

La sécurité routière s'améliore pour les cyclistes

Les résultats de l'année 2007 sont tombés et ils confirment ce que nous défendons depuis longtemps : le vélo n'est pas un mode de transport dangereux en ville. Loin des annonces trop rapides des médias, qui dénoncent la conduite souvent dangereuse de certains cyclistes - en particulier depuis le succès des systèmes de location de vélo libre service comme velov' à Lyon ou velib' à Paris, les statistiques sont claires : le nombre de personnes tuées à vélo a fortement diminué entre 2006 et 2007 malgré une pratique en nette hausse. Le nombre de blessés augmente légèrement ; il y a donc encore des actions à mener pour améliorer la situation.

Forts de ces statistiques encourageantes et après l'expérimentation des « sam'dit vélo » en 2008, nous allons lancer en 2009 - en collaboration avec le service animation du patrimoine de la CAPM - des balades à vélo commentées dans l'agglomération en plus de l'habituelle parcours de la fête du vélo.

Le but est double : faire découvrir les villes et villages du Pays de Montbéliard avec un moyen de transport adapté à l'agglomération (le vélo !) tout en permettant aux personnes qui souhaitent reprendre la bicyclette mais qui n'osent pas le faire seules de se lancer lors de ces balades. Je vous invite donc à nous rejoindre pour la première sortie qui aura lieu le 18 avril (Mandeure-Audincourt).

Je conclus en vous souhaitant ainsi qu'à vos proches une bonne année 2009 pour plein de nouveaux tours de roue !

Janvier 2009

Le président, Thierry PONCIN

Bilan sécurité routière 2007

Il ressort dans le bilan de l'ONISR (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière) que le nombre de tués à vélo a largement diminué en 2007 par rapport à 2006 : -21,5 % (on passe de 181 à 142 décès).

Le nombre de blessés augmente légèrement (+ 2,5 %) en passant de 4515 à 4638, avec une baisse des blessés hospitalisés et une hausse des blessés légers. Bref, nettement moins de tués et de blessés graves alors que la pratique du vélo a fortement augmenté. Si le port du casque avait été rendu obligatoire pour les cyclistes en 2007, on nous raconterait que l'amélioration est due à cela mais ce n'est pas le cas.

Alors ? D'où vient cette baisse ?

Difficile de conclure de façon catégorique en l'absence de statistiques détaillées mais plusieurs facteurs ont pu jouer : amélioration des infrastructures cyclables, diminution de la vitesse moyenne des automobiles et peut-être surtout une augmentation de la pratique du vélo.

Ce fait est en effet tenace et se vérifie encore une fois : plus le nombre de cyclistes augmente et plus leur sécurité - au moins relative - s'améliore. Les automobilistes s'habituent à rencontrer davantage de cyclistes sur leur route et les prennent mieux en compte... bref, ils acquièrent de l'expérience ! N'oublions pas que le risque principal pour un cycliste en ville n'est pas de tomber de son propre

chef mais de se faire renverser par une voiture, un poids-lourd ou un bus.

A titre de comparaison, voici l'évolution du nombre de tués des autres catégories d'usagers de la route :
Usagers des poids-lourd : -21,8 %
VL (- 6,2 %)
Piétons (+4,9 %)
Cyclomoteurs (+2,5 %)
Motos (+ 7,9 %) ; ce résultat est à pondérer car il suit en fait l'augmentation du trafic.

Thierry PONCIN



les prochains rendez-vous

samedi 31 janvier et dimanche 1^{er} février : salon du vélo à Andelnans avec Véloxygène (Belfort)
lundis 9 février, 9 mars, 6 avril, 4 mai et 18 mai (préparation de la fête du vélo) : réunions mensuelles de 18H à 20H, salle Bauhin, espace associatif de Montbéliard (1 rue du château)
samedi 18 avril : balade à vélo commentée avec le service animation du patrimoine de la CAPM, départ de Mandeure vers Valentigney et Audincourt.
samedi 6 et dimanche 7 juin : fête du vélo
lundi 15 juin : assemblée générale



témoignage

1 an de vélo à assistance électrique

Habitant à 5 km de mon lieu de travail, j'utilisais occasionnellement mon vélo pour m'y rendre. Malheureusement une forte côte (celle de la piscine à Montbéliard) me laissait souvent haletant et transpirant, ce qui n'est pas très agréable pour arriver au travail.

Je voulais réduire ma dépendance à la voiture, j'optais donc pour le vélo électrique. Le choix fut difficile mais finalement je choisis le vélo Istep city de Matra : vélo mixte (ville, chemin), bien équipé (porte bagage, antivol robuste, éclairage) et doté d'une grande latitude de réglage de l'assistance (4 modes d'assistance et 4 modes de régénération).

En vélo classique je mettais 18 minutes pour parcourir les 5 km avec une vitesse de 12 km/h lors de la montée de la piscine. Surprise ! Lors du premier trajet, le temps de parcours est descendu à 14 minutes, la vitesse en montée flirtait avec les 20 km/h et tout ça avec une facilité et un effort très limité.

