

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

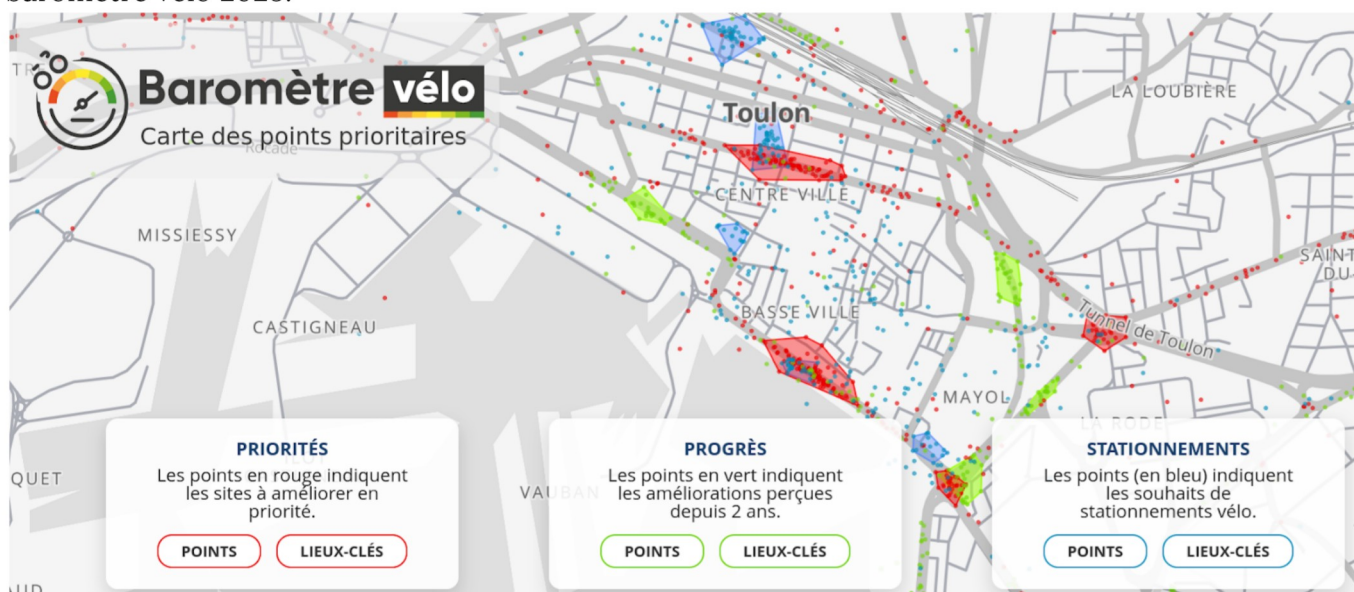
EDITORIAL

Plus de place aux modes doux

Les élections municipales doivent être l'occasion de présenter des programmes qui donnent plus de place aux piétons, cyclistes, transports en commun et de sortir de la politique du tout voiture qui conduit à une dégradation de la qualité de la vie dans les centre-villes, à créer un air de mauvaise qualité pour nos poumons, à phagocytter la majeure partie des espaces publics de nos villes.

Partageons la rue de façon plus équitable et plus apaisée. Pour les piétons, équipons les passerelles (exemple passerelle Grand Var- Université) et les tunnels (exemple : passage de la gare routière) aux normes pour les personnes à mobilité réduite.

Réalisons de vraies pistes cyclables sécurisées là où la circulation est la plus dense, en particulier au centre de Toulon avenue de La République et boulevard de Strasbourg comme le montre le baromètre vélo 2025.



Réalisons un transport en commun digne d'une métropole de 450 000 habitants pour passer de 7 % de part transports en commun à 20 %, comme le sont les autres métropoles équivalentes grâce à des lignes de tramway.

Apaisons les cœur de villes en les mettant à 30km/h et en réduisant les voies voitures au profit de larges trottoirs, de pistes cyclables sécurisées, de sites réservés aux transports en commun comme on le voit dans de nombreuses métropoles, en particulier à Nice sur ses grands boulevards.

