

La rue, on Partage



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

Bulletin d'information de l'association

N° 54 Juin – Juillet – Août 2011

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

Fête du Vélo

Dimanche 29 mai 2011
La Seyne-sur-Mer
<http://lamassecritique.free.fr>

10h → **ACCUEIL PUBLIC** - Présentation événement fête nationale du vélo et stands associations et club coorganisateur
→ **ATELIERS GRAVURE ANTIVOL ET RÉPARATION**
→ **ANIMATIONS** - jeux et stands des associations

12h → **PIQUE-NIQUE ET ANIMATIONS MUSICALES**

14h → **DISCOURS DES "OFFICIELS" RELATIFS À LA FÊTE NATIONALE DU VÉLO**
→ **ANIMATIONS** - Jeux et stands des associations

15h → **ACCUEIL DES BUS CYCLABLES**

15h30 → **DÉPART DE LA BALADE PARC DE LA NAVALE**

17h → **RETOUR BALADE, REPRISE ANIMATIONS MULTIPLES**

consultez : <http://lamassecritique.free.fr>

Direction de la communication - La Seyne-sur-Mer



www.la-seyne.fr

VELO EN FÊTE...VELO EN TÊTE

Magnifique cette affiche qui nous invite à redonner ses lettres de noblesse à la petite reine: nous la devons à la Direction de la Communication de la Mairie de La Seyne mais aussi aux promoteurs de cette fête au niveau national et aux animateurs de la masse critique qui ont su fédérer associations et institutions dont vous voyez les logos sagement alignés comme cyclistes en balade : merci à tous... C'est tellement plus simple, tellement plus évident quand tout le monde roule vers les mêmes objectifs...

C'est ce que rappelle « la charte de Bruxelles, adoptée par quelques grandes agglomérations françaises, qui fixe un objectif de 15% de part modale pour le vélo en 2020 ». Nous en sommes à 3% actuellement et comme le souligne C.Raverdy, le Président de la Fub : « c'est maintenant aux maires de mettre en place localement les conditions pour que les usagers se déplacent autrement ...Ils ont là un moyen simple d'agir sur la qualité de la vie dans leur territoire ». Car ces conditions existent : zones de rencontre, zones 30, contresens cyclables, les tourne-à-droite, les continuités droites pour les cyclistes au feu, aménagement des ronds-points, création de sas aux feux, de parkings vélos dans les centres-villes entre autres, pistes et bandes cyclables en réseau et bien sûr consultation des usagers...

A propos de consultation, localement, cliquez sur le site de « lamassecritique.free.fr », vous y découvrirez un ensemble de propositions envoyées pour améliorer la circulation des cyclistes et donc des autres usagers : fluidité et sécurité sont les 2 mamelles de la circulation! Vous pourrez y laisser des questions, des commentaires, des comment faire, y découvrir les charmes des croissants aux pignons et bien plus encore...La masse critique, née à Toulon a un tel succès, qu'elle a donné naissance le vendredi 13 mai 2011 à une masse critique seynoise : foin des superstitions et longue vie à elle...D'un point de vue national et même outre-hexagone le site de la Fub est incontournable «www.fubicy.org », vous y apprendrez tout ce qui se fait/devrait se faire question vélo...La fub, c'est - de mémoire - 27000 adhérents et 176 associations qui pensent comme vous que l'essor du vélo est indispensable à celui de la cité...

On vous attend le 29 pour partager avec Alain Spada - Président du Comité de Promotion du Vélo, Président Départements et Régions Cyclables, Conseiller Général du Var - la pensée de H.G. Wells :

« chaque fois que je vois un adulte sur une bicyclette, je ne désespère plus de l'espèce humaine. »

Patrice

Balade seynoise cycliste:« masses critiques » du 24 avril et du 13 mai

Dimanche 24 avril

Ouf, il n'a pas plu, et le soleil a même joué avec les nuages,... et un bon vent d'est !

20 selon la presse, mais 40 selon les organisateurs :

-merci au « bus cycliste » toulonnais : 8 dont un vélo couché

-merci aux mandréens : 4

-merci aux seynois seynois six-fournaises et six -fournais : 28 dont 2 pitchounes qui prenaient la route pour la première fois !

L'un des premiers arrivés sur la ligne de départ arborait sur son casque une peluche façon « Milou » beau symbole pour cette journée: vélo pour tous « de 7 à 77 ans », comme les aventures de Tintin et Milou !

Bon, d'accord, c'était plutôt de 8 à ... 68 ans ?!, mais l'esprit y est !

