

La rue, on Partage



<http://toulonvardeplacements-asso.fr/>

Bulletin d'information de l'association

N° 52 Décembre 2010 – Janvier – Février 2011

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

EDITO

Tramway : Nantes 3 - Toulon 0

L'agglomération nantaise est un exemple à suivre pour Toulon. Elle a créé sur ses 3 axes les plus lourds, 3 lignes de tramway (42 km). Ensuite, sur un axe de seconde importance, elle a créé une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur 7 km ; puis, sur des lignes de troisième importance, des Chronobus et lignes Express, en tout 64 lignes de bus. De plus elle réalise un Tram-train qui utilise en partie le réseau de chemin de fer.

Sur l'axe lourd de transport Est-Ouest de l'agglomération toulonnaise le choix du Tramway s'impose logiquement d'après le CERTU* en particulier en raison de sa capacité (5000 passagers/heure/sens. Le choix d'un BHNS serait insuffisant sur cette ligne (maximum 3000 passagers/heure/sens).

A ce jour Toulon est la seule des dix grandes agglomérations en France à ne posséder aucune ligne de tramway. Devons-nous nous contenter pour l'axe Est-Ouest du niveau et de la qualité d'une ligne de BHNS qui n'est réalisée que sur les lignes secondaires des grandes agglomérations ou dans les villes de dimensions plus petites ? Toulon doit-elle toujours être en retard et au niveau des villes de second rang ?

Le choix d'un tramway permettrait de hisser Toulon au rang des métropoles avec une image de marque et une attractivité économique ce que ne permettra pas de faire un BHNS au rabais.

Les moyens financiers sont là: subventions de l'état (Grenelle de l'environnement), aide du Conseil Régional, contribution Transports que versent les entreprises pour le tramway depuis déjà 7 ans. Les acquisitions foncières ont été faites, d'importants ouvrages ont été réalisés pour le tramway, le gaspillage serait de ne pas aller jusqu'au bout de l'utilisation de ces investissements. L'efficacité transport des personnes justifie cet investissement. Le choix de la traction électrique évite la production d'oxydes d'azote néfaste à la santé. Alors ne privons pas les habitants de la qualité et du confort d'un TRAMWAY, supérieurs à ceux d'un BHNS comme c'est reconnu par tous ceux qui ont utilisé ces deux modes de transport.

*CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques dépendant du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables.

Maurice

TCSP : Promos tous azimuts sur le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et liquidation du Tramway ? !

MM. Falco et Chenevard, devenus depuis 2006 opposés au projet de Tramway qu'ils avaient soutenu auparavant, se mobilisent pour promouvoir le BHNS (« Toulon Méditerranée Magazine automne 2010 », « Téléx », et très récemment « Var Matin » que je nommerai TMM, TX, et VM).

Je note que dans l'article de Var Matin (8 novembre), les journalistes posent des questions de fond, pertinentes quant au choix entre le tramway et un bus à haut niveau de service, et qu'ils ont interrogé une personne du CERTU (voir article précédent), qui est l'organisme faisant foi en la matière, démarche qui a le mérite d'apporter beaucoup plus d'objectivité... que d'habitude ! Après le coup d'arrêt au projet tramway en 2006, les élus (cités plus haut) ont agi insidieusement: abandon du terme « tramway », déclarations péremptoires sur les avantages d'un BHNS et même affichage d'un BHNS (flouté) sur les panneaux des travaux (ex. à Villevieille) : tout cela n'ayant aucun caractère de légalité, puisque les seuls documents entérinés à ce jour par les élus de TPM sont ceux du projet Tramway.

.../...

D'ailleurs, pour le grand public, faute d'information, le projet suit son cours. Mais depuis quelques semaines, on est donc passé à une phase « **désinformation** » du même public.

