

La rue, on Partage



Bulletin d'information de l'association

N°108 avril à juin 2025

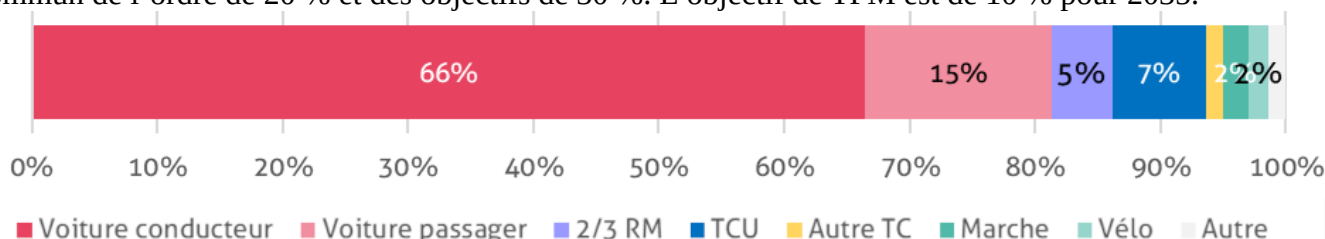
Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun.

Edito : Pour un report modal vers les modes doux et les transports en commun

La Métropole de Toulon Provence Méditerranée a un grand retard sur les déplacements en modes doux et en transport en commun, tant en termes de situation actuelle que d'objectifs .

D'après le SCoT Provence Méditerranée (voir graphe ci dessous) **La part vélo est de 2 %** dans la Métropole de Toulon, alors que la plupart des métropoles équivalentes sont entre 5 et 10 %. L'objectif de la métropole est de 3 % pour 2035 alors que la plupart des métropoles ont des objectifs de 15 %.

La part transports en commun est de 7 % alors que les métropoles équivalentes ont des parts transports en commun de l'ordre de 20 % et des objectifs de 30 %. L'objectif de TPM est de 10 % pour 2035.



Source : Schéma de Cohérence Territoriale de Provence Méditerranée.

Nos élus parlent de diminution de la part de la voiture au profit des modes doux, mais ne prennent pas les décisions efficaces pour ce report. Il devraient prendre exemple sur les autres métropoles : Nice, Montpellier, Grenoble, Nantes, Toulouse, Rennes, Rouen,.....

Alors que des centaines de millions d'euros sont dépensés pour l'automobile (élargissement de l'autoroute, création d'échangeurs, de parkings, de routes), les investissements pour les pistes cyclables, qui demandent des sommes dix fois moindre par km, se font au compte goutte. Depuis plus de vingt ans, pour réaliser la liaison entre l'est et l'ouest, est promis une piste cyclable au cœur de Toulon qui est sans cesse reportée.



Saint Jean du Var, Place Mermoz, à Toulon.

La ville de Toulon dans un temps inégalé
Grâce au tramway, les opérations majeures de requalification et de rénovation urbaines s'opèrent dans un temps inégalé. La ville s'embellit, rapidement, partout, et pour longtemps.

Des matériaux modernes
Au delà des aspects techniques, la qualité esthétique est une priorité pour tous les aménagements liés au tramway. Pour y répondre, le tramway mobilise le talent et la créativité des concepteurs : urbanistes, ingénieurs, architectes, designers, paysagistes...

Le tramway soulève des montagnes
Dans certains quartiers, le tramway constitue une occasion historique de remodeler le paysage urbain et de corriger les effets du temps.

Tramway, une ville plus belle

Sur des avenues équivalentes au Boulevard de Strasbourg, d'autres Métropoles n'ont pas hésité à supprimer une voie voiture, pour réaliser des pistes cyclables. Nous pensons que cela est possible, il ne manque que la volonté de nos politiques, d'autant plus que cela permettrait d'apaiser notre cœur de ville, de rendre plus agréable la déambulation des piétons et de faciliter la traversée piétonnière de ce boulevard.

La fréquentation annuelle du réseau Mistral est de 32 millions de passagers, alors que celle du réseau de la Métropole de Montpellier est de plus de 110 millions de passagers.