Et « vélo pour tous » comme l'association de Saint-Mandrier, qui revendique une piste cyclable en littoral du village à Pin Rolland !

Pas de doute, avec la présence des journalistes (Var Matin, La Marseillaise, Le Seynois), et le succès de cette journée, c'est un coup de pédale supplémentaire pour « l'essor du vélo » que revendique La Masse Critique ; et 40 cyclistes « lâchés » au milieu de la route, parmi des automobilistes plutôt patients et respectueux, c'est aussi « la rue on partage », comme le réclame Toulon-Var Déplacements.

Par contre, chaque fois qu'on emprunte les « corniches », et qu'on se retrouve confronté à certains passages un peu « chauds », comme quelques automobilistes « échauffés » de rouler à 15 km/h, on rêve de faire ce parcours tout au bord de la mer à l'abri des voitures notamment sur la corniche de Tamaris: à quand la réalisation de ce projet ?

Vous savez aussi qu'un gros problème de notre ville est l'étroitesse de nombreuses voies, étroitesse souvent due à des aménagements mal conçus, comme des séparateurs trop larges; on déplore aussi le non marquage de la piste cyclable qui longe le parc de la Navale, et le stationnement illégal des véhicules sur les voies cyclables; mais on se félicite de la création de la première « zone de rencontre » du Var au centre ville : autant de thèmes pour les futures « masses critiques » !

.../...

Alors encore un grand merci à toutes et tous, à très bientôt j'espère : masse critique à La Seyne le 13 mai, et fête du vélo à La Seyne le 29 mai, et surtout, faites bien attention à vous !

Dernière minute : compte-rendu de la première « masse critique » seynoise digne de ce nom

Vendredi 13 mai : Parc de la Navale 18 h 30/ 25 cyclistes/sous les auspices des martinets/merci au noyau dur des Toulonnais...

12 km en une petite heure/ 1ère étape: le port à la Maurelle: voie étroite, bouchonnage obligé des voitures, mais la musique adoucit les mœurs: merci Manu l'homme triporteur« sono »)/ 2ème étape: par « les Plaines » jusqu'à Six-Fours: ah ces fameuses bandes cyclables « stop ou encore »: user de la main pour remercier les autos patientes/ 3ème étape: Six-Fours à La Seyne par LA PISTE, et en plus ça descend: la sono de Manu déroule...du banjo endiablé: le « pied » pour les participants mais aussi pour les passants qui nous félicitent/ 4ème étape: retour vers centre ville: « zone de rencontre »: 20 km/h maxi, priorité piétons et cyclistes qui ont droit au double sens de circulation: vraiment le top pour La Seyne-village, mais faudra finir de planter les panneaux/ Arrivée au Parc: accueillis par un « vélo taxi »: deux places passagers, assistance électrique, carénage de tram ! / épilogue: pique nique au parc pour les 4 qui n'avaient pas oublié leur gamelle!

Moralité: vivement la prochaine: vendredi 10 juin même lieu, même heure...et même sono !

Jean-Jacques HP

Zone de Rencontre à La Seyne : un exemple à suivre

La première Zone de Rencontre du Var a été inaugurée à la Seyne le 15 avril 2011. Toulon var Déplacements était présent à cette inauguration faite par la municipalité de La Seyne. Cette zone se trouve autour de la Place Marcel Esprit ; elle permet la cohabitation de tous les modes de déplacements piéton, cycliste, voiture en privilégiant la sécurité du plus faible, celle du piéton. Les automobilistes doivent rouler au pas : la vitesse est limitée à 20 km/h... La zone de rencontre est un modèle de vie urbaine puisque tous les usagers cohabitent, les plus vulnérables étant prioritaires et libres dans leurs mouvements.

Le domaine d'application est large : rues étroites avec ou sans trottoir-s, places de toutes dimensions, devant les gares ou d'autres bâtiments publics ou privés, secteur autour d'établissements scolaires, port de plaisance, etc... Le stationnement n'est pas autorisé en dehors des emplacements prévus à cet effet

Plus de détails dans la brochure « Le Code de la Rue dans le code de la route » distribué par TVD et aussi visible à :

<http://www.ruedelavenir.com/nouvelle-version-2011-du-code-de-la-rue-dans-le-code-de-la-route/>

Zone de Rencontre Art. R.110-2. Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse praticable.

