

La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association

N°105 juillet à septembre 2024.

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

Dossier :

La rue un espace à vivre ensemble

Dans ce n° 105, pages 1,2 et 3 nous utilisons des éléments de la fiche « Ville Apaisée, Quartier à Vivre » diffusée par l'association « Rue de L'Avenir » dont TVD est membre.

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2023/11/CampagneVilleApaiseeRDA_Fiche3.pdf

Aujourd'hui, compte tenu de l'usage excessif de la voiture en ville et des accidents dont elle est majoritairement responsable, de son emprise considérable sur l'espace public, de ses effets sur la santé liée aux pollutions ou nuisances qu'elle entraîne (référence 1), différentes initiatives, accompagnées de supports de communication, incitent à un nécessaire changement de comportement :

- la réduction de l'usage de la voiture pour les courtes distances,
- le développement des transports en commun pour les trajets plus longs (en complément du vélo ou de la marche), l'usage du vélo et la pratique de la marche,
- la mise en place d'aides pour l'achat d'un véhicule « plus propre » ou de services d'autopartage ou de covoiturage...

En réalité, pour réagir efficacement à la mesure des problèmes posés, l'objectif premier consiste à réduire le nombre de véhicules motorisés, leur place dans l'espace public ainsi que leur vitesse, à ce qui est strictement nécessaire, c'est-à-dire fonctionnellement efficace et socialement utile.

C'est le préalable à un meilleur partage de l'espace public pour des rues à vivre et des quartiers apaisés, mais en aucun cas la réduction de l'excès automobile n'implique son interdiction ni son élimination de nos villes dans un avenir proche.

Au lieu de constituer un « tuyau à voitures », la rue peut être affectée à l'ensemble des fonctions urbaines animant la vie de la ville.

Les « oubliés de la circulation » que sont aujourd'hui les enfants, les anciens et les personnes à mobilité réduite peuvent alors retrouver une certaine autonomie indispensable pour leur santé physique et morale ainsi que dans leur vie quotidienne.

En complément des mesures prises dans le cadre de la démarche Code de la rue/Plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) et d'une ville à 30 km/h, différents leviers permettent d'évoluer vers des quartiers apaisés : la forme urbaine, une politique fondée sur la régulation de l'accès des véhicules motorisés en ville, un plan de circulation réduisant le transit ainsi que la limitation du stationnement des véhicules motorisés sur la voirie.

Les déplacements de professionnels (artisans, ambulances, livraisons, etc.) sont en compétition avec l'occupation des voiries par la pratique de l'autosolisme. Une nouvelle organisation de la mobilité serait bénéfique pour tous.



Agir sur la forme urbaine

Il convient de promouvoir un développement urbain strictement lié à l'organisation d'une offre de mobilité équilibrée sur de courtes distances, favorisant les résidents et le séjour dans l'espace public. La ville des courtes distances ou du quart d'heure regroupe dans différents quartiers : les commerces, les services, les équipements scolaires, collectifs et de loisir, ainsi que les emplois. Dans ces centres, exploités selon le principe des zones 30, la mobilité des piétons dans leur diversité est assurée. Ces centres sont reliés entre eux par les transports collectifs et des itinéraires piétons et cyclables. Ce modèle de ville, vers lequel on doit tendre, atténue les contraintes du quotidien et protège l'environnement.

Agir sur le stationnement

Le stationnement est le déterminant principal de l'usage des moyens de déplacement motorisés individuels. Sa présence encourage son usage. Les facilités à se garer doivent donc être réduites : limitation de l'offre,

des durées de parking et instauration d'une réglementation en considérant les divers besoins, le stationnement vélo doit être développé et les espaces de livraison organisés. Le stationnement des pendulaires motorisés doit être fortement dissuadé dans le centre-ville, des modalités seront adaptées aux besoins des résidents et des clients de services et commerces.

