

La rue, on Partage



<http://toulonvardeplacements-asso.fr/>

**Bulletin d'information de l'association
N°73 Juin – Septembre - 2016.**

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

Editorial

Objectifs en régression pour TPM

Le projet du Plan de Déplacement Urbain 2016-2025 fixe des objectifs pour 2025. Nous les avons comparés avec les objectifs du PDU précédent pour 2015.

L'objectif Transports en Commun(TC) pour 2015 était d'atteindre 162 000 déplacements/jour. Le nouvel objectif pour 2025 est d'en atteindre 148 000 soit une diminution de 14 000 déplacements/j en TC, alors qu'il faudrait augmenter l'objectif de 2015 pour aller vers les performances des agglomérations de même strate (voir page 2). Augmenter les objectifs TC ne peut se faire que par la réalisation d'un tramway, le renoncement au tramway explique la régression de cet objectif.

L'objectif déplacements vélo pour 2015 était d'atteindre 81 000 déplacements/j. Le nouvel objectif pour 2025 est d'atteindre 45 000 soit une diminution de 36 000 déplacements. Ce manque d'ambition par rapport à de nombreuses agglomérations permet de ne pas réaliser un réseau de pistes continues et de ne pas mettre en œuvre un service de vélo en libre-service.

Le réseau de Transports en Commun en Site Propre est diminué de plusieurs portions : les sections La Garde Le Pradet et La Seyne Saint-Mandrier sont abandonnées. La deuxième ligne de TCSP qui était prévue entre Les Routes et Le Mourillon n'apparaît plus. Ceci qui permet à TPM de dire que le TCSP va coûter moins cher, alors que des acquisitions foncières ont été réalisées sur ces portions.

Ce PDU en régression ne permettra pas de faire diminuer la pollution due au taux de particules fines, responsable de 9% de la mortalité. La place laissée à la voiture par l'élargissement de l'autoroute et la création de nouvelles voies n'ira pas dans le sens de la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Le projet PDU de Toulon Provence Méditerranée doit être profondément corrigé pour nous hisser au moins à la moyenne des agglomérations de la même importance.

M. Franceschi, président de TVD.



Plan de Déplacements Urbains 2005+2015

Le PDU 2005 prévoyait :

**Un réseau TC
métropolitain maillé
autour du tramway.**

Le tramway est abandonné par TPM en 2016, alors que 200 millions d'euros ont été investis pour les travaux et les acquisitions foncières et que l'étude du CERTU de 2009 a indiqué que le BHNS serait insuffisant pour répondre aux besoins

PDU : les objectifs réalisés ailleurs

Le projet de PDU de TPM se propose de diminuer la part des **VP, voitures** en augmentant celle des

Déplacements TPM	2015	2025	2015	2025	+/-
Motorisés VP+2RM	880226	785278	62 %	53 %	- 9 %
Transports TC	83171	148550	6 %	10 %	+ 4 %
Modes Actifs	458066	537751	32 %	37 %	+ 5 %
	*1421463	**1471579			
* somme de 134383 selon TPM **somme de 1485501 selon TPM (1)					

TC, transports en commun,
et celle des **modes actifs :**
vélo et marche (1).

Cela semble ambitieux.

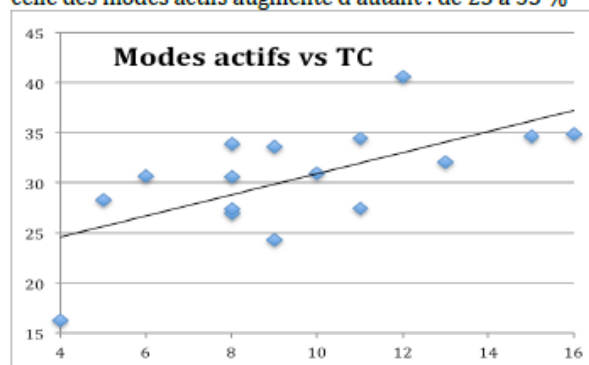
Est-ce cohérent ?

