

La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association >
N°86 octobre - décembre 2019.

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun.

Sommaire :

- P2 Plus Belle La Voie 2019
- P3 « Baromètre des villes cyclables 2019 »
- P4 Soins ambulatoires : allez-y... sans voiture ? !
- P5 Pôle d'Echanges Multimodal de La Seyne-sur-Mer
- P6 La Navette RER de l'aire toulonnaise

Éditorial Action et convivialité à TVD

Nous ouvrons ce numéro en vous présentant les actions sur le terrain de notre association. Nous avons dépassé les 160 vélos marqués depuis le début de l'année 2019, ce qui est un signe de la motivation pour faire du vélo. Lors de ces séances de marquage vélo, notons un retour positif des cyclistes, sur les nouveaux morceaux de pistes cyclables, mais toujours un sentiment d'insécurité sur le fait du manque de continuité de ces pistes en particulier dans la traversée de Toulon (rappel : une vraie piste cyclable est en site séparé de la voie automobile). TVD vient d'inaugurer le tronçon de piste cyclable de 300m qui manquait entre La Garde et Le Pradet (voir photo).



Nous serons présents à « **Tamaris pour tous !** », dimanche 13 octobre à la Seyne-Sur-Mer de 11h00 à 17h00 sur la Corniche de Tamaris.

La voie du côté mer sera réservée de 11h à 17h pour les vélos, les VAE, les trottinettes et autres engins à roues ou roulettes. Le trottoir reviendra aux piétons et personnes à mobilité réduite comme il se doit.

TVD tiendra son stand d'information et fera une opération de marquage **bicycode de 11h à 12h30 et de 14h à 17h.**

Cette journée sera un test car le but premier est de pouvoir pérenniser le concept d'une journée apaisée tous les dimanches de l'année, dans le cadre d'un simple plan de circulation.

Nous espérons que ces expériences permettront d'envisager un avenir apaisé pour la corniche de Tamaris.

Le projet de requalification de la corniche de Tamaris est prévu par la Métropole. « Tamaris pour tous » sera l'occasion d'engager la concertation pour définir la meilleure réalisation possible.

Maurice Franceschi, président TVD

Toulon Var Déplacements, 24 rue Paul Lendrin c/o « café culture », 83000 Toulon .

Courriel : tvdeplacements@gmail.com Tel : 06 18 16 31 27 - site : <https://toulon-var-deplacements.fr> p1

La randonnée à vélo, PLUS BELLE LA VOIE 2019,

organisée par l'AF3V s'est déroulée du 6 au 13 septembre en 8 étapes de Saint Laurent du Var aux Saintes Maries de la mer sur la future véloroute V65 ou voie du littoral Méditerranéenne



Cette randonnée militante a pour but de faire évoluer les tracés déjà existants en partie, mais qui demandent à être nettement améliorés, afin de développer les déplacements à vélo pour le tourisme vert mais également pour les déplacements au quotidien. Nous avons eu d'excellents contacts avec les élus de la communauté de communes de Fayence et le conseil départemental des Alpes Maritimes, avec de superbes projets de réhabilitation d'anciennes voies ferrées et viaducs en pistes cyclables.



Toute la troupe au-dessus du lac de St Cassien

Nous avons traversé l'Estérel dans la partie de la terrible catastrophe du barrage de Malpasset ; aujourd'hui cette traversée sur piste de terre est magnifique, mais demande à être un peu aménagée pour être cyclable. La traversée du domaine du Rayol Canadel, partie sublime, devrait être rénovée très prochainement. **La journée du 10 septembre que nous avons préparée pour rencontrer les élus de**

TPM, les maires de La Seyne et de Six-Fours a dû être annulée par une pluie diluvienne tout ce jour-là ! Nous espérons que ce n'est que partie remise. Le lendemain, un certain nombre ont pu apprécier la piste cyclable du littoral entre Carqueiranne et Toulon. Ont été remarqués : la priorité laissée aux cyclistes en certains endroits (stop ou balise) et les feux commandés à certaines intersections ; l'entrée dans Toulon par le centre ancien également. La mairie de La Ciotat, et l'association locale nous ont accueillis sur le très beau parvis de l'Eden en bord de mer.

