

La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association

N°104 avril à juin 2024.

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

Edito : Pour un réseau cyclable sécurisé .

La Métropole de Toulon a considérablement augmenté son réseau de pistes cyclables qui, à part la piste cyclable du littoral, était inexistant il y a 20 ans. Cependant ce réseau manque de continuité et de sécurité. Sur les 323 km d'itinéraires cyclables, il y a 137 km de pistes cyclables et voies vertes (séparées de la chaussée automobile et à double sens), et 184 km de bandes cyclables (bandes tracées sur le côté de la chaussée automobile).

Les voies vertes ont l'inconvénient de mélanger les piétons et les cyclistes ce qui crée des conflits du point de vue des différences de vitesses et d'usage entre les piétons promeneurs, ceux qui vont au travail et les cyclistes sportifs. Les bandes cyclables sont souvent très étroites, comportent des ornières qui obligent à faire des écarts et se terminent couramment sur des ronds-points dangereux.

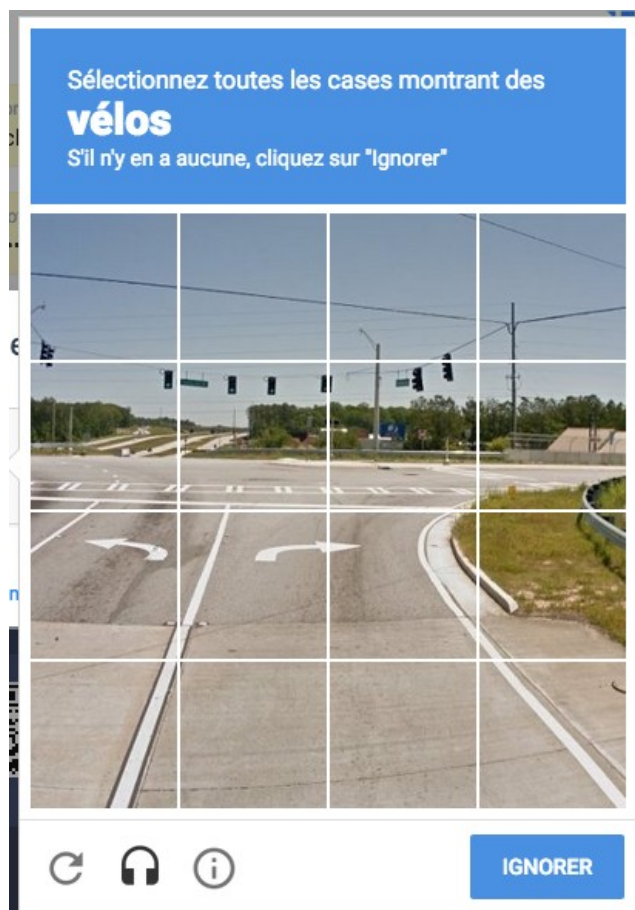
Le manque de continuité sur un itinéraire fait que chaque tronçon sans piste est dangereux et dissuasif pour de nombreux usagers, en particulier les parents ne laissent pas leurs enfants aller au collège ou au lycée en vélo, alors que dans d'autres villes ce mode de déplacement est largement employé.

Il manque, sur plusieurs liaisons structurantes, de vraies pistes, en particulier sur la traversée est-ouest du centre de Toulon qui est la liaison la plus fréquentée en matière de déplacements. Alors que l'on a fait une autoroute souterraine pour diminuer la circulation automobile en surface, on a conservé sur l'axe est-ouest le Boulevard de Strasbourg, l'Avenue de La République, Le Boulevard de Tessé, Le Boulevard du Commandant Nicolas, Le Boulevard Louvois, L'Avenue des Lices et l'Avenue de La Victoire 45 pour les voitures. Il serait normal de prendre 3m de largeur, sur le Boulevard de Strasbourg ou sur l'Avenue de La République, pour donner plus de place aux cyclistes dans le cœur de ville de Toulon.

Les cyclistes, qui ne polluent pas, qui n'émettent pas de gaz à effet de serre, qui sont fragiles sur leur vélo, qui occupent peu de place sur la chaussée méritent cette considération.

Nous souhaitons qu'il y ait un véritable dialogue constructif et de suivi entre les associations vélo et les responsables de notre Métropole pour définir les vrais besoins des usagers du vélo, en créant une commission vélo avec un coordonnateur vélo MTPM.

