

La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association

N°106 octobre à décembre 2024.

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

Edito :

Une rentrée laborieuse pour les déplacements

De nombreux dossiers doivent être bouclés par notre Métropole TPM pendant l'année 2025. Dans ce n° 106, nous présenterons l'état d'avancement du plan climat air énergie territorial pour le volet des déplacements (p2), sachant qu'il y a aussi les volets habitat, activité économique et agriculture. Ce plan doit respecter le schéma de cohérence territoriale (SCoT PM) qui est en révision (p2). **Avant que ces dossiers soient bouclés, nous souhaitons qu'une large information du public soit faite en mettant les dossiers d'élaboration à la disposition des citoyens sur les sites internet de ces organismes.**



En relation avec ces dossiers, début 2025 le projet de Transport en Commun en Site Prioritaire doit être remis à l'enquête publique(p4), et des travaux d'aménagement de voiries qui nécessitent des aménagements cyclables doivent être réalisés en respectant la loi (p5).

Nous souhaitons qu'il y ait une cohérence entre tous ces dossiers, que les objectifs soient à la hauteur d'une métropole de 450 000 habitants et intègrent les directives environnementales sur le climat et les pollutions en particulier en matière de déplacements.

Vous pourrez lire les remarques d'un adhérent qui nous écrit depuis Toulouse(p5).

Nous faisons quelques remarques suite à l'abandon de la passerelle de la gare de Toulon (p6) et une information sur les particules fines que produisent les pneus (p6). Bonne lecture.

Hommage à Vincente Chastel

Secrétaire de Toulon Var Déplacements pendant 6 ans, elle rédigeait des comptes rendus précis et concis. Elle était notre correspondante à Atmo-Sud, en tant que membre de son conseil d'administration, où elle donnait son point de vue, en tant que médecin, sur la pollution et la santé en particulier sur l'importance de réduire les émissions polluantes.

Elle avait rédigé des articles pour notre bulletin et le site internet sur la qualité de l'air. Avec ses talents d'écrivain et de poète elle avait produit une nouvelle humoristique « le tramoué de Toulon ».

Elle est décédée après une longue maladie, elle a lutté jusqu'au bout avec courage.

Ses compétences, son humanité, son optimisme et son humour vont nous manquer.



Objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée (SCoT)

Deux ateliers de concertation ont eu lieu les 28/5 et 4/06 2024 dans le cadre de la révision du SCoT. Ce schéma doit intégrer les objectifs du schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), en particulier une réduction des énergies primaires de 27 % d'ici 2030 et de 50 % d'ici 2050 et une réduction de 15 % de la part voiture individuelle, voir ci-dessous. La part des transports étant de 44 % de la consommation d'énergie dans le périmètre du SCoT, il faut donc faire un gros effort sur ce sujet.

Il est nécessaire d'avoir des ambitions et des moyens pour développer les transports en commun et les infrastructures vélo afin de rattraper notre retard par rapport aux autres métropoles dans ces domaines. Il faut donc intégrer à minima **un report modal de la voiture individuel de 15 % d'ici 2030** vers d'autres modes collectifs et durables, pour diminuer de façon importante la pollution et les émissions de gaz à effet de serre provenant d'énergies fossiles.



Périmètre du SCoT Provence Méditerranée


MOBILITÉS

La priorité est l'amélioration des transports du quotidien. Objectif : atteindre un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables de 15 % à l'horizon 2030.

Objectif déplacements du SRADDET

Plan Climat Air Energie Territorial de la Métropole TPM

Ce plan doit être validé en janvier 2025 et adopté définitivement en septembre 2025 par le conseil métropolitain. Un atelier préparatoire, auquel TVD participait, a eu lieu le 1^{er} octobre 2024.

Les transports dans TPM représentent 40% de la consommation énergétique (essentiellement fossile) et des émissions polluantes, il faut donc agir fortement dans ce domaine. Or TPM a de gros retard en matière d'augmentation de la part modale des transports en commun.

Faisons l'état des lieux des transports en commun de TPM.

