



ASPONA

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA NATURE ET DES SITES
DE ROQUEBRUNE CAP-MARTIN MENTON ET ENVIRONS

B.P. 17 – 06501 MENTON CEDEX

info@aspona.org

AGRÉE N° SIREN 401 480 827 N° SIRET 401 480 827 000 13

Octobre 2018

LES PRINCIPES QUI DEVRAIENT GUIDER NOS VILLES DANS L'ADAPTATION AUX MOBILITES DOUCES

Rappel général préliminaire :

La transition vers les mobilités douces répond à divers enjeux aussi importants les uns que les autres :

- la sécurité : 95% des accidents de circulation et 100% des accidents corporels sont causés par des véhicules motorisés (motorisation thermique ou électrique).
- la santé (air et bruit) : alors que le traitement des épidémies et des maladies génétiques s'améliore, les maladies chroniques fortement liées aux conditions de vie (alimentation, sédentarité, maladies respiratoires) progressent. Dans la CARF, les transports sont responsables de 75% de la pollution aérienne (particules fines et émissions de gaz à effet de serre), le taux régional étant de 36%. Selon le GIEC, ces émissions sont directement facteurs de la hausse des températures (+ 1,4° observé depuis 1995 à Menton-Garavan – jardin du Val Rahmeh – MNHN ; + 1,8° observé depuis 30 ans par le GREC-SUD dans le Mercantour).
- la cohésion sociale : l'accessibilité doit être garantie pour les handicapés ; la mobilité est aussi un enjeu de solidarité intergénérationnelle pour les enfants de moins de 3 ans et les personnes de plus de 80 ans (et leurs accompagnants).

Principe n°1 – Donner la priorité aux mobilités les moins émettrices de GES (gaz à effet de serre) ... c'est pour cela que l'on parle de « douces »

La réponse aux besoins et les projets d'aménagement devraient donc suivre l'échelle de priorité suivante :

- 1) Marche à pied, y compris poussettes et fauteuils roulants ;
- 2) Vélo ;
- 3) Train ou tram (en raison de leur capacité de transport) ;
- 4) Bus électrique ;
- 5) Auto électrique ;
- 6) Bus ou car au GNV ;
- 7) Camion au GNV ;
- 8) Moto, scooter, auto, bus, car ou camion avec des moteurs diesel ou essence.

Principe n°2 - Raisonner en flux et en nœuds ... c'est pour cela que l'on parle de « mobilités »

Les projets d'aménagement devraient être conçus sur des distances relativement longues (trames), afin de permettre des déplacements d'un point à un autre (lieux de vie) en utilisant le même mode, ou en changeant de modes dans certains nœuds d'intermodalité (hubs). Ils ne doivent pas être pensés tronçon par tronçon, même si la réalisation s'effectue par étapes. La réflexion ne doit pas forcément s'arrêter aux limites de la commune.

A titre indicatif, les « lieux de vie » sont les écoles, les collèges-lycées, l'hôpital, les marchés, les supermarchés, les bureaux de poste. Les « hubs » sont les gares (ferroviaires et routières), les (grands) arrêts de bus, les parkings.

Pour Menton et Roquebrune Cap Martin, les « trames » s'organisent aussi à partir des frontières (Monaco et Italie) et des accès autoroutiers. Dans la planification des déplacements sur Menton il faut intégrer le lieu de vie qu'est l'établissement scolaire Saint-Joseph de RCM et, pour RCM, il faut tenir compte du centre hospitalier La Palmosa située à Menton.

Principe n°3 : Garantir des conditions de confort et de sécurité optimales pour les différents modes de circulation et l'exercice de l'intermodalité ... c'est pour cela que l'on parle de « mobilités » au pluriel

Compte-tenu du climat de la Riviera et du réchauffement climatique, les aménagements destinés aux piétons doivent prévoir des cheminements ombragés. En ville, un couvert végétal dense composé d'arbres adultes plantés en alignement ou en bosquet, permet à la fois d'absorber les particules fines polluantes, de capter le carbone et de réduire de la température ambiante de 1 degré toute l'année¹ ; lors des nouvelles plantations, il convient de préférer des arbres à feuilles caduques pour profiter de l'ensoleillement en hiver.

Outre l'abaissement systématique des bordures de trottoirs (obligatoire depuis 2015) et la largeur nécessaire pour le passage d'un fauteuil roulant, la sécurité passe par des circulations en sites propres ou fortement contraints (ralentisseurs, alertes lumineuses en cas de dépassement de vitesse, revêtements du sol, ...)

Les aménagements doivent tenir compte des incompatibilités / compatibilités entre les différents modes de circulation : a) piétons, poussettes, fauteuils roulants, vélos ; b) scooters, motos, autos, c) bus, cars. Ils doivent aussi permettre l'exercice facile de l'intermodalité, grâce à des équipements spécifiques pour le stationnement des motos, scooters et autos, des arceaux pour les vélos ou des boxes gardés, des bancs de repos, des bornes de rechargement pour les véhicules électriques, des tarifs préférentiels pour le covoiturage, etc.

L'enquête menée par l'ASPONA sur le bruit à Menton et Roquebrune entre le 8 septembre et le 9 octobre (39 réponses) fait ressortir que les principales nuisances, liées à la circulation des scooters trafiqués et des motos de modèle TMax, Harley Davidson et GTM, sont concentrées sur quelques axes traduisant de forts conflits d'usage : promenades du bord de mer ; vallées du Caréi et du Borriogo à Menton ; Avenue Winston Churchill, Avenue Paul Doumer et son prolongement vers Monaco à RCM.

¹ Julien Fosse (France Stratégie) « Les agricultures urbaines : potentiel de développement et impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire » in La Fabrique écologique (septembre 2018)

La mobilité combinée à partir des nœuds & liaisons urbaines et interurbaines

Mobilité combinée

Solution simple pour couvrir quelques kilomètres si les infrastructures et quelques mesures d'accompagnement suivent :

- Marche à pied puis transport public (bus, car)
- Vélo puis transports publics
- Voiture, vélo, puis transports publics

Intérêt : route parfois encombrée, difficulté de se garer & incertitude de pouvoir le faire / marcher et parfois courir pour attraper le train/TER

Mesures d'accompagnement : arceaux à vélo disposés à proximité des transports publics & parking de délestage ; garage à vélo sécurisé à prévoir dans le parking en sous-sol de la gare de Menton (avec un coût réduit de l'ordre d'une trentaine d'euros/an pour un abonné des transports)

Construction par les promoteurs dans chaque nouvel immeuble de stationnements pour les vélos en sous-sol

Les stratégies cyclables relèvent souvent du niveau local (Séville, Innsbruck, Cracovie, Strasbourg, Nantes, etc).

Desservir tous les quartiers

Signalisation vélos pour les directions et les distances

Couloirs réservés tracés en rouge ?

Système de vélos en libre-service ?

Recours aux fonds du plan vélo présenté le 14 septembre 2018 pour un financement

Interdictions de circulation et limitations de vitesse

Limiter la vitesse à 30km/heure en centre-ville

Multiplier les espaces de rencontre dans lesquels aucun véhicule n'a le droit de dépasser 20kms/heure

Créer des zones piétonnes interdites aux vélos

Autres points

Vous déplacer vous-même (élus et staff) à vélo pour suggérer des améliorations à vos services

Fermer définitivement/temporairement la circulation motorisée de certaines portions de rues

Quand les voitures ne traversent pas certains espaces, il y passe plus de monde

Amendes si circulation et/ou si stationnement (équivalent de 65 euros à Montréal)