

La rue, on Partage



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

Bulletin d'information de l'association

N°75 Janvier – mars - 2017.

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

Editorial

Un PDU de dupes.

Après l'avis des commissaires enquêteurs qui ont émis plusieurs réserves, le conseil communautaire de TPM vient malgré tout d'approuver le document du Plan de Déplacement Urbain pratiquement dans sa forme initiale.

Ce document, basé sur des mesures obsolètes et des estimations inconsistantes, est flou sur la majorité des objectifs. Les bases des mesures des déplacements datent de 2008, les hypothèses d'évolution de la population fixées à 0,3%/an sont contredites par les derniers chiffres de l'INSEE* qui donnent 0,6% par an en 2014 ce qui fait plus de 6% pour les 10 ans de durée du PDU, au lieu de 3%. Ces manipulations de chiffres permettent de valider des projets fixés à priori, sur des hypothèses minimisées. Les besoins en déplacements sur l'axe essentiel est-ouest sont fixés à 1250 voyageurs/heure/sens, alors que toutes les agglomérations de la même strate que TPM, ont sur leurs axes lourds des besoins de l'ordre de 3000 v/h/s. Les besoins sont sous-estimés afin de se contenter de lignes de bus articulés sur quelques morceaux de site réservé (site propre), alors que les besoins correspondent en réalité à un tramway sur un site propre de bout en bout, comme cela était prévu dans le précédent PDU.

Les hypothèses d'évolution des modes doux sont choisies pour tenir les contraintes de diminution de la pollution et des émissions de CO2 fixées par les différents plans régionaux et nationaux ; cependant les moyens pour y parvenir ne sont pas explicités, en particulier pas de description des itinéraires cyclables, des cheminements piétons. Par contre la part belle est faite à l'automobile : élargissement de l'autoroute, nouveaux échangeurs, création de voies nouvelles et de nouveaux parkings.

L'agglomération de Toulon à qui l'on vient de donner la possibilité de devenir une métropole est loin d'être au niveau de celles de Montpellier, Grenoble, Strasbourg, Nantes, toutes dotées de plusieurs lignes de tramway avec des fréquentations des transports en commun par habitant de plus du double et dont la part du mode vélo est 5 fois plus développée en moyenne, grâce à de véritables réseaux cyclables et des vélos en libre service. TVD refuse le fatalisme de la médiocrité des déplacements dans notre agglomération.

Que l'année 2017 remette l'agglomération de Toulon sur de bons rails.

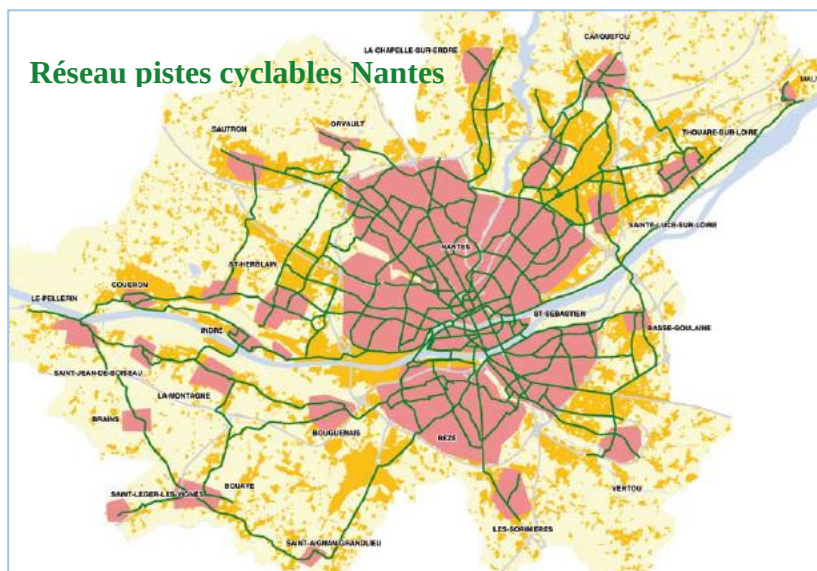
* Institut National de la Statistique et des Études Économiques , <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2525755?sommaire=2525768>

M. Franceschi, président de TVD.

p1

Toulon Var Déplacements 24 rue Paul Lendrin c/o « café culture », 83000 Toulon

Courriel : contact@toulonvardeplacements-asso.fr --- Tel : 06 18 16 31 27 --- Site : <http://toulonvardeplacements-asso.fr/>



Accueil d'un nouvel adhérent.



