

La rue, on Partage



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

**Bulletin d'information de l'association
N°70 Octobre - Décembre 2015.**

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

Principes « ôtés » de Toulon

Le Plan de Déplacement Urbain(PDU) 2005-2015 se termine le 31 décembre.

Ce plan prévoyait l'ouverture d'une première ligne de tramway entre La Garde et La Seyne en 2011 et à partir de 2012, la réalisation de la deuxième ligne entre Les Routes et le Mourillon, avec un passage par la Gare. Le boulevard de la République devait être réservé aux transports en commun et aux (piétons cyclistes). La vitesse des bus devait être améliorée de 50%, nous en sommes toujours à une moyenne de 13,5 km/h. Une billettique unique devait être mise en place, pour un voyageur qui utilise à la fois les bus de TPM, du Conseil Départemental et les TER ...

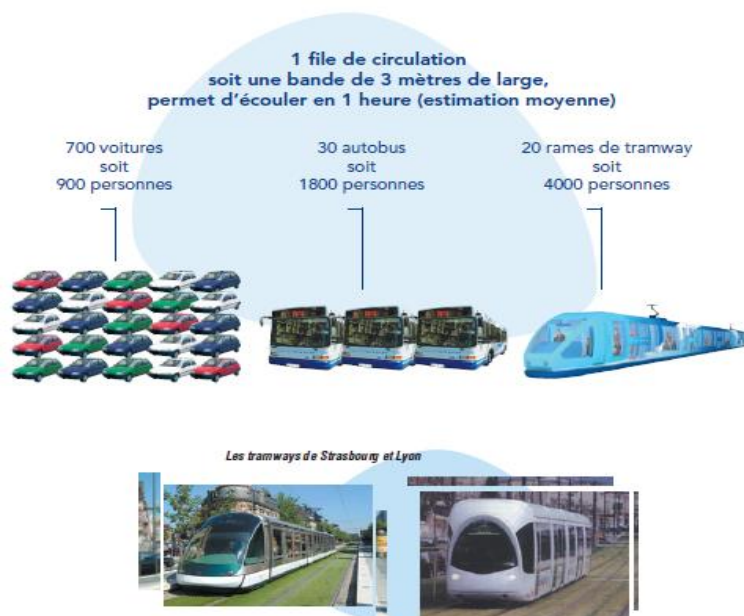
Vous pouvez trouver tous ces éléments et bien d'autres en téléchargeant le document du PDU 2005 à l'adresse : http://hyeres.fr/PDU_TPM_Doc_Opposable.pdf

La révision du PDU devait commencer début 2015, avec consultation des organismes, des collectivités, des associations, du public afin que le nouveau plan soit prêt fin 2015.

Or tout ce processus de révision a pris un retard très important. Au premier janvier 2016 nous aurons un vide juridique dans lequel les responsables de TPM semblent vouloir s'engouffrer. Ils ont déjà prévu de passer à la réalisation d'un nouveau plan, non validé légalement, pour lequel ils ont déjà déposé des permis de construire.

Or le nouveau PDU 2016-2026 doit être élaboré en concertation avec les différents acteurs et le public. Il doit être soumis à enquête publique avant d'être voté par les conseillers de TPM. TPM semble vouloir pratiquer la politique du fait accompli en passant outre les principes de notre démocratie. Le collectif tramway a déjà gagné 4 fois au tribunal administratif contre des décisions de TPM contraires à ces principes. Nous faisons appel à l'état pour que son contrôle de légalité fasse respecter les règles de l'actuel PDU, ainsi que la procédure de concertation et de consultation pour le futur PDU, dans les temps réglementaires.

➡ L'optimisation de l'espace urbain



M. Franceschi, président de TVD

Toulon Var Déplacements

24 rue Paul Lendrin c/o « café
culture », 83000 Toulon

Courriel : contact@toulonvardeplacements-asso.fr ---- Tel : 06 18 16 31 27 --- Site :
<http://toulonvardeplacements-asso.fr/>