La gestion du stationnement motorisé s'accompagne d'alternatives pour l'accès à la ville : parcs relais périphériques, amélioration des services de transports en commun et taxis, voies cyclables pénétrant dans les cœurs d'agglomération, mise en place de systèmes efficaces de covoiturage et places d'autopartage.

Une politique réduisant les facilités de stationnement motorisé sur l'espace public, que sont les places et la voirie, permet une reconquête de l'espace public (contre-allées de boulevard, rues ou places), en faveur des piétons et des cyclistes et, le cas échéant, d'opérations de végétalisation. Certains élus ont du mal « à passer le pas » et à mettre en œuvre une réduction de places de stationnement, souvent en raison de l'opposition de certains commerçants adeptes du « No parking, no business ». Pourtant, il arrive que le succès des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes fasse évoluer la situation et que l'extension du périmètre de l'opération soit demandée.

Agir sur le plan de circulation

Le plan de circulation définit l'organisation du trafic de l'ensemble des usagers sur un périmètre donné. Il est défini par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation. Le plan de circulation se pense en articulation avec les gestionnaires de voirie concernés, qui peuvent être des collectivités distinctes. Ce plan peut servir à dissuader ou empêcher les véhicules motorisés d'entrer dans une rue ou un secteur, en introduisant un sens unique (avec double sens cyclable) et/ou des zones de circulation apaisée ou, le cas échéant, la mise en double impasse avec transparence pour vélos et piétons (filtre modal). Il permet ainsi de favoriser le déplacement à pied ou à vélo et d'éviter qu'un excès automobile pénalise la vitalité d'un quartier. En modifiant le partage de l'espace public (en accordant plus de place aux espaces verts, aux aires de jeux pour enfants, aux lieux de vie locale), le plan de circulation est un véritable outil pour améliorer la qualité de vie des habitants et des visiteurs en faisant disparaître le transit. Voir en référence 2 plan de mobilité de GAND.

Adopter des zones de circulation apaisée Rappelons que la réglementation issue du Code de la route (article R110-2) distingue :

- **L'aire piétonne** : ensemble de rues où la circulation est réservée aux piétons, selon des dispositions définies par la commune. Elle permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire et de réglementer la circulation des cyclistes. Le stationnement des véhicules motorisés y est interdit. L'enjeu central est d'encourager l'animation d'une zone urbaine (commerces de proximité, tourisme...) ou de créer des quasi-parcs devant les équipements publics tels que les écoles et de favoriser les déplacements des piétons. L'aire piétonne n'est pas réservée à l'hypercentre des villes, mais convient bien aux centralités secondaires. Le développement des aires piétonnes est également lié au souci de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

- **La zone de rencontre** : voie ou espace de circulation où les piétons ont priorité sur tous les véhicules (à l'exception des tramways). Pour que cette cohabitation se fasse en sécurité, la vitesse est limitée à 20 km/h. Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements matérialisés. L'enjeu de la création d'une zone de rencontre est de favoriser les activités urbaines, la place des piétons et la mixité des usages, sans pour autant exclure le



trafic motorisé. Un tel aménagement est adapté aux rues commerçantes, aux abords d'école, aux gares, à un cœur de ville historique, aux rues dont les trottoirs sont étroits, etc.

• **La zone 30** : périmètre urbain dans lequel la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h pour tous les véhicules (sauf les tramways). Le double sens cyclable y est la règle sauf pour des raisons de sécurité (motivés par le Maire). Le piéton peut traverser librement tout en s'engageant avec précaution selon le contexte. Cette disposition a pour but de rendre plus sûrs les déplacements des piétons et des cyclistes, et de favoriser la mixité du trafic entre cyclistes, automobilistes et transports en commun. L'enjeu est donc de favoriser la cohabitation pacifique de tous les usagers de l'espace public. Selon le contexte urbain, l'adoption de l'une de ces zones est de nature à dissuader l'usage des véhicules motorisés ou d'en réduire vitesse et bruit ; ainsi l'ambiance et la qualité de l'environnement apaisent le secteur. Au diapason des autres pays européens, chaque agglomération de France est appelée à devenir à terme une grande zone 30 contenant: des aires piétonnes, des zones de rencontre avec quelques axes destinés au transit d'un plus grand gabarit, adaptés aux vitesses de 50 km/h ou plus. L'Espagne est précurseur dans le domaine en ayant généralisé le 30 km/h comme limitation de vitesse en agglomération.