Maurice

CA ROULE

Entre LA SEYNE ET TOULON, les travaux de la piste cyclable sont bien avancés. Cet aménagement a **1,100 km de linéaire** pour un coût s'élevant à **1 million d'Euros H.T.**

Ce coût intègre la reprise des trottoirs, des arrêts bus ainsi que le recalibrage d'une partie de la RD et un magnifique « enrobé » dont on vous invite à aller apprécier la qualité.

Merci au Conseil Général et vivement que la liaison cyclable entre les 2 communes soit achevée.

Patrice

COLLOQUE EN ARLES

Pour une ville plus agréable à vivre

Nous étions 4, ce 2 décembre, à participer à la rencontre régionale de « RUE DE L'AVENIR » (1) à Arles. Etaient présents à cette journée : associations d'usagers piétons et vélos, urbanistes, chercheurs, services techniques municipaux et régionaux. (CETE méditerranée)

Le problème de la modération de la circulation automobile a été au centre du colloque. Elle a été présentée comme moyen principal permettant tout à la fois :

- de réduire le nombre et la gravité des accidents et l'insécurité.
- de requalifier l'espace public pour développer la qualité de la vie quotidienne et pour modifier les comportements des usagers de la rue.
- de permettre une plus grande liberté de mouvement des piétons et des cyclistes.

Le décret du 30 juillet 2008 s'inspire du « CODE DE LA RUE » initié par Rue de l'Avenir. Il instaure le principe essentiel du RESPECT DU PLUS FAIBLE PAR LE PLUS FORT. Il souligne également la nécessité d'un aménagement cohérent avec l'objectif de modération de la vitesse.

Différents intervenants ont présenté les aménagements réalisés dans 3 villes en France (Chambéry, Salon, Cagnes sur mer) et à Berne en Suisse.

Un PRINCIPE NOUVEAU, celui « d'INVERSER LA REGLEMENTATION en matière de limitation de vitesse » a retenu l'attention des participants: si aujourd'hui les aménagements: zones piétonnes, zones de rencontre, zones 30 sont des zones « particulières », la « norme » des 50 km/h prévaut partout ailleurs ce qui n'empêche pas les autos de rouler souvent de façon débridée voire agressive.

L'ambition serait d'inverser cette logique dans de nombreux quartiers à prédominance résidentielle et commerciale. Les 3 modalités, aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 deviendraient « la norme ». En revanche certaines rues, avenues et boulevards maintenus à 50 km/h seraient des voies à régime « particulier ».

Le fil directeur de la rencontre d'Arles a été d'analyser à partir des expériences des zones 30 et des zones de rencontre, les enseignements qui peuvent être tirés pour influencer un éventuel changement de paradigme en faveur de la ville à 30.

(1) Association nationale dont TVD est partenaire dans le Var.

(2) T V D a souvent préconisé les zones 30 (voir La rue on partage no.51) La rencontre d'Arles renforce nos réflexions.

APAISER LA CIRCULATION A TOULON ?

Nombre de mesures visant à apaiser la circulation motorisée ont été prises à Toulon (notamment aux avenues de la République, de l'Infanterie de marine, de Lattre de Tassigny et au boulevard des Armaris) : largeur des voies réduites, plateaux pour traversées piétonnes, coussins berlinois, mais trop nombreux sont les automobilistes qui dépassent allègrement les 50 km/h réglementaires et certains vont même jusqu'à accélérer pour passer avant le rouge des feux. A l'insécurité générée, s'ajoutent le bruit et le stress pour les autres usagers de la voirie et in fine pour les multiples activités riveraines: accès aux commerces, aux services, aux lieux scolaires et récréatifs urbains, ou simples promenades en ville.

Des conditions très préoccupantes subsistent sur les BOULEVARDS CENTRAUX de STRASBOURG et LECLERC où la concentration piétonne est très forte, mais que certains confondent avec une voie rapide. Il y a eu des morts... En conséquence, en plus des feux, des policiers municipaux doivent-ils réguler la traversée piétonne devant les galeries Lafayette à l'heure de pointe.

Aussi, lançons-nous l'idée, pas tellement utopique, de RAMENER LA VITESSE A 30 km/h au cœur de la ville, entre Noël Blache et le Lycée Bonaparte.

Le débit ne serait pas affecté car les distances inter-voitures sont moindres et les distances de freinage plus courtes (à 50 km/h il faut 27 m compte tenu du temps de réaction !). D'autre part, sur ce tronçon qui fait 800 mètres, le temps de trajet, sans arrêts pour feux rouges, passerait de 1 minute à 1 minute 40.