Extrait du PDU 2005-2015 de TPM



Impressionnantes toutes ces données caractérisant un des derniers nés de la grande famille des trams structurant notre hexagone ? « Hum ! » se dit l'internaute ; il cherchait à comprendre pourquoi une ville, Besançon, de 115 000 habitants dans une agglomération qui en compte 170 000, s'était dotée d'un tel Transport en Commun en Site Propre... poussant plus avant ses recherches, il tomba sur une interview du maire JLouis Fousseret, interview dans laquelle, chiffres à l'appui, il démontre pourquoi ce type de tram de la marque espagnole CAF, monté à Bagnères, s'est imposé plutôt qu'un trolley ou un BHNS : **Capacité évolutive**, pouvoir augmenter le nombre de passagers en utilisant des rames plus longues alors que pour un bus il faudrait augmenter leur nombre et donc le nombre de conducteurs, pouvoir passer éventuellement à un tram-train... **Convivialité**, un tram, « c'est électrique, plus calme, plus silencieux, cela démarre et freine plus doucement »... Bien sûr un tram peut rouler même avec 5cm de neige mais **le coût** ? Le maire donne ses chiffres : un BHNS peut revenir à « 12 ou 13 millions/km », ce tram « à moins de 17 millions » et avec une espérance de vie de 30/40 ans comparée aux 15 ans d'un BHNS... Le plus important, c'est quand même la capacité, d'ailleurs Besançon va s'équiper d'une nouvelle « ligne en site propre dans un endroit où il y a beaucoup moins de monde, ce sera du bus ». » Bon, bon », se dit encore l'internaute, » tout ça, c'est bien beau, on connaît cet argumentaire et entre les discours et la réalité, y a parfois de quoi dérailler, rien ne vaut le terrain... » Et il se rendit à Besançon prendre ce tramway... Question capacité, au milieu de la matinée, en semaine, pas trop de monde, certains passagers conversaient, d'autres lisaient ou regardaient le décor, par chance, il ne pleuvait pas, certains même en profitaient pour sommeiller ; il en profita lui pour admirer le Centre Ancien restauré qu'il savait classé à l'Unesco : le tram y pénétrait puis le longea, laissant les deux grandes artères commerçantes aux piétons... « Pas mal, pas mal du tout » avouait-il en jetant un coup d'œil à la citadelle (Merci Vauban) surplombant les méandres du Doubs... Et puis à une station, il vit un cycliste monter dans l'espace prévu à cet effet : il comprit enfin pourquoi Besançon et ses habitants avaient fait ce choix !



Patrice le Blanc

LES TRAMWAYS EN P.A.C.A.

MARSEILLE (3 lignes en service),
T2 ARENC LE SILO – LA BLANCARDE

NICE (T1 une ligne en service et une deuxième ligne Est-Ouest en construction), AUBAGNE
(1 ligne en service et une deuxième en projet avancé)..

AVIGNON, a finalement choisi Le TRAM le malgré l'opposition de son maire



Marseille : Tram de la ligne 3 Arenc Le Silo-Castellane en essai Rue de Rome avant la mise en service du 30/05/2015.



Nice : Arrêt Garibaldi, baisse du pantographe pour franchissement de la Place sur batteries.



Aubagne : Première ligne, Gare SNCF – Le Charrel, a été mise en service le 01/09/2014. La deuxième phase, vers les Paluds est abandonnée au profit de la réouverture de l'ancienne voie ferrée entre la Bouilladisse et Aubagne. Ce projet Val'Tram desservira Pont-de-l'Etoile, Roquevaire, La Destrousse.



Avignon : maquette exposée par Alstom. Après annulation du projet, consécutive à l'élection de la nouvelle maire (PS) d'Avignon, le bon sens a fini par l'emporter. Le nouveau tracé relie la Porte Saint-Roch, via la gare centrale, au secteur de Saint-Chamand où sera implanté le dépôt des trams.

ET TOULON ? POUR LE MAUVAIS ELEVE DE PACA . LE TRAM EST EN PANNE ! Ce n'est pas NICE qui est devenu Beyrouth. Il suffit de traverser Saint Jean-du-Var pour s'en rendre compte !!!!



Belle initiative prise par une association et relayée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (F.U.B)

Les Transports en commun dans l'agglomération de Toulon

avec **Jean Sivardière**, Président de La Fédération Nationale des Associations des Usager des Transports pendant 25 ans.

Jeudi 15 octobre 18h 30, Fac de Droit, Porte d'Italie, Toulon, amphi 300

Organisé par : Collectif Tramway, Toulon Var Déplacements, Toulon Avenir

Souvenir de vacances à vélo: péripétie en gare de Metz

De retour d'un circuit itinérant sur l'euro-véloroute No 15 du Rhin entre Mulhouse et Coblenze suivi d'un parcours le long des pistes cyclables de Moselle jusqu'à Thionville, nous rentrons par le train.

Nous sommes le 1.9.2015. Les billets sont pris en gare, nous devons prendre 3 trains de suite pour retourner à Lons le Saunier dans le Jura.