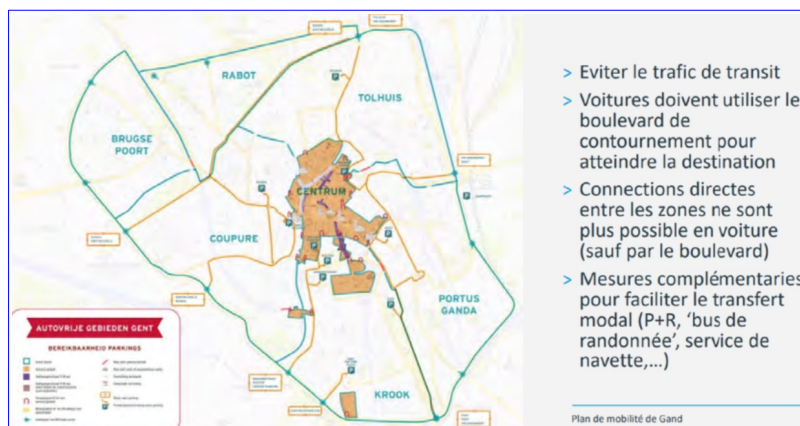


Références :

1 - Selon les travaux de l'OMS la pollution de l'air est la source de nombreux problèmes de santé. De manière globale, sur le territoire, 15% des rejets de CO2 proviennent de la pollution automobile qui représente plus de la moitié des émissions totales de polluants dans l'air. En milieu urbain, les données en matière de pollutions pendant le confinement sont la meilleure preuve de l'impact de la circulation automobile.

2 - Plan de mobilité de GAND - (Source Marrec + Le Villain Consultants Rennes)

« A Gand, le **plan de circulation est un plan détaillé visant à réguler la circulation à l'intérieur et à l'extérieur de la ville.** Le plan de circulation vise à soulager le centre-ville **du trafic de transit, en divisant** la zone à l'intérieur de la ceinture urbaine en secteurs et en changeant les directions routières. En conséquence, les usagers de la route qui ont besoin d'être dans le centre-ville peuvent facilement atteindre leur destination. Dans le même temps, la zone sans voiture est considérablement plus grande ».



La parole aux usagers :

Avenue Gambetta à La Seyne : un contre-exemple d'aménagement de piste cyclable.

Un peu de peinture au sol, aucune continuité ni traitement paysager, risque d'inondation, passages dangereux,un aménagement à l'emporte pièce et un gaspillage d'argent public, .



Combien de milliers d'euros gaspillés pour réaliser cette piste cyclable avenue Gambetta, il en existait une sur l'avenue Faidherbe, totalement séparée de la circulation, une garantie de sécurité. Il n'y avait pas d'arbres, mais quand même un peu de végétation. Comble de la gabegie financière de ce nouveau projet : la ligne de bus TCSP (transport en commun en site propre), qui était prévue et réservée sur l'avenue Gambetta, va être repoussée sur la rue Henri Petin, les commerçants, les habitants auraient été comblés. Cette ligne sera plus éloignée du cœur de ville de la Seyne ce qui entraînera

de nouveaux travaux, de nouveaux budgets, de nouvelles nuisances . On marche sur la tête !

Mais aussi, comment traverser à vélo le carrefour de 8 mai 45, à 8 voies ... on traverse au milieu ? On passe sur les trottoirs ? Rien n'a été prévu sur cet espace dangereux.