A suivre, un florilège de chiffres erronés, des prévisions hasardeuses, omissions, affirmations non fondées... **Sur le choix d'un Tramway ou d'un BHNS**, la voix démocratique souffre quelque ambiguïté, M.Chenevard dit : « nous allons proposer aux élus de voter pour le BHNS », mais « ce serait insulter les élus que d'anticiper leur vote », mais « Hubert Falco l'a (BHNS) commandé pour 2014 » ! (VM)

Ce dernier de dire : « la réflexion menée par les élus de l'agglomération a fait émerger une solution moderne, écologique et économique, » en citant plus loin le « BHNS ».

Et puis, au sujet de la priorité du tunnel sur le TCSP, il parle de « l'approbation des Toulonnais à 65% » (TX) : rappelons que ces deux projets concernent toute l'Agglo!

Date prévue donc : 2014 (c'est demain !); mais le tunnel sera-t-il ouvert en 2013, les voies seront elles terminées, toutes les dispositions légales (enquête publique, D.U.P. approbation par le préfet, recours éventuels des personnes expropriées...) et le choix des rames « à la technologie innovante, soit hybride, soit électrique... » « qui se fera plus tard » (dixit M.Chenevard dans VM) entériné ? Je rappelle d'ailleurs que le P.D.U. entériné par M. Falco en 2005, prévoyait pour 2010 à 2015 la mise en service de la ligne de **tramway** de la gare de La Garde à celle de La Seyne (soient 18 km !), quand M.Chenevard parle d'une « ouverture (en BHNS) envisageable en 2020 » (VM).

Site propre ? Comment pourrait-on encore parler de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) quand sur les 9 km de ligne BHNS annoncés pour 2014 (entre la Fac de La Garde et celle de Toulon), seuls 4 km seront réellement sur voie réservée : un BHNS est plus large qu'un tramway, et l'emprise libérée par les expropriations (ex. à Saint-Jean du Var) est prévue pour un tramway, sera donc insuffisante pour un BHNS qui y circulerait donc ... au milieu des voitures et des bouchons. Dans ces conditions, comment parler de « fréquence à 3 mn », et de « 3000 personnes transportées à l'heure et par sens » ?

Capacité de transport : pour tenter de mettre le BHNS au même niveau que le Tramway, M.Chenevard jongle avec les chiffres du CERTU. Quand celui ci donne de 4200 à 5600 personnes par heure et par sens pour un Tramway (rames de 33 ou 43 m) contre 3000 pour un BHNS (rame de 24,5m maxi), M.Chenevard dit : « oui, mais si on met 8 personnes au mètre carré au lieu de 4,...et puis on fera circuler deux BHNS à la suite, et puis on fera des fréquences inférieures à 3 mn ... » Sur quoi le journaliste fait remarquer que « cela n'existe nulle part ailleurs ».

Rappelons (source CERTU), que pour choisir le TCSP, il faut se baser sur le tronçon le plus chargé aux heures de pointe: c'est le Bd de Strasbourg qui enregistre 4000 passagers par heure et par sens ; un BHNS dans sa version la plus longue plafonne à 3000 p. il est donc déjà dépassé, alors qu'en tramway, on va de 4200 à 5600 p.(en rajoutant des caisses aux rames).

D'ailleurs, VM nous éclaire quant à leur différence de capacité dans son article sur le BHNS de Nantes puisque comme le souligne S.Rabuel, directeur des investissements transports de la communauté urbaine (nantaise) : « (Le BHNS) offre une qualité de service équivalente au tramway avec une capacité moindre... ». Aussi est-il logique comme le note cet article que « dès le départ, la communauté urbaine se laisse aussi la possibilité de faire évoluer son projet » vers un tramway: « l'idée de tramway n'a pas été abandonnée. Nous avons d'ores et déjà déplacé les réseaux. Si les besoins s'en font sentir, nous pourrions basculer plus facilement vers le rail ». Merci à VM pour cette information sur les transports nantais autrement plus objective que celle parue dans TMM qui cite p.52 un article de France-Soir sur les avantages du BHNS nantais mais oublie en toute innocence de préciser que ce BHNS vient en complément des 3 lignes de tram qui « structuraient déjà le réseau... » VM.