Première déconvenue, l'employée SNCF ignore si le train No 91 partant de Thionville à 11h22 accepte les vélos. Nous tentons malgré tout notre chance ; sur le quai le panneau lumineux d'information indique bien pour ce train le logo vélo et PMR. Quand le train arrive en gare, nous ne distinguons pas le wagon dédié, un contrôleur sur le quai ne sait pas nous renseigner, mais il nous aide à pousser nos vélos chargés de sacoches dans le couloir. Nous nous retrouvons là au milieu gênant tous les passages.

Par acquis de conscience nous recherchons un espace vélos ; il y en a bien un, un wagon plus loin. Nous décidons que dès la prochaine gare, nous irons y ranger nos vélos.

Metz arrive. Nous descendons précipitamment, courons avec nos vélos à la voiture d'à côté et entreprenons de faire monter le premier vélo dans le wagon. Un vélo, chargé avec 2 sacoches arrière et une à l'avant, est très lourd et encombrant, surtout quand il faut gravir 2 hautes marches d'escalier entre le niveau du quai et celui de la voiture !

Le vélo à peine posé nous descendons rapidement sur le quai pour aller prendre le second. Mais alors quelle surprise et consternation, les portes automatiques se referment et le train est prêt au départ !!

Nous sommes sur le quai, consternés mais réactifs et nous nous époumonons pour nous faire entendre. Les portes se sont alors rouvertes et nous avons pu caser nos vélos. C'est un espace bien conçu mais mal accessible car le couloir est étroit.

Pourquoi voyager avec son vélo est-il toujours synonyme de stress ?

Le premier changement de train, se fait en gare de Mulhouse. Enfin une bouffée d'optimisme ! Nous pouvons dire que la gare de Mulhouse est un exemple d'infrastructures adaptées pour les vélos, PMR, poussettes ou valises lourdes : avec des ascenseurs bien conçus pour la longueur des vélos, une rampe d'accès aux quais à la pente correcte, des goulottes le long des escaliers et des quais mis à niveau pour accéder aux TER. C'est enfin ce qui permet à quiconque de voyager avec son vélo sans le souci constant pour accéder à sa place.



gare de BELFORT, remontée d'escaliers avec une goulotte station de recharge électrique alimentée par panneaux solaires

C'est donc possible ! Et ces équipements doivent se développer plus rapidement en France pour faciliter les déplacements en train-vélo et le tourisme vert dans nos régions.

Nous avons rencontré le long de ce parcours, sans oublier Strasbourg, un monde où le vélo occupe une place de choix, y compris maintenant avec les VAE ; une population nombreuse dans laquelle les seniors sont bien représentés, découvre le plaisir des déplacements doux, la sérénité des parcours balisés et sécurisés, un accueil cordial dans les hôtels et maisons d'hôtes, et peut enfin goûter un tourisme à son rythme, riche des produits et de la culture des territoires traversés.

Vincente Chastel

Local vélo sécurisé inauguré à la gare de La Garde

TVD était présent le 10 septembre sur le parvis de la gare pour inaugurer ce local comportant 16 places, une prise pour vélo électrique et un système de gonflage pour les pneus.



Nous avons rencontré les personnalités présentes, J-L Masson maire de La Garde, JY Petit vice-président du Conseil Régional en charge des transports et de l'écomobilité et A Andrieux directeur des gares Provence et Alpes pour exprimer notre satisfaction mais aussi pour rappeler l'urgence d'améliorer les parcours d'accès aux gares, l'accessibilité aux trains, l'intermodalité avec l'installation de locaux de ce type dans toutes les gares entre Toulon et Marseille. La veille nous avons parcouru le réseau cyclable créé sur la commune de la Garde qui reflète le réel intérêt de cette commune pour le développement de ce mode de transport doux et propre : Citons en particulier, le marquage des ronds-points, l'effort de la continuité du réseau, les contre sens cyclables autorisés. Même si les bandes n'ont pas toujours la largeur optimale faute d'espace suffisant, nous pensons que les villes voisines pourraient s'en inspirer.

Ci-contre, une photo d'une grande affiche qu'on peut voir sur la commune pour rappeler la vigilance que doit avoir l'automobiliste par rapport aux cyclistes.

Pour aider à l'organisation des transports doux, TVD propose de présenter les modalités du code de la rue aux élus locaux qui le souhaitent.

Vincente Chastel

A lire sur le site de « lamassecritique » : c'est « en bonne voie », le dossier avance...Merci à Gilles