On roule sur une piste cyclable qui n'a de piste cyclable que le nom : de la peinture au sol pour la signaler, des empiècements de goudron, des rafistolages... pas de sols drainants ce qui peut entraîner un risque d'inondation bien connu sur cette zone, aucun traitement paysager.

Les travaux qui ont été réalisés n'ont plus cours aujourd'hui, la ringardise de l'aménagement est à pleurer ! Pas de plateaux traversants signalant aux automobilistes qu'ils coupent une zone partagée particulière. Il y a encore des trottoirs, des zones de stationnement à enjamber ... Aujourd'hui mais ailleurs tous les plateaux traversants sont aménagés de façades à façades.

Devant la Bourse du Travail ? Rien n'est signalé non plus. C'est un grand espace où tout un chacun peut à peu près faire ce qu'il veut : vélos : quel tracé ? Enfants qui jouent, quid de la dangerosité du passage ?

Le tracé général n'est même pas droit. Cela relève d'une inesthétique totale : notre géomètre avant-il oublié son équerre optique ? La piste est simplement sinueuse.

Et les arbres, la végétation, où sont-ils ? On refait le trottoir en coupant les racines des arbres proches du magasin Action ... Et on s'étonne que ces derniers périssent et qu'on soit obligé de les couper ! Quelle tristesse, quel irrespect pour le vivant... On ne nous parle que de réchauffement climatique , de faire baisser les températures en ville, de supprimer les îlots de chaleur... Là, à pied ou à vélo, au bout de quelques mètres, on risque d'être foudroyés par la chaleur.



Exemple d'un bon aménagement de partage de la rue

Comment avec ces aménagements irrationnels nous ne dressons pas les usagers de la route les uns contre les autres ? Ailleurs, les aménagements sont mieux réfléchis, au bénéfice de toutes et tous : pistes sûres, ombragées, attractives pour aller travailler, pour les loisirs entre amis ou en famille. Seul le bon sens devrait nous animer. Alors dessinons ensemble les espaces urbains de demain.

Un usager seynois de la bicyclette.

Le Haut Conseil insiste sur la nécessité d'accélérer la décarbonation dans les transports et formule des suggestions pour y parvenir :

- Élaborer une stratégie de mobilité longue distance s'appuyant sur différents modes de transport, qui définisse une feuille de route de maîtrise de la demande ;
- Renforcer et faire converger les dispositifs français pour tenir compte des engagements européens sur les objectifs d'efficacité énergétique des véhicules dans le cadre du paquet Fit for 55 ;
- S'assurer du respect des obligations d'électrification prévues pour les flottes de plus de 100 véhicules uniquement avec des véhicules zéro émission comme moyen d'accélérer l'électrification des véhicules et de développer le marché de l'occasion électrique ;
- Garantir et pérenniser les financements pour soutenir l'investissement dans les transports en commun et les mobilités actives à hauteur des besoins identifiés dans le scénario transition écologique du COI et anticiper le coût de fonctionnement pour les opérateurs et les collectivités ;
- Limiter le développement des projets autoroutiers qui entraînent une hausse du trafic automobile ;
- Actualiser les évaluations des projets en cours en comptabilisant l'ensemble des gaz à effet de serre des projets, dont l'induction de trafic, et en utilisant la valeur de l'action pour le climat.

<https://www.hautconseilclimat.fr/publications/rapport-annuel-2024-tenir-le-cap-de-la-decarbonation-protoger-la-population/>

Fresque du tunnel de la gare de Toulon

L'association les Tramophiles Toulonnais, a réalisé le vernissage de la fresque du tunnel de la gare de Toulon le samedi 4 mai à 11h. TVD était représenté ainsi que le Collectif Tramway et Transports en Commun.