Réseau Mistral : M.Chenevard en parle comme « l'un des tout premiers réseaux de Transport en commun de France, ... avec ses 26 millions de passagers annuels » ! (TMM) Mais alors que dire de l'agglo grenobloise (70 millions) ou de celle de Nantes (110 millions) ? C'est sans doute « la faute » à leurs trois lignes de tramway respectives. Il rajoute dans le même article « que les bus (toulonnais) sont « non polluants » : Quid du CO2 ?

Un « BHNS révolutionnaire (...) d'une technologie innovante » (VM)

Si on se fie au modèle illustré ici et là par TPM et à certaines déclarations de M. Chenevard, on retrouve le modèle BHNS « Evéole » de la ville de Douai, dérivé du « Phileas » fabriqué aux Pays Bas, son « guidage optique » ne fonctionne pas, pas plus que sa propulsion hybride, c'est un fiasco ! Il faudrait donc plutôt parler de « technologies aventureuses »...



BHNS de Douai



Tramway de Bordeaux

... « avec le BHNS, on a un outil qui permet de transporter un maximum de gens **en polluant moins** » (VM) : cette assertion surprenante s'explique par la suivante : « le BHNS est aussi propre qu'un tramway sur rails, si ce n'est mieux (pas de fil, pas de rail) » (TMM). Selon M.Chenevard, les bus à propulsion gasoil sont non polluants (cf plus haut) et par contre le tramway pollue donc (visuellement) par ses fils et ses rails !

Coût des projets: « le tramway, ça coûte 200 millions d'euros de plus que le BHNS » (VM). A la base, il est vrai que l'investissement pour un tramway est supérieur mais :

- la durée de vie d'un tramway est de 30 ans contre 10 à 12 ans pour un BHNS.
- le coût est à rapporter au nombre de passagers transportés et la rentabilité du tramway est alors supérieure à celle du BHNS.
- le financement du projet par l'agglo est assuré à 90% par le « versement transport » des entreprises.

.../...

-dans le cadre du Grenelle, le projet de Tramway de l'Agglomération aurait pu recevoir 75 millions d'euros de subvention... s'il avait été présenté à la commission présidée par M. Borloo.

- enfin, c'est encore le CERTU qui le dit, les coûts engendrés pour augmenter fortement la fréquence de passage d'un BHNS peuvent « annuler l'avantage de l'investissement »(VM).

« Le BHNS est révolutionnaire il suffit de voir le nombre d'agglomérations qui l'ont choisi ! » (VM)

Le journaliste n'a pas laissé passer cet « argument »: en effet, sur les 25 plus grandes agglomérations françaises, seules Metz et Nancy (de moindre importance que TPM) n'ont qu'un BHNS comme TCSP. Toutes les autres, y compris des villes de taille bien inférieure comme Brest ou Dijon ont choisi le Tramway, et celles équivalentes à TPM, ont de 3 (Montpellier) à 6 lignes de tramway (Strasbourg). Par contre, des BHNS sont ou seront en service pour des lignes périphériques ou de rabattement.

« Quand vous faites un tramway, vous devez creuser pour refaire tous les réseaux, là (pour un BHNS) on va refaire les réseaux certes, mais pas les plus profonds » (site de VM)

La loi impose pour tout « TCSP » de dévier les réseaux pour que l'emprise du TCSP soit libre de toute intervention ultérieure ; donc les travaux auront une durée équivalente (3 ans) pour un Tramway ou un BHNS, car la pose des rails ne prend que 4 mois supplémentaires, et 3 mois pour la dalle de béton du BHNS.

Voilà, pour Toulon Var Déplacements, seul un tramway par sa capacité et son réseau intégralement en site propre pourra sauver l'agglomération de la paralysie et de l'asphyxie. Si le choix du mode de TCSP est bien soumis au vote des élus de TPM, il faudra que ces élus aient une attitude responsable, digne du mandat que les électeurs leur ont confié car pour la plupart d'entre eux, la réalisation du tramway était dans leur programme.

A Toulon Var Déplacements, nous demandons qu'un audit soit réalisé par un expert indépendant et que ses conclusions soient portées à la connaissance de tous les citoyens.

