

La rue, on partage



Bulletin d'information de l'association **toulon var déplacements**

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

N°112 Avril à juin 2026

Détricotage d'une transition

ÉDITORIAL

L'inquiétude règne au sein de la communauté des associations cyclistes. La source : le « Projet de loi-cadre relatif au développement des transports », ou plus précisément son article 21.

Cet article 21 modifie une loi qui nous tient à cœur chez TVD : l'article L221-2 du code de l'environnement, dont nous avons déjà parlé dans LROP numéro 106 et sur notre blog. Il oblige les collectivités à mettre en place un aménagement cyclable lors de travaux de voirie, ou à justifier l'absence d'aménagement. C'est l'une des lois sur lesquelles nous nous appuyons dans notre recours contre la DUP du BHNS (voir p. 6), d'où l'intérêt de l'évoquer ici, et la base de nombreux recours partout en France.

Crucial pour inciter les communes à agir pour protéger les cyclistes et à la création d'un réseau cyclable digne de ce nom, cet article tire notamment sa force juridique d'une liste explicite, ajoutée en 2019, des types d'aménagements qui sont considérés comme conformes. Or, cette liste, dont la jurisprudence vient à peine d'être établie, sera remplacée par une simple référence à un arrêté ministériel qui définira désormais la liste des aménagements conformes.

Mais pourquoi changer cet article ? Selon l'étude d'impact, il serait envisageable de simplement mettre à jour la liste des aménagements conformes. Mais la liste pourrait évoluer dans le futur. Alors cette option n'a « pas été retenue du fait de la plus grande rigidité du processus qu'elle emportait. »

Quels types d'aménagements verra-t-on ajoutés ? Pour l'instant, les exemples sont la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) et le « trafic mixte » qui est, vous le devinez, une absence d'aménagement sécurisant.

Également selon l'étude d'impact de la loi-cadre, cet article 21 n'aurait aucun impact sur les associations, et l'impact positif sur les individus

serait une mise en place plus rapide des aménagements cyclables conformes.

Un panneau « Zone 30 » sans aménagement spécifique vaudrait désormais un aménagement cyclable conforme, et il est très facile à mettre en place !

Cette loi est dangereuse sur plusieurs plans.

D'abord, elle remettrait en question la jurisprudence établie depuis la loi LOM de 2019. L'effet prévisible sera une tentation pour les mairies réticentes de ne pas mettre en place des aménagements, sachant que les associations n'ont souvent pas ni les moyens financiers ni les effectifs nécessaires pour contester chaque cas sur la base d'une jurisprudence encore immature. L'attente d'une jurisprudence solide nous fera perdre des années pour la transition mobilité, alors que chaque jour compte. Et à chaque changement de l'arrêté ministériel, ce processus pourrait reprendre.

Deuxièmement, l'inclusion d'un « trafic mixte » comme un soi-disant « aménagement » cyclable relève d'un mépris de la sécurité des cyclistes et entraînera une diminution du nombre de personnes, notamment d'enfants, qui se mettront en selle. Si une zone 30 (respectée) peut être tout à fait acceptable pour un cycliste adulte, elle ne l'est probablement pas pour ses enfants. L'habitude du vélo et l'autonomie qu'il engendre s'acquièrent tôt dans la vie... à condition que les parents laissent leurs enfants sortir à vélo.

Troisièmement, l'utilisation d'un simple arrêté ouvre la porte à l'utilisation de cette loi comme champ de bataille dans une guerre culturelle menée par une partie de la politique. Les aménagements cyclables sont déjà souvent présentés comme la source de tous les problèmes. Sans contrôle parlementaire, la base juridique d'une grande partie de nos revendications pourrait disparaître du jour au lendemain. Ne détricotez pas notre transition.

Daan Wynen, président de TVD

9 mois, 5 mètres : pour qui, pour quoi ?