Maurice Franceschi, président de TVD



**Pour un urbanisme des
déplacements à vélo**

Besoin d'une liaison cyclable Piste du littoral – Boulevard des Armaris

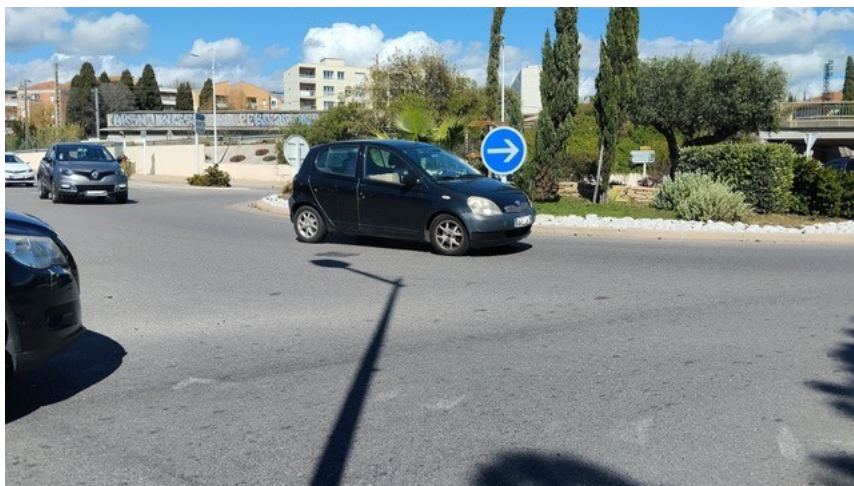
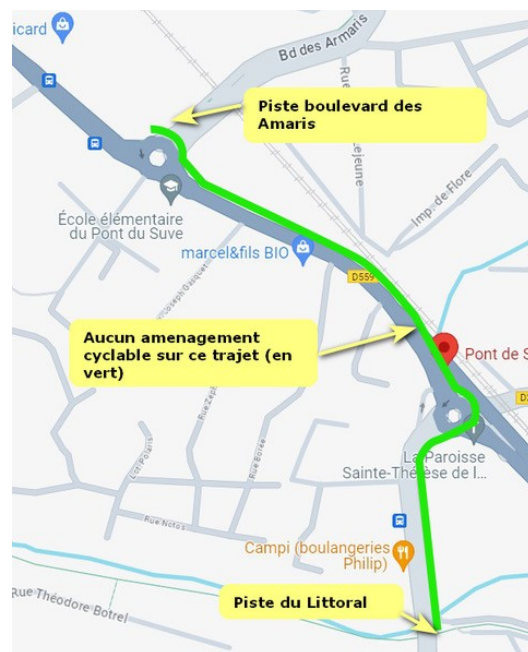


Photo : Pont de Suve

Le CIL Amenier Pont de Suve demande une solution pour relier la piste cyclable du littoral et la piste du boulevard des Armaris (qui se dirige vers Sainte Musse et La Valette).

La liaison entre ces pistes cyclables est difficile et dangereuse, les ronds-points sur la D559 sont très fréquentés et il n'y a aucun aménagement cyclable. Le CIL propose une mise en place rapide d'une bande cyclable peinte sur le côté de la chaussée. Mais on voit que même dans le contexte de fermeture de la piste du Littoral, le Département n'a pas su mettre en œuvre cette solution minimale. A terme une vraie solution sécurisée pour les cyclistes devra être envisagée, en lien également avec la sécurisation des abords de l'école du Pont de Suve.



Une autre vision de la ville

A Dunkerque 2 grandes entreprises s'installent en périphérie, qui représentent environ 20 000 emplois. Pourtant la ville choisit de ne pas autoriser la construction de giga parking pour les salariés, l'objectif étant de limiter l'artificialisation des sols, et la pollution à effet de serre avec moins de voitures sur les routes et dans la ville. Pour mémoire, les transports en commun sont très développés et gratuits à Dunkerque, suite à une décision courageuse du maire (actuellement ministre délégué aux transports) qui n'est pas simple à assumer et à mettre en œuvre.



Les modes de déplacement actifs : d'autres formes de mobilité en centre-ville !