Pourquoi La Métropole de Toulon n'a pas un projet Transports en commun à la hauteur de ses besoins et des autres Métropoles ?

Maurice Franceschi, président TVD

« Les Minots à Vélo » prennent la rue pour une sortie ludique.

Rendez-vous le 31 mai, 14h30 plage du Mourillon

Toulon mérite des infrastructures cyclables qui assurent la sécurité de nos plus jeunes.

Le 18 mai, Toulon Var Déplacements organise la toute première édition de la sortie « Les Minots à vélo », qui s'adresse directement aux familles avec de jeunes enfants. Cette balade joyeuse et revendicative s'inspire du mouvement international « Kidical Mass » : une version familiale de la Masse Critique, que les cyclistes toulonnais connaissent déjà depuis 2007.

En effet, de nombreux parents aiment emmener leurs enfants au parc, à la plage ou dans un endroit calme pour leur apprendre à faire du vélo à l'âge de 4 ou 5 ans.

Mais dès la fin du week-end, ces mêmes enfants sont conduits partout en voiture, car avouons-le, nos routes ne sont tout simplement pas sûres pour eux. Il n'est pas obligatoire qu'il en soit ainsi.

Nous demandons que les infrastructures cyclables de Toulon répondent à une règle simple : la sécurité.

Laisseriez-vous votre enfant aller à l'école à vélo ?

Cette simple question devrait être au cœur de toute décision concernant la planification routière. Des pays comme les Pays-Bas montrent qu'une conception réfléchie permet de rendre les rues suffisamment sûres pour que les enfants puissent y faire du vélo, leur redonnant ainsi l'autonomie que beaucoup d'entre eux ont perdue par rapport à leurs parents et grands-parents. Et les parents méritent aussi mieux. La plupart de nos infrastructures cyclables actuelles ne sont pas conçues pour le vélo en famille :

- Une remorque qui ne rentre pas entre les bornes « de protection » est obligée de retourner sur la route.
- Un vélo cargo ne peut pas utiliser une piste cyclable parce que le trottoir n'a pas été abaissé correctement, contrairement aux normes de conception modernes.
- De nombreuses écoles ne sont tout simplement pas accessibles à vélo en toute sécurité, ce qui oblige les parents à choisir l'option « individuellement plus sûre » mais collectivement dommageable de la voiture, ce qui fait perdre du temps, de l'argent et pollue notre air.

Plus que tout, « Les Minots à Vélo » consiste à être **vu, entendu** et à passer un bon moment avec d'autres **parents** qui pensent également que le vélo à Toulon ne devrait plus être considéré comme le dernier recours en matière de mobilité.*

Nous pensons que le vélo doit être pris au sérieux en tant que véritable option de transport pour nos enfant, en particulier pour éviter qu'ils soient obligés d'être conduits en voiture par leurs parents.

Pour rendre visibles les besoins des enfants et de leurs familles, nous invitons *tout le monde*, et surtout les familles, à nous rejoindre à Toulon pour la première édition de « Les Minots à Vélo ».

Le parcours est **plat, court et facile sur petite boucle autour du Mourillon**. La balade sera **déclarée** comme manifestation publique. Nous ferons tout notre possible pour qu'elle se **déroule en toute sécurité**, et nous espérons que la police municipale nous aidera à sécuriser notre balade.

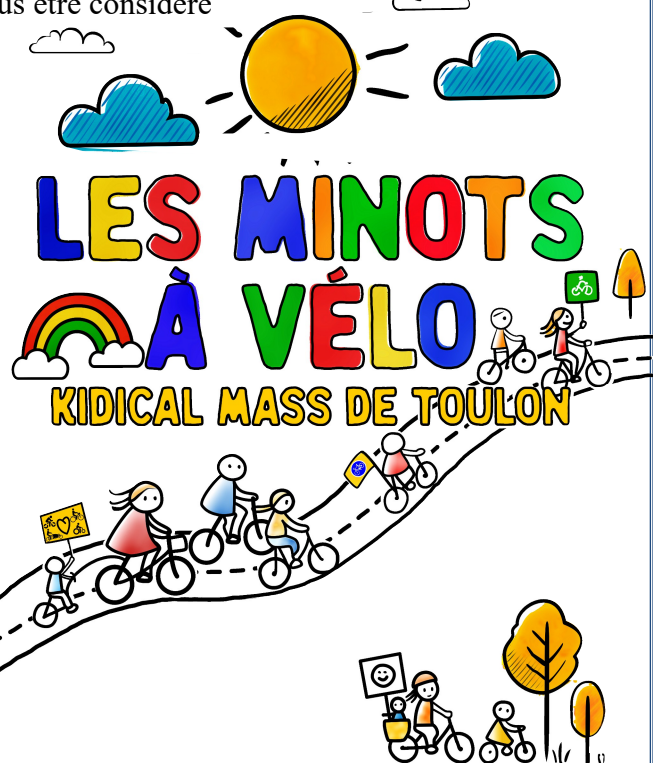
La balade se terminera par un **goûter partagé**, apportez des gâteaux, du