Jean-Jacques HP

TVD 30 ans déjà...

L'« Association varoise pour la cité humaine « Les Droits du Piéton » a été créée le 17 mai 1980 par une assemblée constitutive suivie des démarches officielles en Préfecture et au Journal Officiel. En fait, elle existait déjà depuis 3 ans sous forme d'une section varoise de l'association nationale éponyme. Cette section était partie de quelques adhérents isolés dont moi-même, non seulement à Toulon mais dans quelques autres villes et notamment à Saint-Raphaël sous les auspices de M Jacques Leclerc qui devait jouer un rôle actif dans sa ville et s'entourer d'une douzaine d'adhérents. Le 17 mai 1980 nous étions près de 100 dont 49 participèrent physiquement ou par leur pouvoir à l'assemblée ; parmi eux, 2 C.I.L., un député-maire (le Dr Paecht), un adjoint à La Valette, quelques Seynois et Sanaryens.

Des contacts suivis s'établirent assez vite avec les Mairies de Toulon, de la Seyne et de la Valette, ainsi qu'avec les Directions départementales de l'Équipement, des Polices urbaines, avec la SNCF et la RMTT. Je dois en particulier saluer les appuis reçus du Dr François Trucy, de MM Louis Colombani, Daniel Colin et Pierre Bonal pour la Mairie de Toulon, de M Petitjean pour la Mairie de La Seyne, de M Michel Bruère pour l'Équipement, de plusieurs responsables de la Police Nationale, de M Jean-Yves Thibult pour le SITCAT dès la création de cet organisme intercommunal. Dès le début nous avons eu un accès très ouvert à Var-Matin-République et à la Marseillaise ; je mentionne plus particulièrement les contacts avec Claude Bègue, alors Directeur de l'Agence de Toulon de Var-Matin, Gabriel Jauffret, et Bernard Oustrières ; avec ce dernier nous rédigeons en commun tous les mois une pleine page de Var-Matin intitulée « Le journal du piéton ».

Quelques années plus tard un rapprochement plus étroit se faisait avec 2 autres associations : « Vélo Toulon » présidée par Christian Sagot et l'AUTAT (Association des usagers des transports de l'Aire toulonnaise) présidée par Jean-Pierre Malaspina ; en particulier sous l'impulsion de ce dernier, nous pouvons nous enorgueillir d'avoir été les promoteurs de la desserte de Toulon par le TGV (à cette époque la ligne à grande vitesse s'arrêtait à Lyon, les TGV ne poursuivant sur la ligne classique que jusqu'à Marseille) ; notre pétition avait recueilli quelque 5000 signatures. Le groupement, d'abord sous forme d'un collectif, prit le nom de « Toulon-Déplacements » et fut constitué en association un peu plus tard ; ce n'est que quelques années après que « Toulon – Déplacements » prit son titre actuel de « Toulon-Var-Déplacements ».

Notons au passage que dès les premières années nous avons publié dans la presse quelques articles préconisant la création d'une « Communauté urbaine » (on ne parlait pas encore de « Communautés d'agglomération »). Le Président fondateur de T.P.M., M Hubert Falco, ne le sait peut-être pas, mais dès l'époque de Maurice Arreckx et de François Trucy, nous avons milité pour cette cause, qui fut l'une de ses ambitions majeures, récompensée par le succès.

Rappelons enfin que depuis 30 ans, dès que l'idée s'en est manifestée, nous avons été d'ardents supporteurs du projet de tramway, et que 2 déplacements en cars de la RMTT, ouverts à la population, eurent lieu à Grenoble, 2^{ème} ville française à avoir adopté le tramway, déplacements dirigés par les Présidents du SITCAT, d'abord François Trucy puis Louis Colombani.

Jean-Jacques V

PDU : où en est le déplacement urbain ?