Grâce à la modération du trafic et à des traversées piétonnes sécurisées entre le centre historique et le quartier haussmannien, l'AXE DE L'HYPERCENTRE doit redevenir un lieu attractif et convivial, propice au déploiement de toutes les activités urbaines qui, au cours des dernières décennies, se sont grandement délocalisées vers la périphérie et que la ville de Toulon cherche aujourd'hui à ramener dans son centre.

Marc B. pour la commission piétons

DES NOUVELLES HYEROISES ...

Le 19 septembre à Hyères, j'ai accompagné l'association « Changer d'ère » dans son tour de ville, avec arrêt aux établissements scolaires qui ne sont toujours pas desservis par des couloirs cyclables ; cela contribuerait à éviter les embouteillages aux heures de rentrée et de sortie. D'autant que les automobilistes se garent n'importe où, y compris sur les passages piétons, mettant ainsi en difficulté, voire en danger, les rares enfants qui se déplacent à pied. La pluie a hélas fait abandonner bon nombre de nous.

L'été 2010 a connu ses flux de circulation habituels sur la presqu'île de Giens ; les automobilistes ne roulant parfois pas plus vite que les cyclistes auxquels ils ne laissent guère de place, tout le monde est sur les nerfs et a le temps de s'invectiver et de retrouver en vacances les échanges verbaux détestables entendus le reste de l'année. Le maire avait promis en 2008 (cf ma lettre du 30 juin 2010) que serait aménagée la levée du canal de ceinture des marais des Pesquiers pour y circuler à vélo. Mais il s'est ravisé, se déchargeant logiquement sur le Conseil Général en charge de la D97, le dit Conseil se déchargeant sur TPM...Var matin confirmait le 20 septembre 2010 que « ce site de 900 ha » devrait « se voir agrémenter d'un musée et d'une piste cyclable ». J'ai passé quelques heures sur le bord de la route pour faire signer aux cyclistes excédés une demande en ce sens qui a eu beaucoup de succès mais qui n'a pas abouti à un rendez-vous avec le Conseil Général, véritable responsable de cette situation...Il est maintenant question d'une métropole : une nouvelle collectivité à qui refiler tout ce qui n'a pas été réalisé ?

En septembre Bernard m'a donné un bon coup de main lors des Journées associative hyéroises, m'aidant à installer le très beau stand de TVD que je partageais avec les randonneurs des « Amis de la nature ». Ce stand a suscité de longues conversations sur les modes de déplacements alternatifs. Hyères connaît quand même une évolution très positive : la création et l'élargissement de nombreux trottoirs ; les automobilistes les investissent d'ailleurs avec bonheur...

Marthe

A ce jour, Marthe n'a toujours pas reçu de réponse ni à sa lettre, ni à sa demande de rendez-vous...
(NDLR)

LE TRAMWAY N'EST NI OBSOLETE NI DEPASSE TOUTES LES VILLES CHOISSENT LE VRAI TRAMWAY SUR FER

LES EXTENSIONS

BORDEAUX : l'extension des 3 lignes A, B et C se poursuit. Création d'une ligne D vers Eysines.

GRENOBLE : des extensions sont en cours, concernant les 4 lignes existantes. Une ligne E est programmée, au nord, vers Saint Egrève.

MONTPELLIER : pose des rails de ligne T3 et construction d'une ligne 4.

NICE : extension de la ligne 1 et projet avancé d'une ligne 2 et d'une ligne 3.

ORLEANS : construction de la ligne 2 en APS, après 10 ans d'atermoisement.

PARIS T1 : Prolongement de SAINT DENIS vers COLOMBES.

PARIS T2 : mise en correspondance de la ligne T2 avec la ligne T3 à la porte de VERSAILLES. Prolongement, au nord, de La Défense vers Bezons.

PARIS T3 : prolongement de la porte d'Ivry vers la porte de La Chapelle.

STRASBOURG : prolongement de la ligne D vers Kiehl.

VALENCIENNES : pour la ligne 2 abandon du BHNS au profit d'un véritable tramway. La raison a fini par l'emporter. Le contre exemple du BHNS « Evéole » de Douai, qui, comme son prédécesseur « Philéas » de Eindhoven, fonctionne comme un bus articulé non guidé et pour un prix nettement majoré, a servi de leçon !

LES NOUVEAUX TRAMWAYS

ANGERS : les 17 rames, « arc-en-ciel » Citadis d'Alstom sont en cours de livraison.

AUBAGNE : Ce sera la plus petite ville à avoir un tramway qui ira à la rencontre du tramway de Marseille, à la Penne sur Huveaune.

