

La rue, on Partage



<http://www.tvd83000toulon.lautre.net/>

**Bulletin d'information de l'association
N°79 janvier –mars- 2018.**

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

Éditorial

Sauvons le Tramway de Toulon.

L'année 2018 va être décisive dans l'agglomération de Toulon pour sauver le tramway que les habitants attendent depuis au moins 18 ans. En effet, l'exécutif de TPM pour essayer de légaliser l'abandon du tramway lance une enquête publique en janvier.

En 2007 Hubert Falco annonça l'abandon du tramway de Toulon. En 10 ans l'agglomération TPM n'est pas arrivée à mettre en œuvre cette décision, jamais justifiée par des études indépendantes.

En particulier suite à l'action du Collectif Tramway, TPM a été condamné 3 fois au tribunal administratif pour vouloir imposer autoritairement cette décision d'abandon. Depuis l'an 2000, suite à une déclaration d'utilité publique, 250 millions d'euros ont été récoltés et dépensés pour le tramway à l'aide du versement transport des entreprises. Les sommes versées auraient dû améliorer, grâce au tramway, en quantité et qualité l'offre de transport en commun, en particulier pour les employés.

Si hélas cette procédure d'abandon du tramway réussissait, l'agglomération de Toulon serait la seule de plus de 400 000

habitants sans tramway. Montpellier a 4 lignes de tramway avec 268 000 passager /jour, Grenoble 5 lignes, Nice aura bientôt 3 lignes,Strasbourg en a 6 avec 317 000 passagers/jour!

(source wikipédia : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_de_France#En_service)

Entre le 15 janvier et le 15 février allez écrire sur les registres d'enquête, dans les mairies (Toulon, la Garde, La Valette, La Seyne, Ollioules) votre désaccord pour cet abandon, et votre demande pour la réalisation d'un tramway, en reprenant des arguments de ce bulletin, des bulletins précédents et ceux que vous trouverez sur le site de TVD (adresse ci-dessous). Je nous souhaite à tous pour 2018, que le choix du tramway soit enfin mis en œuvre de façon irréversible.

M. Franceschi, président de TVD. p1

L'Assemblée Générale de TVD

aura lieu le samedi 10 février 2018 de 9h à 12h

F.O.L du Var - 68, avenue Victor Agostini (haut de l'avenue des Lices)
83000 TOULON

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

Courriel : tvdep@laposte.net --- Tel : 06 18 16 31 27

-Site : <http://www.tvd83000toulon.lautre.net/>

352 cyclistes toulonnais ont répondu à l'enquête nationale de la FUB sur le vélo. (Fédération des Usagers de la Bicyclette)



⇒ 316 communes évaluées



42 % de femmes
58 % d'hommes

25-44 ans

48 % des répondants



77 % se déplacent
au moins une fois par
semaine à vélo



71 % pour
leurs trajets
utilitaires



69 % pour
se rendre au
travail



55 % pour
des balades

80% estiment qu'il faut améliorer la sécurité des déplacements (bandes, pistes cyclables)

Toulon sera ainsi classée dans le baromètre des villes cyclables. Ce classement sera publié ainsi que les résultats comparatifs par villes le 16 mars 2018 au congrès de la FUB à Lyon. Nous en ferons part dans ce journal.

Toutefois, il apparaît déjà clairement que les Français et Françaises attendent du gouvernement une véritable politique « **pro-vélo** » ambitieuse

pour accélérer la transition de la mobilité ; ce qui sera bon pour leur santé, la réduction de la pollution et la lutte contre le réchauffement climatique sans oublier leur porte-monnaie !

Vincente Chastel - commission environnement

rétro et projo sur le vélo

Quelques extraits d'Olivier Razemon, journaliste au Monde, commentant les Assises de la mobilité et l'enquête menée par la FUB "Parlons vélo" (cf l'article de Vincente, au dessus)

Trafic automobile et vols de vélos

De ce baromètre des villes cyclables (...), il ressort que les cyclistes ressentent très majoritairement de l'insécurité à vélo : seuls 8% s'estiment respectés par les automobilistes et 80% pensent qu'il est important d'être séparé du trafic motorisé. 90% remarquent que les automobilistes se garent souvent sur les pistes cyclables. De plus, 92% des répondants relèvent des vols fréquents et craignent pour la sécurité de leur vélo. Par ailleurs, 90% « estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité ». La gêne provoquée par la circulation automobile concerne donc la grande majorité des usagers du vélo. Le manque de dispositifs de stationnement est également souligné : seuls 20% des répondants estiment qu'il est facile de garer son vélo.

