

La rue, on Partage



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

Bulletin d'information de l'association
N°76 mars –mai- 2017.

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

Editorial La future ligne 2 du tramway de Nice : trop beau !



Voir la vidéo <https://www.youtube.com/watch?v=GGkq-em7TBkw.y>

La deuxième ligne de tramway de la Métropole Nice Côte d'Azur va traverser la ville d'est en ouest sans caténaire. L'alimentation se fera par une nouvelle technologie de recharge par le sol

https://www.youtube.com/watch?v=igou_6OuiXE. Cette réalisation entraînera zéro câble aérien dans la ville.

Les travaux commencés en octobre 2013 aboutiront à une mise en service en 2018 (TPM a commencé les travaux pour son tramway en 2005 et toujours pas de mise en service en 2017 du premier tronçon).

Chiffres clés du tramway niçois

- 11,3 km de tracé dont 3,2 km en tunnel
- 20 stations dont 4 souterraines
- 19 rames d'une capacité de 300 personnes
- 105 000 passagers/jour (140 000 en quelques mois)
- 3 minutes entre chaque rame
- 26 minutes de l'aéroport Nice Côte d'Azur au port de Nice
- 20 000 voitures en moins sur la Promenade des Anglais
- Forte réduction de la pollution (-16%) et des gaz à effet de serre
- 210 000 personnes et emplois desservis à moins de 500 mètres du tracé
- 77 000 m² de gazon installés, 2400 arbres plantés le long du tracé de la ligne Ouest-Est
- 50% de bruit en moins (-4dB)

Financement : Le coût global est de 758 millions d'euros. Les subventions (état, région, département, Europe, société aéroportuaire) s'élèvent à 223 M€. L'emprunt est financé pour 250 M€ par La Banque Européenne d'Investissement et pour 250 M€ par La Caisse des Dépôts et Consignations.

Une troisième ligne de tramway est en projet dans la vallée du Var.

Pourquoi les habitants de l'agglomération toulonnaise n'auraient-ils pas droit à la réalisation d'un tramway ? Des études très précises ont été faites pour les travaux, 200 M€ ont déjà été utilisés pour cette réalisation. Quel gâchis de l'argent public si ce projet est abandonné !

Source <http://tramway.nice.fr/ligne-ouest-est/projet-ouest-est/tout-sur-le-projet/>

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/>

Hommage à Olivier Griffet, membre du Conseil d'administration, décédé en février 2017



J'ai des difficultés à le croire Olivier, tu n'es plus de ce monde terrestre, tu as quitté ton corps.

Toi qui avais le désir de vivre intensément, encore plus depuis que tu avais surmonté des épreuves graves de maladie. Tu avais plein de projets de vie personnelle, de vie associative.

Et dans notre association Toulon Var Déplacements, dont tu étais administrateur, tu donnais le meilleur de toi-même, en particulier en t'occupant du site Internet de l'association, en nous

représentant au niveau régional à l'association qui défend les NosterPaca. Car tu étais passionné pour le développement des transports en commun et en particulier des trains, dont tu connaissais tous les détails techniques. Tu faisais aussi parti d'un club informatique qui promeut les logiciels libres et les sites indépendants des entreprises à but lucratif. Ta passion de la vie, ta gentillesse, allait de pair avec une authenticité et une droiture de conduite en accord avec ton être profond. Ceci faisait que c'était pour toi difficile de te soumettre aux imperfections du système dans lequel nous vivons. La cohérence avec tes valeurs faisait que tu choisissais la simplicité de vie plutôt que de renoncer à cette cohérence.

Ton intégrité morale fait que tu es pour moi un exemple, tes fragilités étaient compensées par des forces d'authenticité, de relations humaines, de soif de connaissances dans les domaines qui te passionnaient. Ta recherche de la communication, du partage, faisait que tu entraînaient les gens que tu croisais à rentrer en relation dans la convivialité. Ton attachement à ta famille montrait l'importance pour toi de cultiver la relation avec les êtres chers.

Toi le plus jeune de notre conseil d'administration, tu es parti trop tôt. Cependant tu resteras dans le cœur de tous ceux qui te connaissaient et qui t'appréciaient.

Tu croyais à une vie après la mort, c'est pour ça que je sais que tu es là derrière le voile du monde visible, nous ne pouvons te percevoir dans notre corps de matière, mais nous te saluons. Tôt ou tard nous te rejoindrons. Au revoir ami Olivier.