Il m'a tout de même fallu quelques temps pour m'habituer à la gestion de l'assistance et surtout à une nouvelle manière d'utiliser les vitesses : sur un vélo classique on change de vitesse pour avoir la plus grande facilité de pédalage (sans mouliner), sur un vélo électrique, l'assistance étant proportionnelle au couple que l'on fournit (+25 à +200 % suivant l'aide demandée), il est préférable de pédaler avec un rapport un peu trop grand (un peu à la manière d'une voiture diesel).

Autre point intéressant sur ce vélo : le frein moteur. Avec le mode régénération il est possible dans les descentes de récupérer un peu d'énergie en se freinant avec le moteur, le frein moteur s'active aussi dès que l'on presse sur les manettes de frein et procure un freinage très puissant.

La recharge doit être faite environ tous les 40 km (dans mes conditions d'utilisation) soit à peu près une fois par semaine, la charge dure quelques heures (environ 4 h, je n'ai jamais vérifié précisément).

Je n'ai pas pour l'instant pu noter de diminution de la charge.

Coté inconvénient :

- tout d'abord le prix 1750 €, mais si on arrive à se passer d'une voiture on se rend compte que ce n'est pas si cher.
- le poids du vélo de 25kg, on est presque toujours obligé de mettre l'assistance même sur le plat pour compenser ce poids
- un bouton de sélection des fonctions un peu trop petit sur le « tableau de bord » : si vous avez des gants impossible de changer de fonction (les boutons de modes d'assistance eux sont parfaitement dimensionnés)
- j'ai eu quelques soucis avec l'éclairage arrière : panne électronique réparée par le SAV et 2 ampoules qui ont grillé de suite.

Coté avantage :

- éclairage BASTA très efficace, éclairage actif même à l'arrêt (alimenté par la batterie)
- antivol sur le cadre très pratique + une chaîne pour s'accrocher partout
- gestion des modes d'assistance très facile.
- vélo très confortable.

Romain Meyer

Contacts :

courrier : VéloCITÉ Pays de Montbéliard, espace associatif, 1 rue du Château, 25200 MONTBELIARD

courriel : montbeliard@fubicy.org

site Internet : www.montbeliard.fubicy.org

Cotisation 2009 : toujours 5 €

**Soutenez votre association :
renouvelez dès maintenant
votre adhésion !**



ça grince

Véloroute

Le chantier avance entre le prés la Rose à Montbéliard et le pont de Courcelles les Montbéliard où la mise en place de la nouvelle passerelle se prépare.

A partir d'avril ou mai 2009, les cyclistes vont pouvoir emprunter ce nouveau tronçon de la Véloroute, qui améliorera grandement leur sécurité en leur permettant d'éviter le faubourg de Besançon ou la D438.

Par contre, la situation ne s'améliore pas du côté d'Etouvans / Dampierre-sur-le-Doubs : le conseil général du Doubs a évoqué un nouvel itinéraire dans le n° de Vu du Doubs de décembre, itinéraire qui est encore pire que celui que nous avons dénoncé à maintes reprises (Dampierre s/Doubs – Etouvans – Colombier-Fontaine par la D257). Ainsi, il propose désormais de longer la D126 jusqu'à La Raydans, de monter à Etouvans puis de redescendre sur Colombier-Fontaine par un chemin... qui reste à créer ! VéloCITÉ va écrire un nouveau courrier au conseil général pour lui signifier tout le mal que nous pensons de cette nouvelle proposition.

Rappel : les futurs usagers de la Véloroute attendent un itinéraire sécurisé et accessible à tous ! A l'heure actuelle, le passage le long du canal du Rhône au Rhin est le seul à pouvoir répondre à ces besoins.

Piste de la D437

L'association VéloCITÉ a écrit une nouvelle lettre au STA de Montbéliard le 5 octobre dernier à propos de la piste cyclable longeant la D437 entre Audincourt et Mandeure pour les points suivants : présence de barrières bleues barrant la piste, risque de chute d'un candélabre, coupure de la piste en face du pont de la libération et végétation envahissante côté Mandeure

Au 5 octobre, le candélabre avait été enlevé et les buissons taillés mais les barrières bleues étaient encore présentes sur 1 côté de la piste et l'infrastructure était toujours coupée vers le pont de la libération.

Deux doléances ont été ajoutées dans le courrier :

- la sortie de la piste dans le sens Audincourt-Mandeure, côté Mandeure n'est toujours pas aménagée : les cyclistes sont contraints de quitter la piste mais ils n'ont pas le droit de traverser la D437 car une ligne continue leur interdit de le faire. De plus, la traversée de la route départementale n'est pas aisée à cet endroit.
- les feuilles, les brindilles voire les ronces envahissent régulièrement la piste, notamment sous les arbres côté Audincourt

A ce jour, nous n'avons pas reçu de réponse de la part du STA, notamment à propos des barrières bleues.

