

# La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association

**N°103** janvier à mars 2023.

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

**Edito : 20 ans de retard pour un BHNL, Bus Haut Niveau de Lenteur .**

Décembre 2023, le Conseil Métropolitain ([délibération MTPM N° 23/12/015](#)) repousse une nouvelle fois la réalisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Sur les 23 km prévus, seulement 6 km, entre Toulon Bir-Hakeim et Ollioules Pôle Mer, sont programmés pour l'horizon 2029. Pour le reste de la ligne il n'y a pas d'horizon.

En effet, ce nouveau projet BHNS comporte de nombreux obstacles dans l'aspect environnemental (émission de pollution et de gaz à effet de serre, imperméabilisation des sols), ainsi que dans le tracé en site propre car les bus ont une emprise au sol supérieure à celle du tramway, ce qui rend impossible le croisement des bus à La Coupiane et à Saint Jean du Var. Nous constatons que le mode de traction du BHNS est toujours inconnu et qu'il n'a fait l'objet d'aucune concertation. Son coût pour respecter les normes de pollution et d'émission de gaz à effet de serre semble prohibitif (échec de l'appel d'offre de la Métropole de Toulon du 6 mars 2017 pour des bus bi-articulés )

L'évaluation économique sur 30 ans donne l'avantage au tramway sur le BHNS (conclusion de l'avis de l'étude comparative du Certu / Cete de 2009). Les tentatives de Déclarations d'Utilité Publique (DUP) depuis 2007 pour un projet BHNS n'ont pas abouti.

Pourquoi conserver un projet de BHNS, sur l'axe principal (lourd) de transports de l'agglomération TPM ? Toutes les études indépendantes ont montré que pour les aspects capacité, environnement et finances, la meilleure solution est un Tramway par traction électrique directe, de plus, une DUP a été obtenue en 2005 pour sa réalisation.

Collectivités AOM	Nb habitants périphérie	Nb voyages en milliers	Charge exploitation voyage	Places km offertes en milliers
Toulon	432 138	28776	2,30 €	765 257
Nantes	625 118	72274	1,22 €	3 078 259
Nice	542 891	66809	1,83 €	1 105 539
Bordeaux	763 485	130833	1,58 €	4 205 625
Strasbourg	483 194	120496	1,06 €	3 380 594
Grenoble	450 494	85667	1,42 €	1 961 233
Rouen	498 448	52 675	1,93 €	1 919 020

Figure 1: Données 2015 annuaire des TCU

Résultat : la métropole toulonnaise est la dernière des métropoles de plus de 400 000 habitants en matière de transports en commun. La comparaison ci-dessus nous montre que Grenoble, pour une population équivalente, a trois fois plus de voyageurs et que la charge d'exploitation pour un voyage est 60 % plus cher à Toulon qu'à Grenoble. Parmi les métropoles de plus de 400 000 habitants, Toulon Provence Méditerranée est la seule qui n'a pas de tramway, ni même de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

Après les impasses pour la réalisation d'un BHNS, remettons à plat le projet de TCSP. Revenons à un projet de ligne de Tramway pour lequel une DUP n'est pas un obstacle. Sa réalisation pourrait intervenir en 3 ans, les acquisitions foncières et les ouvrages d'art ayant été faits entre 2000 et 2010.