La ville de Dunkerque s'engage fortement dans la mise en œuvre de nouveaux modes de mobilité, en favorisant les déplacements à vélo et la marche à pied.

C'est une prise de conscience et une volonté collective d'agir en faveur du développement durable.

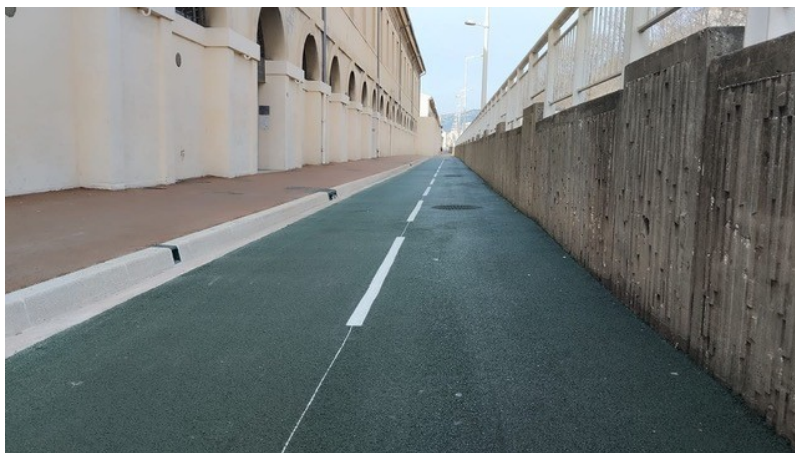
Parce que la qualité de l'air a des répercussions notamment en termes de santé publique, parce que ces modes de déplacement ne génèrent aucune nuisance, parce que leur usage est accessible et aisé, parce que ces modes sont économiques...

Changeons nos habitudes dès aujourd'hui !

<https://www.ville-dunkerque.fr/vie-quotidienne/se-deplacer/les-deplacements-actifs>

Toulon, la piste de la Corderie refaite à neuf

La piste cyclable le long de la Corderie a été entièrement refaite et les dos d'âne supprimés. C'est une belle réalisation avec des couleurs différenciées pour les piétons et les vélos



Piétons, vélos : le mépris, lors des travaux sur la piste cyclable du Littoral



Dans les discours et allocutions officiels le département, TPM, la mairie de Toulon assurent leur volonté et leur préoccupation concernant les mobilités douces, vélos, PMR et piétons. Mais la réalité dément souvent ces belles paroles :

- des bandes cyclables discontinues réduites à un peu de peinture,
- des réfections de chaussée en ignorant la loi LOM,
- des trottoirs étroits au profit des stationnements.

En résumé, on déplore l'absence d'un projet clair visant à développer les mobilités douces au regard des questions de pollution et de santé publique. Le dernier exemple en date est la fermeture pour travaux de la piste du Littoral au niveau du pont de Suve.

La piste du littoral, ancienne voie de chemin de fer qui suit l'Eygoutier, est l'axe cyclable principal à l'Est de Toulon et permet de se diriger en sécurité vers le Pradet, Hyères et au-delà. Cet axe est utilisé quotidiennement par des promeneurs, mais aussi par des scolaires, des salariés, des personnes qui vont faire leurs courses et a donc une vraie utilité sociale. Le compteur installé à la sortie de Toulon indique en général plus de 1000 passages / jour.

Pourtant lorsque des travaux de soutènement des berges au niveau du Pont de Suve doivent être réalisés, la solution appliquée est la fermeture de

la piste pour 2 mois sans alternative : aucun fléchage de déviation, pas de mise en place d'une piste provisoire de contournement.

La seule réponse fournie par les autorités (Ville, TPM, Département) « on n'a pas trouvé de solution » !

Pourrions-nous imaginer une telle situation pour une route utilisée par les voitures ?

Le Collectif La Masse Critique de Toulon a fait parvenir un courrier de doléance argumenté sur cette fermeture, sans réponse à ce jour.

C'est vrai que le contournement de cette fermeture suppose de passer par 2 ronds points compliqués, très fréquentés, où il n'existe aucun aménagement cyclable. C'est peut-être justement l'occasion de se pencher sur la question (voir les brèves et les demandes du CIL Ameniers).

En attendant, les barrières régulièrement arrachées et les nombreux tags montrent bien la colère des usagers.