Champomy, et espérons que le beau temps sera au rendez-vous pour un après-midi amusant sur la plage.

Toute information concernant cet événement sera mise à disposition à l'adresse suivante :

<https://toulon-var-deplacements.fr/evenement/kidical-mass-mai-2025>

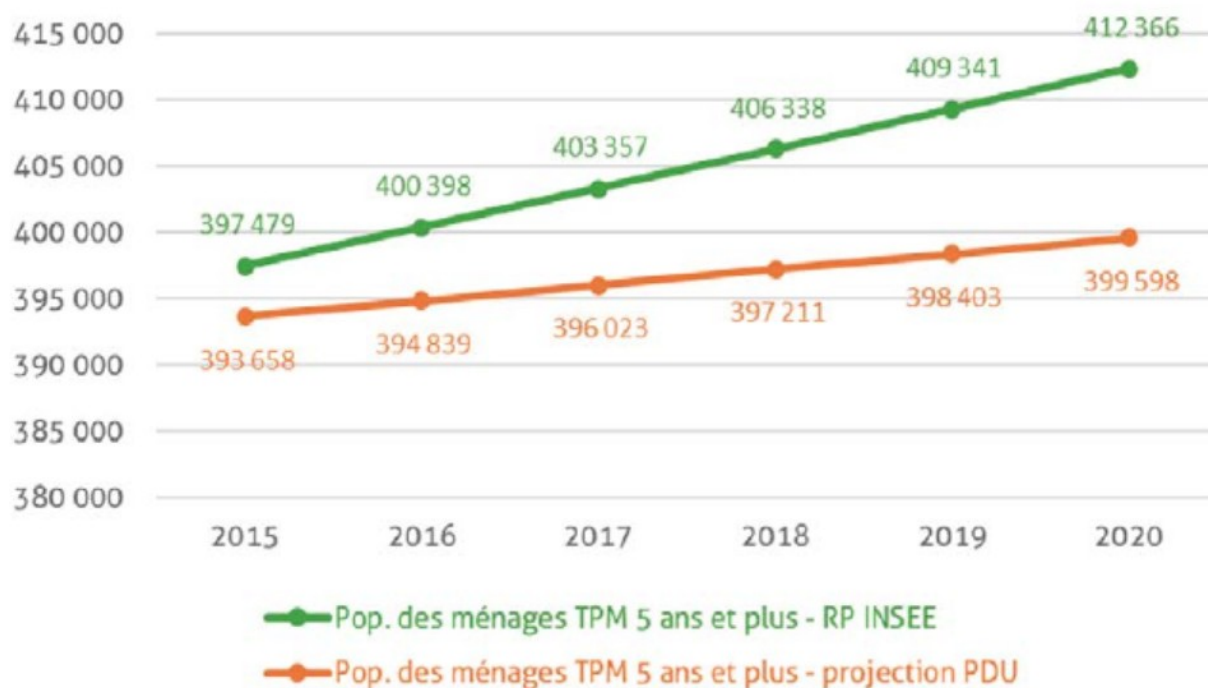
D.W.



Des besoins de transports en commun sous estimés dans la Métropole de Toulon.