Pour la FUB, « l'État doit permettre à tous de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité : un véritable Plan Vélo, sincère et financé, doit être inclus dans la future loi de mobilité ». Cette dernière devrait être établie début 2018.

Un Plan vélo

Le plan vélo se nourrira notamment d'un « grand plan d'investissement de 100 millions d'euros par an consacré aux nouvelles mobilités ». Le ministère travaille sur l'indemnité kilométrique pour les salariés qui arrivent à vélo, la prime au vélo à assistance électrique, le « partage de l'espace public en ville », l'apprentissage à l'école. Tout ne dépend évidemment pas de l'État, mais celui-ci peut donner des impulsions.



Extraits sélectionnés par Patrice Leblanc

Transports en commun toulonnais

42 ans de retard... et un projet de BHNS polluant

Toulon a été sélectionnée parmi 10 autres villes françaises pour construire son tramway en 1975, à la suite du concours lancé par Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports, pour le réintroduire en France face à la congestion automobile qui s'annonce.



Extrait de « Le cœur de ma ville bat plus fort » TPM 2005

Toulon choisit alors de faire un tunnel pour les voitures. Les autres villes construisent leur tramway pendant ce temps.

22 ANS POUR SE DECIDER, PUIS 20 ANS DE TRAVAUX ET TOUJOURS PAS DE TRAM !

Il faut attendre 22 ans : 1997, pour que l'agglomération de Toulon se décide à lancer une ligne de tramway, confirmée par une déclaration d'utilité publique en l'an 2000, renouvelée en 2005 par le Conseil Communautaire présidé par Hubert FALCO.

Vingt après, cette ligne n'est toujours pas été réalisée. Les décisions des élus n'étaient pas des promesses !

CHANGEMENT D'AVIS : PAS DE TRAM ET RETOUR AU BUS

Vingt ans de travaux préparatoires, pour finalement changer d'avis : le conseil communautaire de l'agglomération TPM, Toulon Provence Méditerranée décide finalement de faire rouler sur les voies préparées un « BHNS », bus à haut niveau de service !

Toulon, dixième métropole, sera t-elle la seule des 25 grande villes * de France sans TRAMWAY ?

* https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_de_France

2016 : EFFACER LE TRAMWAY

En 2016, TPM met en œuvre son dessein de remplacer le TRAMWAY par un BHNS. Tout d'abord le bilan du PDU 2005-2015 (plan de déplacements urbains), est adopté en niant l'existence du TRAMWAY. En contradiction avec la loi constitutionnelle de 2005.

Loi constitutionnelle de 2005

« Art. 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. »

« Art. 7. - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

En février 2016, le sénateur-président d'agglomération Monsieur Hubert FALCO dicte ses convictions lors d'un débat, improvisé entre deux délibérations : « Ce n'est pas la DUP qui a été pénalisée par le Tribunal administratif, mes chers collègues. Voilà la vérité. Je suis content de pouvoir vous la dire. Il semblait que l'on faisait des choses en dessous. Non ! Il n'y aura pas de tramway à Toulon. Il n'y aura pas de tramway sur le territoire de Toulon Provence

Méditerranée parce que c'est la volonté des élus qui ont été élus. Si, en 2020 ou après, les majorités changent, vous changerez d'avis. Nous, nous ne changeons pas d'avis. Il est basé sur la raison, sur des considérations techniques, sur des considérations réalistes. Je dis toujours la même chose depuis 2008 ».

En décembre 2016, un nouveau PDU 2015-2025 est adopté sans énoncer de choix de mode de transport : il est précisé « 4 lignes à haut niveau de service » sans préciser ni TRAMWAY ni BHNS.

