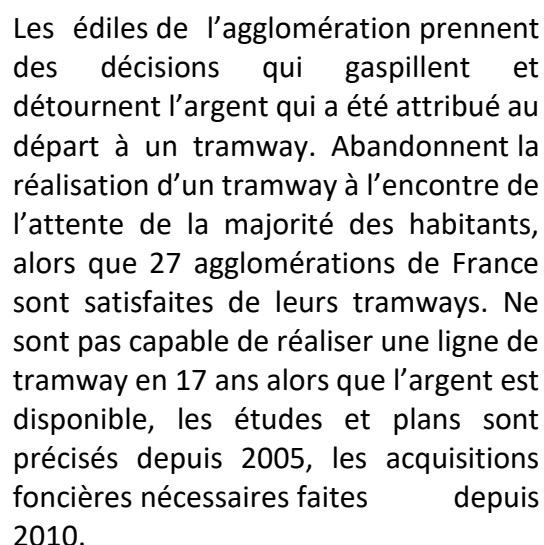


toulon var déplacements

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

Aberration 3 : L'agglomération de Toulon a reçu, par le versement transport des entreprises, plus de 200 millions d'euros pour réaliser un tramway. Elle en a dépensé 185 millions à ce titre pour des acquisitions foncières et des travaux. Finalement elle renonce à ce projet de tramway, alors que toutes les études comparatives concluent au Tramway comme le meilleur choix possible pour un transport en commun sur l'axe est-ouest de Toulon.



Pour contrer ces aberrations TVD a engagé deux recours contentieux au tribunal administratif. Un contre le Plan

de Déplacement Urbain qui ne fait plus mention du tramway et l'autre contre le Versement Transport des entreprises qui a été dédié au tramway pour plus de 200 millions d'euros. Ce versement transport tramway est finalement soit détourné de son affectation, soit gaspillé en pure perte.

*« Sondage sur un TCSP de l'agglomération Toulonnaise » 2013, effectuée par deux étudiants en master d'EUROMED Management Toulon, selon la méthode des quotas.

M. Franceschi, président de TVD.

p1

...Train-train de nuit

Parfois on peut se demander à quoi diantre peut bien servir TVD...et c'est vrai que missionner 5 de ses adhérents (dont 3 membres de son CA) plus ou moins bien déguisés en voyageurs nocturnes - pyjamas ou chemise de nuit, oreillers et coiffe faisant foi - et armés très pacifiquement d'une banderole réclamant le maintien du Nice-Paris de nuit, hum, ça semble être une démarche minimaliste pour ne pas dire dérisoire !

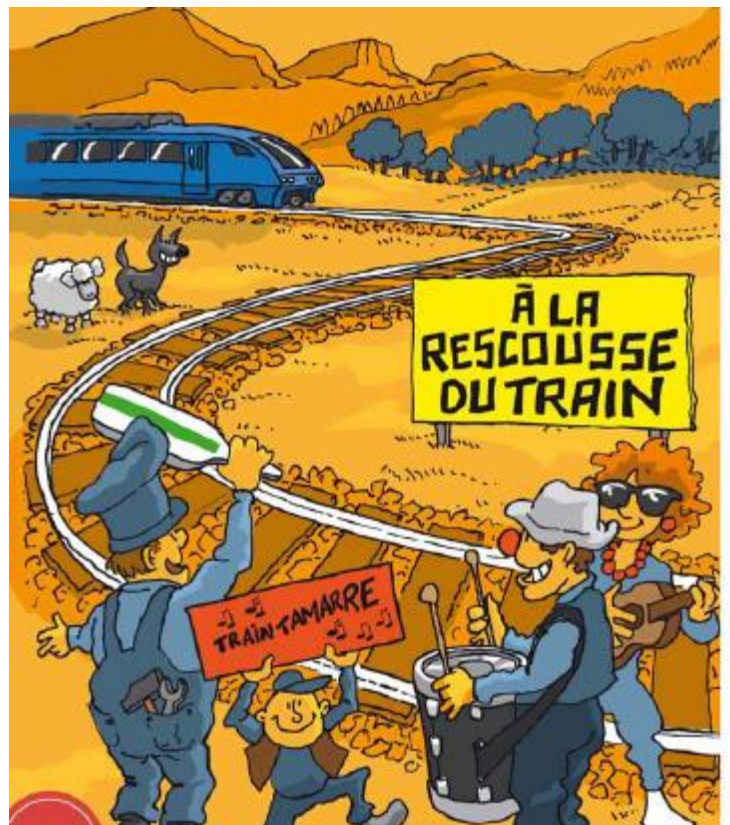


Pas de quoi faire dérailler la SNCF et son train de vie : ce train de nuit dit « train d'équilibre du territoire » a vu en effet sa mort programmée pour le 1^{er} octobre 2017.