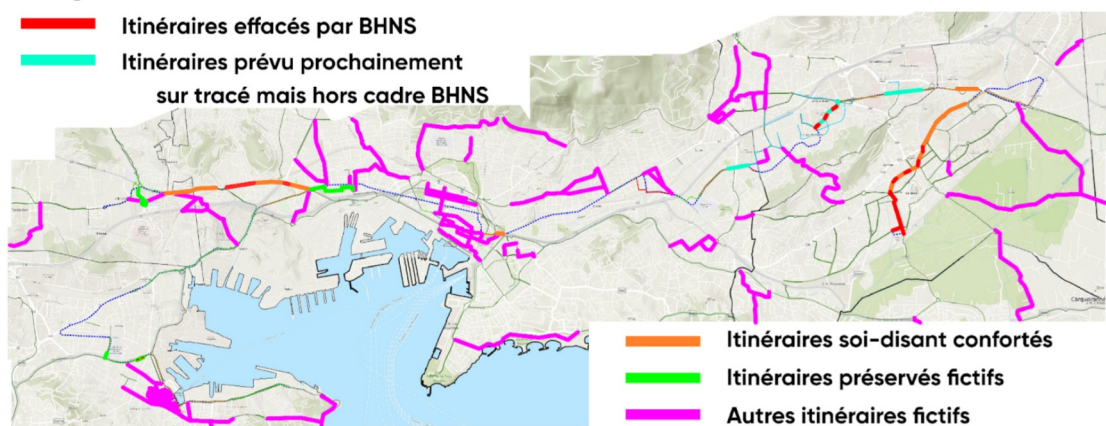
Maurice Franceschi, président TVD

Le BHNS et le vélo, une chance d'amitié ratée

Le BHNS est déjà largement critiqué pour son incapacité à réellement améliorer la situation des transports, mais le vélo est le grand sacrifié oublié de ce projet. Malgré les ambitions affichées, le BHNS, du fait de son emprise trop importante, ne peut simplement pas intégrer un réseau cyclable digne de ce nom. Pire, pour masquer ce défaut majeur, la Métropole a présenté une cartographie qui ne correspond pas à la réalité du terrain.

La principale excuse avancée pour l'absence d'aménagements cyclables le long du tracé BHNS est l'existence de « cheminements alternatifs ». Or, de nombreux segments de voirie banale, souvent sans le moindre aménagement, sont affichés comme des « autres itinéraires cyclables ». Par exemple, le centre-ville de Toulon est présenté comme un maillage dense d'alternatives aux grands boulevards. En réalité, aucun aménagement spécifique n'existe pour le traverser de manière efficace. Mais c'est sur la base de ce réseau fantôme que la Métropole prétend que l'aménagement sur l'axe principal n'est pas nécessaire.

Et les itinéraires annoncés comme « confortés » ne résistent pas à l'examen non plus. Sur certaines avenues déjà dotées de bandes cyclables, le « confortement » se résume à une réfection du goudron, sans corriger les risques majeurs, comme le danger d'emportierage. Le projet crée de nouvelles micro-coupures ou supprime même des pistes cyclables séparées existantes pour satisfaire l'emprise du BHNS ou de la circulation automobile.



L'article L228-2 du Code de l'Environnement impose des aménagements cyclables lors de travaux routiers, ce que le dossier BHNS ne respecte pas. La jurisprudence exige une justification pour toute absence d'infrastructures cyclables, mais le dossier ne fournit ni justifications ni alternatives pour la majorité des sites mal équipés.

L'enjeu est de taille. Une infrastructure de transport comme le BHNS est conçue pour durer plusieurs décennies. En ratant l'occasion d'intégrer des aménagements cyclables corrects et sécurisés dès aujourd'hui, la Métropole condamne des secteurs entiers à une mobilité dépassée et freine la transition écologique.

Nous demandons au Préfet de ne pas déclarer le projet d'utilité publique sans exiger une révision complète du volet cyclable. Le vélo n'est pas un caprice, c'est une solution d'avenir que nous ne pouvons pas sacrifier, d'autant plus si nous construisons un système de transport en commun qui, de son propre aveu, ne fera pas grand-chose pour réduire le trafic automobile.

Daan Wynen, secrétaire

Lire notre analyse complète : <http://d83.fr/velobhns>

Forum des associations à Toulon: un franc succès !

L'équipe était au complet toute la journée afin d'assurer la permanence sur le stand de TVD samedi 6 septembre au Palais Neptune de Toulon.