Dans le Plan de Déplacement Urbain, la Métropole de Toulon a sous estimé la croissance de la population. Sur 10 ans elle prévoyait une progression de 4 % alors que l'INSEE a mesuré une croissance de 8%.

voir tableau ci-dessous extrait du bilan à mi parcours du PDU de la Métropole de Toulon, en orange estimation du PDU, en vert mesures de l'INSEE.



Par suite on peut estimer que d'après l'INSEE la population devrait augmenter de 15 % entre 2022 et 2038 et de 35 % entre 2022 et 2058.

Or le projet de TPM, qui devrait rattraper son retard de plus de 100 % de part Transport en Commun (TC) par rapport aux autres métropoles équivalentes (voir tableau ci contre), se contente d'avoir l'objectif d'augmenter ses transports en commun de 40 % d'ici.....2058, ce qui fera en définitif vu l'augmentation de la population, une augmentation de part modale transport en commun de 5 %; on est loin de rattraper le retard d'au moins 100 %.

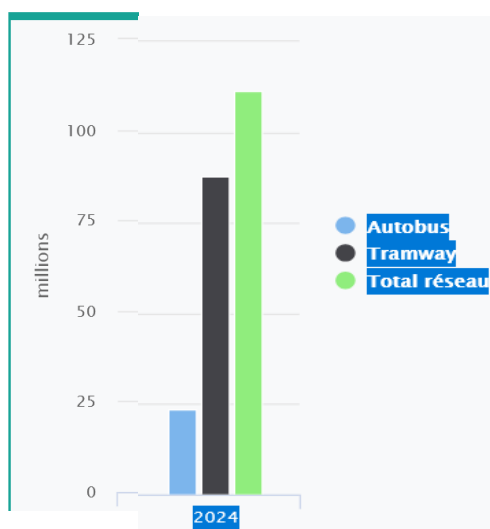
Métropoles	Voyages TC/an en millions de passagers
Grenoble	84
Nice	106
Rennes	103
Montpellier	110
Rouen	61
Strasbourg	133
Toulon	32

Fréquentation des réseau de TC d'après News Thank Mobilité

La Métropole de Montpellier en est à 110 millions de voyages en 2024 alors que Toulon stagne toujours à 32 millions de passagers (voir graphique ci-contre). 84 millions de voyages se font avec les 4 lignes de tramway.

<https://mobilites.newstank.fr/article/view/393441/data-aom-111-4-voyages-reseau-tam-montpellier-2024-contre-59-1-2023.html>

Julie Frêche, vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole a dit : « En 2025, plusieurs inaugurations marqueront l'année : la première ligne de bustram le 18/10, et la ligne 5 du tramway le 20/12. Nous prévoyons une fréquentation de plus de 80 000 voyageurs par jour pour la ligne 5 de tramway - une estimation réalisée sans prise en compte de la gratuité des transports - et environ 7 000 voyageurs quotidiens pour le bustram. »



Source : Montpellier Méditerranée Métropole

Comment dimensionner un bus-hns et un tramway ?



On constate qu'à Montpellier pour l'axe lourd de la **ligne 5 qui a un potentiel de 80 000 passagers/jour**, il a été choisi un tramway.

L'axe est-ouest de Toulon a un potentiel de 100 000 voyageurs/jour en transport en commun comme les axes lourds des autres métropoles équivalentes. **Le projet de Bus-hns de décembre 2024 permettra de transporter seulement 35 000 v/j en 2058.** En comparaison la ligne 1 du tramway de Nice réalise actuellement 110 000 voyageur/j (<https://nicepresse.com/nice-victime-de-son-succes-la-ligne-1-du-tramway-doit-se-renforcer-ce-qui-est-prevu-pour-faire-grimper-sa-capacite-dans-les-tous-prochains-mois/>) et la ligne 1 Montpellier 126 000 v/j. https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_1_du_tramway_de_Montpellier

Projet ligne 5 de Montpellier

La Métropole de Toulon a un besoin de Bus-hns sur des lignes secondaires pour desservir La Valette, Six-Fours, Ollioules, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne, etc , sur l'axe est-ouest, qui est un axe lourd, il y a le besoin d'un tramway dont la capacité peut monter à 300 passagers, 5 000 voyageurs/heure/sens grâce au site propre, et 100.000 passagers/jour sur une ligne.