Et pourtant ce genre de manifestation, bon enfant et positive, permet de véhiculer un certain nombre d'informations sur les trains de nuit, leurs usagers et le personnel à quai

-Un train si TGV soit-il n'en cache pas forcément un autre : « Toulon - Paris c'est 4h, et Nice - Paris 6h. Cela ne permet pas d'être à Paris le matin (ou inversement à Toulon, à Nice) le matin sans passer une nuit à destination ».

- Cette action «sur les quais» concernait donc **Toulon** mais aussi **Gap** et **Briançon** dont le train de nuit, lui aussi condamné, rejoint le Nice-Paris en gare de Valence : c'est parfois bon de ne pas se sentir isolé .(photo Gap) Ce sont par ailleurs **le réseau France Nature Environnement, l'association NOSTERPACA** qui ont lancé cette opération de soutien et c'est bon aussi de se sentir encadré par des assos ou des fédés régionales ou nationales : TVD est ainsi correspondante/membre de plusieurs de ces structures, il est une fois encore bon de le rappeler.
- Il est vrai que les medias locaux n'ont pas répondu à notre appel et n'ont pas couvert l' « événement », couverture qui était incluse dans la demande des initiateurs, évidemment en cette saison très électorale et chaude, question couverture...
- La pétition ? A propos de rappel il est enfin bon de solliciter ses adhérents pour qu'eux aussi participent à nos actions
- Enfin quel plaisir de discuter avec le sourire et le soutien aux trains de nuit des personnels à quai.

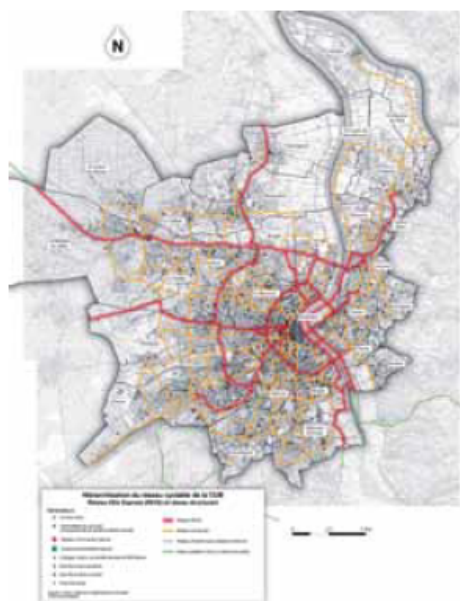


PS Pour ceux qui veulent voyager plus loin sur cette thématique :

<http://nosterpaca.over-blog.com/2017/05/trains-d-equilibre-du-territoire.html>

Bordeaux-Métropole a son nouveau plan vélo

Après moult ateliers préparatoires auxquels Vélo-Cité a assidûment participé, une nouvelle mouture du plan vélo a été mise en piste début décembre, pour la période 2017-2020



Nous y retrouvons avec satisfaction certaines idées que nous avons portées (le réflexe vélo dans les aménagements, la création de maisons du vélo et de la mobilité, les actions d'apprentissage du vélo, la nécessité de stationnements sécurisés, etc.). Nous saluons l'important travail effectué par Brigitte Terraza, l'élue communautaire chargée des mobilités alternatives, ainsi que celui des techniciens de Bordeaux-Métropole qui ont porté ce projet, et leur ouverture vers les experts du déplacement à bicyclette (Hans Kremers, les consultants de Copenhagenize...), gage de sérieux pour ce nouveau plan. Nous avons donc un a priori favorable face à ces engagements. Il reste maintenant à mettre le tout en musique. C'est ce qui avait manqué pour le plan précédent, et c'est ainsi que Bordeaux avait régressé dans le classement des villes cyclables.