Différents Modes de déplacements dans TPM en 2024

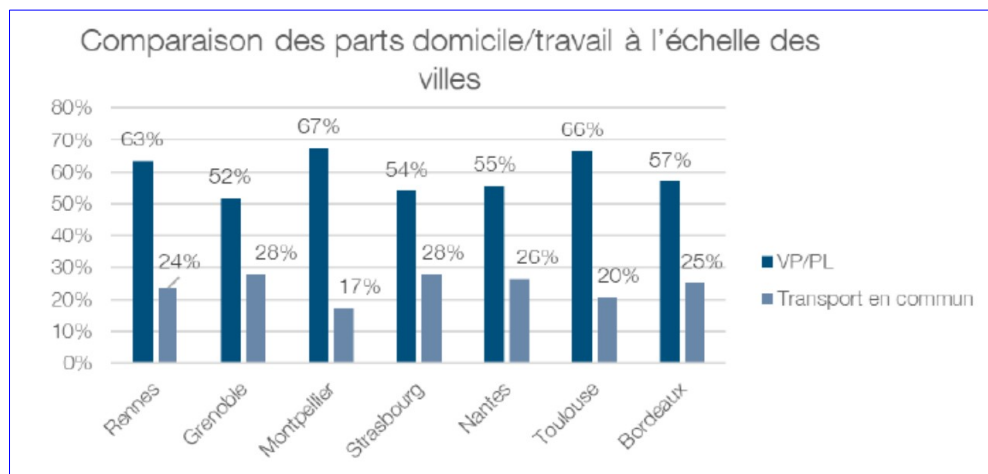
Transports en Commun (TC) 7 %, Voitures particulières 63 %, 2 roues motorisés 3 %, Vélo 2 % et marche. Les autres métropoles de dimensions équivalentes ont une part modale TC comprise entre **15 % et 25 %**

Déplacements domicile travail :

Pour TPM 7 % en transports en commun, **72 %** en véhicule individuel motorisé.

Pour la majorité des autres agglomérations la part TC est autour de 20 %.

Il serait nécessaire que TPM vise l'objectif de 20 % de déplacements en TC d'ici 2030.



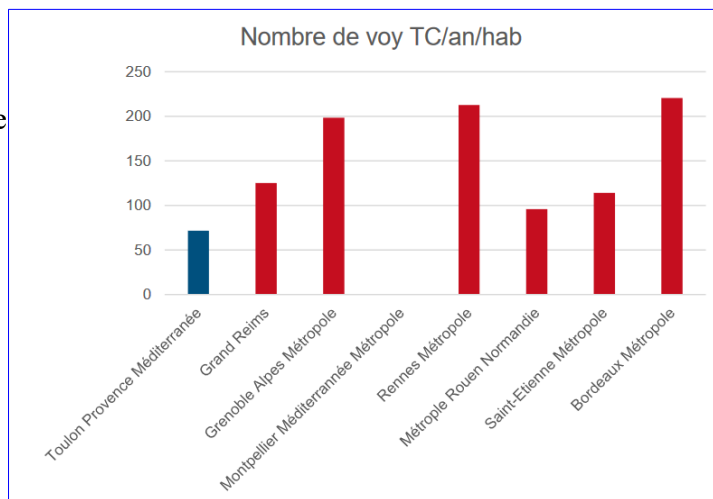
Nombre de voyages TC/an/habitants.

Dans le tableau ci contre, pour TPM il y a **70 voyages/an/habitant** ce qui est faible par rapport aux agglomérations similaires.

Les autres Métropoles équivalentes ont au moins **100 v/a/h** (Reims, Rouen, Saint-Etienne) et plusieurs dépassent **200 v/a/h** (Grenoble, Renne, Bordeaux)

La plupart des métropoles équivalentes à TPM ont des objectifs à 200 v/a/h à l'horizon 2030.

Il serait nécessaire que TPM ait au moins un objectif de 100 v/a/h à l'horizon 2030 et à 150 v/a/h à l'horizon 2050 et s'en donne les moyens.



Conclusion : il faudrait définir un objectif de 15 % de part modale TC en 2030 et de 25 % en 2050 pour diminuer de façon importante la pollution et les émissions de gaz à effet de serre provenant d'énergies fossiles. Pour y arriver il faut mettre en place un transport en commun en site prioritaire (TCSP), de grande capacité, et à traction électrique sur les axes lourds de la métropole.