Dans notre communauté d'agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE qui comprend 12 communes et plus de 400 000 habitants, le PDU 2005-2015 a été arrêté par le Conseil Communautaire en date du 4 juillet 2006. Instauré par la loi LAURE de 1996 et par la loi SRU de 2000 (solidarité et renouvellement urbains), le plan de déplacements urbains doit respecter les obligations principales suivantes :

- Diminution du trafic automobile.
- Développement des transports collectifs.
- Développement des modes de déplacements les moins polluants : usage de la bicyclette et marche à pied.

Aujourd'hui, en 2010, le PDU est à mi-parcours. Parmi les 16 ACTIONS PRIORITAIRES, les 3 grands équipements de transport du PDU devaient être achevés en 2011 :

1. 2ème tube de la traversée souterraine.
2. Tramway : 1^{er} tronçon Clémenceau-Blache.
3. Desserte ferrée métropolitaine : TER cadencé.

Force est de constater qu'à mi-parcours du PDU, on reste très en deçà des prévisions. S'agissant des actions majeures indispensables à l'amélioration des déplacements ainsi qu'à la vie économique et à la protection de l'environnement, ce constat est très inquiétant pour l'avenir de l'agglomération. D'autre part, en raison de l'accroissement constant du trafic automobile, chaque retard supplémentaire rendra les chantiers de mise en œuvre toujours plus difficile.

TVD ainsi que de nombreux habitants de l'agglomération souhaitent être informés sur l'état d'avancement des 16 actions du PDU.

Nous avons fait partie du Comité consultatif pendant la phase de son élaboration au titre de la défense des usagers, nous déplorons aujourd'hui de ne plus être informés que par les médias* sur ce projet qui représente un investissement initial de 1113M d'euros.

TVD et le monde associatif impliqués dans les déplacements se doit d'en appeler à TPM transports, afin qu'un point sur l'avancement du PDU à mi-parcours soit fait, en toute objectivité.

*d'autant qu'il est annoncé dans le PDU p.132 un « SUIVI CITOYEN QUI ACCOMPAGNE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ».

Marc B

COMMENT ASSOCIER LE VELO AU PATRIMOINE ?

A TOULON

Muser au musée

Dieu merci le ciel avait séché ses gouttes samedi 18 – IX et nous sommes partis une quinzaine de 7 (Tania) à 78 ans (Pierre) sur les traces du « Macaron », petit train de la Cie du Sud qui assurait du début du XXème à l'après-guerre le trajet Toulon-Hyères-St Raphaël et dont le parcours était en grande partie celui de LA piste cyclable actuelle mais nous nous sommes arrêtés au Musée Jean Aicard non loin du pont de La Clue...Etaient réunis pour cette balade organisée par TVD, des habitués de « lamassecritique » et quelques têtes + jambes à découvrir en même temps que quelques curiosités du patrimoine local ; pêle-mêle: un poème à la gloire des tortillards, des truites amoureuses, la halte des Ameniers, un bouton vert sur lequel il faut dûment appuyer pour pouvoir traverser, le léger affolement du personnel du Musée devant tant de cyclistes à cultiver, les nénuphars du jardin du musée jusqu'au retour au Café Mesclun, rue du Chevalier Paul pour une double bonne surprise : une « expo » imaginée par Bernard sur les modes doux de déplacement et fixée sur les grilles et le mur du square jouxtant le café, histoire d'illustrer journée et quartier et la baisse du prix des consos ...Mais et le Musée ? Ben pour certains faudra revenir car devant l'afflux des visiteurs et bien que la venue de ces 15 cyclistes ait été annoncée depuis juillet, il a fallu diviser le groupe et le temps de la visite guidée...

N.B. Si demande il y a, les G.O. de TVD sont prêts à mettre sur roues d'autres balades.

Patrice

A HYERES

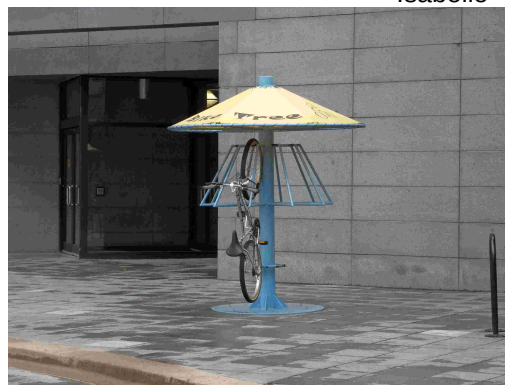
Samedi 18 septembre, à l'occasion des journées du patrimoine et de la semaine de la mobilité, on a bougé à Hyères !