Une journée intense où un public nombreux était présent. Et, nous n'étions pas en reste. Adhérents et curieux sont venus nous rendre visite sur le stand. Un stand coloré, documenté, roboratif !

Ce qui a retenu toute l'attention du public chez nous ? Les chiffres sur la pollution de l'air, notre enquête sur la pollution sonore – nos membres ne ménagent pas leurs efforts sollicitant ainsi « leurs oreilles » ... et devinez quoi ?

LE TRAMWAY !
Sujet brûlant.

Les questions ont fusé : pourquoi toujours parler du tramway alors que nos pouvoirs publics nous proposent un BHNS (Bus à Haut Niveau de Services) ?

Comment démonter les idées reçues et les « fake-news » sur le tramway :

- Trop cher (ben, non)
- Trop long à construire (ben, re non)
- Trop compliqué à mettre en place sur notre territoire (ben, re re non)

Des échanges que nous souhaitons toujours respectueux, mais passionnés. Un vrai bonheur et plaisir de partager nos idées, de discuter de nos actions avec des citoyennes et citoyens concernés et souvent engagés.

Une initiative à renouveler en 2026. Nous sommes impatients de vous retrouver plus combatifs que jamais !

Valérie Sacco Romboni



TOULON VAR DEPLACEMENTS Bulletin d'ADHESION 2025 / 2026

mail : tvdeplacements@gmail.com site : toulon-var-deplacements.fr

Tél : 06 18 16 31 27

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____ Ville : _____ tél : _____

E-mail : _____

ADHESION 2026 à TOULON VAR DEPLACEMENTS (adhésion familiale)

- | | |
|---|---|
| ☐ €15 Plein tarif | ☐ €7 Étudiants, chômeurs, revenus modestes |
| ☐ €20 Association < 50 membres | ☐ €40 Association avec au moins 50 membres |

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

- | | |
|--|--|
| ☐ sous forme électronique | ☐ 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**

Petite histoire vraie toulonnaise du TRAMWAY au BHNS

En l'an 2000, était décidé à

l'unanimité un TRAMWAY relancé en 2005. Mais en 2007 le tout nouveau président de la communauté d'agglomération voulut du "pneu". Et il persista malgré trois études ^{1, 2, 3} favorables au mode ferré. L'odyssée s'arrêta en 2012 après une condamnation du tribunal administratif ⁴ et **187 M€** ⁵ dépensés pour des ponts et routes au titre de travaux pour un tram.



Le développement harmonieux et durable de notre territoire doit impérativement se concevoir avec une vision à long terme du système de déplacements : «mieux se déplacer, c'est aussi mieux vivre dans notre agglomération».

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Toulon Provence Méditerranée est le fruit d'une réflexion globale et d'une démarche constructive entre tous les acteurs du territoire. Le projet PDU 2005-2015 s'appuie sur un diagnostic sans concessions : si nous ne faisons rien, dans 10 ans, notre agglomération sera entièrement paralysée, au détriment de son attractivité et de sa qualité de vie !

En 2015 : PDU, plan de déplacements urbains 2005-2015 et DUP déclaration d'utilité publique du tram sont échus. Hourra, en décembre 2016 sont votés par délibération n°192 un PDU 2015-2025 avec des ~~lignes~~ LHNS, lignes à haut niveau de service et un projet de BHNS et par délibération n°194, un projet de BHNS. **L'étude socio-économique du choix du BHNS par rapport au TRAMWAY est faussée** ⁶. L'enquête publique est reportée ⁷.

En 2021-2024 : Le projet est relancé. Le tracé du TRAMWAY a été modifié trois fois par trois enquêtes publiques ^{8,9,10} pour un BHNS. L'état consent à l'allocation de 40 M€ ¹¹ si les travaux débutent avant la fin 2025.

En 2024 : Tour de passe-passe. Lancement du projet de BHNS ¹² suite à la DUP 2015-2025 sans mode de transport. Le choix du mode est évident, le BHNS est de toutes les enquêtes publiques -enquêtes sur des tracés-. Le dossier officiel ne mentionne pas la délibération n°194 du choix du mode car le choix du BHNS est évident, moins cher et "flexible". **L'étude socio-économique montre que le remplacement de bus par des gros bus BHNS est rentable**. Le dossier montre aussi que le BHNS sera saturé en 2038.