PIÉTON-NE-S

Nous en avons déjà discuté dans LROP 109 : à la fin de l'année 2026, les collectivités devront être en conformité avec une loi de 2019, interdisant la présence de stationnement dans les cinq mètres en amont d'un passage piéton. Cette réglementation, qui améliore la visibilité entre automobilistes et piéton-ne-s à leurs endroits les plus vulnérables, pose de véritables problèmes pour la plupart des communes, qui ont laissé traîner la mise en conformité, censée de se mettre en place au fil des années. Il ne leur reste donc plus qu'à se mettre en conformité à toute vitesse. Mais grâce à cette précipitation, l'optique pour le citoyen non initié est une suppression de stationnement — pourtant une ressource rare — sans explication ni « contrepartie ». Ce qui aurait pu être présenté comme une véritable transformation devient alors vite un sujet de polémique. Prenons l'exemple du chemin de Plaisance à Toulon, voici avant ...



suppression d'une place de voiture : Dans la rue de Plaisance, cela aurait pu être pareil. Ou un îlot de verdure. Ou un banc. Un avantage clair et visible pour la suppression du stationnement. Rater cette chance de communication est inviter une polémique facile au détriment de la transformation urbaine si nécessaire. Cette loi est une chance à saisir pour les communes; mais pour cela il faut en parler aux citoyen-ne-s. Ils restent neuf mois.

Daan Wynen, président de TVD



...et après la mise en conformité, fin octobre 2025.



Si la visibilité entre piéton-ne et automobiliste était clairement améliorée, la nouvelle utilisation de l'espace laisse à désirer. Nous avons vérifié : fin mars 2026, cette situation est inchangée. Comparez ce gaspillage d'espace à l'aménagement choisi dans la rue Adolphe Bony, également à Toulon. Un passage piéton mieux sécurisé, et trois arceaux, voire six emplacements pour vélos en plus, le tout pour la

Le nouveau bureau

VIE DE L'ASSOCIATION

Lors de notre assemblée générale du 21 février 2026, le conseil d'administration a été reconduit inchangé. Le conseil d'administration a ensuite élu le nouveau bureau lors de sa première réunion après l'assemblée générale, le 12 mars 2026.

Président : Daan Wynen

Trésorière : Lydie Abello

Secrétaire : Valérie Sacco Romboni

Secrétaire adjointe : Régine Tison

Vice-présidents :

Michel Pierre chargé de la qualité de l'air
Maurice Franceschi chargé des TC

Vous remarquerez qu'après de nombreuses années, Maurice quitte la présidence et que Daan, l'un de nos bénévoles les plus récents, lui succède avec la même détermination. Pour rencontrer l'ensemble du bureau, nous vous invitons à assister à nos réunions mensuelles, ouvertes à toutes et à tous. Elles se tiennent d'habitude le deuxième jeudi du mois à 17h30 à la FOL.

Et si on voyait la rue autrement ?

LECTURE

Nous lançons une série d'articles sur des livres non traduits en français, mais essentiels à nos sujets. Premier volet : «Movement», un livre qui nous pousse à repenser notre rapport à la mobilité et à l'espace public.

Normalement, nous abordons souvent la mobilité comme un concept technique, et principalement sous l'angle de l'efficacité.

Capacité d'emport, vitesse moyenne en milieu urbain, confort, etc. Mais aujourd'hui, je voudrais vous parler d'un livre qui nous emmène au-delà de la question de l'efficacité et pose une question plus profonde : «Qu'attendons-nous réellement de nos rues ?»

Dans «Movement : How to Take Back Our Streets and Transform Our Lives» («comment reprendre nos rues et transformer nos vies»), la journaliste Thalia Verkade raconte son parcours personnel, d'une technosolutionniste préoccupée par les embouteillages, à une militante pour des rues vivables, après avoir rencontré Marco te Brömmelstroet, également connu sous le nom de «professeur vélo». Pousée par Marco à la réflexion, Thalia commence à se poser plein de nouvelles questions : depuis quand les enfants ne peuvent-ils plus jouer dans la rue ? Que se passe-t-il si l'on ne construit tout simplement pas cette zone de dépôt devant l'école et que l'on laisse plutôt les élèves y aménager leur propre aire de jeux ? Et qu'est-ce donc qu'un «cycliste-train» ?