Le nouveau projet de TCSP : avis de TVD sur le projet d'enquête publique (DUP) et expropriations de 2024

Lors du conseil métropolitain du 12 septembre 2024 a été adopté un projet de de TCSP qui doit être approuvé par une déclaration d'utilité publique. Une enquête publique devrait être réalisée au premier trimestre 2025, afin que les citoyens donnent un avis sur la qualité et la validité du projet.

Voici les remarques de TVD sur ce projet qui était en annexe de la délibération que vous pouvez retrouver à : <https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2024/10/24-09-056-PROCEDURE-EXPROPRIATION-BHNS.pdf>.

1 Capacité

Sur l'axe Est-Ouest de MTPM, les besoins en capacité sont ceux d'un axe lourd de plus de 50 000 passagers/jours avec des pointes de 4000 à 5000 passagers/heure/sens. La solution Bus-hns (longueur 24 m maxi) ne permet pas d'atteindre ces performances. Si besoins le tramway peut passer de 33 m à 43 m.

Le fait de vouloir mettre des lignes de bus en parallèle est contre productif pour une ville coincée entre mer et montagne ; le tramway permet de faire passer plus de voyageurs sur une seule voie de circulation , et donc libère de l'espace pour les autres moyens de déplacements, en particulier les vélos.

Alors que l'objectif du PDU 2005-2015 (voir ci-contre) était d'arriver pour TPM à 162 000 déplacements par jour (La Crau n'était pas encore dans TPM) , la solution Bhns ne permettra d'arriver qu'à 142 000 déplacements TC par jour en 2058 (voir [page 38 du projet](#)). Cet objectif est fixé en fonction des performances du Bhns et non en fonction des besoins de la Métropole TPM de 450 000 habitants.

Montpellier est actuellement à 330 000 voyageurs/ jour. Voir: <https://www.montpellier3m.fr/vivre-transport/tramway>
Afin de tendre vers le niveau des autres métropoles, l'objectif minimum raisonnable 2035 pour notre Métropole serait d'atteindre au moins celui qui était prévu pour 2015 soit 160 000 TC dép/j (alors que la population a augmenté de 10 % depuis) et l'objectif de 2058 serait d'atteindre 250 000 déplacements TC par jour.

L'objectif modal est concrétisé par une augmentation de la part des TC de 70% à l'échelle de TPM.
L'objectif du PDU est de faire croître significativement la part modale des TC. Cette part se situe actuellement à 6%.
L'ambition est de faire passer le flux transport public routier et ferré de 7 à 10% soit une progression de 84 000 à 162 000 déplacements journaliers !
La volonté d'un réseau ferré métropolitain contraint TPM à s'engager aux côtés de la Région et de la SNCF.

Tableau : PDU 2005-2015, page 50

2 Rapidité

Le site prioritaire (réservé) du tramway permet de respecter les horaires en particulier pendant les heures de pointes et d'avoir une moyenne horaire régulière. Le bhns n'ayant que 70 % de site propres subira des embouteillages bloquants aux heures de pointe.

3 Confort

La stabilité du tramway sur rails est bien supérieure à celle d'un bhns qui subit les changement de pentes, les

passages piétons traversants, les dos d'ânes, l'ornièrage qui sont inducteurs de roulis de tangage et d'a-coups. Le tramway est mieux adapté pour les personnes à mobilité réduite.

4 Coût d'investissement

- Infrastructure.

- La solution tramway, qui sera en site propre sur quasiment la totalité du parcours, possède tous les terrains sur le site défini dans la DUP 2005. Ces terrains sont calibrés pour une plateforme tramway (**largeur 5,80 m**), ils ont été acquis entre 2000 et 2010. Il n'y aurait éventuellement besoins d'acquérir des terrains que sur les nouvelles branches. Le coût de la pose des rails doit être comparé au prix de l'entretien d'un chaussée bus sur une durée de 100 ans (ornièrage).

La possibilité d'avance bidirectionnelle des tramways permet de repartir en sens inverse aux terminus sans faire demi-tour, elle facilite la mise en place de branches pendulaires..

- La solution Bhns, en raison des besoins de largeurs supérieures (**6,80 m**) en ligne droite et en courbe (**11,5 m**), nécessite de nouvelles acquisitions sur le site DUP 2005 et sur les nouvelles branches. La largeur supérieure d'emprise au sol limitera la possibilité de faire des pistes cyclables.

