

FANS DE VÉLO

Toulon Var Déplacements

La rue, on partage !

N°10 janvier 2001 Membre de la FUBICY (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

Cher(e)s ami(e)s du vélo,

Lors de la journée européenne du vélo du 3 juin, beaucoup ont exprimé le souhait de ne pas se contenter d'une manifestation annuelle de vélos, mais de multiplier les rassemblements de cyclistes chaque trimestre ou même chaque mois, pour le plaisir de se retrouver mais aussi pour bouger les décideurs en faveur des déplacements à vélo.

Nous avons donc programmé une première manifestation de vélos début octobre pour marquer la rentrée de l'empreinte cyclistique, en compagnie de lycéens, de collégiens et d'écoliers et de parents soucieux que leurs enfants puissent circuler en sécurité.

Puis nous avons prévu un rassemblement le samedi 6 janvier après midi sur la place de la Liberté à Toulon. Nous aurions inauguré les vélos de Noël et du jour de l'An. Ceux des années précédentes auraient été aussi les bienvenus. Les anciens auraient encadré les nouveaux cyclistes pour faire plusieurs fois le tour de la place de la Liberté. Un parcours spécial débutant, tracé au sol et comportant quelques difficultés était envisagé pour les enfants, avec des récompenses (bonbons, chocolats) à l'arrivée. Des cyclistes expérimentés auraient encadré les débu-

tants, les autres auraient distribué un tract aux passants pour mieux faire connaître nos revendications de cyclistes.

C'était pas mal comme idée ! Non ? Mais nous n'avons pas pu concrétiser. En effet nous nous sommes retrouvés trois pour tout organiser. Nous avons donc renoncé.

Nous envisageons encore un rassemblement de vélos pour le 1^{er} avril : par exemple le samedi 31 mars. Ce n'est pas un poisson.

Mais cette manifestation n'aura lieu que si nous nous retrouvons suffisamment nombreux aux prochaines réunions de fans de vélo :

**Mercredi 7 février
Mercredi 7 mars A 18 heures
Au grand Café de la Rade sur le port
en face de la Mairie de Toulon**

À l'occasion, nous pourrions avoir des actions symboliques surprises susceptibles d'être médiatisées.

Si vous souhaitez que les intérêts des cyclistes urbains soient pris en compte, il faut que nous nous fassions entendre...

À bientôt ?

Illogique. Le stationnement illicite sur une bande cyclable d'un véhicule à moteur est réprimé par une amende de deuxième classe à 230 francs, ce qui est dérisoire par rapport au risque encouru par le cycliste. Une sanction de quatrième catégorie à 900 francs serait plus justifiée puisqu'il y a mise en danger de la vie d'autrui. Quant à l'ouverture intempestive de portière, elle ne coûtera que 75 francs à son auteur.

« **T'as pas 30 balles** ». La FUBicy (fédération des usagers de la bicyclette) estime qu'une ville doit dépenser au moins 30 F par an et par habitant pour avoir une politique cyclable digne de ce nom. Comparons avec nos communes. Strasbourg : 50 F. Interpellons les candidats aux prochaines élections.

Le code de la route exige qu'une bicyclette soit équipée :

D'un feu jaune ou blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière (art R195).

De dispositifs réfléchissants, blanc à l'avant, rouge à l'arrière, orange sur les pédales, et de dispositifs réfléchissants visibles latéralement (art R196).

Sans ces équipements, le cycliste est passible d'une contravention de première classe (75 F). S'il les a, mais ne les utilise pas, il risque une amende de 4^{ème} classe (900 F). Mais le cycliste échappe à la suspension du permis de conduire !

Priorité au rail. L'Allemagne va prélever à partir de 2003 une taxe de 25 Pfenning/km sur les poids lourds. La Suisse va taxer les poids lourds en fonction de leur kilométrage et du degré de pollution de leur moteur : par exemple, un trajet entre Bâle et Chiasso passera de 40 francs suisses à 172 francs en 2001 et 325 francs en 2008 lorsque le premier tunnel ferroviaire ouvrira.

Le POS de Strasbourg (1992) veut maintenir une agglomération relativement compacte, limitant la périurbanisation grâce :

Au développement du tramway et à la réorganisation des lignes de bus.

À un schéma directeur vélo : réseau cyclable, parking vélo, vélo cation, vélo service, obligation de prévoir des emplacements de stationnement vélo dans les nouvelles constructions.

Limitation de l'accès des voitures au centre ville : suppression de mille place de stationnement, parking payant, parking relais.

Résultats entre 1988 et 1997 :

Au centre ville, les déplacements à vélo sont maintenus (15 %), les déplacements en voiture réduits de 3/4 à 2/3, les déplacements en transports en commun en forte augmentation.

En dehors de la zone centrale, la voirie reste aménagée en fonction de la fluidité du trafic auto. Baisse du déplacement vélo.