Le livre vaut certainement la peine d'être lu si vous souhaitez simplement comprendre ce que signifie réellement la mobilité et comment l'envisager en termes modernes. Parsemé d'exemples personnels et de statistiques, «Movement» explique les notions de base telles que la demande induite (connue des planificateurs de la circulation depuis les années 60, mais pourtant toujours complètement ignorée par le public, les politiciens et les journalistes) et met le doigt sur la plaie laissée par les milliers de vies perdues ou irrémédiablement bouleversées par les accidents de la route. Et il demande pourquoi nous appelons un «accident» ce qui est

clairement une conséquence prévisible de nos choix politiques.

Au-delà de l'introduction à l'urbanisme centré sur l'humain, pour nous, en tant que militants, il est également important de comprendre les parties du livre qui traitent spécifiquement de l'histoire néerlandaise évoquée. Les Pays-Bas sont souvent présentés ici en France comme le

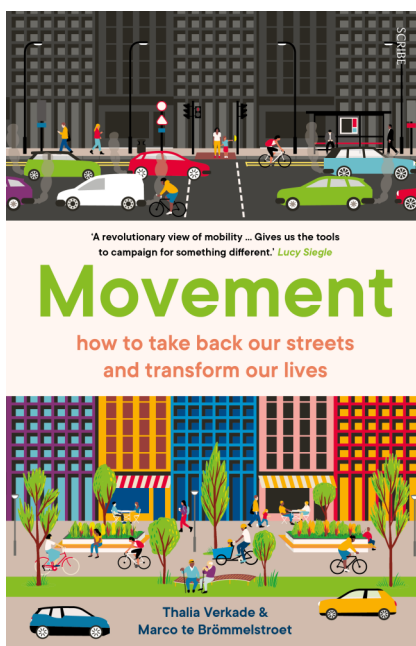
paradis des cyclistes, et il est certainement vrai qu'ils ont une bonne longueur d'avance sur la plupart des villes françaises en la matière. Cependant, ce dont on parle déjà moins, c'est de la manière dont ils en sont arrivés là, notamment grâce à une approche assez conflictuelle appelée «stoppez le meurtre d'enfants» (Stop de Kindermoord) qui a forcé les décideurs politiques de l'époque à repenser ce que signifie réellement la sécurité routière. Hélas, le mouvement, initialement assez radical, s'est, au fil d'une série d'évolutions et de fusions, transformé en

quelque chose de bien moins révolutionnaire, notamment en une ONG qui se concentre sur la «sécurité routière» telle que nous en discutons le plus souvent ici en France, à savoir le port du casque, le fait de regarder à gauche et à droite avant de traverser la rue, etc. Et en tant que telle, elle n'est plus un moteur d'une vision positive de l'avenir, mais plutôt d'une gestion prudente d'«accidents» supposés inévitables à un niveau «acceptable».

«Movement» présente une vision radicale de la mobilité compatible avec la vie humaine en milieu urbain. Et, en fait, il nous rappelle qu'une ville vivable ne se résume pas à la seule mobilité. Prenons par exemple les «Lignes directrices pour l'espace public» de la ville de Groningue. Elles définissent neuf autres dimensions en plus de celle de la mobilité : l'accessibilité, la sécurité, la perception humaine, la santé, l'interaction sociale, l'écologie, l'adaptation au climat, l'économie et l'histoire culturelle.

Disponible uniquement en néerlandais, en allemand et en anglais, il vaut le coup de lire ce livre en entier. Vous ne verrez plus votre ville comme avant.

