



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

24 rue Paul Lendrin
c/o Café Culture 83000 TOULON
tvdeplacements@gmail.com

La Seyne sur Mer, le 12 mai 2020

Objet : Aménagements piétonniers et cyclables provisoires
à La Seyne sur Mer dans le cadre du déconfinement

à Monsieur Marc Vuillemot, Maire de La Seyne sur Mer,

Monsieur Le Maire,

dans le cadre des mesures préconisées pour accroître les possibilités de déplacement des piétons, P.M.R. et cyclistes et utilisateurs d'E.D.P. , nous vous soumettons ci-dessous quelques suggestions pour aménager les rues de la Ville.

1°) QUELQUES PRINCIPES

-Tout d'abord, il va falloir faire **encore plus respecter les trottoirs, cheminements, bandes et pistes cyclables existantes, ainsi que les stationnements aménagés spécifiquement pour les vélos.**

Vous avez mené une campagne très intéressante sur les incivilités.

Mais on constate toujours de nombreux stationnements illicites qui mettent en danger les piétons, PMR et cyclistes souvent contraints de se déporter sur la chaussée.

De même le confinement ne semble pas avoir eu un effet sur **les vitesses excessives**, là où elles existaient auparavant ; la présence de cyclistes et piétons supplémentaires doit nécessairement s'accompagner d'une modération accrue de la vitesse des véhicules motorisés.

Si possible, il faudra adopter des solutions **qui pourront être pérennisées** :

-Itinéraires inscrits au **SDAC/P.D.U.** (ci-joint) pour les cyclistes quand ce sera réalisable.

On peut également tenir compte de mesures prévues par **le plan « piéton » du P.D.U.** :

« ...- un guide d'aménagement « zéro obstacle »

- La carte des temps piétons et cyclables au moins à Toulon **La Seyne** et Hyères

-Le jalonnement des itinéraires piétons et cyclables

-les plans de mobilité des écoles : les PDES.... »

Cette dernière mesure peut trouver dans la moindre fréquentation des écoles l'occasion rêvée de les initier : parents et enfants pourront plus facilement de rendre à pied ou à vélo à l'école.

Ainsi, pour une fois, les circonstances pourraient faire avancer les choses plus vite !

Nous avons vu en ville, nota au centre ces « loges à containers poubelles » : du point de vue des piétons et P.M.R., **nous ne pensons pas que ce soit une bonne initiative** ; il serait bien qu'aucune autre installation de ce type ne soit faite.

Il ne faut pas que la création d'itinéraires cyclables diminue les espaces dédiés aux piétons et inversement.

Quand ce sera nécessaire, c'est clairement sur les espaces dédiés aux véhicules motorisés qu'il faudra gagner de l'emprise au profit des modes actifs.

2°) AMENAGEMENTS POUR LES PIETONS ET LES PMR.

Comme nous l'avions suggéré dans un mail adressé à **Mesdames Reverdito et Levesque**, pourquoi **ne pas étendre la zone de rencontre du centre-ville aux rues d'Alsace, Berny, Gay-Lussac et Blanqui?**



À certains endroits des **containers** par exemple de collecte de vêtements sont sur le trottoir : quand c'est possible les déplacer à proximité. (Ex : un peu avant l'I.M.M. de MarVivo)

Bien sûr cela vaut pour les containers-poubelles classiques.

Sur le port du côté des terrasses veiller à laisser tout l'espace nécessaire disponible pour les piétons et PMR.

Partout où c'est possible **supprimer du stationnement** pour agrandir l'espace de circulation des piétons et PMR surtout quand la présence de commerces peut entraîner les queues sur les trottoirs les plus étroits : exemple le trottoir sud de l'avenue Charles De Gaulle. (tronçon avant la place Lalo)

Si du stationnement y est supprimé, ce secteur (dernier tronçon de l'Av De Gaulle) peut très bien **passer en « Zone de rencontre »**, donc limité à 20 km/h et priorité aux piétons. C'est beaucoup plus une rue dédiée aux commerces de proximité qu'au transit !

On peut **remettre à l'honneur les sentiers ou chemins** comme l'avait proposé notre association sur le quartier de Mar Vivo (travail que vous avait remis **M. Michel Pierre**); Il suffirait d'un **fléchage approprié** (contrairement aux panneaux installés à Toulon, il faut les placer à hauteur d'homme)

Inciter à **plus de déplacements maison/école à pied** pour ensuite pérenniser sous forme de P.D.E.S (Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires , obligatoires pour les groupes scolaires de plus de 250 élèves): ex Toussaint Merle, Renan, écoles du centre-ville, Jean-Jacques Rousseau, Léo Lagrange.

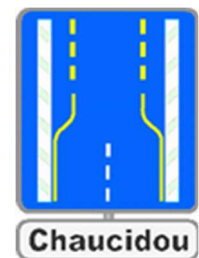
3°)AMENAGEMENTS POUR LES CYCLISTES ET LES UTILISATEURS D'EDP.

Deux liaisons est-ouest existent : l'une sur la RD 559 au nord (piste cyclable bidirectionnelle), l'autre très imparfaite sur la RD 16.

