

La rue, on Partage



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

Bulletin d'information de l'association

N°67 Septembre - Novembre 2014.

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

EDITO

Nouveau format pour le bulletin trimestriel : la couleur !

Et pour vérifier, une photo que nous n'avions pu mettre dans le numéro précédent: les présidents de TVD se suivent... en toute amitié: Jean-Jacques, Maurice, Jean-Paul. Trois générations.

Bonne nouvelle : TVD est de nouveau agréé comme Association de Protection de l'Environnement. Cela va nous permettre de participer aux instances d'information et de discussion dans le domaine.

Un progrès important avec le site qui est de plus en plus visité: si vous demandez à un moteur de recherches « Toulon Var Déplacements », vous aurez le lien direct vers notre site et par exemple les événements à venir. Plusieurs personnes prennent contact avec nous par ce moyen.

Enfin, dans ce numéro 67 nous avons voulu faire un point sur les aménagements pour des déplacements à vélo : plus sûrs, moins polluants. Avec une nouvelle mise en bonne place: les travaux pour ce que nous avons appelé « le chaînon manquant » entre Toulon et La Seyne vont enfin débuter! En bonne place aussi, malgré ce qui nous avait été dit le choix d'itinéraire retenu est le pire: les usagers en mode doux (piétons, cyclistes, PMR) vont devoir traverser 2 fois le boulevard dans un endroit particulièrement périlleux pour eux! Et le Conseil Régional, maître d'œuvre dans cette affaire refuse de nous répondre ou de nous recevoir.



Droit de réponse (article de Var Matin du 24 Septembre):

Dans cet article TPM annonce un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui serait livré en 2019. Bonne et mauvaise nouvelle. Toulon et TPM ont un besoin impérieux d'un véritable système de transport en commun. Moderne, efficace et propre. Mais tellement de promesses ont déjà été faites! Une 1ère ligne Tramway opérationnelle en 2005, par exemple. Tous les actes administratifs étaient faits et le 1er coup de pioche pouvait être donné. Les expropriations nécessaires étaient même engagées. Tout cela pour un Tramway qui aurait même pu avoir une forte participation financière de l'Etat dans le cadre des Grenelle de l'environnement –autant de moins à faire payer aux contribuables de TPM.

Et puis plus rien, avec cette dernière annonce, on voit surtout qu'il faut tout recommencer cette fois pour mettre en place un système Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et la date de 2019 n'est pas crédible. Nous redisons très fort que la solution Tramway présente beaucoup d'avantages: capacité, régularité, pollution beaucoup moindre. Il y a même des « Tramways » low cost qui apparaissent sur le marché. C'est bien sûr à TPM qu'incombe la responsabilité du choix pour la meilleure solution. Nous voulons quand même rappeler les nombreux exemples où un BHNS avait été choisi mais s'est vite révélé insuffisant face à la croissance du besoin. Et il a fallu tout recommencer pour... installer un Tramway! Enfin, s'il est décidé de travailler à un nouveau Plan de Déplacements Urbain (PDU) TVD demandera à participer à son élaboration.

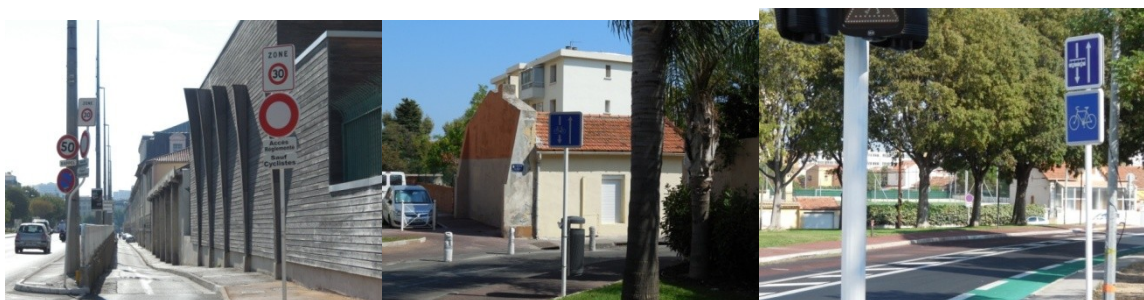
Le Président,

Jean-Paul Klein

Aménagements pour aider la pratique du vélo dans le Var.