Nous souhaitons la bienvenue à Alain SEGUIN qui a souhaité participer à notre CA. Retraité depuis 2010 de la SNCF où il a exercé des postes de responsabilité notamment au pôle Ingénierie à Marseille. Habitant à Six-Fours, il fait partie du conseil de quartier du Brusc ; il s'est intéressé au PLU de Six Fours, puis au PDU de TPM pour lesquels il a remis ses observations sur les volets environnement, déplacements et stationnement au commissaire enquêteur.

Les transports en commun à Six-Fours les Plages.



Le nouveau PDU (Plan de Déplacements Urbains) 2015/2025 est arrivé. La ville de Six Fours avec ces 35000 habitants est très mal desservie par les TC (transports en Commun). Résultats : la part modale des TC est de 2% contre 10% pour l'ensemble de TPM (communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée) avec pour la voiture jusqu'à 84% contre 58% pour l'ensemble de TPM. Cette situation est la conséquence d'un mauvais maillage, de fréquences de dessertes faibles et

de temps de parcours longs. Un secteur touristique comme le Brusc est très mal desservi par les TC du lundi au vendredi et très peu le dimanche. Dans la période d'été, où la population double, l'offre TC est réduite.

Le bus comme moyen de transport devient attractif lorsque la fréquence fait que l'usager des transports en commun ne se pose plus (trop) la question des horaires (fréquences et si possible cadencement).

Un réseau performant, donc utilisé, est basé sur les quelques points suivants :

- Un nombre suffisant de lignes pour desservir l'ensemble de la ville de Six-Fours.
- Une bonne fréquence avec, si possible, un cadencement.
- Des correspondances entre lignes bien identifiées (ex : si toutes les lignes passent à l'arrêt Mairie, identifier cet arrêt comme point de correspondance et l'aménager en conséquence)
- Que tous les bus qui passent à proximité d'une gare aient un arrêt à cette gare.
- Prolonger vers la gare d'Ollioules les bus qui ont leur terminus à la Reppe.
- Eviter les changements d'horaires trop fréquents (semaine, samedi, dimanche été, hiver) car, si les scolaires disparaissent pendant les vacances, ils deviennent ensuite vacanciers et ils se rajoutent aux nombreux touristes qui fréquentent notre ville.
- Imaginer des tarifs attractifs pour les estivants ou les Six Fournais (forfait semaine, mois, journée)
- Proposer des dessertes de gares (Ollioules ou la Seyne) afin d'éviter que les personnes qui utilisent le train pour des déplacements fassent un trajet en voiture le matin et le soir entre la gare et le domicile (les parkings des gares de la Seyne et d'Ollioules sont saturés)
- Réduire les temps de trajets avec par exemple, du Brusc ou de La Reppe vers la gare de Toulon actuellement 50 mn à 1 heure
- Imaginer des tarifs abonnés parking /bus afin de limiter les déplacements en voiture pour des personnes dont le domicile ne serait pas desservi directement par un bus.
- La réussite d'une nouvelle mise en service de bus passera par une forte communication à la population sur l'intérêt de choisir les TC pour ses déplacements



Une meilleure communication avec les associations d'usagers ou les habitants permettrait de faire évoluer les mentalités en matière de déplacements. Des avis et des idées pourraient surgir de ces échanges.

Se déplacer en transports en commun ou en modes doux (vélo ou marche à pied).

Protéger notre environnement pour mieux vivre.

Alain SEGUIN
p-2

Comment se met en place un stand de marquage de vélocipèdes. De A à Z.

Tout d'abord, le téléphone sonne chez la trésorière, qui court dans tous les sens pour savoir quel téléphone sonne, le fixe ? le portable personnel ? ou celui de l'association ? Enfin, elle prend la communication, note les coordonnées et les desideratas des personnes au bout du fil, nom, téléphone, motif, lieu,

- Police nationale,
- Mairie de Fréjus,
- C.P.A.M. (Caisse Primaire d'Assurance Maladie)

Elle informe le responsable en l'occurrence Patrice le Blanc qui prend en main la situation.