Une cinquantaine de cyclistes a pris le chemin des écoles, collèges et lycée du centre ville, pour demander à défaut d'une immédiate "VELOCUTION" un plan circulation à vélo pour tous dans la ville.

Sonnettes et clochette, amateurs de deux-roues, représentants de Toulon Var déplacements et l'association "CHANGER D'ERE " ont déposé un courrier dans la boîte aux lettres de chacun des élus.

La pluie n'a pas gâché le verre de l'amitié de fin de matinéesous les palmiers.

Isabelle



Bike-tree à Denver ou palmier-vélo à Hyères ?

LA RUE, ON PARTAGE

Cela fait plusieurs années que notre association, Toulon Var Déplacements, tient des stands régulièrement, avec une moyenne de deux par mois. Mais ce n'est pas simplement tenir des stands...

C'est aussi rencontrer régulièrement les usagers et écouter leurs remarques, souvent pertinentes sur la question des transports en modes doux; cela nous a permis de constater que leur préoccupation majeure touchait aux questions de sécurité dans les déplacements ou devrais-je dire aux questions d'insécurité dans les déplacements...

Le bilan est que les usagers ont peur, particulièrement dans l'agglomération toulonnaise...Souvent ils viennent nous parler des endroits à risques et/ou des accidents qu'ils ont vécus...C'est pourquoi sur les stands nous avons mis en place une documentation très importante sur ce thème. Notre rôle est devenu au fil des stands un rôle d'information, de sensibilisation, de prévention et d'éducation auprès du public autour de l'insécurité routière pour amener ce public à prendre conscience de la nécessité d'être vigilant face à la violence routière, certes, mais de l'être aussi et surtout quant à son propre comportement lors de ses déplacements.

Ainsi une enquête récente révèle-t-elle que 50% des accidents de piétons en ville sont dus aux piétons eux-mêmes, certains ignorant les passages réservés, traversant lorsque le feu est vert, coupant la chaussée en diagonale pour traverser par exemple. Pour les cyclistes, 50% du total des accidents se passent pendant le 1/10 des déplacements nocturnes, l'équipement pour être vu étant insuffisant. Autre cas de figure : lorsqu'un enfant traverse sur un passage piétons, sur une deux voies en sens unique, la première voiture s'arrête, mais la deuxième voiture sur l'autre voie peut ne pas s'arrêter, la taille des enfants faisant que, cachés par le capot de la première voiture, il est souvent impossible de les voir...

La devise de notre association est " LA RUE ON PARTAGE" a pour corollaire de faire prendre conscience aux usagers des transports en modes doux pour lesquels nous militons depuis plus de 30 ans, de la nécessité d'être vigilants lors de leurs propres déplacements - Les Canadiens appellent cela les déplacements en modes doux actifs - mais nous nous devons d'avoir une démarche responsable...promouvoir les transports en modes doux, certes, mais en toute sécurité...

C'est vraiment la préoccupation principale qui motive la tenue de ces stands.

Pour ce faire, nous avons mis en place ces dernières années, grâce aux personnes et/ou associations, institutions rencontrées, des actions telles que:- « Marchons vers l'école » dans des écoles maternelles, primaires, grâce à Magali et Elodie;- des interventions dans les universités, notamment par l'entremise de notre Président, Maurice;- la mise en route d'un travail avec une association d'insertion à Six-Fours sur la recommandation de Ion;- une action dans les collèges prévue aussi en début d'année 2011 en partenariat avec le Conseil Général... Toujours pour la promotion des transports en modes doux en toute sécurité...