Prochaines séances de marquage bicycode

- Le 23/3 au PRADET devant l'Office de Tourisme de 9 à 12H
 - Le 8/4 à FREJUS Base Nature 199 Boulevard de la Mer de 9H30 à 17H30
 - Le 10/6 à TOULON Café culture, 24 rue P.Lendrin de 14 à 17H
 - Le 25/6 à SOLLIES PONT Place de l'Eglise de 9 à 13H
 - Pour toute information complémentaire téléphoner au 0618163127
-



La SEYNE : Navette Châteauvallon Gratuite

Petite précision au sujet de la navette Châteauvallon – les bibliothèques de La Seyne : si le prix des spectacles est entre 8 et 16€, la navette, elle, est gratuite ! Renseignez-vous auprès des bibliothèques seynaises.

Pauline Cooper

Compte rendu de l'Assemblée Générale de TVD

du samedi 4 février 2017

• **Rapport moral** présenté par le président Maurice FRANCESCHI

Les bases associatives de TVD

Nous rappelons les objectifs de l'association qui sont d'œuvrer pour « *Les droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun* » en étant force de proposition pour améliorer les déplacements.

Juridiquement TVD est une Association loi 1901, déclarée initialement JO du 18 juin 1980,

Elle est Agréée environnement et cadre de vie (2014) et Agréée consommation (2017)

Les liens avec autres structures

Membre des Fédérations Nationales

« Rue de l'Avenir », « FNAUT », « FUBicy », « AF3V », « Les Droits du Piéton »

Membre des Fédérations Régionales : « Air PACA », « NosterPaca »,

Membre du collectif Tramway

Conseil d'administration

Il se réunit tous les deuxièmes jeudis du mois (10 conseils d'administration/an)

Composition du CA

Membres du CA : L. ABELLO (trésorière), V. CHASTEL (secrétaire générale), M. FRANCESCHI (président), P. LE BLANC (vice-président), M. PIERRE (vice président), M. VANDENBROUCKE (vice-président), P. COOPER, O. GRIFFET, J.P. RICORD, L. RUSSO.

Membres Invités : J.J. HAURE PLACE, R TISON, A. SEGUIN.

Les Commissions

Transports en commun, Vélos, Piétons, Qualité de l'air et santé, Plans d'aménagements (PDU, Scot, PLU), Bulletin. Elles travaillent en comité et rendent compte au CA

Conclusion du rapport moral.

TVD a une vie associative conforme à ses statuts et une activité régulière qui donne des résultats. L'engagement des adhérents actifs, tous bénévoles, est très important (plusieurs heures chaque semaine), cependant nous ne pouvons répondre à toutes les demandes pour le droit des usagers et l'amélioration des déplacements.

• **Rapport d'activité** présenté par le président Maurice FRANCESCHI

Activités internes

2 réunions par mois (2ième et 4ième jeudi)

Les réunions de l'association se déroulent 2 fois par mois, le jeudi de 17h à 19h dans les locaux de la FOL (Fédération des Oeuvres Laïques) au 68, avenue Agostini, 83000 Toulon ; le 2e jeudi du mois est consacré à la réunion du CA et le 4e jeudi aux réunions de travail des commissions. Il est précisé que les adhérents sont invités à participer à ces réunions quand ils le souhaitent.

Une assemblée générale par an avec élection d'un tiers sortant du CA.

Réalisation et diffusion de 4 Bulletins/an de 6 pages

Tenue de 2 sites Internet (TVD infos et TVD PDU)

Courriers aux collectivités

Organisation des manifestations

Contact avec adhérents (liste de diffusion TVDIF, accueil téléphonique)

Etudes des dossiers locaux et élaborations de propositions (pistes cyclables, parcours piétons, TER, bus, tramway, qualité de l'air)

Activités externes (voir les détails en annexe et dans les rapports des commissions)

Tenue de stands (documentation, conseils, marquage vélo)

Réunions avec associations nationales, régionales, locales.

Réunion de concertation avec collectivités et organismes publics (PDU, Scot, DUP)

Participation aux enquêtes publiques.