TPM lance alors une concertation pour la réalisation d'un BHNS en remplacement du précédent TCSP, en vue d'une prochaine déclaration d'utilité publique du BusHNS.

TPM N'APPLIQUE PAS LA LOI « PLAN CLIMAT »

TPM ne respecte pas la législation qui impose d'avoir réalisé un PCET, plan climat énergie territorial, à fin 2012 et un PCAET, plan climat Air énergie territorial, à fin 2015.

L'agglomération de METZ (386 000 h) a choisi un BHNS.

Celle de Besançon (248 000 h), un Tramway.

Celle de Toulon, 611 000 h, est polluée et congestionnée.

Metz a rempli ses obligations et a publié ses indicateurs environnementaux dans son PCET de 2015, évaluant la consommation d'énergie et les émissions de GES, gaz à effet de serre et de polluants azotés avant et après la mise en service de son BHNS « Le Met' » :

Emissions / an Consommation	Avant Le Met' (2012)	Depuis Le Met' (2014) (sans hypothèses de report)	Depuis Le Met' (2014) (avec hypothèses de report)
NOx (kg)	121 479	- 25 350	- 27 381
Particules fines (kg)	2 132	- 453	- 533
GES (T éq. CO ₂)	13 279	+ 193	- 629
Energie (MWh)	49 736	+ 723	- 2 410

SEUL LE TRAM REDUIT LA POLLUTION EN TRANSPORTANT TOUT LE MONDE

L'association **ACTEnergieS**** a entrepris une étude d'estimation des impacts environnementaux, face à l'absence de PCAET toulonnais, et n'a toujours pas été invitée à une réunion de concertation pour l'élaboration du plan.

Elle a travaillé sur trois scénarios :

A) BHNS tel que proposé à l'enquête publique pour une première ligne est-ouest. Ce scénario ne permet de transporter que 40 millions de personnes (52 millions sont prévus). TPM compare un BHNS avec un tramway réduit à une faible capacité de transport ; et en fait, une seconde ligne BHNS est-ouest serait nécessaire pour assurer l'objectif du PDU de transport de 52 millions de voyageurs... ce que ferait le TRAMWAY !

B) 2BHNS : scénario envisageable avec un second BHNS

C) TRAMWAY, tel que prévu au PDU 2005-2015.

** Actions Citoyennes pour une Transition Énergétique Solidaire.

L'étude **ACTEnergies** évalue la consommation d'énergie, les émissions de GES, gaz à effet de serre et celles d'oxydes d'azote NOx à partir de données exprimées par million de km parcouru par les véhicules de la RMTT, Régie Mixte des Transports Toulonnais, par les bus diesel, les bus hybrides, les TCSP (BHNS hybrides ou Tramways) et de celles des VL véhicules légers qui laissés au garage évitent de consommer de l'énergie et des émissions.

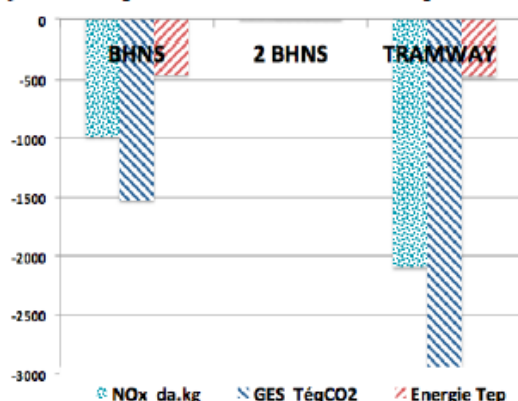
INDICATEURS PAR Mkm			
	VL	Bus diesel	
NOx kg	515	5858	
GES TéquCO2	161	914	
Energie Tep	51	290	

Selon les hypothèses retenues, un bus diesel consomme 5,7 fois plus d'énergie qu'une VL et pollue 11 fois plus.