Tout au long du parcours, la nombreuse troupe (plus de 40 personnes) s'est déplacée en file indienne dans les parties de routes à fort trafic, sans aucune place réservée aux cyclistes. Ce qui n'était pas le plus agréable, mais le nombre a permis d'imposer des ralentissements aux véhicules et de leur donner la patience de doubler largement. Peu d'altercations dans l'ensemble ! Marseille, n'est pas simple à traverser, mais on admire la beauté de la rade. Enfin, l'arrivée en Camargue, espace d'environnement protégé inscrit la fin de cette belle échappée.



Belle motivation du Département 06



Projet grandiose :réhabilitation d'un viaduc

Vincente, participante de l'aventure

Soins ambulatoires : allez-y... sans voiture ? !



Alors que j'évoquais la « ronde » incessante des voitures cherchant vainement à se « poser » sur un parking saturé, le médecin a donné très justement la cause de ce problème :

« les pouvoirs publics(et je rajouterai les établissements de santé eux-mêmes) n'ont pas assez de vision globale de la ville ni de notion d'aménagement du territoire. La politique de santé a mis l'accent sur les soins ambulatoires. Il y a donc beaucoup moins d'hospitalisations, mais beaucoup plus de visites dans les établissements de santé. Certes les habitudes (le tout voiture) ont la vie dure ; mais pourquoi certains établissements de santé sont aussi peu desservis en bus ? (ex : cliniques du Cap d'Or à La Seyne, clinique des Fleurs à Ollioules...) : Lignes à plus de 20 mn de fréquence , pas de système « appelbus » ou de navette ! Le résultat : trop de voitures tournant sans cesse à la recherche d'une place, perte de temps, pollution, ... et « pression » du tout-voiture aidant, on sacrifie d'abord les arbres du parking puis les espaces verts avoisinants ... pour agrandir les parkings, dans une fuite en avant destructrice de la nature !

Il faut absolument que dans le cadre du PDU par exemple, et sur la base des « flux » ou trafics constatés, les établissements de santé soient mieux desservis par les transports en commun...et les modes actifs (marche et vélo) pour qu'un jour très prochain, puisse se vérifier le slogan un peu étymologique :

“soins ambulatoires, allez - y à pied, c'est meilleur pour la santé !»

Jean-Jacques Haure-Placé



La FUB, Fédération française des usagers de la bicyclette, lance la seconde édition de l'enquête nationale « Baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 ».(après celle de fin 2017) l'Enquête est ouverte jusqu'au 30 novembre !

La FUB invite donc les citoyens, **cyclistes ou non**, quel que soit leur territoire, à répondre massivement à cette enquête, afin de mettre pour la première fois le sujet « vélo déplacement » au cœur des débats des élections municipales et de faire le « bilan vélo » de la mandature en cours... »

Un classement des villes cyclables... et un suivi des évolutions

Si le classement et les podiums par catégorie sont très attendus, tant par les cyclistes que par les municipalités, le principal objectif de l'enquête est de mesurer l'évolution de la cyclabilité territoire par territoire. Au-delà de la note globale, il sera donc possible d'identifier les points qui ont connu le plus d'avancées et ceux à améliorer en priorité.

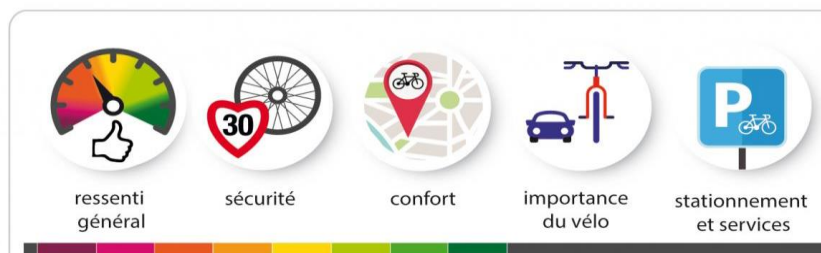
Par ailleurs, **le module de cartographie - la grande nouveauté de cette édition -** permettra aux usagers de remonter leurs priorités : les axes à aménager et les points noirs à résorber.

Méthodologie de l'enquête

Le baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 est la plus grande enquête jamais conduite en France auprès des usagers du vélo : **113 009 réponses** ont été recueillies au niveau national lors de la première édition en 2017.

