

Suite à la réunion publique du 4 avril 2025 au Casino Joa relative à la présentation du projet de rénovation de la corniche, M. Ferré, adhérent du CIL B-M-E a fait parvenir à notre présidente un ensemble de réflexions à partager avec l'ensemble des membres du CIL.

Vous pouvez réagir sur le site sur la page dédiée à cet usage [Page d'accueil/Menu/Vos commentaires]

Réunion du 4 avril relative à l'aménagement de la voie littorale

- 1 – Fréquentation
- 2 - Questions-réponses.
- 3 - Hypothèses d'entrée.
- 4 - Enquête d'utilité publique
- 5 - Temps de parcours et distances parcourues.
- 6 - Contraintes administratives et réglementaires.
- 7 - Finances
- 8 - Le politiquement correct.

1 – Fréquentation

La salle du casino était pleine, ce qui prouve l'intérêt des Seynois pour ce projet.

2 - Questions-réponses.

Malheureusement aucun temps n'a été accordé pour cet exercice, de nombreux points restant à éclaircir.

3 - Hypothèses d'entrée.

Pour faire bref on a deux schémas possibles,

3.1 - Ou bien on conserve le statut quo avec des améliorations de la bande de roulement les vélos et les autres véhicules utilisant la même chaussée

3.2 - Ou bien on supprime une des voies empruntées par les camions, les véhicules utilitaires, les voitures, les bus, les motos, les scooters, et les vélos pour l'affecter au seul usage des vélos cette solution semblant être la seule envisagée par TPM et la commune.

Si l'on connaît bien les flux des véhicules, à savoir un peu plus de 4000 repartis pour moitié dans chaque sens en période normale, un peu plus de 6000 en haute saison, par contre on n'a aucune donnée s'agissant des vélos.

Est-ce que les responsables du programme ont ces données, et peuvent-ils les communiquer ? Dans le cas contraire comment ont-ils fait pour se prononcer, n'ayant alors que des hypothèses biaisées.

En l'absence de ces éléments je préconise alors de partir des hypothèses nationales telles que précisées par monsieur Jankovici, à savoir,

les transports du quotidien se réalisent comme suit,

83% en Véhicule Léger (VL) , 11% en transport en commun (TC), 0,9% en vélo.

Soit pour une personne qui se déplace à vélo 104 personnes qui se déplacent soit en VL, soit en TC.

Dans ces conditions pourquoi donner un tel avantage aux rares cyclistes, d'autant plus que subrepticement il a été indiqué par le maire qu'en peloton les cyclistes continueraient à rouler sur la route ; le beurre et l'argent du beurre.

4 - Enquête d'utilité publique

Alors qu'elle était prévue à compter du début janvier 2025, elle est reportée en juin/juillet 2026, les travaux de la phase Sud démarrant dès le début du second semestre 2026.

Dans ces conditions est ce que les observations formulées par les Seynois pourront être prises en considération, d'autant plus si elles sont contraires aux orientations de la direction du programme. Et ne va-t-on pas nous dire qu'il fallait réagir plus tôt ?

En fait c'est dès le tout début du programme qu'il fallait s'interroger sur l'acceptabilité de la solution retenue, mais de cela tant TPM que la mairie de la Seyne n'ont jamais voulu en entendre parler, s'étant ralliés à l'idéologie qui est dans l'air du temps.

5 - Temps de parcours et distances parcourues.

Si l'on en croit la direction de programme, contrairement à ce que nous avons établi, la solution ayant pour objet de supprimer une voie de passage devrait nous permettre des économies de temps et de distance parcourue.

Malheureusement, c'est une vue de l'esprit. Pour en arriver là, seuls sont décomptés les temps de parcours et les distances à partir du point d'entrée de la voie de dégagement, or tout le problème est d'y arriver, très souvent en prenant le cap inverse de celui voulu au départ.

De plus les temps de parcours ont été établis sans tenir compte de l'effet bouchon résultant du transfert de charge du réseau et de la saturation en entrée de ville.

6 - Contraintes administratives et règlementaires.

Par ailleurs il nous a été exposé que lorsqu'on procède à des travaux de voirie majeurs il fallait, suivant les nouveaux textes, intégrer la réalisation de pistes cyclables en application de mesures obligatoires ou des recommandations.

N'y a-t-il pas des recours possibles compte tenu de l'espace contraint, et de façon complaisante n'utilise-t-on pas ce biais pour atteindre la solution qu'on s'est fixée dès le début.

7 - Finances

Le projet a démarré à 30 millions d'euros, il en est à 39. Par ailleurs compte tenu des contraintes budgétaires que personne n'ignore plus, les dotations des départements, communes et régions ont été sérieusement réduites. Dans ces conditions est ce que les autorisations de programme relatives à la réalisation de 100.000 km de pistes cyclables telles que prévues par le Président Macron seront suivies de crédits de paiement, rien n'est moins sûr. Déjà les aides à l'achat d'un vélo ont été réduites comme peau de chagrin.

Dans ces conditions les seules sources de financement du programme concerné seraient locales. Il serait alors regrettable de devoir payer plus d'impôts pour avoir plus de contraintes.

8 - Le politiquement correct.

L'idéologie d'un jour n'est pas forcément celle du lendemain. Rappelons-nous, suite au tsunami de Fukushima, il n'y avait pas de paroles assez dures contre l'énergie nucléaire, l'Allemagne arrêtant ses centrales et la France se fixant l'objectif de réduire de moitié l'énergie d'origine nucléaire, l'autre moitié étant d'origine renouvelable. Dès son élection conformément au programme défini par monsieur Hollande, monsieur Macron arrêta la centrale de Fessenheim.

Et puis suite à l'opération dite spéciale engagée par la Russie en Ukraine, le gaz russe s'est fait plus rare et plus cher

Et tout à coup le nucléaire a, à nouveau retrouvé toutes les vertus.

A la COP 28 à Dubaï, le président Macron soulignait ses très faibles émissions en CO2 et sa pilotabilité.

Dans ces conditions je ne saurais trop recommander d'être prudent et de prendre en compte la réalité des faits plutôt que l'utopie du moment.

Voilà [...] quelques éléments de réflexion que j'ai voulu partager avec les membres du CIL.