Budget

Côté budget, Vélo-Cité déplore les effets d'annonce. On entend parler de 70 millions d'euros pour le vélo ! Retenons les vrais chiffres : 25,6 M€ pour les infrastructures, le stationnement, les services et la communication, et 21 M€ dans le cadre des grands projets (tram D, BHNS, plan campus, soit 46,6 M€, une somme certes conséquente... mais qui représente à peine le coût de 3 km de tram ! Enfin, 18,5 M€ seront dévolus au VCub (qui est un vrai service, mais seulement un service : il augmente le nombre de pratiquants sans rien changer aux structures ; son coût de fonctionnement élevé devrait être ramené au nombre de personnes transportées et aux kilomètres parcourus pour permettre la comparaison avec les autres modes de transport).

Objectifs

L'objectif de 15 % de part modale du vélo

en 2020 est réaffirmé. C'est une bonne chose mais... est-ce bien un objectif partagé par tous ? Nous avons des raisons de nous interroger en ce moment même :

- volonté de supprimer la piste du pont François-Mitterrand pour « fluidifier » la rocade,
 - projet ubuesque de réaménagement du pont St-Jean, qui deviendrait moins praticable aux vélos qu'à l'heure actuelle,
 - suppression de la journée sans voiture de décembre dernier pour faciliter les achats,
 - élans pour relancer le projet de grand contournement pour fluidifier (encore) la rocade...
- et de multiples autres signes qui nous laissent penser que les adeptes du « tout voiture » n'ont pas abdiqué.

Le suivi

C'est un point qui s'est avéré défectueux dans le plan précédent. Cette fois des outils sont prévus. Nous demanderons que les éléments soient communiqués annuellement aux acteurs du vélo et puissent être discutés.

Les maisons du vélo

Une maison métropolitaine doit être créée pour centraliser toute l'offre et la politique vélo. Un gros travail reste à faire (prévu en 2017) pour définir les lieux, les intervenants, les relations entre les différentes entités. Bien que favorables à la création de ces structures, nous rappelons que grâce à nos actions nous avons déjà entrepris l'organisation et la structuration d'un réseau des acteurs du vélo dans la métropole.

Le réseau express vélo (REV)

On aurait aimé vous expliquer enfin ce qu'allait être le REV. Mais impossible : ce nouveau plan vélo ne précise toujours pas les caractéristiques de ce futur réseau ! C'est une grosse déception : toujours pas de cahier des charges technique pour la définition et la réalisation du REV. La carte (ci-dessus) n'a pas changé et conserve les incohérences de la précédente édition. Le réseau proposé n'offre toujours pas un maillage de radiales et rocades cohérentes jusqu'aux limites de la métropole. Il oublie notamment :

- d'inclure l'ensemble des berges de la Garonne, sur les deux rives du nord au sud,
- de prolonger certaines radiales jusqu'aux limites de la métropole pour une meilleure cohérence (celle de la côte des Quatre-pavillons jusqu'à Tresses, celle de Pessac centre jusqu'à Canéjan, celle de Carbon-Blanc jusqu'au pont Eiffel sur la Garonne),
- d'aménager un axe de rocade au sud à travers Talence et Bègles et un axe de rocade à l'ouest sur la rive droite, en pied de coteau.

Les autres aménagements et modalités

Les franchissements de rocade (ou d'autoroutes) sont des points critiques pour les cyclistes. Mais le seul projet de passerelle mentionné dans le plan serait en centre-ville (sur le fleuve ?). Les franchissements de la Garonne en sont un autre (cf. les menaces pesant sur ces derniers) ; il est curieux (ou inquiétant) de constater que le pont St-Jean n'est pas inclus dans les déplacements urbains à vélo.

L'aménagement des boulevards n'apparaît qu'en filigrane et porte sur des portions trop courtes pour être significatives. Nous attendons avec impatience un vrai grand projet sur cet axe (et la mise en œuvre des promesses de la dernière campagne municipale).

Côté urbanisme et construction, il ne semble pas y avoir plus de moyens pour assurer le contrôle systématique des espaces de stationnement vélo dans les nouvelles constructions (au stade des permis de construire ainsi qu'à l'issue des travaux).