Daan Wynen, président de TVD



BHNS : des chiffres qui nous transportent

CHIFFRES

La DUP, déclaration d'utilité publique, d'un réseau avec trois lignes de gros bus 18 ou 24 m

Le projet de TPM de réalisation de lignes BHNS, bus à haut niveau de service, a été validé par la Préfecture. Ce projet d'utilité publique aurait pour but de diminuer la place de la voiture (véhicule léger, VL), de diminuer les embouteillages au profit de plus de déplacements en transports en commun (TC). Il permet, selon TPM, «d'obtenir un **bon niveau de report modal** (taux d'augmentation de 20 %)».

Le nombre de déplacements journaliers s'exprime en milliers de voyageurs par jour ouvrable de base (milliers JOB). Le nombre de déplacements en mode mécanisé (VM) est la somme des voyageurs en voiture et en transports en commun: $VM = VL + TC$.

Pour évaluer un report modal, report de la voiture vers les TC, TPM évalue la part des TC par rapport aux déplacements en modes mécanisés selon le ratio $Part = TC / VM = TC / (TC + VL)$

Voici les prévisions de la DUP :

milliers JOB	2015	2022	2038	2058
TC	91	101	130	142
VL	1022	1076	1125	1191
VM= TC + VL	1113	1177	1255	1333
Part TC/VM	8,2%	8,6%	10,4%	10,7%

Selon TPM, cette part TC / VM augmenterait de 8,6% en 2022 à 10,4% en 2038 avec BHNS soit +20% de report modal en 16 ans.

Sur les pages 95 et 131 du volet H4, on appelle ça un «léger report modal».

Un léger report modal devient un bon report modal. Petit est bon. Small is beautiful.

La réalité selon les études officielles

Des études "EMC2" d'évaluation des déplacements sont régulièrement réalisées en France par le CEREMA, institution nationale indépendante.

De 2008 à 2022, comme ailleurs en France, la part des voitures (VL) a diminué et celle des transports en commun (TC) a augmenté. A Toulon, les parts TC / VM ont ainsi augmenté de

%	2008	2022
TC	5,9	7
VL	59	52,3
VM= TC + VL	64,9	59,3
Part TC/VM	9,1%	11,8%

9,1 % en 2008 à 11,8 % en 2022 en 14 ans.

Au fil de l'eau de 2008 à 2022, sans BHNS, le report modal fut en augmentation de 29% !

A quoi bon un BHNS ?

La réalité selon la billetterie

S'il est difficile de dénombrer les déplacements en voitures, ceux en TC sont connus par la billetterie qui distingue les TC terrestres (ligne 3 du tableau en bas de page) et maritimes (ligne 2). Connaissant le nombre de jours ouvrables de chaque année (JOB, ligne 4), le nombre de voyageurs en TC par jour est déduit en ligne 5 : Il varie de 101 mille en 2014 à 104 mille en 2024.

En 2016, la fréquentation maritime explose, mais la fréquentation en bus baisse à 91 mille.

En 2023, changement d'opérateur, la RATP remplace TRANSDEV, la fréquentation augmente avec plus de fréquences et les bus parcourent plus de km : 12,2 millions en 2024 au lieu de 11,1 millions en 2014. Cependant le ratio V/K du nombre de voyageurs par km parcouru en bus reste à 2,7-2,6 ; ratio d'une ville moyenne.

C'est promis, avec les gros bus à fréquences augmentées, la fréquentation journalière sera augmentée de 22 mille voyageurs par jour en 2038 par rapport à une situation au fil de l'eau à 108 mille voyageurs en 2038 (101 mille en 2022).

Le nombre de km parcourus n'est pas indiqué.

Pas d'étude comparative avec un tramway sur la seule ligne L1 avec une offre double de 50 mille voyageurs.

Les villes qui ont opté pour un tramway ont généralement enregistré des résultats supérieurs aux prévisions car l'offre n'est pas plafonnée à 150 voyageurs par véhicule : les trams d'au moins 200 places sont rallongés dès que de besoin. Le dossier montre que le BHNS sera saturé en centre ville : est-ce attractif ?

