

La rue, on Partage



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

Bulletin d'information de l'association

N° 58 Juin - Juillet - Août

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

Fête du Vélo

LA SEYNE SUR MER

Samedi 2 juin 2012

Parc de la Navale - 7h/18h

15h30

Départ balade grands et petits

ROULEZ COMME VOUS AIMEZ !

Concentration cyclotourisme

Animations : jeux et stands des associations

Ateliers gravure antiviol et réparation

Démonstration VTT/Trial

<http://lamassecritique.free.fr>

www.la-seyne.fr

FETE DU VELO 2012

Date de l'évènement : samedi 02/06/12

Lieu : parc de la navale, porte de la rotonde, la Seyne sur Mer

Organisateur : CSM Seynois section cyclotourisme (Franck Laugier et Roger Chaulet)

Partenaires (associations) : TVD (Toulon Var Déplacements), collectif pour l'essor du vélo (masse critique) Toulon, vélo pour tous (St Mandrier).

Partenaires (collectivités locales) : mairie de la Seyne/Mer, conseil régional, conseil général

Partenaire (fédérations) FFCT (fédération française de cyclotourisme)

Déroulement journée :

7h00/12h00 Concentration cyclotourisme du CSMS cyclo, accueil des cyclotouristes des autres clubs affiliés FFCT

10h00/18h00 Accueil public

Stands associations

Activités multiples à vélo : jeux d'équilibre, parcours d'adresse, de maniabilité...

Atelier gravure antiviol et réparation

Démonstration VVT/Trial

12h00 Pique nique et animation musicale

15h30 Départ de la balade parc de la navale

17h00 Retour balade, discours des officiels relatifs à la fête nationale du vélo, rafraichissements.

18h00 Fin de la journée

Le but de la fête du vélo :

La fête du vélo est une manifestation nationale. Cet évènement a pour but, entre autres, la valorisation de la bicyclette dans toutes ses composantes : mode de déplacement quotidien et de loisirs, outil de développement touristique et de pratique sportive...

Qui plus est, le vélo est bon pour la santé, pratique (stationnement), pas cher (carburant), mais c'est également un moyen de déplacement propre, à l'heure où l'environnement est au cœur de tous les débats.

Malheureusement les infrastructures (pistes cyclables, voies vertes, bandes roulanges, sur largeurs multifonctionnelles...), bien qu'elles aient le mérite d'exister, restent insuffisantes.

La fête annuelle du vélo donne l'opportunité aux usagers, associations, clubs, fédérations, de solliciter les collectivités territoriales pour l'entretien et l'amélioration des aménagements existants, la création de nouvelles pistes cyclables pour ainsi favoriser les déplacements doux.

Merci à Franck Laugier pour cette présentation des festivités.

L'OMERTA REGNE POUR LE CHOIX DU TCSP

Notre association, souhaitant apporter une contribution décisive au choix entre le tramway et le BHNS pour le TCSP de l'agglomération, a décidé de demander aux plus importants cabinets d'ingénierie opérant en France un devis pour une étude comparative multicritère entre ces deux modes.

Ont été successivement consultés SYSTRA, SETEC, Ingérop et SNC Lavalin et, à notre grande surprise, la réponse a été systématiquement la même : « Nous sommes désolés, mais nous ne pouvons pas réaliser une telle étude car nous travaillons déjà pour TPM ».

Autrement dit ces entreprises refusent tout simplement de réaliser une étude indépendante sur le choix du BHNS, car elles craignent des « représailles » de TPM lors de l'attribution de futurs marchés.

Ainsi va la démocratie locale...

Mais nous n'avons pas dit notre dernier mot et suivons une nouvelle piste. Affaire à suivre donc.

JP Malaspina

COMMISSION VELO 2012

Pas de doute la roue tourne: le vélo a le vent en poupe et cela se manifeste sur différents terrains...A Bordeaux par exemple, pour ne pas citer toujours Strasbourg et respecter un clivage gauche-droite, on a signé la Charte de Bruxelles: objectif 15% des déplacements à vélo en 2015 et pour ce faire tout une série impressionnante de réalisations à découvrir (google vélo bordeaux); en voici 2 qui donnent à réfléchir: un service de prêt de vélo gratuit dont vous imaginez le succès et une Maison du vélo qui réunit régulièrement les usagers via leurs assos représentant tous les modes de déplacement, la police, les élus et leurs services techniques. Cela a permis l'édition d'un « code de la rue » à la fois référentiel, on n'a qu'un seul discours, promotionnel, il encourage à se déplacer autrement et consensuel, réalisé par l'ensemble des participants, il vise à « aider à passer du statut d'usager de la rue à celui d'ambassadeur écocitoyen, conscient de son empreinte écologique et acteur d'un meilleur partage de la voie publique.»