Concernant la généralisation de solutions de « stationnement innovant sécurisé », il sera important de consulter les utilisateurs pour ne pas reproduire les erreurs des abris-vélos inutilisés de TBM.

Enfin, il faudra s'interroger sur la nécessité d'investir 1 M€ dans une (seule ?) piste d'apprentissage. Il en faut peut-être plusieurs, réparties dans la métropole. Nous serions demandeurs (et utilisateurs !) d'un aménagement peu dispendieux quelque part sur les quais, par exemple.

● Ludovic Fouché et Alain Guérineaud

Strasbourg 1, Grenoble 2, Bordeaux 3 !

C'est là le podium pour le nombre de déplacements à vélo, podium qui ressort du recensement de 2015 de l'INSEE dans lequel, pour la première fois, les deux-roues motorisés et nos petites reines étaient traités séparément. Ces résultats, et bien d'autres, sont commentés dans le blog d'Olivier Razemon, <http://transports.blog.lemonde.fr/2017/01/18/trois-capitales-du-velo>. Voir aussi le portrait (statistique) des 2 % de nos concitoyens qui se rendent au travail à vélo : http://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2017/01/18/qui-sont-les-2-de-francais-qui-vont-au-travail-a-velo_5064459_4355770.html. Où l'on peut lire, une fois de plus, que 58 % des déplacements de moins d'un kilomètre se font en voiture !



tenir informés des dernières avancées sur Toulon et son agglomération. Fin de balade sur les plages du Mourillon pour un repas en commun ou chacun aura à cœur de partager ses meilleures spécialités. Plus d'infos : <http://lamassecritique.fr/wp/?p=8820>

L'AG de la FOL - samedi 10/6

Impossible de présenter la Ligue de l'Enseignement-Fédération des Œuvres Laïques du Var (FOL) en quelques coups de clavier, elle qui a passé allègrement ses 150 ans ! Mieux vaut se reporter à son site www.fol83laligue.org ou encore à son lien culturel www.lhelice.org, portes ouvertes à ses programmes, pour essayer de comprendre la multiplicité de ses champs d'activités et le nombre - et leur spécificité - d'assos, quelque 273 qui lui sont affiliées, fédérées ou autres, ce qui implique plus de 9000 adhérents avec qui elle s'engage pour porter ensemble des valeurs communes : « s'engager à la Ligue, c'est créer un lien entre des actes à la mesure de chacun et des combats à l'échelle de l'humanité » ou encore « s'engager à la Ligue, c'est faire le choix d'une planète vivable, de sociétés ouvertes, généreuses et responsables » et il n'est pas forcément inutile de rappeler ces engagements qui s'articulent autour de 3 thématiques : → → → qui se concrétisent dans le sommaire suivant :



VIE FÉDÉRATIVE, VIE ASSOCIATIVE & ENGAGEMENT CITOYEN [111]
Vie fédérative
Vers un engagement citoyen et une économie responsable
Engagement des jeunes
ÉDUCATION À LA LAÏCITÉ, À LA DIVERSITÉ [171]
Ambassadeurs du Vivre Ensemble
Caravane antimafias, éducation à la diversité et Liberté d'expression
Lire et faire Lire
FORMATION TOUT AU LONG DE LA VIE [121]
Un institut de formation pour accompagner l'insertion professionnelle
Métiers du sport et de l'animation
Nos autres formations
VACANCES & LOISIRS ÉDUCATIFS [261]
Des loisirs et des vacances qui nous ressemblent et nous rassemblent
Éducation à l'environnement
SPECTACLE VIVANT & CINÉMA [311]
L'Hélice, un lieu d'expression ouvert à tous
Ciné 83, le cinéma au plus près de chez vous
ACTION SOCIALE & SOLIDARITÉ [371]
En faveur des publics et territoires fragilisés
INSERTION & PRÉVENTION [391]
La Prévention au quotidien
Insertion et environnement
SOCIO-SPORT & SPORT SCOLAIRE [421]

Vaste programme dans lequel je vous invite à puiser des idées, des exemples, en voici un : « UNE AIDE POUR LES MIGRANTS » L'association **Sakasurvie** a impulsé une mobilisation citoyenne en faveur des migrants : constituer un sac avec 4 kits pour « améliorer » leur quotidien : le kit « chaleur », le kit « hygiène », le kit « food », le kit « communication ». Des associations du réseau se sont notamment mobilisées. **Plus de 400 sacs ont été portés à Vintimille et à Calais.** »