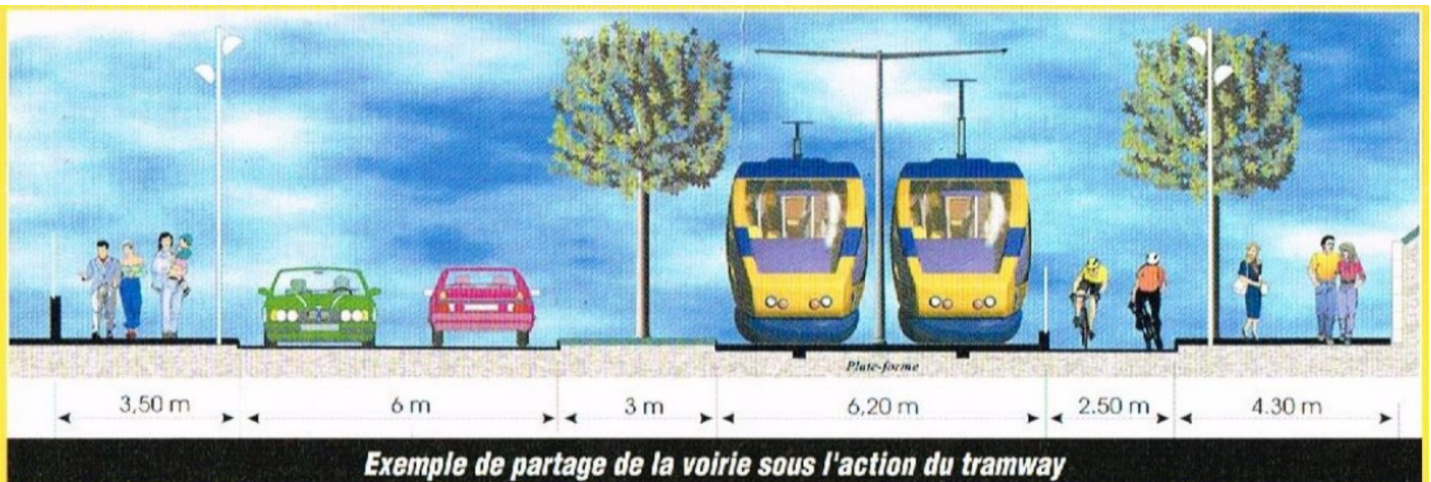
Maurice Franceschi, président de TVD

## Et si on repensait le Boulevard de Strasbourg?

Créé par Napoléon III, le Boulevard de Strasbourg est une institution toulonnaise. Pourtant refait en 2018, soit après l'achèvement du tunnel sous la ville, ce boulevard reste une grande saignée qui coupe la ville en deux, sorte d'autoroute urbaine digne de l'époque Pompidou...

En 2018 M. Chenevard, alors en charge des questions de mobilité ne se pose pas une seconde la question lorsqu'il répond au CIL sur la possibilité d'une voie cyclable :

« *Le plan du boulevard restera celui que l'on connaît actuellement: des trottoirs, deux voies de bus et quatre de circulation. Or, pour pouvoir faire des pistes cyclables bidirectionnelles, il faut pouvoir dégager trois mètres de large: je les prends où?* » ... « *Sur le boulevard de Strasbourg, c'est inconcevable* » (Nice-Matin du 27/06/2018)



**Le tramway permet de reconquérir des espaces urbains au profit d'une qualité de vie retrouvée :  
réduction de la pollution et du bruit, développement des zones piétonnes,  
aménagement d'espaces verts, élargissement des trottoirs, construction de pistes cyclables et de parkings à vélos...**

### *Toulon : Projet de Transport en Commun en Site Propre en 2000*

Aujourd'hui, il y a de plus en plus de cyclistes dans la ville, pour emmener les enfants à l'école, faire ses courses ou pour les livraisons à domicile, et aucune solution viable n'apparaît pour traverser efficacement la ville à vélo sans empiéter sur les zones piétonnes puisque l'Avenue de la République est intouchable, réservée au flux de véhicules vers l'embarcadere.

Par ailleurs les habitants sont de plus en plus soucieux et informés de la qualité de l'air de la ville. Alors certes il y a les bateaux, mais surtout les véhicules, sur les cartes d'Atmosud et les relevés de la MART, le Boulevard de Strasbourg et le Champ de Mars sont les points les plus pollués de la ville !

En ces périodes de canicules à répétition cet îlot de chaleur de bruit et de pollution qui coupe la ville en deux est-il encore supportable ?

Alors oui il est peut-être temps de penser autrement.

La circulation sur le boulevard est principalement une circulation de transit est-ouest. Ponctuellement le boulevard sert de « raccourci malin » pour éviter le contournement par le nord (Bd du Commandant Nicolas et Bd Louvois qui devraient être les axes privilégiés), ou lorsque le tunnel est encombré.

Force est de constater également que la circulation ne se fait que sur une voie quasiment tous les matins en raison des véhicules en livraison.

**On peut donc imaginer, sans tomber dans l'utopie, un boulevard de Strasbourg apaisé comportant 2 voies réservées bus (indispensables) 2 x 1 voies voitures, une voie cyclable double sens et un espace central sur toute la longueur pour les livraisons. Soyons fous, ajoutons quelques arbres ou végétalisation au centre !**

*Denis Salmon, vice président de TVD*



Photo : RFA, Suisse

VERS UNE VILLE D'AVENIR

VILLE APAISÉE, QUARTIERS À VIVRE

Les modes de déplacement doux, tels que la marche à pied, le vélo, et les déplacements en trottinette, gagnent de plus en plus en popularité dans nos sociétés urbaines modernes. Parmi ces alternatives, le vélo se distingue comme un moyen de transport à la fois écologique et bénéfique pour la santé, contribuant à créer des environnements urbains plus paisibles et apaisants.