Mais cette fois-ci, le responsable vélo s'est permis de partir trois ou quatre mois en Champagne des vacances studieuses.



pour...

Ah ! j'oubliais : l'organisation pour Bandol a été faite par le Capitaine Leroy avant les grandes vacances et Patrice m'avait demandé si je voulais bien m'en occuper. Donc, j'ai téléphoné au Capitaine Leroy, me suis



présentée téléphoniquement et l'ai contacté deux ou trois fois, j'oubliais toujours un détail important... « C'est le métier qui rentre ! » me disais-je et finalement, nous nous sommes - bien - entendus.

Nous en parlons au C.A. : Louis Russo est mandaté pour graver ; Lydie Abello, Régine Tison accueilleront le public ; Jean-Jacques Haure-Placé, très sympathique, se propose de venir le matin, l'après-midi, il doit s'occuper de son chien... Vincente Chastel, très efficace et passionnée, viendra nous rejoindre au repas et sera présente l'après-midi ; le président, Maurice Franceschi, ne viendra que pour le repas... et nous soutiendra moralement, c'est important.

Le 29 octobre est arrivé, agréable journée, soleil au rendez-vous. Nous arrivons une demi-heure plus tôt. A 9h, les employés municipaux arrivent avec le câble électrique et le tripode, je crois. Pour le reste du matériel : table, chaises, barnum, ils ne sont pas au courant ; le jour précédent, j'avais, pourtant, téléphoné au capitaine Leroy pour confirmation : tout était prévu même les panneaux d'affichage que j'avais demandés. Tiens ! Pas de panneaux ... Régine et les policiers accrochent les affiches « marquage vélos » à un palmier. Vive la Nature !

Enfin, le marquage peut commencer ; 4 vélos à marquer, le monsieur vient de Mandelieu mais - catastrophe - ils sont tous en carbone ; par chance, un vélociste, qui s'installe à côté de notre barnum (barnum, table et chaises apportés finalement par les employés de la mairie), a une autre technique de marquage et ce monsieur a pu faire marquer ses quatre vélos mais à un tarif beaucoup plus élevé que celui de TVD...



Bilan du jour, pas de quoi en faire tout un plat (le plat du jour était moyen), mais tout de même : nous avons marqué 11 vélos et recruté un nouvel adhérent, M. Guy Chauvin : bienvenue à l'association !

Nous remercions les employés municipaux, la police municipale et la police nationale, tous très sympathiques.

Lydie Abello

Du côté de La Seyne



Navettes pour Châteauvallon : ticket gagnant !



En partenariat avec les bibliothèques de La Seyne sur Mer, Châteauvallon a mis en place des navettes pour certains spectacles.

Les départs se font des bibliothèques de la Salle Tisot et de la Maison Bouvet.

Les prix vont de 8 à 16 euros tout compris.

Cette bonne initiative organisée depuis l'année dernière avec succès, permet à ceux qui n'ont pas de voiture d'aller au spectacle, et à ceux qui en ont une ... de la laisser au garage ! (moins de pollution)

Nathalie et Pauline.

La balade des gens heureux..... sur la Corniche de Tamaris

Le 18 septembre dernier, dans le cadre des « journées du Patrimoine », et à l'initiative de Julie Castellani, Henri Giovanetti et moi-même, la Mairie de La Seyne sur Mer a organisé une balade sur la Corniche de Tamaris, invitant les Personnes à Mobilité Réduite à y participer.

La promenade avait deux objectifs :

-faire connaître l'histoire un peu différente de cet endroit magnifique, racontée ce jour- là par Jean-Pierre Autran, éminent spécialiste du passé seynois.

-montrer comme il est difficile, pour des personnes en fauteuil roulant de se déplacer sur des trottoirs encombrés de voitures.



En effet, à plusieurs reprises, à cause des voitures garées sur le trottoir, nous les promeneurs en fauteuil, aidés par les personnes valides, avons été obligés de descendre sur la route, après avoir fait stopper les automobilistes.