- Matériel roulant.

L'investissement matériel tramway plus cher à l'achat s'amortit sur une durée de vie de 30 ans.

La solution BHNS si elle est électrique sera guère moins cher que le tramway pour une durée de 15 ans, et sera sur 30 ans certainement supérieure à l'investissement tramway.

La solution tramway a fait ses preuves de robustesse alors que le BHNS électrique pose encore des problèmes de fiabilité

5 Coût de fonctionnement

Pour transporter 300 personnes il faudra un tramway ou deux bhns. La solution bhns sera donc plus chère tant du point de vue énergétique qu'en besoins conducteurs et qu'en maintenance. Donc le coût par voyage sera supérieur pour le bhns.

Conclusion :

L'abandon du projet tramway n'a jamais été justifié et les nombreuses études pour un Bhns n'ont pas abouti. Les attermolements n'ont que trop duré revenons au projet tramway étudié par des ingénieurs compétents, validé par deux DUP (voté par l'ensemble des élus de TPM), confirmé par l'étude du CERTU de 2009 et conforté par l'analyse de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT).

L'étude du CERTU faite pour TPM en 2009 concluait :

« l'expertise confirme le choix initial du tramway avec une mise en service la plus rapide possible. Cette conclusion se base notamment sur le besoin d'un système capacitif pour répondre à la demande estimée sur la première ligne de TCSP et sur une analyse économique sur 30 ans. La mise en place d'un BHNS en lieu et place d'un tramway pourrait créer des problèmes d'exploitation qui engendreraient des surcoûts et une insatisfaction des usagers ».

Un de nos adhérents nous écrit depuis Toulouse :

Actuellement je suis à Toulouse, en comparaison avec Toulon/Tpm le constat est épouvantable pour ce qui concerne les déplacements en "mode doux" : Transports en commun: métro, trams, et bus en différents modes.

A Toulouse pour le vélos: une majorité de rues sont aménagées soit avec double sens cyclables (bien signalés), soit bandes latérales de chaque côté, soit en "CVCB"* , et c'est respecté (photo).

Dans le genre je vous recommande Bordeaux, Grenoble, Strasbourg. Entre autres.

JPK

* CVCB : chaussée à voie centrale banalisée,

voir : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/mieux-comprendre-chaussee-voie-centrale-banalisee>



Cyclistes de Toulon, pourquoi tant d'hésitation ? La loi est de notre côté !

Bien que les travaux de voirie à Toulon pourraient nous faire croire que la métropole et la mairie ont la compétence de décider quelles rues et quels boulevards méritent un aménagement cyclable, la réalité est que les aménagements sont exigés par la loi et que les exceptions sont rares. En tant que militant·e·s cyclistes, il vaut la peine d'étudier les quelques articles de loi sur lesquels on peut s'appuyer. Le décalage entre la réalité légale et la réalité sur le terrain peut surprendre !

Les travaux importants à Toulon n'incluent souvent aucun ou très peu d'aménagements cyclables. La communauté des cyclistes semble scandalisée par les faits, mais se sent finalement impuissante face à une ville et une métropole qui assument une posture du « on a fait de notre mieux, mais la circulation, le stationnement, v'savez ». Toutefois, la loi exige très clairement que tout travail de voirie, construction ou rénovation, doit tenir compte du vélo !

Non pas seulement ça ; la liste des aménagements conformes est courte et, selon la jurisprudence, exhaustive : « doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de **pistes**, de **bandes cyclables**, de **voies vertes**, de **zones de rencontre** ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de **marquages au sol**, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette citation est directement tirée de l'article L228-2 du code de l'environnement, un article très puissant dont la jurisprudence est si claire qu'il est étonnant qu'il y ait des collectivités qui le méprisent ouvertement. Prenons comme illustration de son application cette photo prise à Marseille sur le boulevard de la Blancarde :



Selon la métropole Aix-Marseille-Provence, un aménagement à double sens y était impossible en raison de l'énormité de la voirie, des caractéristiques de la circulation, etc. Mais ces excuses n'ont pas convaincu les tribunaux ; deux instances ont jugé que la métropole devait mettre en place des aménagements dans les *deux* sens.