Modes doux au centre ville de Ferrare , Italie.

### 1. Bienfaits pour la santé :

Le vélo est reconnu comme une activité physique efficace, offrant de nombreux avantages pour la santé. En pédalant régulièrement, les individus renforcent leur système cardiovasculaire, améliorent leur endurance, et contribuent à maintenir un poids sain. De plus, le vélo est une activité à faible impact, préservant ainsi les articulations tout en favorisant la mobilité.

### 2. Réduction de la pollution et de l'encombrement :

L'utilisation du vélo comme moyen de transport contribue à réduire la dépendance aux véhicules motorisés, entraînant une diminution de la pollution atmosphérique et sonore. Moins de voitures signifient également moins d'embouteillages, ce qui améliore la fluidité du trafic et réduit le temps de déplacement, tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre.

### 3. Tranquillité et apaisement du milieu urbain :

Contrairement aux véhicules motorisés, le vélo offre une expérience de déplacement silencieuse, contribuant à réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines. La diminution du trafic motorisé favorise une atmosphère plus paisible, créant ainsi des espaces urbains plus conviviaux et agréables. Les pistes cyclables dédiées offrent également un sentiment de sécurité aux cyclistes, encourageant davantage de personnes à adopter ce mode de transport.

### 4. Promotion de la convivialité et de l'interaction sociale :

Le vélo favorise les rencontres informelles et les interactions sociales. En promouvant l'utilisation des pistes cyclables et des zones piétonnes, les communautés peuvent créer des espaces où les résidents se croisent, échangent et renforcent le sentiment de communauté. Cela contribue à une vie urbaine plus riche sur le plan social.

### 5. Encouragement des modes de vie actifs :

L'intégration du vélo dans les déplacements quotidiens encourage un mode de vie actif. Les gouvernements locaux peuvent soutenir cette tendance en développant des infrastructures adaptées, telles que des pistes cyclables sécurisées, des stations de vélo en libre-service et des aménagements urbains favorables à la mobilité douce.

Conclusion :

Le vélo, en tant que mode de déplacement doux, apporte des bienfaits significatifs pour la santé individuelle et l'environnement urbain. En promouvant son utilisation, les villes peuvent aspirer à des communautés plus saines, plus durables, et offrir à leurs résidents une qualité de vie améliorée. L'investissement dans des infrastructures adaptées et la sensibilisation du public sont essentiels pour favoriser cette transition vers des modes de déplacement doux et apaiser nos milieux urbains.

## 450 millions d'Euros pour un TCSP sans résultat

- Le versement transport additionnel (0,45 %, puis 0,75 %) des entreprises perçu depuis 1999 par l'agglomération de Toulon, pour réaliser un Transport en Commun en Site Propre (Tramway, puis Bsns), avait rapporté **plus de 450 millions d'Euros** fin 2023.

Alors que 800 acquisitions foncières ont été réalisées pour un le site « propre » (réservé) du tramway avant 2010, ce qui a permis par la même occasion des rénovations immobilières importantes, le site propre n'est toujours pas mis à disposition des transports en commun sur une majorité de ces acquisitions. En particulier au Pont du Las les terrains acquis on été transformés en parking, voir photo ci-dessous, parking créé sur le site du TCSP.



Cette taxe n'a pas permis depuis plus de vingt ans un retour sur investissements pour une amélioration significative des transports en commun de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM), alors que les autres agglomérations réalisent leur projet de TCSP en moins de 5 ans. Les embouteillages ont un coût conséquent aussi bien pour les usagers des transports en commun que pour les automobilistes. On s'étonne que les entreprises continuent de payer cette taxe sans retour pour l'amélioration du déplacement de leurs employés et que les syndicats et associations semblent ignorer ce problème.

Le code des transports (L 1511-1 et suivants) impose une évaluation d'un projet d'infrastructure de transport dès lors que le projet soutenu par des fonds publics dépasse 83 M€ (ici 450 M€ ). Nous souhaitons que l'état fasse un contrôle de l'utilisation de ces fonds.

### L'Assemblée Générale de Toulon Var Déplacements aura lieu le samedi 3 février 2023 de 9h à 12h.

dans la salle « l'Hélice » au siège de la F.O.L.  
68 Avenue Agostini à Toulon.