D'une manière générale, il y a des progrès. Mais souvent le travail n'est fait que trop partiellement ou même mal fait! Et il reste énormément à faire. Un exemple parmi d'autres, le passage de la Corderie. Tel que signalé il s'agit d'une zone 30, donc de fait accès « double sens cycliste ». Mais il n'y a aucune signalisation pour avertir les voitures que des cyclistes peuvent arriver en face. Pourtant il y a plusieurs endroits dans Toulon où cette signalisation a bien été mise en place.

Mais pourquoi faire ici une « Zone 30 » ? La circulation des voitures est très limitée, il y a des vélos en double sens et aussi des piétons qui en grande partie ne disposent pas de trottoir. Il faut faire là une Zone de rencontre : limitation de vitesse générale 20km/h, et l'ordre de priorité piétons, cycles, voiture



A gauche, deux beaux aménagements chemin du Temple rue Descartes (D2008).

(Vu dans le Var), Les pistes cyclables servent trop souvent de parking annexe. Les autorités se doivent de faire respecter la loi. Un petit papillon, sans timbre d'abord, puis avec le montant de la somme due (35€ et fourrière éventuelle).



Photos prises à Toulon et à La Seyne

Pourquoi ne pas imiter Marseille (vu dans La Provence):

Fourrière renforcée, vidéosurveillance et PV électronique : la Ville déclare la guerre au stationnement anarchique.



On sait faire des ronds points que les cyclistes peuvent fréquenter en (relative) sécurité (vu à Toulon). Pourquoi faire des dispositifs comme les 2 sur la gauche où en enlevant la bande cyclable sur le côté de la route, on force les vélos à se mettre au milieu de circulation souvent extrêmement agressive.



Petits dispositifs introduits grâce au Code de la Rue: « tourne à droite » et même l'original « va tout droit » qui donnent une petite facilité aux vélos.



Petits dispositifs introduits grâce au Code de la Rue: « tourne à droite » et même l'original « va tout droit » qui donnent une petite facilité aux vélos

Nouvelles frontières: si on souhaite encourager la pratique de déplacements doux, il faut avoir des aménagements sécurisants, et qu'il y ait continuité. Ici, il y a le même environnement, et Sanary pour l'un, le Var pour l'autre n'ont pas cherché à assurer la continuité!



Photo à gauche: entre les villes: Sanary honte, Six Fours merci. La piste s'arrête à la « frontière »

Photo ci-dessous: les Bouches du Rhône, merci, le Var la honte. La bande s'arrête à la borne « frontière »



Soi-disant Piste cyclable « obligatoire » (panneau rond). Cherchez l'erreur, où est la piste ?



A défaut de vraies pistes cyclables, il peut y avoir de beaux aménagements de bandes cyclables, ici par exemple dans le centre Var. Pourquoi alors mobiliser 80000€ pour faire un arrêt bus en pleine nature, alors que l'endroit, très fréquenté par des cyclistes, était candidat à un autre aménagement!

Comment encourager. Un des problèmes des « jeunes » quand ils viennent à vélo à leur école ou collège, c'est la sécurité de leur vélo. Les endroits où laisser son vélo en sécurité, quelque part en Provence, quelque part en Angleterre. Cherchez l'erreur !



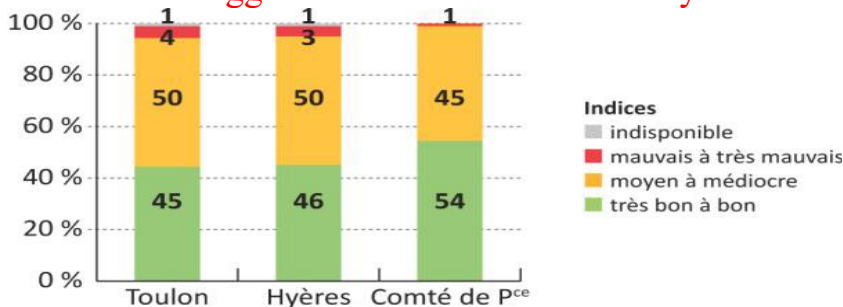
Complètement nul et à éviter : piste cyclable double sens sur trottoir et 80cm de large.