En dehors de Strasbourg, l'augmentation du trafic dû à la périurbanisation et aux politiques favorables trafic routier ont entraîné une augmentation des déplacements en voiture de 74 à 76 %), une baisse des déplacements deux roues (de 15 à 10 %) mais surtout pour les deux roues motorisées et une augmentation des déplacements en transports en commun (de 11 à 14 %).

Nice. L'arrivée prochaine du tramway sur l'avenue Jacques Médecin attire de grandes enseignes commerciales (H&M, Marc & Spencer, Zara, Sephora, Pimkie, Virgin, Décathlon, Mango, Damart, Les 3 Suisses, etc). Les loyers commerciaux ont doublé en deux ans.

Quelques questions à nos élus et autres décideurs

La vitesse moyenne des bus est proche de celle des vélos. La cohabitation des vélos et des bus est possible à Paris, Grenoble, Strasbourg etc. S'il est vrai que les couloirs bis à Toulon sont particulièrement étroits, cette cohabitation ne pourrait-elle pas être tolérée ? au moins à titre expérimental. ou alors, cela laisserait croire que l'ambition du PDU qui veut pouvoir proposer d'autres modes de déplacement que la voiture n'est que symbolique.

Aux yeux de certains, un vélo serait aussi nuisible qu'une voiture. En effet ils envisagent de fermer la route du sel entre l'Almanarre et Giens à tout véhicule y compris non motorisé !

Sur la piste cyclable entre Toulon et La Londe, des deux roues motorisées continuent à slalomer à plein tube et à enfumer à plein pot les enfants qui découvrent les joies et chutes du vélo. Pourtant la loi de septembre 1999 interdit leur présence. « Que fait la police ? »

Pourquoi la DDE ne veut pas libérer l'espace au sud de l'autoroute est qui permettrait de prolonger la piste cyclable entre le Léon Bourgeois et le carrefour Bir-Hakeim ?

Quelques questions à nos concitoyens et autres responsables

Place d'Espagne, les voitures sont bien acceptées, mais pas les équipements en faveur des vélos qui sont régulièrement détruits. « Que fait la police ? »

Quelques bonnes nouvelles

Actuellement la mairie de Toulon étudie la prolongation de la piste cyclable à partir de Léon Bourgeois le long de la rivière des Amoureux jusqu'au tennis du littoral. Le vote du financement sera proposé fin 2000 ou début 2001.

Le conseil général prévoit 50 millions pour aménager des pistes cyclables (12 % du budget consacré à la voirie).

Dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains) des huit communes du SITCAT (Syndicat intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise), à savoir, Le Pradet, Le Revest, La Garde, La Seyne, La Valette, Ollioules, Saint Mandrier, Toulon, la part des déplacements deux roues non motorisées est passée de 5 % en 1986 à 1 % aujourd'hui (soit 10 000 déplacements à vélo par jour). Pour doubler la part et le nombre de déplacements à vélos dans les dix ans à venir, sont prévus un réseau de pistes et de bandes cyclables continu (triplant le « réseau » actuel), une politique de sécurisation des cyclistes (carrefours, jalonnement balisé, etc), des parcs de stationnement sécurisés (création d'au moins 250 places par an), des aménagements de zone à vitesse limitée à 30 km/h, un parc de vélos en libre-service aux principaux nœuds d'échange des transports en commun, etc. Ce PDU est une chance pour l'agglomération si nous savons le concrétiser d'ici 2010. Mais il faudra pousser les décideurs qui souvent n'ont pas l'habitude de telles ambitions pour nos communes.

Pour l'alcool, responsable d'un quart des accidents mortels, les conducteurs qui dépassent significativement le taux de 0,2 g/l sont passibles de deux ans d'emprisonnement avec un traitement de désintoxication.

La campagne visait autant les enfants que les parents.

Deux fois sur trois, la victime n'est pas en cause.

Le nombre de cyclistes tués, en milieu urbain est passé de 118 à 139, soit une augmentation de 18 % entre 1998 et 1999. En campagne, c'est une baisse de 183 à 168.

Le vélo est tellement efficace pour se déplacer en ville que la police de Villeneuve d'Ascq a augmenté ses prises en flagrant délit de 60 % grâce au vélo.

Econome. Au km parcouru, le vélo mobilise 4 fois moins d'énergie que la marche à pied et 10 fois moins que la voiture.

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 (chèque à l'ordre de TVD). Merci.

NOM.....Prénom.....

ADRESSE.....

à Philippe Chesneau, Fans de vélo, Toulon Var Déplacements,
Espace Galaxie C, avenue de Lattre de Tassigny 83000 Toulon.

Pour l'année 2001, si vous ne nous envoyez plus 20 francs, nous ne pourrons plus vous envoyer ce bulletin qui nous coûte beaucoup en énergie, en temps mais aussi en argent.