Cet après-midi fut un succès, les participants, touristes et autres, ont fait une belle balade sous le doux soleil de septembre, en apprenant beaucoup sur l'histoire de la Corniche de Tamaris, et en prenant conscience (je l'espère), de la gêne et des dangers occasionnés par ceux qui garent « mal » leur voiture !

A refaire !!

Any Baudin.

A VOS AGENDAS :

- Le prochain **marquage bicycode** contre le vol des vélos aura lieu le **samedi 21/1** devant le Café Culture, 24 rue Paul Lendrin, Toulon de 14 à 17H. Plus d'infos et réservation ? contact TVD : 0618163127.

- TVD tiendra son **AG** le **samedi 4 février 2017** à la FOL, 68 avenue Victor Agostini, Toulon, de 9 à 12H30.

-. Prochains rassemblements de la « **masse critique vélo** » :

Jeudi 5 janvier, jeudi 2 février, jeudi 2 mars
18h15 sur l'esplanade est de la gare SNCF.



20e congrès de la FNAUT : les tickets verts et tickets rouges

A l'occasion de son 20e congrès national d'octobre 2016, la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports présente ses tickets verts et tickets rouges.

...Ticket vert...

Grenoble Alpes Métropole, pour l'instauration courageuse du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) de l'agglomération grenobloise (450 000 habitants), dans le cadre de l'opération "Métropole Apaisée". Cette mesure était fortement soutenue par l'ADTC de Grenoble et Rue de l'Avenir (FNAUT Infos 241).

<http://www.lametro.fr/930-metropole-apaisee.htm>



...Tickets rouges...

Hubert Falco, maire LR de Toulon déjà épinglé par la FNAUT en 2008. Cet élu immobiliste persiste depuis des années dans son hostilité obstinée et irrationnelle à un projet de tramway pourtant très bien adapté à la desserte de l'agglomération toulonnais et veut aujourd'hui imposer un bus à haut niveau de service (BHNS) de capacité très insuffisante.

Jean-Pierre Masseret, ancien président PS du Conseil régional de Lorraine, a fait échouer, par son comportement irresponsable, le projet de gare TGV-TER de Vandières alors qu'il avait promis sa réalisation à maintes reprises et avait en mains tous les moyens nécessaires pour le faire aboutir.

Philippe Saurel, maire Divers Gauche de Montpellier et président de Montpellier-Méditerranée-Métropole.

Il a soutenu le doublement de l'A9 au droit de Montpellier, en cours d'achèvement, et exige encore de nombreux investissements routiers surdimensionnés. Il soutient activement le projet de gare TGV excentrée de La Mogère, positionnée stupidement très loin de la gare centrale de Montpellier et les transports de proximité, ce qui allongera considérablement la durée des trajets des voyageurs quand elle sera desservie par la SNCF.

Il a reporté la réalisation de la ligne 5 de tramway de Montpellier malgré sa fréquentation prévue de 60 000 voyageurs/jour et son rôle potentiellement important dans la structuration de l'urbanisation en cours.

Chambéry Métropole et la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget

Ces deux intercommunalités, présidées respectivement par Xavier Dullin (LR) et Dominique Dord (LR), s'accordaient pour que les lignes de bus de Chambéry desservent les communes limitrophes situées sur l'agglomération d'Aix-les-Bains. Désormais, leurs réseaux sont exploités indépendamment.

Les lignes de bus s'arrêtent à la frontière des intercommunalités. Les bus ne desservent plus l'hypercentre de Chambéry. L'offre de transport public a diminué de 18 % sur le territoire de Grand Lac.

Ils l'ont échappé belle !

Cécile Helle, maire PS d'Avignon, s'est opposée de manière totalement incompréhensible et irrationnelle au projet tramway de l'agglomération d'Avignon. Malgré cette opposition, la raison l'a finalement emporté au bénéfice des habitants : le projet initial de tramway a été adopté par le Grand Avignon, présidé par Jean Marc Roubaud (LR), il sera cependant réalisé en deux phases. A noter que les entreprises locales ont toujours soutenu le projet dont la réalisation renforcera l'attractivité économique de l'agglomération.