Remarque : la liaison Toulon-Hyères devrait se développer grâce aux travaux sur la ligne ferroviaire qui permettront d'arriver à une fréquence des TER au quart d'heure, reste à introduire la billetterie au tarif du réseau Mistral.

Des objectifs de fréquentation rabaissés pour cadrer aux limites du bus-hns.

L'objectif du PDU 2005-2015 de la Métropole de Toulon, qui avait de la pertinence pour cette date, était d'arriver à 162 000 déplacements TC par jour en 2015 (La Crau n'était pas encore dans MTPM).

Le dossier d'enquête publique pour le nouveau projet de Bhns prévoit d'arriver à seulement **142 000 déplacements TC par jour en 2058** (voir figure ci-dessous extrait de la page 38 du projet, <https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2025/04/Delib-24-09-056-PROCEDURE-EXPROPRIATION-BHNS.pdf>). Cet objectif en régression par rapport à 2005 n'a pas été fixé en fonction des besoins de la Métropole TPM de 450 000 habitant, mais pour cadrer avec les limites du projet de Bhns, choisi à priori.

2058	HPM	HC	HPS	JOB
Situation de référence 2058				
Voitures	179 000	719 000	317 000	1 215 000
TC	26 000	57 000	35 000	118 000
Total	205 000	776 000	352 000	1 333 000
Situation de projet 2058				
Voitures	174 000	708 000	309 000	1 191 000
TC	31 000	68 000	43 000	142 000
Total	205 000	776 000	352 000	1 333 000
Evolution projet / référence				
Voitures	- 2,8 %	-1,53 %	-2,5 %	-1,92 %
TC	19,2 %	19,2 %	22,8 %	20,3 %
Total	0 %	0 %	0 %	0%

A titre d'exemple Montpellier est actuellement à **330 000 voyageurs/jour de TC** voir : <https://www.montpellier3m.fr/vivre-transport/tramway>

Afin de tendre vers le niveau des autres métropoles, l'objectif minimal 2035 pour notre métropole serait d'atteindre au moins celui qui était prévu pour 2015, soit 160 000 déplacements TC par jour ; il devrait être même supérieur pour tenir compte de l'augmentation de la population des 10 % depuis. Par suite l'objectif pertinent pour 2058 serait d'atteindre 250 000 voyageurs/jour.

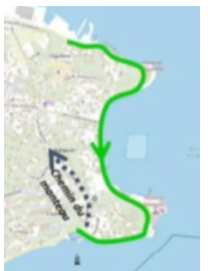
Un Bhns ne peut atteindre ces performances avec sa capacité passagers moitié de celle d'un tramway et ses fréquence et ponctualité bien en deçà de celles d'un tramway 100 % en site propre, alors que le Bhns sera mêlé à la circulation automobile sur une grande partie du trajet.

M.F.

CORNICHE DE TAMARIS A LA SEYNE : QUELLES ALTERNATIVES AU SENS UNIQUE ?

La Corniche à La Seyne-sur-Mer, de 5,7 km entre le centre-ville et Les Sablettes, est une vitrine sur les grande et petite rades. Cet itinéraire, communal, d'intérêt métropolitain, n'est pas une route de contournement.

Le projet, déjà bien élaboré [en 2019 de 93 pages](#), a été [relancé en 2020 en réunions déambulatoires de concertation](#), conduites par un cabinet d'expert. Après moult compromis administratifs, avec un budget de 39 millions d'euros, est annoncé en 2025, le futur lancement d'une enquête publique. L'avis du [conseil de quartier sud](#) n'est pas sollicité. Pourtant il devrait être consulté au titre de l'[Article L2143-2](#) du Code des collectivités.

Tout le monde est pour la rénovation de la corniche. Subsiste une controverse concernant l'instauration d'un sens unique entre le port Grimaud et le port du Manteau, voir figure 

Nous apportons quelques éléments d'analyse des solutions.

Des contraintes incontournables

La loi impose **un itinéraire cyclable** (piste ou bande cyclables de 3 m) en plus d'un **trottoir** (1,4 m). Mais la largeur utile est faible de 8,5 à 11,5 m. Avec une route à double sens de 6 m, il faut à minima 10,4 m sans compter des bordures, des évacuations d'eaux de pluie.