Par contre les liaisons **nord sud** sont très problématiques

-comme proposé par **M. Gilles Lehmann** (La masse critique) , aménager **une voie cyclable bidirectionnelle entre le rond.de la Pyro et la gare** : côté nord ;

Alternative : aménager une **CVCB « chaucidou »**. C'est une « Chaussée à Voie Centrale Banalisée, qui remplace une chaussée à deux voies, au profit des cyclistes , car une voiture ne peut dépasser le cycliste que si aucune voiture ne vient en face.



a) : de La « Pyro » et la gare jusqu'au port

-Selon la configuration et l'état de l'emprise **de l'ancien tronçon ferré reliant la gare à Brégaillon** et sous réserve que les travaux sur la liaison ferroviaire ne sont pas prévus à court terme, on a peut-être une possibilité d'y faire un itinéraire cyclable (+ piéton?) beaucoup plus sûr que par l'av Estienne d'Orves ! ?

-du rond-point du 8 mai jusqu'au port: (Avenues Gagarine Faidherbe et rue Renaudel)

Liaison entre la voie verte (avenue de la Première Armée)et l'Av Gagarine: passage par **l'ancienne station-service**.

Sur les av **Gagarine et Faidherbe**, utiliser **la voie côté mer** pour y aménager une piste cyclable bidirectionnelle : avec sens nord sud côté mer.(pour cohabitation avec circulation des bus)

Alternative n° 1 :Aménager **deux bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée** : **avantage** : le sens nord sud se poursuivrait par la rue Renaudel, le sens inverse par l'Av Louis Curet

Alternative n°2: utiliser **l'Avenue Gambetta** : piste cyclable bidirectionnelle. Problème: gérer la traversée du rond-point du 8 mai.

Comme proposé par **M. François Bonny**, sur le **quai Saturnin Fabre** utiliser la voie côté mer pour y faire passer les cyclistes : piste cyclable bidirectionnelle, avec sens nord/sud côté mer.

Alternative: comme sur l'axe Gagarine Faidherbe, aménager **deux bandes cyclables unidirectionnelles**: l'une sud/nord côté mer, l'autre nord/sud côté ville.

b) du Port jusqu'à Mar Vivo /Les Sablettes :

-par la corniche :

M.F. Bonny propose la mise en sens unique de toute la corniche avec piste cyclable bidirectionnelle côté mer.

On pourrait envisager cette solution mais des Mouissèques jusqu'à l'embarcadère de Tamaris.

Avant le plan de circulation accompagnant le réaménagement de la corniche et pour concilier les intérêts de tous les usagers (riverains automobilistes, transports en commun, cyclistes), on pourrait également envisager **l'aménagement d'une CVCB « chaucidou » sur toute la longueur de la corniche** : attention dans ce dispositif, les cyclistes sont prioritaires.

-Par les Avenues Général Carmille et Auguste Plane :

Itinéraire nord sud par la Rue Nicolas Chapuis, Chemin de l'Evescat et Av Jean Moulin (sens unique) ; sur Carmille et Plane, selon les secteurs, l'emprise doit permettre soit **une CVCB**, soit des **bandes cyclables**, donc circulation à double sens., idem sur Henri Guillaume.

-ensuite, sur le Chemin de l'Evescat et l'av Verlaque, l'aménagement dépend de la configuration de la chaussée.

-pour le retour sud/nord, de Carmille au Port, passage par les allées M. Blanc.

c) des Sablettes à Six-Fours (RD 16)

Cette liaison est marquée par des **coupures** : il faut donc s'efforcer de les résorber au mieux.

Il y a aussi par endroits, **un stationnement illicite récurrent (abords de l'école JJ Rousseau)** incompatible avec la circulation des cyclistes et des piétons.

Continuité aux ronds-points : il faut d'une part marquer au sol la **continuité entre la bande cyclable et le rond-point**, au besoin par l'aménagement de « **by-pass** » sur le trottoir, d'autre part **marquer la continuité de l'itinéraire cyclable tout autour du rond-point, au milieu de la chaussée**.



Pour les ronds-points plus larges (Pas du Loup et Mar Vivo), peut-être faut-il **marquer une bande cyclable faisant le tour du giratoire**.



-Problème des quais bus : sur les Avenues Allende, Neruda et De Gaulle, les quais bus interrompent les bandes cyclables, rendant ces passages accidentogènes ; il est regrettable que des solutions de continuité n'aient pas été aménagées ! en amont des quais bus, des **panneaux triangulaires « attention cyclistes »** ou « **céder le passage aux cyclistes** » seraient le minimum.

Entre l'impasse Cablat et le rond-point de Mar Vivo, pourquoi ne pas flécher le passage des cyclistes par le parking ?
A défaut, il faut que dans tout ce secteur **le marquage des bandes cyclables assure 1,20m de largeur**.

N.B. -encourager les **déplacements maison /école à vélo**, surtout quand les écoles sont desservies par des itinéraires cyclables : Jean-Jacques Rousseau, Toussaint Merle,

-le balisage des itinéraires existants doit être **repeint** à plusieurs endroits et celui des itinéraires provisoires devra se faire de manière bien visible (**bandes et logo cycliste**) et pour les rues à trafic plus dense, en plus **éléments de séparation** (balises, plots de chantiers...)

Pour Toulon Var Déplacements, Jean-Jacques Haure-Placé.

S.D.A.C.(Schéma Directeur des Aménagements Cyclables)/P.D.U.