### 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>

## Comment se mettre en selle sur un vélo ?

Pour celles et ceux qui auraient envie d'essayer ou de s'y remettre, voici quelques conseils du réglage de la monture !

---Commençons par la hauteur du cadre, il va dépendre de la taille du cycliste et de la longueur de ses jambes. Assis, il faut pouvoir toucher le sol du bout du pied.

---Ensuite, passons au cadre, la selle ne doit pas être trop éloignée du guidon, les bras doivent rester légèrement pliés (coudes jamais verrouillés) et l'on doit pouvoir actionner les freins facilement. On ne doit jamais être assis-e-s trop bas, posture propice aux douleurs... Sur du plat, le jeu de bascule des forces des 3 points d'appui (fesses/selle, pieds/pédales et mains/guidon) doit s'opérer équitablement, sinon le risque est de trop solliciter les genoux, dos, poignets, coudes et épaules. Sur - un vélo de ville, la selle doit se situer au niveau des hanches quand on est debout à côté du vélo. Attention également à l'alignement de la hanche, du genou et de la cheville, il doit être correct pour éviter les tendinites..



**Après cela, en selle !**

*Régine*

D'autres détails <https://www.citycle.com/27727-regler-sa-selle-de-velo-en-3-etapes/>

## Piéton blessé aux Sablettes, à cause d'une crotte.

Mercredi 8 novembre 2023 en début d'après-midi, Mme J.M. part à Toulon visiter une amie hospitalisée. Elle se rend au ponton des Sablettes, délaissant la voiture pour le bateau-bus. Elle emprunte le beau trottoir à hauteur du square devant la Caisse d'Epargne. Soudain elle ne peut éviter une crotte, glisse et tombe sur son côté droit. Un passant de sa connaissance appelle les pompiers. Elle ne peut s'asseoir. Le parcours en camion est un martyre par la route de la corniche qui doit être refaite à juste titre. Les urgences sont saturées. Un établissement toulonnais la reçoit et en moins de deux heures réalise une radiographie et donne son diagnostic : hanche et fémur fracturés. Madame sous calmant est transférée dans un autre établissement en douceur, en ambulance privée. Une prothèse ne pourra être posée que vendredi après-midi.



Elle riait d'un ami obligé de laver sa chaussure avant un rendez-vous. Cela n'arrive pas qu'aux autres. L'incivilité n'est pas que visuelle ou insalubre ; elle pouvait être mortelle si la tête de la septuagénaire avait frappé le sol.



Même si une caméra de surveillance filmait un toutou laissant sa crotte noire sur le trottoir au macadam noir ; rien ne prouverait que celui-là et son maître en soient responsables. Rien ? Sauf si les toutous devaient être enregistrés porteurs de leur carte génétique. Tout ça pour ça ? Petite cause, gros effets douloureux et coûteux.

## Toulon est une ville aussi polluée que Marseille et Nice

A Toulon, les mesures officielles des polluants réalisées, selon les normes françaises, par Atmosud, sont meilleures que celles réalisées à Marseille et Nice.

C'est exact mais nous, associations varoises, en proposons une autre lecture.

### - Polluants : des produits en excès

En fait les dits polluants de l'air sont des composés naturels en excès.



Nous respirons de l'oxygène, O<sub>2</sub>, et si nous rejetons du gaz carbonique, CO<sub>2</sub>, issu de la combustion des sucres, nous exhalons aussi du monoxyde d'azote, NO, produit de la combustion des protéines. Ces gaz ne sont pas toxiques.

Par contre l'excès de CO<sub>2</sub> produit par les combustions d'énergies fossiles provoque l'effet de serre et un changement climatique.

Les combustions à haute température (brûlages, moteurs) émettent trop d'oxydes d'azote.

### Le dioxyde d'azote, NO<sub>2</sub>, polluant réglementé

A l'air, en présence de l'oxygène, NO s'oxyde en dioxyde d'azote, NO<sub>2</sub>, gaz rouge-brun, toxique. NO<sub>2</sub> est réglementé.

Les cheminées (maisons, incinérateur, bateaux) rejettent aussi du NO<sub>2</sub> qui se disperse et se dilue. La pollution à réception dépend de notre proximité à une source, elle même plus au moins polluante.