Et TVD me direz-vous ? ...La Ligue nous apporte des aides techniques par exemple en matière d'assurances ou dans la matérialisation de votre bulletin, elle nous offre l'hospitalité tous les 15 jours mais surtout et avant tout les compétences et le sens de l'autre incarnés par les 3 animatrices

du **CRDV** sans le soutien de qui nous aurions bien du mal à faire vivre TVD ! On comprend pourquoi la FOL s'est vu remettre le **PRIX DE LA LAÏCITE 2016** par l'Observatoire de la Laïcité pour son dispositif « **les Ambassadeurs du vivre-ensemble** ». **Merci à la FOL et à ses Ambassadeurices !**

Patrice

A propos de Migrants, TVD a déjà récupéré 5 vélos qu'elle a pu donner aux migrants du CAO de La Seyne grâce à de généreux donateurs, merci à eux ; sachez que si d'une manière ou d'une autre vous en aviez d'autres ou connaissance d'autres à récupérer, ils sont évidemment toujours preneurs et TVD en assurera le transport.

Comparaison BHNS – TRAMWAY pour les consommations et pollutions

Pour comprendre les effets comparés des modes de transport bus classique, BusHNS et Tramway considérons que le Plan de Déplacement Urbain a pour objectif de doubler la capacité de transport sur l'axe structurant où circule actuellement une quarantaine de bus par heure soit **4 bus en 6 mn** ; bus transportant 70 passagers soit 280 personnes. C'est sensiblement la situation en 2015 où les bus (40 litres/100 km) pour parcourir 100 km consomment environ 160 litres en émettant un indice 100 de pollution (voir le **Cas 1** du schéma ci-contre).

Nombre de véhicules et passagers en 6 mn

Bilans énergie et pollution

2015	Bus	40 l/100km	280 personnes						
Cas 1 :	70	70	70	70	Km	Energie (litres)	Polluants		
					400	160	100		
					4 véhicules : priorité carrefours impossible				
2025 Deux fois plus de fréquentation (560 p) avec priorité aux carrefours									
	Bus	40 l/100km							
Cas 2 :	70	70	70	70	800	impossible			
	70	70	70	70	surface, énergie et polluants doublés				
	BHNS	50 l/100km hybride							
Cas 3 :	140	140	140	140	2 lignes BHNS				
	140	140			Km	Energie (litres)	Polluants		
					400	200	125	25%	
						25%			
	Tram	30 l équivalent/100km électrique							
Cas 4 :	280	280	280	280	1 ligne tramway				
					km	Energie (litres)	Polluants		
					200	60	1	-99%	
						-63%			

Tableau : Comparaison des consommations et pollutions pour transporter 560 personnes en 6mn

L'objectif du PDU 2015 est de passer de 83 mille à 148 mille voyageurs par jour : + 78 % ce qui est insuffisant. Pour rattraper le retard il faudrait + 100 %, c'est ce que nous utilisons dans cette simulation.

Doubler le trafic avec huit bus toutes les 6 mn n'est pas possible (**cas 2**) : distances parcourues et consommation doublée.

Envisageons pour 2025 le doublement de capacité de transport à 560 passagers chaque 6 mn soit avec quatre BusHNS de 24 m (**cas 3**), soit avec deux Tramways de 40 m (**cas 4**) :

Cas 3 : Les **4 BusHNS hybrides** (50 l/100 km) consomment 200 litres (+25 %) émettant en proportion un quart de polluants en plus. Pour assurer une priorité aux feux d'un BusHNS toutes les 3 mn ; **deux lignes de BusHNS sont nécessaires**, chacune avec deux bus par cadence de 3 mn (Avec une seule ligne les 4 BusHNS seraient à une cadence impossible de 1,5 mn).

Cas 4 : Avec **deux tramways** accueillant chacun 280 passagers, une seule ligne est nécessaire. Pour la même capacité de transport, le tramway parcourt deux fois moins de km que les BusHNS, avec une consommation d'énergie électrique équivalent à 30 l/100 km et sans pollution. Dit autrement, le tramway ne consomme 3/5 d'énergie d'un bus tout en transportant deux fois plus de passagers et sans polluer.