Est-ce possible ?

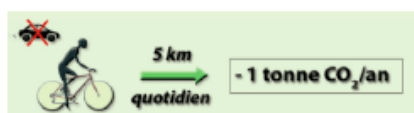
CERTU (2)	TC %	VP %	ACTIFS
Lille	9	56	34
Lyon	15	49	35
Rennes	13	54	32
Rouen	8	63	27
Reims	10	58	31
Bas-Rhin	8	58	31
Strasbourg	12	45	41
Bordeaux	9	63	24
TOULON	5	62	28
Côte-d'Azur	8	53	34
BdR 13	11	50	35
Région Grenoble	11	59	28
Grenoble	16	48	35
Amiens	6	62	31
St Etienne	8	63	27
Côte Basque	4	76	16

Le tableau du CERTU recense le nombre de voyages journaliers (en milliers) à partir de données de 2008 (2). Nous pouvons établir une corrélation moyenne entre les parts modales des modes de transports. L'augmentation de la part modale des transports en commun accompagne celle des modes actifs. Toulon se trouvant dans le haut du graphique, pour 10 % de TC la part des modes actifs pourrait être de 37 %

En moyenne, quand la part modale des TC passe de 4 à 14 % celle des modes actifs augmente d'autant : de 25 à 35 %



Evidemment la part de la voiture diminue quand celles des **TC ou des modes actifs** augmentent.



Grenoble a manifestement privilégié les TC et Strasbourg les modes actifs mais l'un ne va pas sans l'autre.

Les hypothèses d'objectifs avancées par TPM sont cohérentes pour Toulon : passer du ratio (TC ; Modes actifs) de (5 ; 28 %) en 2008 puis (6 ; 32 %) en 2015 à.. (10 ; 37 %) s'inscrit dans une lignée.

Ainsi Toulon en se proposant pour objectifs (TC ; Actifs) = (10 ; 37 %) s'inscrirait dans la lignée de la Côte d'Azur (8 ; 34 %) et de Strasbourg (12 ; 41 %) ce qui laisse entrevoir les mesures à mettre en oeuvre pour réaliser ces objectifs : s'inspirer de Nice et de Strasbourg.

Toulon avait déjà affiché de telles ambitions pour le PDU 2005-2015 qui n'ont pas été réalisées faute d'une politique de réalisations majeures comme le tramway, un TCSP digne d'une grande agglomération, ou l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et de parcours piétons sécurisés.

Ailleurs c'est possible : à Toulon aussi, ô si... !

Transports électriques à Nice :



Michel PIERRE, Vice-Président de TVD.

(1) TPM. Conseil Communautaire du 7 avril 2016. Projet de PDU. Orientations et plan d'actions. Page 3.

(2) CERTU 2013. Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain d'après les EMD 2008.

<http://www.certu-catalogue.fr/usagers-et-deplacements-a-velo-en-milieu-urbain.html>

Osez une randonnée à vélo sur la Voie du Littoral

Entre Toulon et Nice, cette voie a été créée en grande partie dans les années 1990 par un Conseil départemental « visionnaire ». Aujourd'hui elle ne demande qu'à être prolongée et complétée. Nos amis de l'association Nationale des Vélos Routes et Voies Vertes, AF3V, venus des 4 coins de PACA et du Languedoc nous montrent la voie. JP KLEIN représentant l'association pour le Var a accompagné un groupe de 21 personnes sur un parcours démarrant à la gare d'Ollioules-Sanary pour rejoindre en 3 étapes Agay. Cette voie dénommée V 65, devrait avantageusement compléter le réseau européen des vélo routes et voies vertes pour la traversée du Var en offrant des vues exceptionnelles sur la Méditerranée pour rejoindre l'EV8 (Euro Vélo-route en projet passant par Draguignan)

Pour connaître la carte interactive des vélos routes en France cliquez sur le lien suivant :

<http://www.af3v.org/CarTEAF3V/carte-detaillee.html>



Cet itinéraire est magnifique bien que présentant encore de nombreuses discontinuités.