Cette étude estime que les TCSP introduits sur le réseau RMTT permettent de diminuer les consommations d'énergie et les émissions de GES et de polluant NOx comme exposé ci-dessous :

RMTT : TCSP	2016	BHNS	2 BHNS	TRAMWAY
M voyageurs	29	40	52	52
NOx en da.kg	7225	6242	7242	5132
GES TéquCO2	11266	9745	11305	8229
Energie Tep	3577	3120	3615	3108

TPM affirme atteindre les réductions d'impacts environnementaux avec un BHNS. C'est possible car les premiers BusHNS de 25 m de long remplacent avantageusement deux ou trois bus. C'est ce que font les villes moyennes qui ont le choix entre un BHNS et un Tramway. Néanmoins leurs études les ont souvent conduites à choisir le tram : Mulhouse, Besançon, Avignon... contrairement à Aix ou Nîmes. Nancy et Caen qui avaient choisi un BHNS passent au tram.



L'étude montre que plus tard en réalisant une seconde ligne de BHNS d'Est en Ouest (ligne U), Les réductions d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre sont réduites à néant. Il n'y a plus aucune réduction d'impacts : finis les avantages du TCSP pour la RMTT.

UN BHNS : D'UTILITÉ PUBLIQUE ?

TPM projette d'obtenir une DUP, déclaration d'utilité publique, pour commencer les travaux du BHNS.



Le projet de la première ligne BHNS ne répond pas à l'objectif de capacité de transport du PDU de 52 millions voyageurs l'an.

Cette solution transitoire d'un seul BHNS est un leurre,

une fausse bonne solution non durable.

2 BHNS : UN DESASTRE ENVIRONNEMENTAL

Une deuxième ligne BHNS d'Est en Ouest d'au moins 12 km serait nécessaire pour transporter 52 M voyageurs.

LE TRAMWAY affiche les meilleures performances par rapport à 2 BHNS – et même un seul.

L'étude **ACTEnergies** compare également 2 lignes BHNS -35 km- avec une ligne de TRAMWAY -23 km- sur l'aire TPM avec le report des conducteurs de voitures reconvertis en voyageurs de transport en commun.

Par rapport au tableau précédent, il est tenu compte des émissions évitées par les voitures laissées au garage par chaque voyageur parcourant 4,9 km en moyenne par déplacement. Le bénéfice de réduction de consommation d'énergie et des émissions de GES ou NOx provient essentiellement des émissions évitées des voitures en admettant des attractivités égales vers les BHNS ou le Tramway (alors que le tram est plus attractif).

	40 Mvoy	52 Mvoy	52 Mvoy
TPM	BHNS	2 BHNS	TRAMWAY
NOx en da.kg	3884	2341	231
GES TéquCO2	2393	-3980	-7055
Energie Tep	786	-1237	-1744

Pour compenser les émissions des bus de la RTMM, une fréquentation du réseau de plus de 55 millions de voyageurs paraît souhaitable pour annuler la pollution en NOx.

LE TRAMWAY POLLUE MOINS

ET ECONOMISE LES TRAVAUX A LONG TERME

La lecture du tableau montre que seul le scénario TRAMWAY est vraiment bénéfique en termes d'impacts environnementaux grâce à la motricité électrique.

Le TRAMWAY offre aussi une solution durable : il suffit simplement d'allonger les rames pour accroître la capacité de transport et le report de conducteurs de voitures vers les transports en commun.

L'emprise au sol – sur nos boulevards – du Tramway est moindre, et il prend aussi moins de place dans les virages.

D'EST EN OUEST, PAS DE BHNS : LE TRAMWAY !

Un BHNS est une fausse solution, une solution TRANSITOIRE NON DURABLE, un leurre afin de tenter de satisfaire sur le papier les objectifs du PCAET, à court terme, sans réaliser l'objectif majeur du PDU d'augmenter la fréquentation du réseau de transports en commun.

Une première ligne BHNS n'a pas d'avenir. Elle n'a pas de sens dans une grande métropole comme Toulon.

Un BHNS, deux BHNS hybrides ne répondent pas aux exigences environnementales (Energie, DES, Nox).

En l'absence d'une nouvelle étude de phasage, l'étude du CETE de 2009 reste d'actualité qui déconseillait de réaliser un BHNS puis un TRAMWAY reste d'actualité.



La première ligne s'impose de type TCSP électrique, de capacité élevée.