Le baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 est disponible en ligne sur www.parlons-velo.fr du **9 septembre jusqu'au 30 novembre 2019**.

Cette enquête s'adresse à tous les cyclistes de France, **ou celles et ceux qui rêvent de le devenir**. Elle comporte une série de questions classées en **cinq catégories** :



Vous savez, et comme nous, déplorez que la politique cyclable des collectivités varoises soit inadaptée, bien trop timide, quand elle n'est pas inexistante ! Pour mémoire, la part modale du vélo dans les déplacements sur l'agglomération TPM ne dépasse pas 1% quand la moyenne nationale est de 3% !

Répondre **MASSIVEMENT** à cette enquête ici dans nos territoires si mal équipés est donc encore plus **NECESSAIRE** que partout ailleurs ! Cela peut vraiment contribuer à faire bouger les choses !

La FUB a fixé à 1% de la population de chaque commune la « cible » utile de participation : ce seuil est un objectif qui donnerait encore plus de validité aux résultats tant en terme de mobilisation, donc de représentativité que de richesse de l'éventail des réponses !

Exemple, il faudrait que 600 seynois, **CYCLISTES OU NON CYCLISTES** répondent à l'enquête !

Car on sait que bon nombre d'entre nous n'utilisent pas leur vélo pour des raisons de sécurité, de crainte de vol, d'impossibilité de stationner...

Comme le dit la FUB, les prochaines échéances municipales vont constituer un double enjeu : faire un bilan des réalisations (? !) et soumettre nos propositions aux candidats, en les confrontant à leurs projets !

Plus nous serons nombreux à faire entendre notre voix, et plus cette enquête aura de poids pour l'avenir des déplacements à vélo !

Pour participer à l'enquête : www.parlons-velo.fr

Pour suivre en direct la participation de votre commune à cette enquête :

<https://public.tableau.com/profile/fub4080#!/vizhome/shared/DHXDZPY67>

Les résultats du baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 seront rendus publics à l'occasion du **20ème congrès de la FUB à Bordeaux les 6 et 7 février 2020**.

Jean-Jacques Haure-Placé d'après un article de la FUB.

Pôle d'Échanges Multimodal de La Seyne-sur-Mer et Transport en Commun en Site Propre

Le Transport en Commun en Site Propre, TCSP, un projet de longue date de l'agglomération de Toulon.

1) **Tracé** : avant 2000 Le SITCAT avait défini quelle serait la première ligne de TCSP, selon un tracé desservant Le Pradet, La Garde, La Valette, Toulon, Ollioules, La Seyne et St Mandrier (Pin Rolland). En 2000 et 2005, ce n'étaient plus des promesses mais des décisions avec Déclarations d'Utilité Publique pour une ligne de tramway.