Conclusion rapport d'activité

TVD a eu une activité importante en 2016 grâce à l'investissement de ses adhérents bénévoles. Les demandes en activités externes et internes sont immenses : analyse des besoins des usagers et des problèmes locaux de déplacements, étude et propositions de solutions, tenues de stand (marquage vélo), réunions publiques d'information, courriers aux élus, aides aux usagers. Même si l'engagement des adhérents actifs est très important nos réponses sont limitées par le manque de moyens matériels (pas de local fixe) et financiers (difficulté d'avoir des subventions).

Compte rendu de la COMMISSION VELO.

TVD est la seule Association à proposer un marquage bicycode antivol pour les vélos dans le Var. Ce marquage permet aux vélos gravés volés d'être retrouvés grâce à un fichier tenu par la FUBICY en relation avec les services de la Police. 600 vélos volés pendant les mois d'été à Toulon en 2015. Nous avons un programme d'interventions prévues de plus en plus chargé en fonction des demandes. Le marquage coûte de 7 à 8 euros dont 5 ou 6 euros pour T.V.D. Cette participation est nécessaire pour couvrir notre investissement dans la machine. La main d'œuvre est bénévole. La FUB informe que 30 % des vélos gravés volés sont récupérés.

Ce service est proposé sur les stands tenus par TVD lors de diverses manifestations dans l'année (fête du vélo, à la demande des polices nationales et municipales, de certaines mairies ou associations...)

Patrice alimente aussi la liste de Diffusion et a la responsabilité du journal ; Il en appelle aux réactions et remarques des adhérents sur nos articles pour alimenter la discussion. Rappelons que TVD participe régulièrement à la masse critique, sortie le 1er jeudi de chaque mois, RV devant la gare ferroviaire de Toulon à 18H15. Consulter son site lamassecritique.fr.

P. Le Blanc, responsable commission vélo.

Compte rendu de la COMMISSION TRANSPORTS EN COMMUN

I. PARTICIPATIONS A DES RENCONTRES, COLLOQUES, REUNIONS

Congrès biennal de la FNAUT Nationale à Strasbourg (21-23 octobre 2016)

L'Alsace, après sa réunion avec la Lorraine et la Champagne Ardennes est dans une très grande région (Grand Est). Pour les habitants des autres régions et notamment PACA, tout semble y fonctionner à merveille. Les trois composantes ont les taux de régularité pour les TER les plus élevés de France (L'Alsace championne avec plus de 95%) et la Métropole Européenne Strasbourg (490.000 h.) a aujourd'hui pratiquement achevé la construction de son réseau de tramways, performant et parfaitement maillé, de six lignes. De quoi faire rêver bien des Toulonnais ! Ceux-ci pourront toujours se consoler en pensant qu'à la distribution des récompenses, leur maire et président, s'est vu attribuer pour la seconde fois un magnifique carton rouge, et à l'unanimité. Ne demandez pas pourquoi !

Réunion Associations-SNCF PACA à Marseille (6 décembre 2016)

On y a appris que malgré des progrès par rapport aux 2 années précédentes (+ 3 points) **les taux de ponctualité restaient faibles en PACA** (84,7% pour un objectif de 85 %) et très inférieurs à la moyenne nationale (90%). Grâce à la 3ème voie mise en service, sur Marseille-Aubagne le taux monte à 90%. Mais sur Marseille-Nice pour les intervalles il n'est que de 70% en raison des impératifs liés aux intercity et aux TGV, notamment en gare de Toulon (espacement réduit entre les trains). En 2017 malgré une baisse de fréquence des trains entre Marseille et Aubagne on constate davantage de trains entre Marseille et Toulon (cadencement au ¼ d'h. en pointe du soir). **Encore trop de trains supprimés (8-9%)**, la cause principale restant la même : le manque de conducteurs (la formation demande 18 mois). Les nouveaux matériels voyageurs, de plus grande capacité, arrivent progressivement mais ils ne peuvent tout résoudre.

Ajouter à cela les nouvelles conditions dues aux changements de discours à la tête de la région dont la SNCF ne peut se désolidariser. Il y a donc encore beaucoup de souci à se faire dans notre région.

II. LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS DANS L'AGGLOMERATION TOULONNAISE

Depuis 2015 les transports urbains ont été marqués par les attermoissements du PDU et ses maigres projets en matière de solutions performantes. Egalement depuis l'automne de cette année-là, **le réseau d'autobus a régressé** suite à la suppression de «doublons» qui ont abouti à réduire les dessertes de la gare de Toulon et celle des quartiers nord de celle-ci (ex. : Siblas). Seule amélioration, celle des lignes de soirée en fin de semaine (les «Nocturnes») moins nombreuses certes (6 + 1 navette maritime au lieu de 10 + 2) mais plus logiques : ce sont des lignes sur leur itinéraire habituel de journée, avec pour certaines une partie terminale modifiée. Ce qui compte pour TVD et pour Toulon c'est d'avoir des transports de grande capacité adaptés à l'importance comme à la configuration de notre agglomération, donc de type ferroviaire, et pour lesquels **le combat doit continuer : les 2 lignes de tramways et deux à trois haltes supplémentaires sur les trajets des TER** Marseille-Hyères et d'autres ultérieurement en direction de Solliès-Pont, afin de bénéficier d'un service proche de celui d'un RER en heure de pointe. **TVD a obtenu l'agrément local comme association de défense des consommateurs-usagers** des transports dans leur ensemble **par arrêté préfectoral du 4 janvier 2017**. Ce qui donnera plus de poids à l'association notamment auprès des instances auprès desquelles elle sera amenée à siéger légalement.

Michel VANDENBROUCKE, VP chargé des transports en commun

Compte rendu de la COMMISSION ENVIRONNEMENT

Cette commission se préoccupe en particulier de l'impact sur la santé de la pollution liée au trafic routier. Un diaporama est présenté sur l'évolution de la qualité de l'air sur l'aire toulonnaise. Globalement un jour sur deux seulement est de bonne qualité. Il y a de fortes différences selon les zones : la population située le long des grands axes routiers est la plus touchée par la pollution aux particules fines et aux oxydes d'azote.

La pollution à l'ozone a encore augmenté sur l'année avec 74 % du Var concerné.

Décembre 2016 a fait l'objet de plusieurs jours d'information sur le risque particules fines.

On ne se préoccupe pas suffisamment des zones à risque. Nous avons des témoignages de personnes souffrant de cette pollution dans les quartiers exposés.

Les mesures collectives sont peu visibles et sont trop longues à se mettre en place. Les mesures contraignantes font trop souvent l'objet de dérogations contraires à l'intérêt général pour la santé. L'orientation du nouveau PDU avec un très faible objectif de déplacements vélos, avec un nombre de voitures plus important que dans l'ancien PDU, avec un plus lourd système de TC polluant (très probablement) risque de n'apporter aucune amélioration notable de la qualité de l'air.

Vincente Chastel, responsable de la commission environnement

PDU approuvé : Quelles seraient les quatre LHNS lignes à haut niveau de service ?

Le PDU approuvé le 16 décembre 2016 a pour actions 1) de structurer l'offre de transport en 4 LHNS et 2) de déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun.

Une ligne LHNS qualifie une ligne à haut niveau de service sans définir ses infrastructures. Un TCSP, transport en commun en site propre est un TC qui circule sur une voie dédiée, ferrée ou routière, avec éventuellement priorité de passage aux carrefours, obligatoirement selon le code de la route s'il s'agit d'une voie ferrée.

Le PDU de TPM prévoit des TCSP sur des LHNS à plus de 70 % de sites propres sans préciser ni mode de transport ni infrastructures dédiées à ces LHNS structurantes.

La première LHNS a été présentée en février 2016 reprenant le tracé du tramway rallongé de 5 km de la



gare de La Seyne/Six-Fours à l'Espace Marine de La Seyne-sur-Mer avec un Bhns, bus à haut niveau de service ou méga-bus ou bus bi-articulé de 25 m de long.

La seconde Nord/Sud était prévue au PDU 2005 du Revest au Mourillon : la ligne n°3 de bus de 7 km.

La troisième LHNS apparaît du centre d'Hyères à sa gare sur un tracé d'à peine 2 km. Le PDU prévoit aussi un site propre de la gare d'Hyères à l'aéroport sans prévision de LHNS ou de ligne essentielle.



Où est la quatrième LHNS ?

Cette ligne doit desservir le Technopôle par le corridor en embranchement sur la ligne n°1 et passer à l'ouest par l'autoroute (comme prévu au PDU alors que les lignes précédentes ne l'empruntent pas) à l'instar de la ligne U actuelle.