Persévérer à ne pas faire un TRAMWAY fait perdurer les embouteillages et la pollution. Persévérer est une perte de temps... et d'argent : le nôtre, le vôtre et surtout celui de tous ceux qui paient la taxe de versement transport majorée pour améliorer les transports ; taxe d'un montant de 23 millions d'euros par an.

Michel PIERRE Vice-président TVD, Président d'**ACTEnergies**

COMITE DE LIGNE DE L'ETOILE DE TOULON
SANARY LE 30 NOVEMBRE 2017

TVD était présent à Sanary, le 30 novembre 2017, au comité de ligne TER de l'Etoile de Toulon. Il y avait beaucoup de personnes aux pupitres
Pour le Conseil Régional : M. Tabarot, M. Chenevard, M. Beneventi, Mme Simeoni
Pour la SNCF : M. Mougenot (Dr Régional SNCF), M. Josso (SNCF Réseau)

Pour la SNCF malgré des difficultés, ils sont contents! En particulier ils font état d'une amélioration sur les trains annulés et d'une sensible augmentation du nombre de kmxpassagers. Petite baisse sur la ponctualité.

Nos interventions:

Intermodalité :

Améliorer les correspondances Trains (SNCF TER) et Bus (réseau Mistral) dans le périmètre d'actions de TPM. Au niveau de la gare de la Seyne, avec le nouveau service, des correspondances TER/ Bus sont décalées allongeant les temps de parcours domicile travail pour certains usagers.

Améliorer la desserte des gares en transport en commun, surtout aux heures de pointe, avec pour objectif de limiter l'utilisation de la voiture et désaturer les parkings. Pour le secteur de Six Fours les plages et Sanary, création d'une desserte bus vers la gare de Ollioules Sanary (inexistante à ce jour avec 50000 habitants concernés) ; pour la desserte de la gare de Sanary, M Chenevard indique qu'une convention était en cours de signature entre TPM et Sud Ste Baume pour une réalisation de cette desserte en début d'année 2018.



Aménagements des gares

- Favoriser les déplacements doux (sécurisation des abris à vélos dans les gares) avec pour réponse de la SNCF qu'une réflexion est en cours, pour permettre, **l'accès des parkings sécurisés existants à des voyageurs occasionnels avec un autre mode d'accès que la carte ZOU.**
- Améliorer l'accessibilité PMR dans toutes les gares du parcours est et ouest de Toulon. La réponse du Conseil Régional et de la SNCF : **la gare des Arcs fait l'objet d'aménagements importants avec une mise en service prévue le 12 décembre 2017.**
- Améliorer la lisibilité des écrans des distributeurs de billets à l'extérieur des gares (déplacement des distributeurs ou mise en place de casquettes). La SNCF traitera ce problème.
- Améliorer la sécurité des usagers dans certaines gares (ex gare de Sanary voie 2) lors du passage de trains sans arrêt. La SNCF traitera le problème.

IPCS Toulon Les Arcs (installations permanentes de contre sens)

Ce projet inscrit en phase « études » dans le présent CPER ne devrait pas être réalisé de façon traditionnelle mais avec un nouveau principe de signalisation en cours de développement (ERTMS) ce qui aura pour inconvénient de retarder la réalisation de ce projet. Ces installations sont très intéressantes dans la gestion de situations perturbées.

Pour mémoire (réunion 12/2014) : Les IPCS. Leur étude figure en priorité n°1 au prochain CPER sur les voies entre Marseille et Les Arcs et entre Marseille et Pas Des Lanciers.

RER Toulonnais et haltes d'Escaillon et de Ste Musse. Où en est-on et calendrier

Y. Chenevard fait une réponse circonstanciée. Projet qui était étroitement lié à la réalisation d'une troisième voie entre Sanary et la Pauline, pourrait faire l'objet d'un phasage avec la réalisation ou l'aménagement sur le réseau existant d'une voie de retournement en gare de Carnoules et dans le secteur de Sanary.

La nouvelle approche pourrait permettre une mise en place d'un RER entre Toulon et Carnoules avec une desserte de la halte de Ste Musse qui est annoncée pour 2021. Pour le parcours entre Toulon et Sanary, pas d'échéance.