MP, ACTENERGIES et TVD

	2014	2016	2017	2022 p37	2023	2024
1 TPM Rapport annuel						
2 VOYageurs Mistral (millions/an)	30,5	30,4	30,7	30,1	31,2	31,8
3 VOY Maritimes (millions/an)	1,8	2,7	2,7	2,3	2,8	2,8
4 JOB (lundi à samedi)	303	303	303	306	303	307
5 VOY réseau Mistral / JOB	101	100	101	98	103	104
6 VOY Bus / JOB	95	91	91	91	91	94

Bref historique du TCSP de la Métropole de Toulon

FIL DE TEMPS

Cet historique montre la non justification de l'abandon du tramway pour un projet de BHNS qui n'a toujours pas abouti, plus de 15 ans après la décision de le faire.

Au début de l'année **1975**, en contexte de post choc pétrolier, Marcel Cavaillé, Secrétaire d'État aux Transports, lance un concours dans cinq villes, dont Toulon, visant à choisir un nouveau mode de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), le tramway était choisi.

En **2000**, le tramway était préféré au BHNS puisqu'une déclaration d'utilité publique avait été accordée sur la première ligne de tramway reliant Le Pradet à Saint-Mandrier sur les communes Le Pradet, La Garde, La Valette-du-Var, Toulon, La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Saint-Mandrier.

En **2005**, un nouveau projet est voté à l'unanimité par les élus de MTPM, pour modifier le tracé afin de passer par l'hôpital Sainte-Musse. La même année, un arrêté préfectoral est pris pour la nouvelle DUP tramway reliant Le Pradet à Saint-Mandrier. Pendant près d'une décennie, de 2000 à 2010 ces deux déclarations d'utilité publique sur le projet tramway ont permis à MTPM de réaliser 900 acquisitions foncières (dont certaines avec expropriations) dont 500 acquisitions «quasiment toutes faites», en particulier à Saint-Jean du Var et au Pont du Las, ainsi qu'à La Seyne-sur-Mer, La Garde, Le Pradet. Ces travaux ont permis également de réaliser des « parkings d'intermodalité », d'élargir le pont de chemin de fer de Saint-Jean du Var, de faire un passage sous l'autoroute A55, de réaliser des voies en site réservé, etc.

A partir de **2010**, MTPM décide sans justification de privilégier le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) au détriment du tramway.

En **2011**, MTPM décide de réaliser un BHNS et lance des réalisations de travaux sans aucune DUP. Le Collectif Tramway et Transports en Commun a formé plusieurs recours en excès de pouvoir afin de solliciter l'annulation de ces délibérations de bureau, qui ont été accueillis favorablement par le tribunal administratif de Toulon (11 02481-2, 11 02482-2 et 11 03263-2).

Le **16 décembre 2016**, en ayant retiré la mention du tramway, le nouveau Plan de Déplacement Urbain est voté. Puis le même jour, par

délibération, TPM vote le lancement d'une procédure d'enquête publique pour une «Déclaration d'utilité publique du Transport en Commun en Site Propre de la CA TPM».

Rendu public le **21 août 2017**, l'avis de l'autorité environnementale relatif au projet de transport en commun en site propre de l'agglomération toulonnaise pointe de nombreuses insuffisances de l'étude d'impact et recommande ainsi de compléter et d'améliorer le dossier, notamment pour «...quantifier les impacts sur le trafic et le report modal vers les transports en commun à l'horizon de la première phase de mise en service, préciser les modalités de réorganisation du réseau de bus MISTRAL, le stationnement compensatoire et les aménagements piétonniers et cyclables...».