2025 : Les commissaires enquêteurs ont des doutes ¹³ mais le BHNS est un peu mieux que rien. Ils sont néanmoins favorables mais avec des recommandations et six réserves ¹⁴.

La première concerne le *taux de sites propres*. Avec 70 % de voies réservées au BHNS, la vitesse moyenne est de 17,5 km/h. Elle devrait être de 20 km/h selon le SRADDET ¹⁴ pour mériter le titre de "HNS". Effectivement, elle est de 20 km/h sur les sites propres.

Le projet 2025-2038, à **395 M€** s'enorgueillit de 30 % de sites propres déjà réalisés avec les 187 M€. *De fait, le projet ne réalise que 40 % de sites propres sur les 28 km.*

La seconde réserve implique la *préservation des 2x2 voies* pour la circulation routière au port de La Seyne, deuxième ville du Var. Le dossier est vide. Les réponses de la Métropole sont des promesses. Les trois solutions étudiées (pont, tunnel creusé, tube immergé) ou celle d'un élargissement sont mentionnées sans précision. La proposition d'une digue-route à deux voies ¹⁵ qui protégerait le centre ville de submersion marine est "**oubliée**".

Le coût réel du projet est inconnu. Evidemment son plan de financement n'existe pas.

Monsieur le Préfet du Var peut déclarer, jusqu'en août 2026 ¹⁶, si le projet est d'utilité publique. Quoi qu'il en soit, nous estimons qu'il ne peut l'être.

Michel PIERRE, vice-président de TVD

Les documents (1 à 16) cités sont disponibles sur demande à TVDeplacements@gmail.com

Quand le vélo fait bouger autrement

La semaine de la mobilité s'est achevée le 22 septembre. Pour les cyclistes, et notamment celles et ceux du quotidien, c'était une semaine pleine d'événements dans le milieu associatif.

La Masse Critique de Toulon, en partenariat avec Naval Group, a proposé le « **CoVélo** », un encadrement pour les effectifs du groupe qui désirent se rendre au travail à vélo, mais qui ne l'osent pas et/ou ne connaissent pas les bons cheminements. Tous les jours, pendant une semaine, des encadrants proposaient un trajet sécurisé (bon, le plus sécurisé possible sur les infrastructures existantes...) le matin pour aller au site Naval à Ollioules, et le soir pour rentrer. Avec cette opération à petite échelle, nous avons validé ce concept à reproduire plus largement.

Le 21 septembre marquait aussi le retour des « **Minots à Vélo** », notre balade familiale revendicative. Cette balade, avec son encadrement fort et son caractère festif, suit le concept des "Kidical Mass". Le fait même qu'un encadrement bénévole est nécessaire pour traverser un quartier avec ses enfants montre qu'à Toulon, il nous reste du chemin à faire pour rendre aux enfants la mobilité qui leur est due. Les enfants sont légitimes sur la route, et nous réclamons des aménagements qui les sécurisent ! Même si la météo n'était pas de notre côté cette fois-ci (les premières gouttes de la grande inondation de ce jour tombaient déjà) six enfants courageux, entourés de leurs parents, et encadrés de nos bénévoles, ont contourné à nouveau le quartier du Mourillon. Les Minots à vélo reviendront en mai 2026. Espérons que la météo sera plus clémente. N'hésitez pas de prendre contact avec l'équipe d'organisation pour être notifié, et d'en parler autour de vous. Tout cycliste est le bienvenu, parents, grands-parents, et autres alliés !



La semaine de la mobilité a aussi révélé les résultats du **baromètre vélo 2025**. Grâce au travail des bénévoles à Toulon comme ailleurs, nous avons une vision quantifiée de la situation des cyclistes dans le Var. Malheureusement, la situation reste problématique. Bien que Carqueiranne et Le Pradet montrent des progrès, d'autres (ce qui prouve également qu'une bonne infrastructure cyclable est tout à fait possible dans « le sud » si on le souhaite) d'autres communes stagnent ou reculent. Sanary-sur-Mer et Puget-sur-Argens affichent les pires scores (G dans presque toutes les catégories). Toulon, malgré une légère amélioration ressentie (+12%), conserve son score global "F" de 2021. Cependant, la participation des cyclistes à Toulon a augmenté de près de 30%, ce qui reflète l'augmentation du nombre de cyclistes dans les rues. Il est clair que les infrastructures ne suivent pas. Il est donc essentiel que les associations cyclistes militent pour le changement promis.