AVIGNON : La ligne doit relier Le Pontet Avignon Villeneuve.

BESANCON : le projet a pris du retard à cause de l'opposition du Préfet, hostile au tracé.

.../...

BREST : Les travaux viennent de reprendre après le « déminage » des bombes héritées de la dernière guerre et découvertes sur le chantier du dépôt. Le matériel Citadis d'Alstom a fait l'objet d'une commande commune avec Dijon, ce qui a permis de réduire les coûts de fabrication.

DIJON : le matériel Citadis d'Alstom a fait l'objet d'une commande commune avec Brest, ce qui a permis de réduire les coûts de fabrication.

LE HAVRE : Une ligne en Y partant de Porte Océane, desservant la gare SNCF, rejoignant le plateau en tunnel (place Jenner) et se divisant en deux branches, l'une vers Grand Hameau, au nord-ouest et l'autre vers Pré fleuri au nord-est.

LENS et BETHUNE : deux lignes indépendantes sont en projet :

La ligne 1 Liévin Lens et Noyelles-Godault. La ligne 2 Beuvry Béthune Bruay-la-Buissière.

REIMS : La pose des voies avec appitrack, sur dalle de béton, a été une première en France. Cette pose automatisée permet un gain de temps et d'argent.

TOULOUSE : la ligne E « les Arènes - Beauzelle (Garossos) doit être mise en service en novembre 2010. Les essais ont lieu depuis 2009.

TOURS : Le **SITCAT** (Syndicat des Transports de l'Agglomération Tourangelle) a commandé à ALSTOM 21 de tramways « CITADIS » d'une longueur de 43 m, pouvant transporter 380 voyageurs, soit l'équivalent de 5 bus. Tours a choisi l'**APS** (Alimentation Par le Sol).

LES NOUVEAUX TRAMS-TRAINS

LYON : Le Rhône-express(Leslys), l'Avanto de Siemens relie la gare de la Part-Dieu à l'aéroport international de Saint Exupéry. Il emprunte les voies du T3 de Meyzieu à Lyon, sans arrêts, en dépassant le T3 aux évitements en station.

MULHOUSE : l'Avanto de Siemens relie, depuis décembre 2010, la Gare de Mulhouse à Thann par la vallée de La Thur, en utilisant en partie les rails du réseau urbain des lignes 1 et 2.

NANTES : Le Citadis-Dualis d'Alstom circulera d'abord entre Nantes et Clisson, puis entre Nantes et Chateaubriant.

Jean-Paul R

Un débat de démocratie participative pour le TCSP

Le mercredi 4 mai a eu lieu, à La Seyne, une conférence-débat entre le Collectif Tramway et la municipalité de La Seyne sur le choix du futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM). Ce débat a rassemblé une bonne centaine de participants visiblement très intéressés. Le porte-parole du collectif tramway a exposé de façon objective les caractéristiques du Tramway et celles du Bus en site propre (BHNS). Le besoin en capacité de personnes transportées est essentiel dans le choix: il correspond actuellement sur le boulevard de Strasbourg à un besoin de 5000/passagers par heure et par sens. Or d'après les études du Ministère des Transports (* CERTU), validées sur des installations existantes, le BHNS ne peut transporter que 3000 p/h alors que le Tramway peut atteindre 6000p/h.

Les coûts sur une période de 30 ans montrent un avantage pour le tramway par personne transportée (entretien moindre, durée de vie du matériel supérieure). Seul le tramway n'émet pas de gaz polluant dans la ville par son alimentation électrique, alors que le BHNS nécessite un moteur thermique alimenté au gas-oil. Le conférencier conclut « Le tramway, c'est le choix responsable du bon père de famille ». Les interventions et les questions, des élus comme des participants, ont permis un débat riche et transparent.

Après les élus du Pradet, les élus de la Seyne ont montré leur volonté d'information et de débat démocratique à propos d'un choix essentiel pour l'avenir de l'agglomération, comme le prévoit le code de l'urbanisme **. Maintenant nous attendons que le Président de l'agglomération TPM lance un vrai débat démocratique citoyen, où les différents arguments pourraient être confrontés en toute transparence et en toute objectivité. Nous attendons que les documents qui permettront aux élus de TPM de voter pour le choix du TCSP, soient à la disposition de tous les citoyens et débattus publiquement.

Maurice

* CERTU : Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

** La loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, impose la tenue d'un débat public sur l'ensemble des opérations présentant un fort enjeu socio-économique ou ayant un impact significatif sur l'environnement.