Par arrêté préfectoral du **10 janvier 2018**, le préfet du Var abroge l'arrêté préfectoral du 21 novembre 2017 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique relative à la déclaration d'utilité publique du projet de transport en commun en site propre de l'agglomération toulonnaise au bénéfice de TPM. Par cet arrêté, le préfet du Var reporte l'enquête publique et sollicite un nouvel avis de l'autorité environnementale compétente considérant l'avis défavorable émis le 21 août 2017 par le préfet de région en sa qualité d'autorité environnementale sur le dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet du TCSP.

Historique du dernier projet BHNS

Le projet de TCSP est relancé le **12 septembre 2021** par MTPM qui candidate à l'appel à projets national pour la réalisation d'un BHNS avec une subvention de 40 M€ si les travaux débutaient avant le 31 décembre 2025.

Le **8 juin 2023**, MTPM approuve le bilan de concertation complémentaire pour la réalisation d'un projet de TCSP – BHNS de la métropole TPM. A partir du **12 septembre 2024**, la procédure d'enquête publique pour le projet de BHNS est votée par MTPM.

Le **29 octobre 2024**, un recours gracieux formé par l'association Toulon Var Déplacements est envoyé au préfet pour l'informer d'erreurs substantielles à l'encontre de la délibération du

continué sur page 6

12 septembre 2024 .

Le **13 février 2025**, l'autorité environnementale publie un avis sur le projet de BHNS querellé et recommande plusieurs points d'amélioration au maître d'ouvrage, entre autres de «...préciser les hypothèses de trafic et le périmètre du réseau routier retenu pour évaluer l'impact du projet sur le bruit et la qualité de l'air et le cas échéant, de l'élargir à l'ensemble des voies subissant une hausse de trafic significative du fait soit du report du trafic automobile, soit de la desserte des parkings relais.»

Du **25 mai au 25 juin 2025**, l'enquête publique menée au cours de laquelle les associations TVD, FNAUT PACA, Toulon@Venir, Collectif Tramway et TC, ainsi que de nombreux citoyennes et citoyens, ont contribué par l'envoi de plusieurs courriers.

Le **24 septembre 2025** le conseil métropolitain réitère la demande d'utilité publique du projet de transport en commun en site propre – BHNS de la métropole de Toulon Provence Méditerranée.

Le **9 octobre 2025**, par un arrêté le préfet déclare d'utilité publique le projet de Bus à Haut Niveau de Service, malgré les réserves de la commission d'enquête publique qui a «émis des doutes sur la viabilité du projet en terme stratégique, de validation du concept et du choix du mode» et a ajouté que «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»

Le **31 décembre 2025** le préfet du Var rejette notre recours gracieux demandant le retrait de cet arrêté fait par nos associations.

Recours contre la DUP Bhns

Suite au refus du préfet, un collectif d'associations a été amené le **26 février 2026** à déposer un recours pour annuler cet arrêté de DUP Bhns auprès du tribunal administratif de Toulon, par l'intermédiaire de notre avocat.

Ce recours à l'initiative du Collectif Tramway et Transports en Commun a été déposé conjointement avec les associations Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports PACA, Toulon@Venir, ACTEnergies, Toulon Var Déplacements.

Dans ce recours nous rappelons en particulier les insuffisances du projet pour améliorer les transports en commun dans la Métropole TPM et rattraper le retard en matière de part modale transports en commun par rapport aux autres grandes métropoles. Nous souhaitons revenir à un projet de tramway comme l'ont demandé une majorité des contributeurs lors de l'enquête publique.

Maurice Franceschi, président CTTC



TOULON VAR DEPLACEMENTS Bulletin d'ADHESION 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

- | | |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> €20 Plein tarif individuel | <input type="checkbox"/> €25 Plein tarif famille |
| <input type="checkbox"/> €2 Etudiants, chômeurs, revenus modestes | |
| <input type="checkbox"/> €30 Association < 50 membres | <input type="checkbox"/> €50 Association avec au moins 50 membres |

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

- | | |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> sous forme électronique | <input type="checkbox"/> 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