D'une manière générale, il est stupéfiant de constater le type d'aménagements qu'on impose aux cyclistes alors qu'on imaginerait même pas les proposer aux automobilistes : chicanes ou potelet en entrée ou au beau milieu de pistes cyclables, largeur insuffisante, stops abusifs, absences de seuils zéro etc...

Valentigney : rue des graviers



... et voici un bel exemple de stop abusif, qui n'est même pas réglementaire : où est la signalisation verticale ?

La largeur de la bande est-elle légale ?

Et que doivent faire les piétons (la peinture verte n'est qu'indicative) ?

Ils marquent un stop ?

Cette signalisation donne encore une fois l'impression aux automobilistes que la priorité leur est toujours due et qu'en cas d'accident, la faute incombera au cycliste... qui n'aura certainement pas assez marqué l'arrêt !

Nous remercions donc la mairie de Valentigney de faire enlever cette signalisation incohérente et sûrement incomprise des usagers pour revenir à la règle préconisée par le code de la route : la piste cyclable doit bénéficier de la priorité accordée à la rue qu'elle longe.



ça roule ...

Vieux-charmont

Lors de la sortie vélo du 28 juin dernier, les participants de VéloCITÉ ont constaté que la piste cyclable qui va de la Véloroute à l'étang de Brognard était impraticable : à l'occasion d'un vide-grenier, plusieurs personnes avaient stationné leur véhicule sur le trottoir cyclable, empêchant son utilisation.

Nous avons ainsi vu une personne et un enfant être obligés de descendre du trottoir et de marcher sur la route à côté de leur vélo !

L'association VéloCITÉ a donc écrit au maire de Vieux-Charmont en proposant d'installer des barrières en bordure de trottoir, côté aval du pont. Cela empêcherait le stationnement abusif sur la piste tout en protégeant les cyclistes en leur servant de garde-corps vis-à-vis de la route.

Réponse de la mairie de Vieux-Charmont : installer des barrières coûte cher, elle va donc étudier la question mais nous a garanti que la situation de juin 2008 ne se reproduira pas.

Rendez-vous fin juin 2009 pour vérifier tout ça...

Montbéliard déviation de la véloroute

Michel Eglin, adhérent de VéloCITÉ est intervenu auprès de la mairie de Montbéliard à propos du passage de la déviation cyclable sous le pont de l'Autoroute (entre la zone commerciale du pied d'Egouttes et le canal du Rhône au Rhin).

La culée du pont côté sud était mal annoncée.

Depuis, la mairie de Montbéliard a peint une surface blanche au sol pour éloigner les cyclistes et a ajouté une bande réfléchissante sur le pont.

fête du vélo 2009

Elle aura lieu les 6 et 7 juin et sera constituée d'un point fixe place Denfert-Rochereau à Montbéliard, comme l'an dernier, d'où partiront des balades à vélo commentées par des guides de l'office du tourisme de Montbéliard (2 départs le samedi après-midi et 2 le dimanche aux mêmes horaires).

Le circuit : place Denfert, centre-ville de Montbéliard, capitainerie du port de Montbéliard, pont de Courcelles-les-Montbéliard sur l'Allan, en inaugurant au passage une nouvelle portion de la véloroute, Ste-Suzanne, retour à la capitainerie par la passerelle de la « Banane » puis place Denfert.

Nous aurons besoin de beaucoup de bénévoles : merci de réserver votre week-end !

Correspondants communaux

Nous avons évoqué ce sujet lors de notre assemblée générale du mois de juin 2008.

La mission de ces correspondants sera de représenter VéloCITÉ auprès de leur commune et principalement d'écrire à leur mairie pour tous les tracas quotidiens des cyclistes : piste à nettoyer, petites anomalies (plaques d'égout, flaques d'eau etc...). Cela permettra à notre association de réagir plus rapidement auprès des collectivités locales tout en déchargeant un peu le bureau de l'association.

Ils seront les interlocuteurs privilégiés vis-à-vis des élus locaux, nous vous engageons donc à les contacter en cas de problème sur votre commune.

Démarrage prévu courant janvier 2009.

Voici les différentes personnes concernées en fonction des communes :

AUDINCOURT : Véronique METTEY

BART et VOUEAUCOURT : Romain MEYER

BETHONCOURT : Mauricette GIRARD

MATHAY et MANDEURE : Denis ROUGEOT

MONTBELIARD centre-ville et Faubourg de Besançon : Thierry PONCIN

MONTBELIARD petite hollande : Bernard MAGNIN-FEYSOT

SOCHAUX : Jean-Pierre SCHMID

VALENTIGNEY : Bernadette CHAMBERT

Il reste plusieurs zones à couvrir : Grand-Charmont, Vieux-Charmont, Nommay, Bavans, Ste Suzanne, Courcelles, Seloncourt, Hérimoncourt, Etupes et Exincourt.

Avis aux volontaires !