Autres signes encourageants : -les 10 commandements du Club des territoires & villes cyclables (info@villes-cyclables.org).

- Le Plan Vélo National(www.developpement-durable.gouv.fr/document125149) défini par M.Mariani, ministre des transports qui met en exergue « les avantages du vélo (...) en termes de santé, de réduction des pollutions atmosphériques et du bruit, de budget des ménages, de développement économique ».

- La région PACA qui s'engage en faveur des déplacements à vélo (www.regionpaca.fr/.../les-deplacement-doux-velos-et-pietons.html).

Et quid de TPM, voire de Toulon ? Bien sûr si on compare le PDU aux réalités du terrain, on est en droit de se poser un certain nombre de questions...Pourtant à Toulon, cela bouge aussi: de nombreux arceaux réservés vélos, parfois sous surveillance vidéo, ont été installés notamment dans le centre ancien même s'ils sont trop souvent squattés par des 2 roues motorisés...On ne peut qu'espérer que la politique des sas et celle des bandes cyclables autour des ronds-points soient généralisées et se réjouir que la ville compte au dernier Var Matin quelque 53km d'itinéraires cyclables qui, malheureusement, ne tissent toujours pas un maillage suffisant pour inciter plus nos concitoyens à se mettre en selle. Alors que demander ? D'évidence une maison du vélo avec à sa tête Un « Monsieur/une Madame Vélo » qui soit à l'écoute des usagers comme des assos sur le modèle de Bordeaux, la concertation et la communication sont essentielles. Question concertation : pourquoi avoir tracé des bandes cyclables, BD du Gal Brosset entre les voitures garées le long des trottoirs et celles qui roulent : entre les voitures qui démarrent sans mettre leur clignotant et celles qui se garent en double file sur la bande, bonjour la sécurité ! Question communication, allez sur le site de Toulon, voirie et déplacements : il ne mentionne que 33km5 de pistes/bandes cyclables... Vivement la réédition du Plan vélo.

Au fait la commission vélo organise/participe à différentes manifestations, balades, opérations de sensibilisation au mieux vivre ensemble grâce au vélo, vous vous en doutiez...

Bonnes routes

PS : si vous avez raté l'Opération Pignons-Croissants dont Gilles, un des organisateurs, est venu nous parler à l'AG., rendez vous sur « lamassecritique.free.fr ».

P. Le Blanc



Un Plan Climat-Energie Territorial pour l'Agglomération de Toulon

Notre association est sensible à la qualité de la vie des habitants de l'agglomération toulonnaise, notamment aux pollutions susceptibles d'avoir des effets, à plus ou moins long terme, sur la santé de nos concitoyens.

L'article L.229-26 du Code de l'Environnement et la circulaire DEVR1132610C du 23 décembre 2011 rendent obligatoire la mise en œuvre d'un Plan Climat Energie Territorial (PCET) dans les communautés d'agglomérations et les communes de plus de 50000 habitants, ce plan devant être élaboré avant le 31 décembre 2012.

Il fait partie de l'ensemble des dispositions législatives qui doivent permettre à la France d'atteindre ses objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à savoir une baisse pour l'ensemble de l'Union européenne de 20 % des émissions en 2020 par rapport aux émissions de 1990.

La commune de Toulon et la communauté d'agglomération de TPM sont donc concernées pour élaborer un Plan de Protection de l'Atmosphère afin de réduire les émissions de polluants. Conformément à l'article 7 de la charte Constitutionnelle de l'Environnement qui prévoit que, toute personne a le droit de « participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement », notre association, en tant que personne morale demande à être associée aux réflexions et décisions de Toulon et TPM dans ce domaine. En particulier nous voulons faire valoir notre argumentation pour réduire les émissions de la circulation automobile, d'une part en développant l'usage des transports en commun, d'autre part en passant à la traction électrique pour ces transports en commun, en particulier par la mise en place de lignes de tramway (ligne 1 : La Seyne-Liberté-La Garde, ligne 2 : Les Routes-Toulon Gare-Le Mourillon).

M. Franceschi

Le code de la rue : vous connaissez ?