Obstacle à franchir sur le Chemin des Pignes entre Le Lavandou et Le Rayol Canadel. Pourtant 10 km de vue exceptionnelle sur la mer nous attendent !

180 km à parcourir entre Six-Fours-les-Plages et Nice le long de la côte en grande majorité sur des voies protégées : pistes cyclables, bandes cyclables ou routes partagées.

3 belles étapes à Hyères, Cavalaire et Agay. Le dernier tronçon vers Nice qui est par ailleurs encore très discontinu, n'a pu être réalisé faute de TER fiable pour le retour ; il y avait une grève SNCF. Dommage, le duo train-vélo devrait être un moyen moderne de déplacement et de tourisme !



Un bon exemple de signalétique

Laissez-vous tenter, découvrez-la avec vos amis !

Certaines villes ont fait de vrais efforts, mais il manque de toute évidence une signalétique pour traverser des communes comme La Londe les Maures ou pour trouver l'ancienne voie de chemin de fer de Provence au niveau du Lavandou ou sur la commune du Rayol Canadel ; cette piste amène au renommé Jardin Méditerranéen. Or ce parcours

superbe de 10 km environ est actuellement entravé par un éboulement. Nous espérons que les collectivités concernées le remettront très vite en état.

Car pour nous, cette piste du littoral doit devenir plus attractive pour les randonneurs et le tourisme avec une parfaite continuité pour la sécuriser. Toutes les collectivités concernées devraient savoir se coordonner pour réaliser ce parcours de bord de mer qui manque cruellement dans la carte des vélo-routes et voies vertes.

Marquage BICYCODE

Depuis l'achat de notre nouvelle machine et sa mise en service à 6 Fours le 26/3/2016, TVD a marqué 102 vélos et ce en 6 demi journées (AM ou PM) de 3H chacune, une journée entière et un déplacement dans un camping loueur vélos électriques ...Pour mémoire le nombre de vélos marqués s'élevaient à 13 en 2012, 18 en 2013, 15 en 2014, 77 en 2015 année où nous avons loué par 2 fois cette fameuse machine...Quelques remarques: la Police Nationale reste notre principal

Le BICYCODE®, un service de la FUB

Passeport vélo

La Fédération française des Usagers de la Bicyclette, avec plus de 25 000 membres à travers son réseau de plus de 200 associations locales réparties sur tout le territoire, agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien. Plus d'infos sur www.fub.fr

La FUB et le Ministère de l'Intérieur ont signé en juin 2015 une convention de partenariat visant à généraliser l'accès de la Police et de la Gendarmerie au fichier des vélos marqués BICYCODE® en cas de vol.

Avec le soutien de :

Scannez le code avec votre téléphone pour accéder au site www.bicycode.org

BICYCODE®
Le marquage des vélos

marquage BICYCODE®
www.bicycode.org

Enregistrez votre vélo sur
www.bicycode.org

> Opérateur BICYCODE® :

TOULON VAR DÉPLACEMENTS
24, rue Paul Lendrin
83000 TOULON
Tél. : 06 18 16 31 27
Courriel : contact@toulonvardeplacements-asso.fr

FUB le vélo au quotidien

"commanditaire" et nous a demandé d'intervenir à 5 reprises de Sanary à Fréjus et ce partenariat devrait perdurer après la pause estivale; certains policiers n'hésitent pas à nous prêter main forte pour soulever un vélo par exemple et à faire de la sensibilisation question vols et antivol entre autres; surprise : 2 policiers ont vu leur vélo se faire graver, juste après celui de leur maire

qui n'a pas hésité à leur financer ces marquages comme le sien sur ses propres deniers...