Cherchez l'erreur/l'horreur ! (Chance ce n'est pas dans le Var)

A suivre, et merci pour toute remarque, commentaire... ou dénonciation!

Quel air avons-nous respiré dans le VAR en 2013 ?

Selon le bilan AIR PACA, la qualité de l'air a été bonne à très bonne seulement 45% de l'année dans l'agglomération de Toulon et moyenne à médiocre 50 % du temps.



Source airpaca : www.airpaca.org

Ce résultat, un peu meilleur qu'en 2012 s'explique essentiellement par des conditions météorologiques favorables à la dispersion des polluants et non par des réductions volontaires à la source. Même si les normes EURO 1 à 6 pour les véhicules récents ont fait baisser leurs émissions.

La circulation routière dans le VAR reste une source prépondérante des 2 principaux polluants primaires avec une part de 80 % dans les émissions d'oxyde d'azote et plus de 35 % pour les particules fines et ultra fines. Le Var a connu 15 épisodes de pollution aux particules avec procédures d'information et recommandations préfectorales. Et le long des axes routiers en **zone trafic**, les taux de polluants sont constamment au dessus des Valeurs Cibles pour la santé.

Concernant l'Ozone, la Valeur Cible pour la santé est dépassée sur la quasi-totalité du Var. Les zones les plus touchées sont La Sainte Baume (100 jours de pollution chronique) et Brignoles. 83% de la population est touchée par cette pollution chronique. 4 procédures d'information et recommandations préfectorales ont été déclenchées en juillet 2013.

Nos réactions :

- ❖ Nous nous inquiétons de **l'impact sanitaire** sur les piétons, cyclistes et automobilistes qui peuvent être exposés plusieurs heures par jour dans une zone de 70m le long des axes routiers. Cette question se pose également pour les commerces et les écoles situés en bordure de ces axes. L'exposition à des taux de pollution chronique dans ces lieux peut être de l'ordre de 6 à 8h/jour. Elle est permanente à longueur d'année.
- ❖ **Les informations-recommandations préfectorales lors des pics de pollution** ne sont pas suffisamment visibles et audibles pour la population. Elles devraient être mises à la portée du public dans les journaux télévisés, la presse... au même titre que la météo.

Vincente Chastel

FORCES ET FAIBLESSES DU RESEAU MISTRAL

un réseau étendu, trop peu fréquenté

Plusieurs membres du Conseil d'Administration de TVD ont visité le centre opérationnel du réseau de transports en commun des Lignes d'Azur à Nice. En cherchant à comprendre son succès, nous nous sommes rendu compte que le réseau Mistral de Toulon lui ressemble.

Notre premier étonnement fut de constater l'étendue de ce réseau résultant de la fusion des lignes urbaines de Nice et de lignes gérées par le Conseil Général des Alpes-Maritimes. En consultant l'annuaire des transports collectifs urbains (1), quelle ne fut pas notre surprise de constater que le réseau Mistral compte également plus de 1000 km de lignes.

Cet annuaire recense les réseaux de plus de 200 villes en France. Le tableau ci-dessous compare les réseaux d'agglomérations comparables à la nôtre ainsi que des réseaux de trois villes de moindre importance dont Nîmes dont le réseau est très étendu :