Jean-Paul Huchon, ancien président PS du Conseil régional d'Ile-de-France qui, sous la pression des écologistes EELV et avec le soutien du Premier ministre, a instauré le tarif unique du Pass Navigo sans se préoccuper du financement de cette mesure.

Le Bhns serait-il deux à trois fois moins cher que le tramway ?

Le Bhns, bus à haut niveau de service, TCSP Transport en Commun -partiellement- en Site Propre serait-il deux à trois fois moins cher que le tramway totalement en site propre ? Site propre où le véhicule circule sur une voie sans voitures, prioritaire aux carrefours.

C'est l'argument préféré de TPM pour le Bhns (1) : "de 2 à 10 M€/km pour le Bhns" contre "13 à 22 M€/km pour le site propre sur rail." Un maire ajoute qu'il croit savoir que "le projet est 3 à 5 fois moins cher que le tramway". Confiance aveugle.



Le vrai coût prévisionnel du Bhns à Toulon.

Le projet de déclaration d'utilité publique de la première ligne de Bhns de 23 km s'étend sur 18 km du tracé du précédent tramway augmenté de 5 km de la gare de La Seyne à l'Espace Marine. Son budget est de 245 M€ de travaux auxquels s'ajoutent 185 M€ de travaux réalisés pour un total de 439 M€ (2) plus s'il vous plaît... environ 21 M€ pour les 2,5 km de site propre déjà réalisés dans le quartier Berthe à La Seyne (à 8 M€/km seulement). Le budget réel s'élève finalement à quelque 460 M€ soit environ **20 M€/km de TCSP-Bhns toulonnais : ce serait le Bhns le plus cher de France et qui coûterait deux fois plus que ce qui était annoncé par TPM par rapport au maximum affiché à 10 M€/km.**

Non, le Bhns n'est que 1,4 fois moins cher que le tramway

Le budget du tramway sur 18 km était de 515 M€, soit **28 M€/km (3).**

Que ce soit pour le Bhns ou le tramway, construire à Toulon coûte plus cher qu'ailleurs.



Le Bhns de Toulon ne serait que 1,4 fois moins cher que le tramway de Toulon. Notons que le Bhns de Metz a coûté 13 M€/km soit également 1,4 fois moins cher que le tramway de Besançon à 18 M€/km.

Il est vrai qu'un Bhns coûte moins cher à installer qu'un tramway mais le tramway peut transporter plus de voyageurs (100.000 par jour à Nice). *Sur la partie centrale du tracé de Bon Rencontre à l'Université une seule ligne de Bhns ne suffira pas. D'ailleurs une autre ligne est prévue au PDU empruntant en partie l'autoroute A57 (4) ; ligne ressemblant à la ligne de bus U (12 km de Bon Rencontre à l'Université de La Garde).*

Deux Bhns pour remplacer le tramway ?

Avec le Bhns, deux lignes est-ouest sont nécessaires l'une de 23 km et l'autre de 12 km soit 35 km. A 20 M€/km le budget global de **deux lignes Bhns est de 700 M€.**

A 28 M€/km sur le tracé rallongé à 23 km, **le tramway coûterait 644 M€.**

On ne nous dit pas tout. Une étude comparative s'impose d'investissements et d'exploitation.

Pour le même prix : UN tramway ou DEUX Bhns ?

Les élus n'ont pas eu connaissance de tous les éléments pour une saine décision.

Pour choisir le mode de transport il faudrait comparer des devis, peser les inconvénients et les avantages des modes de transport... pour une bonne « gestion de père de famille ».

Michel PIERRE, vice-président de TVD et de l'UDVN-FNE-83

(1) PV du 12 février 2016. <http://www.tvd-pdu.org/wp-content/uploads/PV-CONSEIL-12.02.2016.pdf>

(2) Conseil communautaire du 16 décembre 2016. Décision de lancement de l'enquête publique pour la déclaration d'utilité publique de la première ligne de TCSP de type BHNS. Page 4.

(3) PDU 2005-2015. Page 135. http://hyeres.fr/PDU_TPM_Doc_Opposable.pdf

(4) PDU 2015-2025. Compte de déplacements. Page 7. Une somme de 50 M€ de réseau autoroutier affectée aux transports en commun.