Par ailleurs de + en + d'associations font appel à nos services avec + ou moins de réussite quant au nombre de vélos à graver mais cette activité est un excellent moyen de rencontrer des usagers et de discuter avec eux d'où la nécessité d'être si possible au moins 3 adhérents tvdistes pendant le marquage pour optimiser notre prestation. Les lieux choisis ont leur importance aussi : outre le côté

Bénéfices de la bicyclette



badaud que suscite le marquage, il provoque des discussions et le bouche à oreilles est un bon auxiliaire à l'info nécessaire en amont à toute opération "marquage bicycode"; c'est également une occasion de faire connaître la FUB (Fédération des Usagers de la bicyclette) grâce à qui le marquage existe et de diffuser les brochures et autres plaquettes qu'elle édite au profit des usagers. N'hésitez pas à nous joindre.

MES QUESTIONS A LA REUNION DE CONCERTATION DU MARDI 21 JUIN 2016 POUR LA DUP DU PREMIER TCSP à Toulon

Fréquentation journalière du réseau de bus Rappel en 1982 : 85000 au SITCAT (1) au PDU 2005 : 84000 ; objectif 2015 : 162000 (2) au PDU 2015 : 83171 ; objectif 2025 : 148550 (3) avec une ambition en baisse de presque 10%.	Question 1 La fréquentation du réseau n'a pas augmenté : à quoi ont servi les 185 M€ dépensés pour le projet de tramway ? <u>Réponse</u> : Le chiffre de fréquentation de 2005 était approximatif et exagéré.
Fréquentations annuelles des TCSP D'après l'annuaire CERTU (4) les fréquentations - des BHNS de 18 mètres plafonnent à 15 millions : Rouen 15 M ; Nantes 10 M (14 M en 2015). Nancy (12 M) et Caen (10 M) vont passer au tramway avant 2020. - du niveau des tramways des villes moyennes : Mulhouse et Reims (14 M), Orléans (15M), Rouen (15), St Etienne (20M) - Celles des tramways de grandes villes sont supérieures à 20 millions : Nice (29 M), Bordeaux (24 M moyenne de 4 lignes), Montpellier (43 M sur 2 lignes)..	Question 2 Le document de concertation prévoit un BHNS à saturation en 2040 avec 57000 voyageurs/ jour soit 21 millions l'an. TPM communiquera t-elle les études qui permettent de dire qu'un BHNS peut transporter plus de 15 millions de voyageurs l'an ? Réponse : ces BHNS ne feraient que 18m de longueur et nous en aurons de 24m (Ndlr : capacité max 13 à 20 M)
Motorisation du TCSP Le document de concertation du TCSP, page 29, semble laisser le choix : <i>Il peut être à motorisation thermique, électrique ou hybride</i> mais le projet de PDU, page 166 (3) liste les énergies consommées : essence, diesel, biocarburants ou GPL. Pas d'électricité !	Question 3 Choisirez-vous une motorisation électrique non polluante, non bruyante avec réduction de la consommation d'énergie du TCSP de deux tiers par rapport au diesel ? Réponse : en réflexion.
Tracé à La Seyne Le tracé du document prévoit un choix par Brégaillon. Les Seynois en comité des usagers du déplacement ont proposé d'autres choix.	Question 4 Les alternatives proposées seront-elles présentées en concertation à La Seyne ? Réponse : Vous aurez tout le loisir de vous exprimer..
Financement Les investissements sont payés par les entreprises de plus de 10 salariés et non par les contribuables de TPM. Si le tramway coûte plus cher à l'achat, il dure plus longtemps.	Dans la discussion Seuls les frais de fonctionnement du TCSP sont à la charge des contribuables de TPM. Ceux d'un tramway, par voyageur, sont plus faibles. TPM n'est pas d'accord sur ce point.
	Michel PIERRE, 21 juin 2016

- Plaquette SITCAT. « Un long chemin de TC dans l'agglomération toulonnaise ». Octobre 1982. Page 52.
- PDU 2005-2015. Page 130/180 de http://hyeres.fr/PDU_TPM_Doc_Opposable.pdf
- Projet de PDU 2015-2015 du 7 avril 2016. Page 3 « Orientation et plan d'actions »
Page 79/406 de : http://www.tvd-pdu.org/wp-content/uploads/160407_CC_PDU.pdf
- Transports collectifs urbains. CERTU. Annuaire 2007-2012.