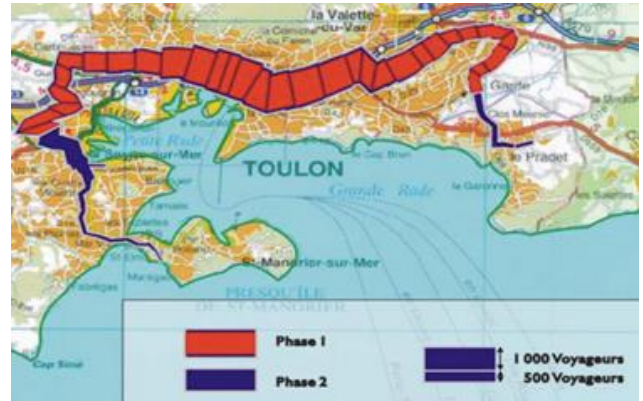


Schéma des fréquentations prévues

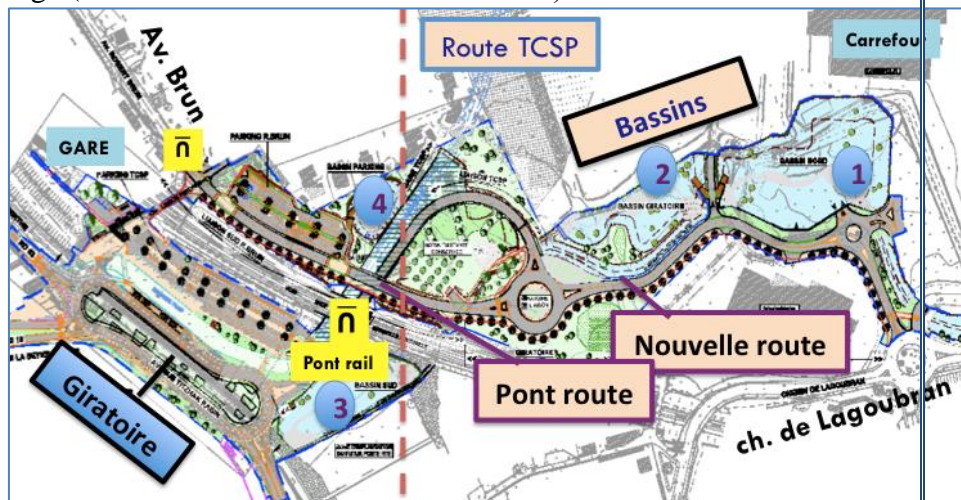
2) un raccordement routier à La Seyne !

En 2005, en annexe de la déclaration d'utilité publique du TCSP fut prévu un raccordement routier, de l'avenue Brun jusqu'au chemin de Lagoubran (voir ci-dessous) ceci en méconnaissance :

- a) du passage en zone inondable du TCSP sous le **pont rail**.
En effet, en 2005, Le risque d'inondation sous le pont n'a pas été pris en compte; en particulier avec sa conséquence d'interruption de service du TCSP entre les deux plus grandes villes du Var (cela est d'autant plus grave avec un BHNS qui n'a pas de possibilité de retournement).
- b) de la « loi littoral » qui interdisait et interdit la localisation d'une nouvelle route de transit (Ollioules-La Seyne) à moins de 2000 m du rivage (Article L121-6 Code de l'Urbanisme).
- c) de l'objectif de diminution du trafic automobile.

C'est cette nouvelle route de transit que la Métropole de Toulon voudrait réaliser en la faisant passer, avec le **pont rail** inondable.

Dans ce projet de pôle d'échange multimodal, Toulon Var Déplacements est favorable aux parkings vélos et voitures, au giratoire devant la gare qui améliorera la desserte en transport en commun et covoiturage, au passage du TCSP en provenance de la pyrotechnie (comme le propose le comité des usagers de déplacements de La Seyne, voir ci-dessous). Par contre nous estimons que la création d'une nouvelle route, de plus en zone inondable, est contraire aux objectifs de diminution de l'utilisation de la voiture et du développement durable.



Pôle d'échange Multimodal de La Seyne

La proposition de tracé en 2015 du Comité des Usagers des Déplacements de La Seyne, permet d'éviter la zone inondable du pont rail et de gagner 6 mn sur le trajet entre les deux plus grandes villes du Var. Cette proposition est cohérente avec un schéma TCSP comprenant des branches aux extrémités



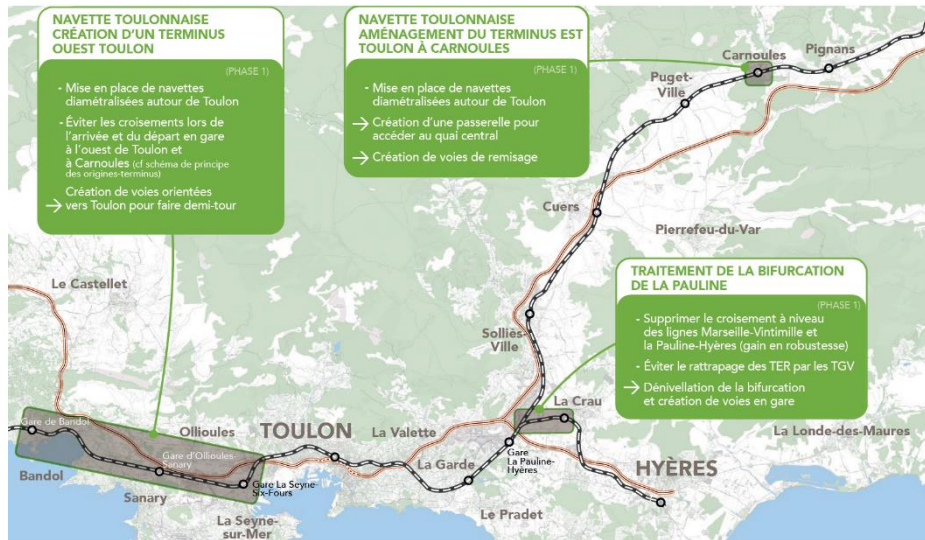
Tracé d'évitement zone inondable (-6mn)