Pour la gare de l'Escaillon l'échéance est plus lointaine. Seul le foncier est acquis.



Les chiffres clés 2016 du réseau Mistral... Expliqués et interprétés

En 2016, le réseau Mistral a transporté **29,2 millions de voyageurs** en bus sur 12,3 millions de km parcourus – Son budget est de 68,7 M€ dont 18,7 M€ en recettes (voyage à 0,64 € en moyenne - 0,71 € en 2012-). Le coût kilométrique est de 5,72 €/km.

La fréquentation V/K, en Voyageurs par Km, résume la santé d'un réseau de transports en commun.

La fréquentation du **réseau Mistral de 2,4 Voy par Km (V/K)**, est seulement **au niveau des villes moyennes sans TCSP** qui était en 2014 entre 1,5 et 3 V/Km. Cette fréquentation est très faible pour une Métropole, bien que le prix du billet toulonnais soit parmi les plus bas de France.

Le ratio **V/K** dans les **grandes villes** (avec TCSP) va de **3,4 voy/km** (Rouen, Nice, Le Mans) à **6,7 voy/km** (Strasbourg).

On constate que seuls les réseaux avec Tramway parviennent à dépasser un ratio V/K de 3,3 voy/km (voir tableau →).

Pour **l'agglomération grenobloise**, avec un nombre d'habitants équivalent à celui de Toulon, **le V/K est de 4,8**.

L'ensemble du **réseau de Nice** qui était à 2,8 V/K, a dépassé **3,4 V/K** grâce à sa ligne de tramway qui seule atteint 22 V/K.

Le réseau Mistral a des lignes peu fréquentées (L6 à 1,84 voy/km ; LU à 1,97), d'autres moyennement fréquentées (L18 à 2,52 voy/km) et d'autres plus : L8, L36 et L70 à environ 3,5 voy/km tandis que trois lignes dépassent 4 voy/km : L9 à 4 voy/km ; L3 à 4,4 et **L1 à 5,7 voy/km**.

Le **taux de correspondance** était avec moins de 10 %, en 2012, l'un des plus faibles de France avec Lens et Dunkerque, parmi 32 agglomérations de plus de 200 mille habitants.

La ligne de BusHNS envisagée à Toulon aura, selon la notice

Technique TCSP, une fréquentation V/K de **10,1 voy/km** proche des villes moyennes de Nancy et Caen qui remplacent actuellement leurs BHNS, pour manque d'efficacité, par un Tramway. La fréquentation sur l'ensemble du **réseau Mistral avec un BHNS permettrait au mieux d'atteindre 3,2 voy/km en 2025 ce qui serait insuffisant pour atteindre les objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU)**. En effet, la ligne BHNS serait saturée en heure de pointe et permettrait au mieux, au réseau de transporter 115 mille personnes par jour en 2025, alors que le PDU en prévoit 146 mille. Pour atteindre l'objectif PDU il faudrait donc une deuxième ligne BHNS Est-Ouest. *Problème : La simulation de l'expertise Trafalgare pour TPM constate que le BHNS sur le boulevard de Strasbourg absorbera des voyageurs de la ligne de bus U qui passera de 1,97 à 0,97 voy/km. Dans ce cas quelle serait la fréquentation d'une seconde ligne LHNS Est-Ouest ? Manifestement elle ne pourra pas permettre d'atteindre les objectifs du PDU.*

Un rapport de 2009, commandé par TPM, concluait en déconseillant un phasage BHNS puis Tramway, et recommandait de réaliser directement le Tramway nécessaire en capacité sur l'axe est-ouest.

Dans la Métropole de Toulon la ligne du Tramway devrait atteindre au moins la moyenne de la fréquentation des grandes villes à 14 voy/km? Par suite celle de l'ensemble du réseau Mistral dépasserait les 4 voy/km, en conformité avec les objectifs du PDU

Messieurs les élus de TPM soyez modernes, comme les élus de Nice, Grenoble et des autres Métropoles, osez le tramway, le seul TCSP qui structurera l'agglomération, attirera des entreprises et facilitera considérablement la vie des habitants



Michel PIERRE et Alain SEGUIN

La Rue On Partage – n°79 TVD