Par ailleurs, nous continuons toujours à répondre aux diverses invitations : promotion des déplacements durables et en modes doux, à la Garde, au Pradet, à la Seyne, à Hyères grâce à la mobilisation de Marthe et à Toulon, notamment avec l'association culture et communication; grâce à son Président Paul qui nous accueille, nous sommes aussi présents, dans la dynamique de rénovation de la vieille ville de Toulon . Nous participons aux grandes journées nationales comme la Fête du vélo, les journées du patrimoine....ainsi qu'à des réunions importantes pour l'avenir des transports régionaux ... Certains aussi au sein de notre association voudraient continuer d' étoffer notre existence au sein de réseaux de niveaux nationaux, dynamique très importante aussi pour TVD.

La F.O.L. nous aide aussi à structurer une démarche de mutualisation des moyens avec d'autres associations...toujours grâce à nos différentes rencontres.

Ainsi le planning de notre association en novembre montre bien tous ces engagements :- le 4, repas partagé, avec un couscous comme support, au Café Mesclun avec la masse critique; -le 8 , réunion au Conseil Général à 9h30, à 18h réunion pour les transports régionaux aux Arcs avec la Région; -le 13, participation avec la masse critique aux 12h de Tamaris; -le 16, à la Bourse du travail de la Seyne, dans le cadre des journées de l'économie sociale et solidaire; -le 17, à la Région pour « marchons vers l'école »; - les 19 et 20 à la Garde pour les journées éco-citoyennes et solidaires, avec le 19 réservé aux enfants; - le 26 dans une école de la Seyne; le 27 une réunion est prévu avec la F.O.L. et d' autres associations partenaires en vue d'une possible mutualisation des moyens ; - le 6 décembre participation à l'Université de la Garde pour l'inauguration d'un site de covoiturage créé par une association partenaire de cette mutualisation des moyens.

J'ai écrit ce texte pour rendre compte des actions et des engagements que notre association T.V.D développe sur le terrain par et en continuité de nos stands mais aussi pour lancer un appel aux bonnes volontés...Certes on parle beaucoup de développement durable...Mais ce n'est pas vraiment gagné... Les reculades nationales (Grenelle) et locales (tramway) montrent bien à quel point nous devons nous mobiliser... ; vous serez toujours les bien venus, parfois un relais d'une heure suffit pour nos stands ... Certaines réunions valent la peine que l'on soit plus nombreux...

Pour être davantage entendus, nous avons besoin que le nombre de nos adhérents soit plus conséquent...

N'hésitez pas, parlez de nous.., venez nous voir sur nos stands, et/ou **ADHEREZ**... Parce que **LA RUE ON PARTAGE est une belle idée à vivre sans modération.**

Bernard

A tours de roues ...tour de roués

J'espère que tous ceux, cyclistes ou non, que le vélo intéresse, consultent régulièrement – voire y participent – le site de « lamassecritique.free.fr ». Propositions, infos, points de vue...De la vélodiversité, de la biocité: de quoi satisfaire tout un chacun.

.../...

On y apprend notamment – et on s'en réjouit – que la piste allant du Palais des sports à Castigneau a été refaite et que les véhicules de location ou autres qui la squattaient au mépris des cyclistes et de la municipalité en ont été éradiqués ; que le muret qui séparait le Carrefour du Champ de Mars de l'accès à la piste cyclable a sauté. Enfin, soupire-t-on, car ces deux obstacles entre autres avaient été depuis longtemps signalés dans notre bulletin, envoyé gracieusement aux municipalités intéressées...

Mais à quoi ça sert un bulletin ?

On y apprend également que devant de nombreux bâtiments administratifs... contrairement à ce que préconise le Plan de Déplacement Urbain (2005-2015) dont je rappelle ici les objectifs concernant le vélo :

- « Mailler les portions de pistes cyclables qui se développeront bientôt en une véritable trame.
- Faciliter la difficile traversée de Toulon : un point noir pour le cycliste.
- Sécuriser les accès à vélo des grands équipements publics et des établissements scolaires.
- Créer un stationnement sécurisé des vélos en ville ».

...il n'y a toujours pas d'équipements pour attacher son vélo par exemple.