Pour étudier les résultats en détail: <http://d83.fr/baro2583>

Rappel: Accueil des adhérents lors des réunions les 1er et 4ème jeudi de chaque mois, de 17h30 à 19h30 lors de nos réunion à La Fol - 68 Avenue Agostini 83000 Toulon.

Masse Critique vélo 1er jeudi de chaque mois, Rendez-vous 18h30 sur l'esplanade de la gare de Toulon, côté est, départ à 19h pour une balade conviviale.

BHNS : un avis d'enquête très critique

La commission d'enquête publique, sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS), a rendu son rapport le 1er août 20. Il y a eu 137 avis favorables au BHNS, 210 avis défavorables dont 154 en faveur du tramway.

La commission précise : « De nombreuses observations visent, sans toujours l'exprimer en termes juridiques et/ou techniques, à remettre en cause l'utilité publique du projet de BHNS en le comparant au précédent projet relatif au tramway. »

La commission nous indique : « Si elle considère qu'il y a un intérêt général dans la mise en œuvre d'un nouveau moyen de transport en commun au regard des besoins en mobilité métropolitains, elle émet des doutes sur la viabilité du projet en terme stratégique, de validation du concept et du choix du mode »

La commission précise : « Si on ne peut nier l'utilité publique du projet, à défaut de l'absence d'une autre alternative après de longues années d'attente de la population, les effets de celui-ci ne semblent pas à la hauteur des défis attendus. En effet, la capacité d'emport du BHNS et l'ampleur de la restructuration du réseau de bus paraissent limités, avec une faible capacité d'évolution dans le temps, au regard des besoins futurs liés au dynamisme économique et démographique de MTPM. »

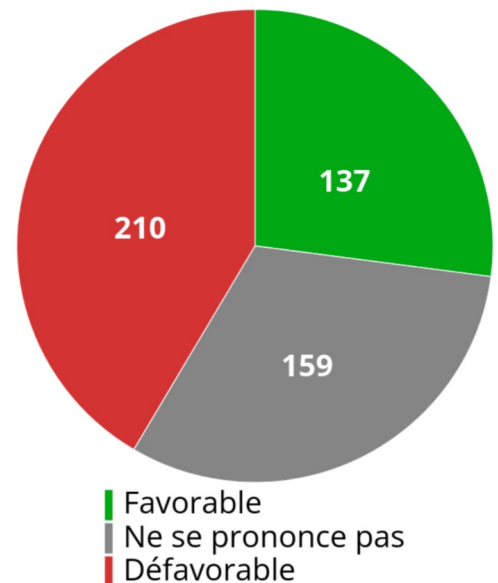
Après ces remarques et des recommandations la commission émet, malgré tout, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, accompagné de **six réserves** (voir article page 4).

Il est dit que si ce projet va améliorer très légèrement l'existant qui est nettement insuffisant, il est indiqué qu'il n'est pas à la hauteur des besoins futurs, en particulier :

- au moins 30% dans la circulation automobile en particulier à Saint Jean du Var et à la Coupiane, ce qui dégradera la vitesse commerciale et la régularité.
- la fin des travaux en 2038, alors que les autres métropoles réalisent leurs lignes de Bhns en 3 ans en moyenne et que les travaux réalisés pour le tramway (180 millions d'euros) ont permis de faire l'acquisition d'une grande partie du site propre et de réaliser plusieurs ouvrages d'art.
- sur le port de La Seyne goulot d'étranglement de la circulation, une absence de solution technique définie et évaluée financièrement.

D'après les [Articles R. 112-18 à R. 112-24 du code de l'expropriation](#) : « Lorsque le commissaire enquêteur a émis des réserves, l'expropriant doit décider par délibération s'il lève ces réserves (et comment il compte les lever), ou s'il décide de passer outre. Si l'expropriant ne modifie pas son projet en fonction des réserves du commissaire enquêteur, l'avis du commissaire enquêteur sera réputé défavorable. »

Ces réserves n'ont pas été levées au conseil métropolitain du 24 septembre 2025, en particulier le site propre reste limité à 70%, et la durée de réalisation est loin d'être dans une norme raisonnable. Le préfet ne devrait logiquement pas prononcer la DUP.



Maurice Franceschi, président TVD