Pour des mobilités douces à la Presqu'île de Giens

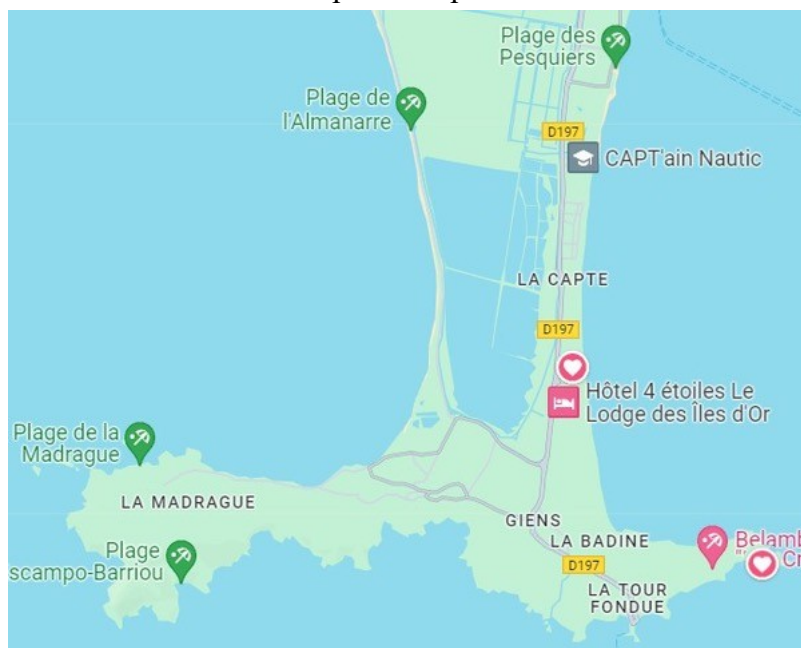
Les habitants de la presqu'île de Giens ont parfois le sentiment d'être « enfermés » pendant la saison touristique tant les 2 accès, la route du Sel et la D197 sont saturés. Difficile par exemple d'aller faire ses courses à Hyères, ceux qui le peuvent prennent le bateau, d'autres aimeraient pouvoir utiliser le vélo, compliqué en l'absence d'aménagements, ou les transports en commun qui mériteraient d'être renforcés.

L'association « Mobilités Presqu'île de Giens » a récemment entamé un dialogue positif et pragmatique avec les autorités pour essayer de faire avancer les projets. Les principales demandes concernent :

- la création de vraies pistes cyclables, (soulignant que la voie verte créée sur le Salin est sympathique pour la promenade mais n'a rien d'une piste cyclable),
- la réduction de la vitesse autorisée de 70 à 50 km/h sur l'axe en direction de la Tour Fondue
- le renforcement de l'offre de transport en commun avec des parkings-relais côté

Hippodrome. Pour synthétiser, il faudrait moins de voitures, et plus d'espace pour les déplacements doux. C'est un combat de longue haleine, tant la culture de la voiture est inscrite dans les gènes varois, alors qu'à l'autre bout de la France, Noirmoutier demande le retour d'un péage pour limiter le trafic sur l'île. Pourrait-on imaginer cette solution pour l'accès à la presqu'île ?

<https://www.instagram.com/mobilites.giens/?hl=fr>



« j'aurais voulu les horaires de train pour aller à Pau ! » : des guichets dans nos gares !

Depuis le 1/2/24, les guichets de toutes les gares sont fermés sauf Toulon et Marseille.

La gare de La Seyne /SixFours n'a pas échappé à cette mesure consternante pour une desserte de plus de 100 000 habitants ! D'autres guichets sont également menacés de fermeture ?

Nous observons que les horaires d'ouverture à Toulon sont assez réduits pour inciter les clients aux achats de billets numériques.

Concernant Toulon, les queues au guichet sont insensées et pénibles pour les personnes âgées ou à mobilité réduite. Cette déshumanisation est paradoxale à l'heure où les trains sont de plus en plus fréquentés !

Ce n'est pas le recrutement d'agents de sécurité précaires et non formés qui peut compenser l'absence de personnel "cheminot".

De plus, avant d'opter pour le tout-numérique qui ne saurait convenir à tout le monde, nous devrions évoquer les impacts tendancieux du numérique.