Mais à quoi ça sert un PDU ?

On peut y découvrir ensuite – tout comme dans le Toulon Méditerranée Magazine, automne 2010 p.48 photos à l'appui – que le Chemin de la Loubière est maintenant en double sens, très bien, mais qu'au lieu d'une bande/piste cyclable ce sont quelque 24 emplacements de parking pour les voitures qui bordent ce chemin ; et pourtant ce chemin relooké qui relie la rue Raynouard au Bd de la Démocratie, 2 voies parallèles pourvues chacune d'une bande cyclable, aurait pu/dû grâce à une bande cyclable au lieu de ces emplacements « mailler les portions...voir + haut ».

Mais à quoi ça sert un réseau cyclable ?

...et pourtant que dit la loi sur l'air : « L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, obligeant à compter du 1^{er} janvier 1998 la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements lors des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, aujourd'hui Codifié sous la forme de l'article L. 228-2 du code de l'environnement vient de fêter ses 12 ans d'entrée en application.

Rappel du texte :

«A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Mais alors à quoi ça sert une loi ?

Question « stationnement sécurisé » (à distinguer du surveillé ?), les massescritiqueurs comme probablement tous les usagers du vélo en ville, nous en avons d'ailleurs remercié la municipalité dans notre bulletin, ont été satisfaits de voir surgir, devant l'entrée de Carrefour Mayol ou devant la médiathèque du Pont du Las, un nouveau modèle de parcs à vélos, plus simples, mieux adaptés et probablement bien moins onéreux que les modèles précédents tels qu'on peut les voir sur le parking des plages du Mourillon et qui, de notoriété d'usagers, ne satisfont ni les 2 roues motorisés qui se garent devant, ni les cyclistes qui craignent d'y abîmer leurs roues ; on ne peut s'empêcher de penser que si ces mêmes usagers avaient été consultés avant l'achat des anciens modèles – à quel prix ? – que de gaspillage en temps, argent on aurait évité.

Mais à quoi ça peut bien servir un usager contribuable ?

L'année dernière, Toulon s'est vu décerner « le clou rouillé » par la Fubicy, fédération qui représente + de 160 associations d'« usagers de la bicyclette urbaine » et qui chaque année récompense ou sanctionne une ville/un territoire pour sa politique en matière d'aménagement cyclable... Croyez-vous qu'on ait demandé à voir le diaporama – les photos étaient toutes récentes et bien sûr sans trucage - qui a servi à illustrer ce « point noir », pour constater de visu tous ces dysfonctionnements, histoire d'améliorer par exemple la circulation à vélo et l'image qu'en ont ceux qui n'osent pas encore utiliser ce mode de déplacement ?

Pensez-vous, c'est plus facile de diaboliser ces images en affirmant qu'elles n'illustrent qu'une polémique politique et de se voiler la face devant les réalités qu'elles exposent...

Mais au fait ça sert à quoi la politique ?

Patrice

Objectif : donner aux cyclistes toute leur place en ville

Les usagers redécouvrent les vertus de ce mode de transport doux et non polluant. Pistes, bandes et d'autres aménagements facilitent la circulation des vélos: couloirs mixtes, bus/cycles, zones 30, aires piétonnes.

La loi LAURE du 30/12/1996 impose que tout nouveau projet et toute rénovation proposent des aménagements aux cyclistes.

Autre facteur essentiel d'encouragement à la pratique du vélo: les itinéraires continus. Les interruptions de parcours dus aux sens interdits qui imposent de grands détours sont rédhibitoires. Aussi les double-sens cyclables ont-ils le vent en poupe. Pour les aménagements, quatre impératifs sont à prendre en compte :

- veiller à la cohabitation avec les autres usagers
- penser au stationnement dans les habitations collectives (PLU), dans les centres-villes, dans les lieux d'intermodalité
- inciter à l'achat de vélos pour les agents et aussi pour les habitants
- consulter les experts des services du Ministère et du CERTU

Le courrier des maires n° 234 – Avril 2010 – Merci à l'ADTC pour ce document