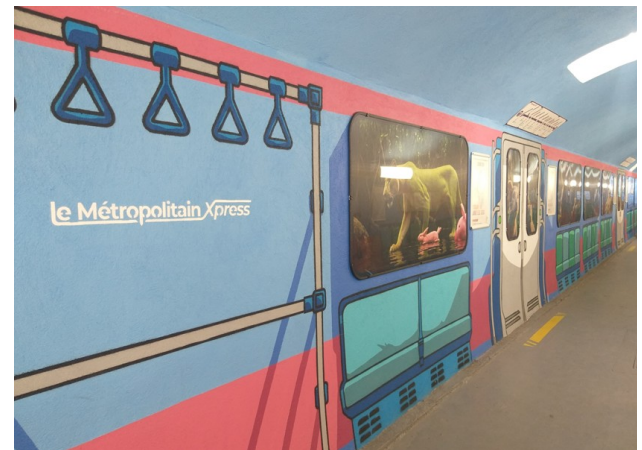
Cette fresque représente un métro, ou un tramway, sur toute la longueur du tunnel. On se croirait dans ce type de transport. A travers les vitres se présente des paysages magiques.

Ce tunnel qui était sinistre devient un espace où l'on se sent bien, on voudrait s'asseoir sur un des sièges pour faire un tour dans ce tramway. Les artistes ont rêvé un tramway pour Toulon. Et si ça devenait une réalité. Nous avons déambulé dans le tunnel en admirant cette fresque onirique.

Ensuite fût lu (avé l'accent), sur le parvis devant le tunnel, la nouvelle humoristique écrite par Vincente Chastel :

« **Le Tramoué de Toulon** : A Toulon, le tram on l'a pas mais on le rêve, puis on l'atteste, ensuite on le décrète, finalement on l'assigne.....
.....En fait le Tramoué à Toulon, n'est qu'une galéjade ! »

Une ligne n°7 imaginaire avec ses correspondances



Association Tramophiles Toulonnais



Vigilo quésaco ?

L'application Vigilo permet de signaler une anomalie sur le réseau cyclable et de faire une proposition d'aménagement.

Mode d'emploi

1 - Connexion

A partir d'un ordinateur :

<https://app.vigilo.city/?token=6C365645&instance=Toulon%20Var#!> vous serez directement sur la zone de Toulon.

ou télécharger l'application sur votre smartphone ou tablette : [Android via le Play Store](#),

Si vous n'êtes pas sur la zone géographique de Toulon, choisir dans le menu en haut à gauche

= sélectionnez "zone géographique" puis "Toulon Var".

Dans le bandeau du haut vous avez 2 options (en jaune sur fond blanc) : **Liste** **Carte**.



2 - Pour ajouter une nouvelle observation dans le menu en bas à droite cliquer sur **+** qui vous ouvrira un formulaire :

- Prenez une photo.
- donnez la date et l'heure.
- Catégorisez le type de problème.
- Envoyez votre observation.

Merci de vos contributions.

* Cette application a été mise en place, sur l'aire géographique de Toulon, à l'initiative de la Masse Critique, avec le soutien logistique de TVD, et grâce à l'implantation informatique faite par Daan Winen.

Nous souhaitons que les autorités chargés des pistes cyclables et de la voirie consultent les remarques faites par les usagers et remédient aux anomalies constatées.

Combien vous coûte votre voiture ?

D'après FNAUT INFO N° 308

En moyenne 3 763 € par an

En 2022, le coût de possession et d'usage d'une voiture est en moyenne de 3 763 €.

Les dépenses peuvent être regroupées en 3 grandes familles :

- en rouge sur le graphique, les dépenses directes, dont l'automobiliste a le plus conscience ;
- en bleu, les dépenses épisodiques ;
- en jaune, les dépenses liées à l'achat (ou, marginalement, à la location de longue durée).

Le carburant (et marginalement l'électricité pour les voitures électriques et hybrides) représente le plus gros poste, avec 1 127 € (30 %), suivi de l'entretien et des réparations avec 984 € (26 %) et de la décote (et marginalement la location longue durée) avec 869 € (23 %).

Coût annuel moyen par poste d'une voiture en 2022