Les émissions de NO<sub>2</sub> ont été réduites par les nouveaux moteurs et les nouvelles normes de carburant. Pendant la COVID, ce NO<sub>2</sub> -en baisse de 40% n'a pas eu d'effet sur l'ozone, O<sub>3</sub>. Cela nous a interpellés car l'ozone est dans le sud ensoleillé le polluant n°1.

### L'ozone, O<sub>3</sub>, polluant majoritaire dans le sud

L'ozone, O<sub>3</sub>, gaz bleuâtre, est naturellement produit par l'action sur l'oxygène, O<sub>2</sub>, des rayons ultraviolets (ceux qui bronzent). Cependant en présence d'autres polluants, son taux a été multiplié par cinq en un siècle.

C'est pourquoi, nous, associations, mesurons aussi en plus des microparticules ces deux gaz oxydants grâce à des capteurs financés par la DREAL, services de la Préfecture de Région.

Les militants dans Var Matin du 1<sup>er</sup> août 2022 :



Mesurés en temps réel, les taux de polluants dans l'air sont désormais accessibles en trois clics de souris. (Photo Frank Muller)

### 2- O<sub>3</sub> minore le dioxyde NO<sub>2</sub> réglementé

Comme nous, observez les courbes des polluants oxydants NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> affichées sur notre site [www.ape83430.fr/actenergies/](http://www.ape83430.fr/actenergies/) : Quand l'un augmente l'autre diminue et réciproquement.

Cela est surprenant d'autant plus que la pollution oxydante OXA exprimée comme le tiers de leur somme, OXA=(NO<sub>2</sub>+O<sub>3</sub>)/3 est quasi constante le jour.

Nous ne respirons pas séparément ces polluants oxydants NO<sub>2</sub> et O<sub>3</sub> mais les deux à la fois.

Ces oxydants provoquent un stress oxydatif de nos cellules. Il convient alors d'ingérer des substances antioxydantes.



Nous avons évalué la pollution oxydante (OXA) à partir des chiffres officiels : En France, elle est la plus élevée dans le sud et en région, à Toulon (tableau ci-dessous).

Taux 2022 en µg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	OXA
TOULON Claret	19	63	27,6
MARSEILLE Longchamp	23,5	56	26,8
NICE Arson	25,3	51	25,8

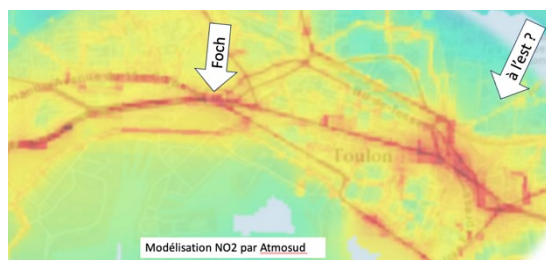
La pollution oxydante est la plus élevée dans les villes portuaires avec autoroute et la plus faible à Manosque ou à St Raphaël avec des taux où OXA est d'environ 23 µg/m<sup>3</sup>.

Dans le sud et tout particulièrement à Toulon, des taux élevés d'ozone, O<sub>3</sub>, minorent les taux de dioxyde d'azote, NO<sub>2</sub>.

**La pollution oxydante OXA est un indice en accord avec notre ressenti.**

### 3- NO<sub>2</sub> est minoré à la station fixe Toulon-Foch, à l'ouest

Selon la norme française actuelle, le taux annuel de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, mesuré dans une zone polluée, doit être inférieur à 40 µg/m<sup>3</sup>.



La station de Toulon-

Foch était dans une zone parmi les plus polluées en NO<sub>2</sub>, avant l'ouverture du tunnel (tableau ci-contre).

Depuis 2018, Toulon n'est plus une ZAS, « zone administrative de surveillance » au regard de NO<sub>2</sub>.

Cependant sous les vents d'ouest dominants, se trouvent à l'est des zones « où s'observent les plus fortes concentrations de NO<sub>2</sub> auxquelles la population est susceptible d'être directement ou indirectement exposée ».

NO <sub>2</sub>	µg/m <sup>3</sup>
2016	41
2017	42
2018	37,4
2019	38,1
2020	30,6
2021	30,6
2022	31,1

C'est le cas à l'est de la rade comme mentionné par Atmosud au bilan de la qualité de l'air 2020 (mesures localisées, p19/49) :



Il faut mettre le « thermomètre » là où il se doit.

**Les associations réclament l'installation d'une station officielle fixe Atmosud, à l'est de la rade.**

par Michel PIERRE, administrateur des associations FNE83, ACTEnergies, TVD, MART et Atmosud (janvier 2024)