Actuellement, seuls les avantages sont mis en avant et parfois présentés en solution miracle. Jamais les inconvénients ne sont rappelés. Pourtant on connaît bien aujourd'hui les multiples pollutions liées aux nouvelles technologies, de la fabrication au recyclage, sans parler du temps d'écran néfaste pour les enfants comme pour les adultes.

Dans certaines gares, (La Seyne) nous devons patienter à l'extérieur sans toilettes et sans abri en attendant la réouverture de l'espace intérieur qui semble envisagée au profit de nouveaux occupants (associations ?). Nous pensons que cela doit alors se faire avec le maintien du guichet, utile pour la vente des billets comme pour les renseignements.

Enfin, nous étions très attachés à la présence humaine des guichetiers pour la qualité de leur accueil et leur efficacité d'action lors de situations complexes (changements de billets au dernier moment, etc).

Pour toutes ces raisons, et pour conforter l'engouement pour les trains, nous demandons la réouverture des guichets de gare fermés depuis février !

Nathalie et Pauline, usagères de la gare de La Seyne/Six-Fours



Vendredi 3 mars 2023, inauguration de la réouverture du guichet à Pontivy(56)

SAS vélo ?

Le SAS vélo est une zone délimitée souvent peinte en vert devant les feux rouges avec un picto vélo. Son usage et son utilité sont décrits dans le code de la route (article R.415-15 apparu en 1998 et modifié en 2016)(exclut les cyclomoteurs).

Le sas a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes. Au feu rouge, il leur offre une position avancée qui leur permet d'être plus visibles et leur évite par exemple de se retrouver cachés dans l'angle mort des véhicules qui tournent. Il facilite aussi leur mouvement de tourne-à-gauche en leur permettant de bien se placer (à gauche du flux) avant que la circulation ne redémarre et ne rende cette

manœuvre plus difficile. Enfin, il éloigne les cyclistes des pots d'échappement réduisant ainsi leur inhalation des gaz nocifs. Le non respect du SAS vélo par les véhicules motorisés n'est pas optionnel, il expose à une amende de 135 euros, accompagnée d'un retrait de 4 points sur le permis de conduire.



Le trottoir partagé, un contre sens. Pourquoi est-il un aménagement dangereux ?

La législation impose d'aménager un itinéraire cyclable lors de toute rénovation de voirie urbaine.

La Métropole TPM aménage des itinéraires cyclables sur les trottoirs qui sont déguisés sous le vocable de voie verte. C'est tellement vrai qu'à La Seyne-sur-Mer, des arbres sont plantés entre deux couloirs cyclables partagés avec les piétons. Le cycliste qui double un piéton ou un autre cycliste doit slalomer pour éviter l'obstacle planté. Le Code de la Route est pourtant précis : la voie verte fait 3 m de large minimum.

De fait, les « trottoirs partagés » se multiplient dans la Métropole toulonnaise. Or un trottoir est un aménagement matériellement séparé de la chaussée pour les piétons et les personnes à mobilité réduite, où ne circulent pas les vélos (sauf les petits cyclistes de moins de huit ans). Pourquoi ? Parce qu'une personne qui sort de chez elle pourrait être renversée par un cycliste. Un trottoir protège le piéton des voitures et des cyclistes.

Cependant le Code de la Route autorise une bande cyclable, morceau de chaussée réservée aux cyclistes, le long des immeubles car les piétons peuvent emprunter une bande cyclable en l'absence de trottoir selon l'article R12-35. Normal, le cycliste sur sa bande cyclable confronté au piéton peut

emprunter la chaussée routière. La bande cyclable est une bande de la chaussée dédiée aux cyclistes ; elle est au même niveau de voirie sans séparation matérielle hormis une bande blanche marquée au sol.

Normal aussi qu'une piste cyclable par définition réservée aux cyclistes, non autorisée aux piétons, soit séparée de la chaussée routière par un dispositif pratiquement infranchissable par un cycliste. Les « trottoirs partagés » ne sont pas interdits. Ils ne devraient pas exister. Ils sont irraisonnables, en contradiction matérielle avec la législation cohérente du Code de la Route. En cas d'accident, toute victime est en droit d'incriminer l'aménageur pour mise en danger d'autrui.

La commune peut être incriminée pour défaut d'entretien d'un trottoir : une merde de chien où glisse une personne qui se casse la hanche ou un nid de poule qui détériore une poussette. En l'occurrence un « trottoir partagé » se révèle un danger permanent.