Année 2012	Habitants (milliers)	Charges d'exploitation par voyage	Voyages par		Km de ligne	
			habitant	km	Total	tramway
Nice	537	1,83 €	127	3,7	1229	9
Rouen	495	1,87 €	99	3,4	861	18,3
Strasbourg	475	1,10 €	239	6,5	352	40,2
Toulon	430	2,33 €	65	2,2	1663	
Montpellier	424	1,58 €	158	5,4	360	58,3
Rennes	414	1,29 €	179	3,8	1746	8,5 (métro)
Grenoble	405	1,45 €	189	4,8	342	34,2
St Etienne	381	1,35 €	110	4,1	587	19,4
Valenciennes	347	2,84 €	55	2	583	18
Tours	305	2,28 €	72	2,3	754	Tram 2013
Nîmes	238	3,05 €	70	1,9	1498	BHNS 2013
Metz	223	2,57 €	66	1,8	815	BHNS 2014

Les indicateurs du réseau Mistral sont au plus bas : **65 voyages par habitant ou 2,2 voyages par km parcouru** comme ceux des réseaux de villes de moindre importance comme Nîmes. Cependant le réseau Mistral désert une population double de celle du réseau de Nîmes ! Où est le problème ? A Toulon ? A Nîmes ? Ou dans les deux villes où les charges d'exploitation sont parmi les plus élevées de France, où les taux de correspondance d'environ 10 % sont faibles en l'absence de ligne structurante à fréquence de passage élevée ?

Année 2012	Habitants milliers	Voyages par		Km de ligne		Taux (%) corresp.	Charges d'exploitation par voyage
		habitant	km	Total	dont		
Nice	537	127	3,7	1229	9 (tram)	24	1,83 €
Toulon	430	65	2,2	1663		9	2,33 €
Rennes	414	179	3,8	1746	8,5 (métro)	24	1,29 €
Nîmes	238	70	1,9	1498		11	3,05 €

En fait **le réseau Mistral de Toulon doit se comparer à ceux de Rennes et de Nice**, réseaux de grande agglomération de plus de 400 mille habitants, tous trois très étendus avec plus de 1000 km de lignes.

Nîmes a récemment choisi un BHNS. Rennes dispose d'un métro. Nice en se dotant du tramway en novembre 2007 a vu la fréquentation passer de 80 voyages par habitant à 127 en 2012. Un vrai succès.

Transport en Commun **Sans** Site Propre ?

Le choix d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour l'agglomération de Toulon a été fait en 2000 avec le choix d'un tramway sur l'axe Est-Ouest. Le site propre (c'est à dire réservé) permet d'augmenter la fréquence et la rapidité du déplacement, le choix tramway permet d'avoir une capacité importante et un confort pour tous les usagers en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Ce choix a été reconfirmé en 2005 par Toulon Provence Méditerranée présidé par Hubert Falco au travers d'une déclaration d'utilité publique.

Ce choix a été remis en question fin 2006 pour un tramway sur pneus. Il a été encore modifié en 2007 pour un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui devait être livré en 2009. En 2009 nouveau retard programmé on nous parle de 2012, puis en 2012 Yannick Chenevard, le vice-président aux transports, nous le promet pour 2014. Aujourd'hui il nous le promet pour 2019 !!cf Var-Matin, le 24/9/2014...

Dans toutes les agglomérations de plus de 300 000 habitants, il y a des axes lourds (métros et/ou tramways) qui ont été réalisés en 3 ans ou 4 ans à partir de la déclaration d'utilité publique. Un BHNS ne demande que 2 à 3 ans pour être réalisé dans les petites agglomérations.

Toutes ces tergiversations ne sont que de la fumée pour cacher une incapacité : au bout de 8 ans l'agglomération n'a toujours pas lancé d'enquête publique pour réaliser son nouveau projet de TCSP. Les usagers pâtissent toujours de ne pas avoir de TCSP et les habitants respirent la pollution des bus au gasoil. La politique TCSP de TPM n'a pas de cap, le permis de construire du dépôt de sainte Musse, prévoit encore 3 options possibles : du tramway sur rail au BHNS en passant par le tramway sur pneus, avec les surcoûts que nécessitera cette indécision! Y a-t-il un capitaine pour les transports en commun de TPM ? Avec tous les investissements déjà réalisés le tramway ne demanderait que 2 ans pour être terminé.

Maurice Franceschi