Réunion des usagers du 9 juin à Marseille avec direction régionale SNCF PACA,
Compte rendu par Maurice.

JB Charpentier, responsable des projets SNCF réseau a présenté les projets en cours d'avancement :

-Il nous rappelle que nous sommes dans une région de population très concentrée sur le littoral entre Marseille, Toulon et Nice et que nous avons le plus petit linéaire de voies ferrées par habitant, alors que pendant ce temps le trafic routier augmente de 1% par an !

-Le RER toulonnais sera inauguré en 2023 avec la station supplémentaire de Ste Musse.

-Les travaux : 220 millions € pour la maintenance et 150 millions pour les investissements, concernent la sécurisation et la régénération des voies.

Les remisages à Cannes et St Roch-Nice

Les travaux sur les voies entre Cassis et Toulon en 2018, grace à « suite rapide » 1km/j.
Et Carnoules - Les Arcs en 2019.

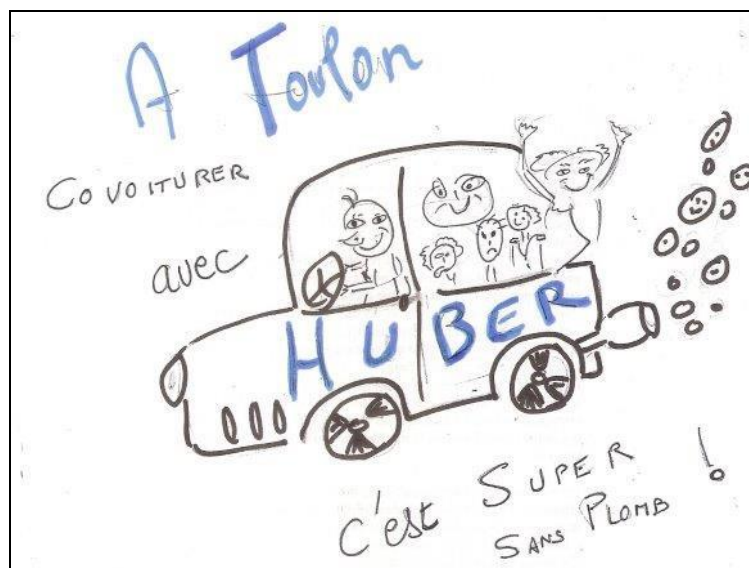
Les mises en accessibilité PMR jusqu'en 2024 : 2017 pour Les Arcs, 2018 pour La Ciotat ,
la Blannarde et 2019 pour Marseille St Charles.

Aspect commercial par Joëlle Redor, directrice marketing et qualité des TER

La garantie de fiabilité des TER est très mal classée en PACA.

Application loi NOTRE : Les transports inter urbains seront du ressort de la région au 1.1.2017. Les transports du département seront repris également.

Rappel : Le taux de suppression des TER est de 2% en France et de 7% en PACA.



Merci de penser à renouveler votre adhésion

BULLETIN D'ADHESION 2016

Toulon Var Déplacements - C/o Café Culture – 24, rue Paul Lendrin – 83000 TOULON

NOM.....Prénom

Adresse

Code postal :..... Ville :

Email :@.....

☐ Adhésion 2016 à Toulon Var Déplacements : 15 € Etudiant, faible revenu : 7 €

☐ Association <50 membres : 15 €.....Association >50 membres : 30 €

L'adhésion comporte l'envoi de «La rue on partage », bulletin de l'association (4 numéros)

Je souhaite recevoir le **bulletin sous forme électronique.** ☐ .. ou... **papier..** ☐ ..

☐ Abonnement seul au bulletin, envoyer 5 €.

Chèque à l'ordre de TVD à envoyer à la trésorière :

Lydie Abello – TVD - 21, impasse Jules Michelet – 83390 CUERS

Date :

Signature :