Dans les zones les plus larges, le double sens routier est conservé. Et ailleurs, remplacé par un sens unique.

Quelles solutions en zone(s) étroite(s) ?

Les zones les plus sensibles sont celles des forts de l'Eguillette au nord et de Balaguier au sud.



- 1 -Le sens unique

Le projet avec sens unique fut présenté aux CIL, comités d'intérêt local CIL qui ont lancé une pétition qui mérite attention : change.org/p/non-au-sens-unique-sur-la-corniche-de-tamaris

Le sens unique répond aux objectifs de séparation des flux de piétons, vélos et voitures mais poserait des problèmes aux riverains et à la desserte en transport en commun. Il favorise aussi la vitesse au lieu d'apaiser.

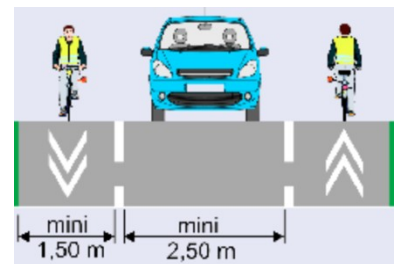


- 2- La zone de rencontre

Elle impose des aménagements pour limiter la vitesse à moins de 20 km/h. Les piétons et cyclistes sont prioritaires.



- 3 -Le chaucidou ou CVCB, chaussée à voie centrale banalisée



Cette solution de chaucidou ou CVCB, chaussée à voie centrale banalisée, ne nécessite que [5,5 m de large](#) laissant place à trois mètres pour un ou deux trottoirs.

Cela existe au [Pradet](#) : voir la photo du plan vélo de TPM, en bas de page 2.



- 4 - Les circulations alternées ou alternat

La circulation dans les deux sens est assurée par un sens unique qui est alterné par des feux. Cela existe pour la traversée de [la D97 dans Gonfaron](#) entre Cuers et Le Luc.

Ces trois dernières solutions peuvent être combinées en une pour maintenir un double sens sur la corniche voir un exemple d'alternative à <https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2025/04/Corniche-2sens-LS-vF.pdf>.

Nous souhaitons qu'une solution alternative soit étudiée avec ses avantages et inconvénients.

Michel PIERRE,
vice-président de TVD,
conseiller du quartier sud de La Seyne
p-5

Baromètre Vélo

<https://www.barometre-velo.fr/>

Du 28 février au 2 juin, donnez votre avis sur votre commune !

La plus grande enquête citoyenne sur le vélo du monde

Que vous soyez cycliste régulier, occasionnel ou même non-cycliste, votre ressenti compte ! Le Baromètre vélo vous permet d'évaluer les conditions de circulation à vélo dans votre commune :

- Sécurité sur les routes et pistes cyclables
- Qualité des aménagements et signalisation
- Disponibilité des stationnements et services vélo

En 2021, le Baromètre vélo, c'est plus de 275 000 réponses et 1620 communes classées.*

votre vélo, votre commune, votre voix

En quelques minutes, vous pouvez donner votre avis sur le confort et la sécurité du vélo dans votre ville. Chaque réponse contribue à faire évoluer les politiques locales et à améliorer les infrastructures.

le meilleur outil de mesure pour les collectivités

Les résultats du Baromètre vélo sont un retour concret du terrain pour mieux comprendre les besoins et priorités des usager·es: un outil précieux d'aide à la décision et à l'action pour les collectivités.

Répondre au Baromètre vélo, c'est agir pour un territoire plus cyclable et plus sécurisé !

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES, STATIONNEMENTS VÉLO, SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ÉDUCATION À LA MOBILITÉ.

Donnez votre avis en 10 minutes sur la place du vélo dans votre commune.

Je participe à l'enquête



Suivez la mobilisation en direct sur l'outil de [suivi en ligne](#)

et localement : <https://barometre.toulon-var-deplacements.fr/?prefix=83>

<https://toulon-var-deplacements.fr/barometre-velo-2025-le-meilleur-reste-a-venir>

Var (83)

11

Communes
Qualifiées

2

Presque
qualifiées

153

Avec
réponses

1521

Réponses
total