Cependant ligne n°1 et U seraient communes entre le Technopôle et Bon Rencontre ce qui impliquera alors de les séparer comme indiqué sur la figure 2 avec une ligne 1bis (ligne 1 modifiée) et une ligne U.

Ainsi la liaison TCSP-routière du Technopôle à la gare de La Seyne sur des terres agricoles serait créée...

Pourquoi une deuxième LHNS d'est en ouest ?

Pour assurer la capacité de transport : A la cadence horaire de 10 Bhns de 150 personnes, le Bhns transporte 1500 voyageurs en heure de pointe. En doublant cette ligne la capacité de transport potentielle est alors de 3000 voyageurs / heure. Un tramway en transporterait plus et serait plus attractif !

Pour diminuer les problèmes de carrefour : A la question d'augmenter la fréquence de passage du Mettis à Metz de 12 à 20 Bhns par heure réduisant l'écart de temps de 5 à 3 minutes (temps limite), le Directeur expliqua que cela pose des problèmes d'embouteillages au carrefour avec la 2x2 voies conduisant à l'autoroute. Combien de carrefours entre deux LHNS et les 2x2 voies à TPM ? Au moins à chaque entrée des villes de Toulon, La Seyne, La Valette.

Et 10 tramways par heure transporteraient au moins autant de voyageurs que 20 Bhns.

Pourquoi pas le tramway ?

Nos associations ont proposé le tramway avec deux embranchements à l'est et à l'ouest dont le plan ressemble à si méprendre à celui avec deux lignes de Bhns :



A l'est deux embranchements vers La Garde et vers La Pauline. A l'ouest l'un vers le Technopôle et l'autre vers La Seyne prolongé de l'Espace Marine à Bois sacré.

Deux Bhns moins chers qu'un tramway ?

Ces réflexions montrent que construire la première ligne de TCSP doit s'inscrire dans un projet, un plan global car in fine un tramway pourrait se révéler moins onéreux que deux Bhns.

Plus tard pour augmenter la capacité de transport, faudra-t-il construire une troisième ligne de Bhns d'est en ouest alors qu'il suffirait de rallonger les rames de tramway ?

Pour les générations futures

Plus tard encore, un tel réseau de tramway pourrait être connecté par la ligne SNCF à un tramway hyérois. Des tram-trains, comme à Mulhouse, pourraient relier La Seyne ou le Technopôle à l'aéroport d'Hyères :



Cela ne mérite-t-il pas réflexion avant d'investir l'argent public ?

TVD et UDVN-FNE-83

Le Plan de Déplacements Urbains : un enterrement déguisé du tramway.

Le 16 décembre 2016, le conseil communautaire de TPM a approuvé 4 délibérations (en moins d'une demi-heure!) qui consacrent un PDU au rabais et un Bus-hns en remplacement du Tramway tant attendu.

Délibération a) Un plan de déplacements urbains qui est une coquille vide.

Pour 1,5 millions de déplacements quotidiens, il ambitionne de diminuer la part de la voiture de 59 % à 50 %, les 9 points ainsi fixés devant profiter aux transports en commun (+4) et aux modes actifs, marche et vélo, (+5).

Sur un budget de 2 milliards en 10 ans, soit 200 millions par an :

- moins de 100 millions pour les modes actifs censés motiver plus de 30 000 personnes. Est-ce réaliste ?

Combien de kilomètres de pistes cyclables ?

- environ 700 millions pour les transports en commun, dont la moitié devrait concerner les investissements de 4 lignes de TCSP, afin d'augmenter la fréquentation de 86 000 à 148 000 voyageurs/jour.

Sachant qu'une moitié environ transite par l'axe est-ouest, la demande passera de 43 à 74 000 voyageurs/jour sur l'axe principal. Comme la capacité d'un Bus dit à haut niveau de service est de 40 000 voyageurs /jour, il faut **un tramway...ou deux BHNS**. Où est l'économie ?

Le PDU de 2005 ainsi révisé prévoyait pour 2015 une ligne de tramway de La Garde à La Seyne gare.

Le PDU nouveau est délibérément une coquille vide aboutissant à :

- 4 lignes de TCSP qui passeront par des corridors **limités**
- **une seule ligne précisée**, de La Garde à la Seyne centre,
- **pas de mode de transport défini**, ni tramway ni BHNS.