L'abandon du tramway dans le PDU ne permettra pas de d'atteindre les objectifs de diminution de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre. Il entraînera un gâchis financier par rapport aux investissements déjà réalisés et aux frais de fonctionnement sur le long terme, en particulier liés à l'importance de la consommation énergétique.

TVD ET LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES VAROISES



Toulon Var Déplacements (TVD) a pour objectif de défendre les droits de nos concitoyens à se déplacer dans les meilleures conditions à moindres coûts environnementaux, économiques et sociaux ; objectifs fixés pour un développement durable, par les législations française et européenne. Dans le cadre de l'évolution des infrastructures ferroviaires dans le Var, nous demandons de ne pas relier tous les projets de développement et de modernisation d'infrastructures ferroviaires au projet de la LN PACA (exemples : le projet de la Pauline et l'ensemble du projet RER aire toulonnaise qui sont des projets antérieurs au projet LN)

Nous constatons :

- La limite du développement du réseau TER dans notre département dû à une utilisation importante des infrastructures qui sont limitées en capacité et en niveau d'équipement, en particulier, sur le tronçon de ligne entre Aubagne, Toulon et la Pauline.
- Que pour les voyageurs la saturation du réseau s'exprime par des retards de trains et d'autres supprimés (la région PACA étant la plus mauvaise région concernant ces deux points) mais, également, par des situations d'inconfort liées aux difficultés d'accès aux quais et/ou aux trains bondés.
- Que la Région PACA affiche, pour 2016, 15,2 % de TER en retard pour 9.2% au niveau national.
- Une fréquentation des gares dans la région PACA proportionnellement plus faible que dans d'autres régions.
- Que sur les 911M€ affectés au Contrat de Plan Etat Région, au volet ferroviaire, il y a seulement 50M€ pour le Var.

Nous estimons qu'il faut s'occuper d'urgence du transport des voyageurs au quotidien :

- Améliorer la régularité des trains en surveillant les engagements pris par M. Guillaume Pépy lors de sa visite à Monaco début janvier 2017 (88% de régularité en 2017 pour les TER en région PACA)
- Améliorer l'information des usagers lors de situations perturbées.
- Assurer une véritable information concernant l'intermodalité (trains, bus, vélo, piétons et voitures)
- Améliorer la desserte des gares en transport en commun, surtout aux heures de pointe, avec pour objectif de limiter l'utilisation de la voiture.
- Améliorer les correspondances Trains (SNCF TER) et Bus (réseau Mistral) dans le périmètre d'actions de TPM (Toulon Provence Métropole)
- Favoriser les déplacements actifs (sécurisation des abris à vélos dans les gares et création de pistes cyclables pour accéder aux gares)
- Améliorer l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) dans toutes les gares.
- Améliorer la lisibilité des écrans des distributeurs de billets à l'extérieur des gares (déplacement des distributeurs ou mise en place de casquettes d'ombrage)
- Assurer la sécurité des usagers sur les quais dans certaines gares lors du passage de trains sans arrêt.

Pour le moyen et le long terme, TVD demande en priorité la mise à niveau du réseau ferroviaire varois avec :

- La création de haltes à l'ouest de Toulon (Escaillon) et à l'est (Ste Musse), toutes deux en intermodalité avec le futur TCSP.
- La réalisation d'une 3ème voie entre les gares de La Seyne et de la Pauline pour la mise en œuvre d'un RER toulonnais.
- Face à l'augmentation prévisible des déplacements, TVD comprend le besoin de construire une **nouvelle ligne** à deux voies ou des tronçons à trois ou quatre voies ainsi que de nouvelles gares, en particulier sur Toulon-Marseille, à condition que **la desserte locale des voyageurs et le transport de fret** soient assurés. La recherche de la Très Grande Vitesse est exclue eu égard aux coûts environnementaux, financiers et sociaux. La réalisation d'une nouvelle ligne ne doit pas freiner ou bloquer la modernisation des lignes actuelles

Tout nouveau projet doit être **fondé sur les besoins des populations en concertation** avec les habitants, leurs associations, leurs élus et les représentants de l'Etat en minimisant les coûts environnementaux, économiques et sociaux