Le code de la route définit les règles de circulation pour les usagers desroutes. Mais en ville, les routes deviennent en majorité des rues et les usagers sont différents; d'où la mise en place progressive d'un « code de la rue ».

2 décrets ont été pris dans ce sens par le 1er ministre et sont désormais inscrits dans le code de la route ainsi mis à jour: les **décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008** et **décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010**.

Voici par exemple une décision qui précise les droits des piétons qui se préparent à traverser une chaussée :

Art. 17. - Le premier alinéa de l'article R. 415-11 est remplacé par les dispositions suivantes : « Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. »

Note importante: le piéton est prioritaire quel que soit l'endroit où il traverse, sauf à moins de 50m d'un passage piéton. Malheureusement comme souvent il est le seul à le savoir, il vaut mieux qu'il recherche les « passages protégés » !

La place manque pour détailler les dispositions prises. Vous pourrez les lire dans un langage clair sur les sites suivants :

<http://velobuc.free.fr/decret30juillet08.html>

<http://velobuc.free.fr/decret2010-1390.html>

Si vous le souhaitez, un peu à la manière d'un feuilleton, nous expliciterons au fil des numéros les principales dispositions: zones de rencontre, zones piétonnes, zones 30, tourne à droite cycliste, double sens cyclables, trottoirs traversants, SAS pour les cyclistes, chaussidou entre autres.

JP Klein

La « ZONE DE RENCONTRE » de La Seyne



Le 15 avril 2011, pour la première fois dans le Var, une « zone de rencontre » était inaugurée à La Seyne.

Ce dispositif qui fait partie des nouvelles mesures du code de la route (30 juillet 2008) est ainsi défini : « **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 »

Le secteur ainsi aménagé concerne une partie du centre ancien compris entre le port, les places Ledru-Rollin, Bourradet, Laïk, et Perrin.

Nous avons vivement approuvé ce dispositif propice à favoriser « le partage de la rue » et qui, notons-le, n'est pas très coûteux !

De plus, cette mesure a été accompagnée du transfert de la partie haute du marché (Bld du 4 septembre qui était ouvert à la circulation !) dans ce secteur nouvellement aménagé, fermé à la circulation durant la tenue des étals.

Ainsi, on favorise la sécurité, la convivialité et également comme l'ont prouvé des études* la dynamisation du centre ancien et des commerces de proximité.

* « *piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité* » FUB et ADEME.

Contre les tenants du « tout-voiture », même en centre –ville où l'espace est une contrainte, quelques chiffres :

Stationnement :

-sur 10m² nécessaires à une place de stationnement /voiture, on peut mettre ...10 vélos !

-une place de parking /voiture en souterrain coûte 15000€, contre ...50€ pour une place de vélo !

Circulation :

Sur une voie de 3,50 m, en une heure, le débit est de :

-1000 personnes en voiture ; 5000 en bus ; 6000 à vélo ; 10000 à pied ; 12000 en tramway !

Et n'oublions pas deux arguments de taille : le bruit et la pollution !

A notre évidente satisfaction, j'ajouterai :

1°) deux bémols : certains panneaux et barrières ont été détruits dans le secteur de la Place Bourradet ; les panneaux « zones de rencontre » qui sont en nombre insuffisant, ne précisent toujours pas que la circulation des cyclistes est autorisée en double sens.

2°) deux souhaits : vivement de nouvelles zones de rencontre et l'aménagement (peu coûteux également) de « contre-sens cyclables », « sas vélos » et autres « tourne-à-droite » !

J-J Haure-Placé

MIEUX SE DEPLACER DANS L'AGGLOMERATION TOULONNAISE

Au moment où les embouteillages automobiles sont de plus en plus endémiques et où la concertation autour de la LGV est suspendue, mais sera reprise tôt ou tard, il semble opportun d'évaluer les atouts du service TER, et en même temps de concilier les exigences des trafics TGV et TER.

Les gares de LA GARDE et de LA SEYNE NE SONT QU'A 6 MINUTES de celle de TOULON-CENTRE, et il ne faut que 13 MINUTES POUR TRAVERSER TOULON : à peine le temps de parcourir son journal, air non pollué et quiétude en plus !

Il n'existe aujourd'hui que 8 relations TER traversantes par jour, sans changer de rame.

Toutes les autres relations terminent à Toulon et impliquent, si l'on veut continuer au delà, un changement de train et donc entre 20 à 30 minutes d'attente en gare.