TCSP avec branches aux extrémités

La Navette RER de l'aire Toulonnaise

Dans le cadre de la concertation Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, les phases 1 et 2 donnent priorité à la desserte de proximité. Dans ces 2 phases un projet de navette toulonnaise va être mis en place qui permettrait une desserte allant jusqu'à une fréquence de train au quart d'heure.



Ce projet comporte 3 aménagements : le traitement de la bifurcation de La Pauline, l'aménagement du terminus Est à Carnoules, la création d'un terminal ouest dont le lieu n'est pas encore fixé.

Le projet permet de drainer correctement l'est de l'agglomération jusqu'à Hyères et Carnoules, par contre le refus des communes d'Ollioules-

Sanary et Bandol de créer un terminus réduirait à limiter à l'Ouest la desserte à La Seyne. Alors que le projet primitif de 2001 prévoyait un terminal à Saint Cyr, la SNCF réseau n'a pas étudié cette possibilité. Cela est dû au fait que c'est l'agglomération de Toulon qui est le parent pauvre financièrement des phases 1 et 2. En effet alors que le Budget de ces 2 premières phases est de 3,4 milliards d'€, le Var n'obtient que 184 million d'€, soit 5% !

Un historique de 2^{ème} «serpent de mer» toulonnais (le 1^{er} étant le tramway) s'avère très instructif.

En effet dès 2001 la SNCF avait réalisé une étude intitulée «Vers un réseau de desserte ferroviaire de type RER pour l'aire toulonnaise», qui prévoyait à l'horizon 2010 :

- un terminus ouest à St Cyr sur Mer ;
- la création d'une 3ème voie partout où elle était réalisable;
- la réouverture de la ligne Carnoules – Gardanne;
- la réouverture de la gare de La Farlède;
- la création de haltes à l'Escaillon et à Sainte Musse;
- un tram/train entre Hyères, l'aéroport et Les Salins d'Hyères.

Une seconde étude, réalisée par Réseau Ferré de France en 2004, concernait la possibilité d'insérer une troisième, voire une quatrième, voie dans la traversée de l'agglomération, entre Ollioules-Sanary et La Pauline, concluait à la faisabilité d'une troisième voie sans difficultés techniques

Nous réclamons, outre le franchissement de La Pauline prévu en phase 1 du projet, la réalisation au cours de la phase 2 de plusieurs nouvelles infrastructures indispensables pour aboutir à un système ferroviaire robuste et attractif, conduisant à une véritable désaturation du nœud ferroviaire toulonnais, et non pas à l'ersatz de service «au rabais» prévu par le projet actuel.

Nous estimons ainsi indispensables au cours de cette phase 2 :

- la **construction d'une troisième voie** entre Ollioules-Sanary et La Pauline (coût estimé actuel 500 millions d'euros), qui permettra d'une part de reporter le terminus ouest à Saint Cyr et d'autre part de créer la halte de l'Escaillon;
- la construction d'une **voie d'évitement en gare de La Crau** (coût estimé 5 millions d'euros), afin de faire circuler ; un train toutes les 20 minutes entre La Pauline et Hyères;
- la **remise en service de la voie ferrée reliant Hyères à son aéroport** (coût estimé 60 millions d'euros), permettant le prolongement de certains trains pour desservir cet aéroport;
- la **réouverture de la gare de La Farlède** (coût estimé 2 millions d'euros), qui dessert une zone très urbanisée;
- et enfin l'**agrandissement de la gare de Toulon centre**, avec création d'une sixième voie à quai, indispensable pour gérer l'augmentation importante du trafic prévisible dans la décennie à venir, et réalisation d'un accès vers le nord de la ville qui manque cruellement, facilitant ainsi l'accès à cette gare pour tous les habitants situés au nord de la voie ferrée (coût estimé 300 millions d'euros).