (sondage SOFRES).

LA CIRCULATION AUTOMOBILE A DIMINUÉ DE 10% depuis 1970 à Copenhague. Depuis 1960, la politique de stationnement consiste à réduire les places pour les automobiles.

BAISSE DU NOMBRE DE PLACES DE PARKING SOUS LES BUREAUX dans le P.O.S. de Lyon.

MODIFIER LA PLACE DU VÉLO EN VILLE, c'est repenser toute la ville, car jusqu'à présent la ville s'est adaptée à l'automobile pour faciliter sa vitesse de déplacement au détriment de la qualité de vie. Repenser l'urbanisme : privilégier les services et commerces de proximité opposés aux hypermarchés et complexes de cinémas en périphérie. Repenser le plan de déplacements en faveur des piétons, cyclistes, transports en commun. Repenser l'intercommunalité.

Si vous souhaitez continuer à être prévenu des réunions, des actions, des rassemblements de vélos, etc..., si vous souhaitez continuer à recevoir ces lettres de liaison, si vous voulez soutenir le collectif des Fans de vélos, renvoyez nous le bulletin ci-dessous rempli et accompagné de 20 francs pour financer nos frais, qui sont tous payés de notre poche. Merci.

NOMPrénom

.....

ADRESSE

.....

à Philippe Chesneau, 12 rue Changarnier 83 000 Toulon Tel+fax : 04 94 91 11 32 ou à Toulon
Var Déplacements Le Galaxy C 47 av. du mal. de Lattre de Tassigny 83000 Toulon