Afin d'offrir un service performant de type RER, un maximum de rames TER doivent être traversantes de l'agglomération. L'horaire doit être cadencé à la ½ heure dans les territoires d'urbanisation dense, à 1 h dans les zones plus rurales.

Afin d'augmenter la capacité des lignes, les double voies classiques doivent être complétées par une voie supplémentaire, comme entre Marseille et Aubagne, à Genève *et ailleurs.

A Toulon une 3^{ème} voie est envisagée entre Toulon-Centre et La Pauline dans les scénarios de RFF. Afin de desservir de façon satisfaisante toutes les villes principales de l'agglomération, il faudrait également une 3^{ème} voie entre Toulon et La Seyne et rouvrir la voie de Brégaillon jusqu'au centre de La Seyne. On pourrait alors faire le trajet La Seyne-Toulon en 10 minutes et La Seyne-Hyères en 32 minutes sans changer de rame.

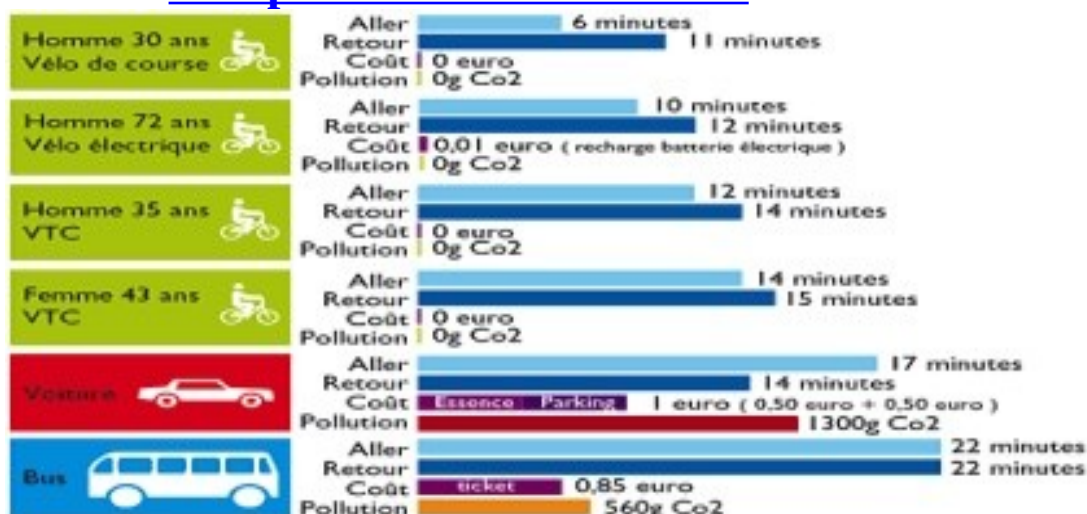
Les présentes préconisations en aucun cas ne mettent en cause le projet TRAMWAY qui assure la desserte fine des quartiers et le rabattement vers les gares SNCF et les TER. Avec son ½ million d'habitants, l'agglomération toulonnaise a atteint la catégorie de villes qui doivent se doter en raison de son étendue mono-axiale et linéaire d'un système de transport de forte capacité**rapide et confortable. Tout futur débat sur la LGV devrait, de façon soutenue, prendre également en compte le réseau TER.

M. Braendlin

*Entre Genève et Coppet, sur 13,5km la ligne à double voie, réservée aux trains rapides, a été complétée par une 3^{ème} voie réservée uniquement au trafic local et régional. A mi-parcours une 4^{ème} voie permet les croisements. Emprise augmentée d'un peu plus de 5m, 8km d'écrans antibruit en raison des nombreuses oppositions déposées, niveau sonore diminué malgré l'augmentation du nombre de trains. (11 par heure aux heures de pointe) Coût de l'opération 360 M d'€.

**Les TER de Freiburg en forêt noire disposent de voitures à 2 niveaux : En bas peu de sièges mais une large place pour quelque 20 vélos, pour les poussettes et fauteuils roulants et en hiver pour les luges et les skis. En haut les places assises.

Comparatif vélo/voiture/bus



Parcours 7 km Saugeraies - centre ville - Saugeraies réalisé Mercredi à 16h20
Coût calculé Aller/retour + 1 heure de stationnement pour la voiture

Merci au site Mâcon Vélo en Ville.

Pour [calculer combien vous coûte réellement votre voiture, c'est ici](#).

Source: <http://echomag.org/>