Délibération b) Un bilan de la concertation pour un « TCSP en remplacement du précédent ».

Dans le dossier diffusé par TPM, on n'évoque pour la première ligne qu'un TCSP, sans indiquer la disparition du tramway prévu justement dans le précédent plan, et sans annoncer le Bhns.

Comme tout le monde a compris que le sujet est un « TCSP-Bhns en remplacement du précédent tramway », le bilan des débats des réunions publiques rend compte des propositions et préoccupations des associations :

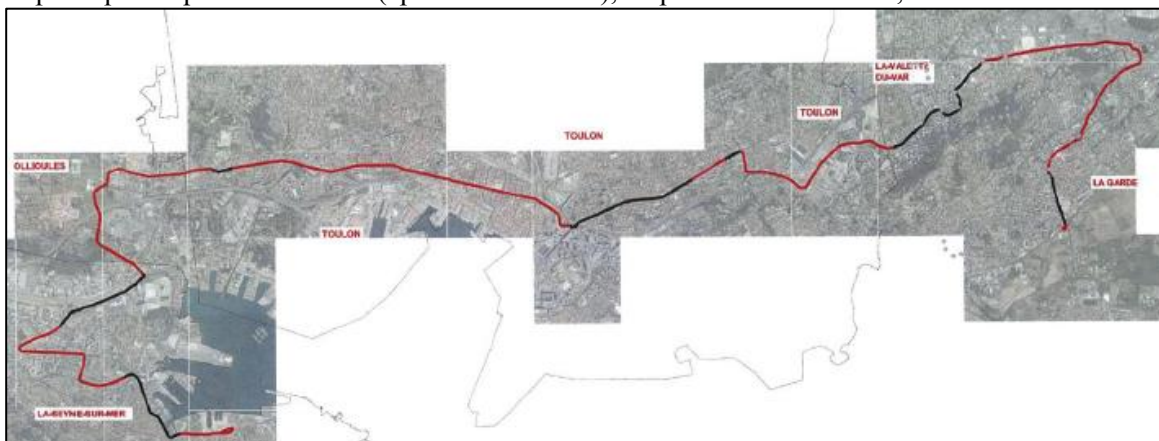
-pour un tramway et -pour un autre tracé avec embranchement préservant les terres agricoles des Olivades et évitant une future densification le long d'un axe structurant, sans oublier les autres thématiques : contestations sur la concertation, aménagements, opportunité du projet, calendrier, financement...

Mais le maître d'ouvrage, tout en vantant les mérites du Bhns, « laissera aux élus » le choix du mode. Il met cependant en avant l'évaluation du CERTU (Ministère de l'Équipement), un BHNS coûte classiquement de 5 à 10 M€/km et un tramway 13 à 22 M€/km d'infrastructures.

Délibération c) Lancement de l'enquête publique pour la première ligne TCSP-Bhns de La Garde à La Seyne Centre. « Le mode de transport a été choisi par la CA-TPM et s'est porté sur le BHNS ».

Ce projet de 257M€ (s'ajoutant aux 185M déjà consommés) aboutira à une dépense de 442 M€ dont 370 M€ d'infrastructures hors matériel roulant et dépôt, soit en **réalité.... 16 M€/km d'infrastructures** ! Soit bien plus cher que les autres Bhns de France. Le prix d'un tramway pour des gros bus à 70 % en site propre (**en rouge sur le plan**), ce qui implique 30 % au milieu de la circulation (**en noir sur le plan**) sans assurance de ponctualité.

L'enquête publique risque d'être en été (après les élections), en période de vacances, et décision fin 2017.



Délibération d) La reconduction du versement transport, payé par les entreprises de plus de 10 employés, dont le versement additionnel de 0,75 %, qui rapportait 22M€ par an pour le tramway, a été attribué à partir de 2017 au TCSP-Bhns. Mais juridiquement le Bhns n'est pas encore décidé sans Déclaration d'Utilité Publique !

Pour conclure : La forme légale est apparemment respectée, mais, au fond, les besoins des habitants de l'agglomération sont-ils respectés ? Ces délibérations étaient contestables jusqu'au 20 février 2017 par toute personne morale ou physique. Cinq associations ont décidé de les contester : quatre recours gracieux sollicitant leur annulation ont été adressés au Président de Toulon Provence Méditerranée.

Michel Pierre, Vice Président de TVD