Comparez cette voie, avec une emprise de 11,90 mètres de large, à l'avenue de la République qui mesure environ 18 mètres de large. Elle a été entièrement rénovée en 2023 et les aménagements cyclables se résument à la

pitoyable bande cyclable que nous connaissons tous. Bien que de nouveaux dossiers avec des aménagements corrects soient désormais discutés, notamment pour l'avenue de Lattre de Tassigny qui mène du stade Mayol au Mourillon, d'autres restent bel et bien ancrés dans la pensée qu'un aménagement cyclable est optionnel et qu'il est un luxe qu'il faut mendier. C'est le cas notamment de la récente rénovation du boulevard Lyautey, dont l'emprise d'environ 20 mètres de large ne comprend aucun aménagement cyclable, si ce n'est l'utilisation d'une voie de bus, à sens unique et sur une partie du boulevard seulement. Cette situation rappelle fortement le cas du boulevard marseillais pour lequel les cours n'ont pas admis les arguments de l'emprise ni de la circulation. Il en va de même pour d'autres rénovations qui viennent d'entrer dans les marchés publics et qui n'intègrent pas les droits des cyclistes non plus.

Il n'est cependant pas étonnant que, même face à une jurisprudence si similaire, la communauté des cyclistes n'ait pas pu se rassembler pour mener un recours. Les textes juridiques intimident facilement, et l'article L228-2 n'en fait pas exception. Il vaut donc bien la peine de comprendre cet article en détail. C'est précisément ce que cet auteur a fait pour vous, lecteur·ice·s. Vous pouvez consulter un développement de l'intégralité de l'article L228-2, qui est heureusement assez court, ainsi que son application à Marseille, sur les pages de TVD :

<https://toulon-var-deplacements.fr/dossier-larticle-l228-2-epce-tranchante-pour-les-droits-des-cyclistes>

À vous d'en tirer vos propres conclusions !

Daan Wynen

Améliorons la traversée nord-sud des gares pour les piétons et les cyclistes

Suite à l'abandon de la passerelle « pont des arts » qui devait enjamber la voie ferrée au niveau des gares SNCF et routière de Toulon, nous souhaitons qu'il y ait une solution alternative qui respecte les normes pour les personnes à mobilité réduite et facilite le passage des cyclistes.

Nous proposons que soit étudiée l'amélioration du passage souterrain situé au niveau de la gare routière. Ce passage pose un problème coté nord car il ne possède qu'un escalier, ce qui est préjudiciable aux personnes à mobilité réduite et aux cyclistes moyens.



Le projet « pont des arts »

Une solution principale serait de réaliser un ascenseur coté nord et/ou une rampe normalisée.

Une solution complémentaire serait de prolonger le souterrain sous l'avenue Commandant Nicolas , qui déboucherait en pente douce au niveau du Zénith .

CA TVD



« Les pneus nous pompent l'air » une enquête d'Agir pour l'environnement

Près de 50 000 tonnes de particules de plastique et autres composés chimiques, dont certains cancérogènes, sont dispersées dans l'environnement chaque année en France.

Ce chiffre alarmant est le résultat d'une [enquête approfondie menée par Agir pour l'environnement](#), qui s'est attachée à quantifier le volume et la composition des particules issues de l'usure des pneumatiques. Chaque kilomètre parcouru par une voiture libère ainsi entre 65 et 151 mg de particules, soit l'équivalent d'une bouteille en plastique rejetée dans la nature tous les 150 kilomètres.

Le poids, la vitesse mais aussi la qualité des pneus des véhicules sont des facteurs aggravants, augmentant considérablement la quantité de particules libérées dans l'environnement.

Plus inquiétant encore, la taille extrêmement fine de ces particules (jusqu'à 10 000 fois plus petites qu'un cheveu) échappe à 99,97% aux systèmes de surveillance de la qualité de l'air. Ces nanoparticules toxiques, en raison de leur petite taille, peuvent franchir les barrières sanguines et pulmonaires. Ce constat est d'autant plus préoccupant que le laboratoire sollicité par Agir pour l'environnement a identifié pas moins de 25 composés organiques volatils, dont 60% sont classés par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) comme « cancérogènes ».

La composition des pneus, protégée par le secret industriel, reste un angle mort majeur dans l'évaluation des impacts environnementaux et sanitaires.

[JE DÉCOUVRE L'ENQUÊTE](#)