Au fait, à la place d'une voie verte de 3 m de large, pourquoi ne pas faire un espace piéton de 1,4 m séparé d'une bande cyclable de 1,5 m ? Parce qu'en fait ces trottoirs partagés sont moins larges que des voies vertes.

Quelle solution ? Une bande cyclable, la plus large possible, avec un semblant de trottoir marqué au sol ou en pavés. C'est le nom du bulletin de l'association varoise vieille de plus de trente ans : « La rue, on partage ».

La route en ville est une rue que la voiture s'est, à tort, appropriée.

*Michel PIERRE, bénévole, conseiller de quartier non consulté,
membre d'une association « agréée environnement » dédiée aux mobilités, ignorée.*



L'assemblée générale de Toulon Var Déplacements

a eu lieu le samedi 3 février 2024 de 9h à 12h.

dans la salle « l'Hélice » au siège de la F.O.L.

68 Avenue Agostini à Toulon.



Résumé du compte-rendu de l'A.G. extraordinaire qui a eu lieu de 9h à 9h20.

Le nouveau texte proposé des statuts intègre, dans les buts, un paragraphe sur l'environnement et la pollution quand ils sont liés aux déplacements. Ce nouveau texte est adopté à l'unanimité. Il peut être consulté sur notre site à l'adresse : <https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2024/01/Statuts-TVD-03-02-2024-v2-CA.pdf>

Résumé du compte-rendu de l'A.G. ordinaire qui a eu lieu de 9h20 à 10h30.

Le rapport moral et d'activité lu par le président décrit les réunions mensuelles du C.A. et des commissions, l'édition du bulletin trimestriel, la tenue de notre site internet et de notre page Facebook, notre participation à des concertations avec les autorités, notre information auprès de nos adhérents et du public, notre lien avec les fédérations nationales (FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir.....).

Le rapport moral et d'activité est approuvé à l'unanimité.

Le rapport financier

La trésorière présente le bilan de l'exercice 2023.

Les recettes ont été de 2 193,09 € et les dépenses de 1 890,10, soit un excédent de 302,99 dû à la recette exceptionnelle de la vente de la machine à graver les vélos.

Le rapport financier est approuvé à l'unanimité.

Election du conseil d'administration : Il faut renouveler le tiers sortant élu en 2021.

Les 5 candidats Lydie Abello, Michel Pierre, Régine Tison, Michel Vandembroucke, Valérie Sacco Romboni sont élus à l'unanimité.

Nous accueillons chaleureusement la nouvelle membre du conseil d'administration, Valérie Sacco Romboni qui vient renforcer notre équipe du C.A. Le nouveau conseil d'administration est composé de : **Lydie Abello, Michel Pierre, Régine Tison, Michel Vandembroucke, Valérie Sacco Romboni, Pauline Cooper, Maurice Franceschi, Vincente Chastel, Denis Salmon.**

L'assemblée générale a été suivie à 10h45 par une conférence débat sur

« **Les Mobilités Douces pour un environnement sain et durable** ».

par Jean-Paul Klein, représentant AF3V Var-ouest, conseiller technique TVD

Merci de renouveler votre adhésion si vous ne l'avez pas encore fait.



TOULON VAR DÉPLACEMENTS Bulletin d'ADHÉSION 2024

Courriel : tvdeplacements@gmail.com site : <https://toulon-var-deplacements.fr> Tél : 06 18 16 31 27

NOM : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville : tél :

E-mail :@.....

ADHÉSION 2024 à TOULON VAR DÉPLACEMENTS : 15 € ☐

Étudiants, chômeurs et personnes à revenus modestes : **7 €** ☐

Associations < 50 membres : **20 €** ☐ Associations > 50 membres : **40 €** ☒

L'adhésion inclut l'abonnement au bulletin de TVD « La rue, on partage » (4 numéros par an)

soit sous forme électronique ☐ soit sous forme papier ☐

Date : / ... / Signature :

*Chèque à l'ordre de TVD, à envoyer avec votre bulletin d'adhésion à la trésorière :
Lydie ABELLO Toulon Var Déplacements, 222 Chemin Fabry 83000 TOULON*

Ou adhérez en ligne : <https://www.helloasso.com/associations/toulon-var-deplacements>