

La Rue, On Partage

Bulletin d'information de l'association



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

Au royaume du tout bagnole, Toulon est reine !

Éditorial par Valérie Romboni Sacco

Membre du Conseil d'Administration TVD

Élargissement A57 CLAP DE FIN !

Parce que Toulon... nous l'avons fait. MERCI qu'il faudrait dire !!!

Il faudrait dire merci. A qui ? Au lobby de la voiture !

Merci pourquoi ?

Merci pour les 400 millions d'euros dépensés pour des travaux à contre-courant de nos défis

environnementaux, sociétaux et économiques ?

Merci pour les 49.000 véhicules supplémentaires qui circuleront d'ici 2038 ?

Merci aux milliers de végétaux arrachés ?

Merci aux milliers de tonnes d'enrobés déversés ?

Merci pour encore plus de pollution à venir ?

Merci aux millions d'euros dépensés en publicité et sondages tendancieux pour nous convaincre de l'utilité de l'élargissement ?

Merci aux arrêts de bus sur l'autoroute (accidentogènes ?) alors que les transports en commun et les modes doux sont sous dimensionnés, incohérents et chaotiques, parfois non conformes à la réglementation ?

Merci aux entreprises de la Métropole pour les taxes versées pour le développement du TCSP (transport en commun en site propre) encore inexistant, où le projet de tramway a tout simplement été effacé. 500 millions d'euros collectés ! Mais où est donc passé ce trésor de guerre ?

Toulon et son agglomération méritent mieux que des élargissements d'autoroute. Nous voulons un tramway de La Garde à Six-Fours, qui n'oublie personne !

On nous propose quoi ? Un BHNS (un soit disant bus à haut niveau de service) : un projet sous-dimensionné en nombre de passagers, inadapté à l'axe principal d'une grande Métropole, qui sera pour une large partie dans les embouteillages déjà obsolète avant même d'exister.

Encore des travaux, encore des préemptions, encore des élargissements car là où un tramway, qui avait eu une déclaration d'utilité publique, pouvait passer, un BHNS à l'emprise supérieure ne le pourra pas, encore du goudron, du bruit, de la pollution sur des grands boulevards sans piste cyclable.

TVD, ses adhérentes et adhérents, les associations partenaires souhaitent le seul équipement qui répondra à nos défis à venir : le tramway !



Special Projet BHNS

L'enquête sur le projet de BHNS a pris fin le 25 juin. Notre équipe de bénévoles a fait de nombreuses contributions, individuellement et en tant qu'association, et nous souhaitons partager avec vous nos observations principales. C'est ainsi que vous tenez entre les mains un bulletin plus long que d'habitude. Mais la mobilité à Toulon ne se limite pas au BHNS! Nous espérons que les activités vous donneront envie de vous engager à votre échelle.

Nous vous souhaitons une bonne lecture !

Dans ce numéro

p. 2 : Éditorial: Au royaume du tout bagnole, Toulon est reine !

par Valérie Romboni Sacco

p. 3 : Les passages piétons, une chance à saisir avant fin 2026

par Daan Wynen

p. 4 : Le « Baromètre Vélo » 2025 : points forts de la mobilisation

par Daan Wynen

p. 6 : « Les Minots à Vélo » réclament leur place sur la route

par Daan Wynen

p. 8 : Quelle est l'utilité d'un Bus-hns sur l'axe est-ouest de la Métropole?

par Michel Pierre

p. 11 : Le Projet BHNS : cyclistes mis à l'écart, recours programmés

par Daan Wynen

p. 12 : La gare SNCF de Toulon : une visite

p. 13 : Le Bhns est inadapté aux besoins sur l'axe lourd est-ouest de la Métropole de Toulon

par Maurice Franceschi

Votre péage au travail



Le saviez-vous ? Vinci rédige régulièrement un journal rien que sur les travaux d'élargissement de l'autoroute A57. Ce journal n'est pas vendu, mais se trouve gratuitement dans des lieux comme les salles d'attente des mairies.

Ce joli produit d'impression est alors financé par ... nous tous !

À titre de comparaison, le journal que vous tenez en main est financé par vos cotisations et vos dons, et, sans pouvoir l'affirmer avec

certitude, le chiffre d'affaires annuel de l'ensemble des activités de notre association est probablement inférieur au coût d'un numéro de leur publication.

Alors, prenez le vélo ou le bus de temps en temps, économisez les péages... et soutenez-nous à la place.

Pour adhérer ou faire un don, vous trouverez un bulletin d'adhésion à la dernière page. Vous pouvez aussi adhérer sur notre site web.

toulon-var-deplacements.fr/adhesion

Les passages piétons, une chance à saisir avant fin 2026

Cinq mètres de visibilité à chaque passage piéton : une opportunité pour des arceaux vélo ou des îlots de verdure.

Mais à un an et demi de l'échéance, les collectivités sont déjà en retard.

par Daan Wynen

Membre du Conseil d'Administration TVD

Depuis fin 2019, l'article L118-5-I du code de la voirie est en vigueur. Il oblige les collectivités à enlever tout emplacement de stationnement sauf ceux réservés aux vélos et engins de déplacement personnel (trottinettes) dans les cinq mètres en amont d'un passage piéton. Cela permet aux conducteurs et aux piétons de mieux se voir et d'éviter les conflits sur le passage, souvent à l'origine d'accidents.

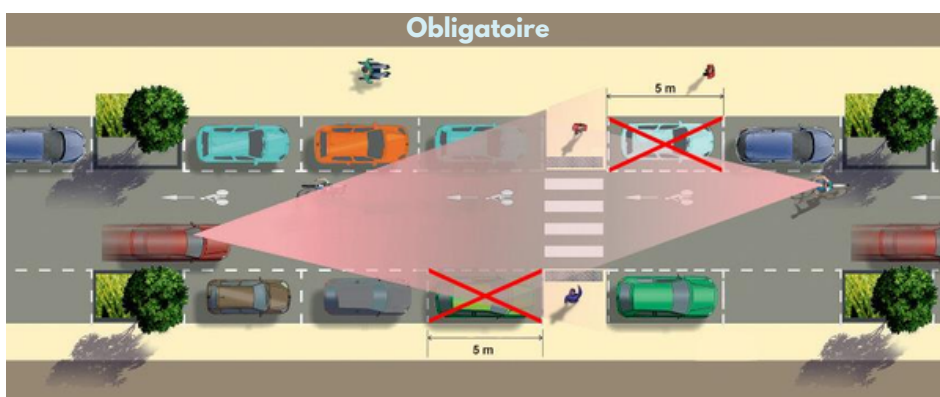
Un espace de cinq mètres peut sembler très peu, mais si ces endroits sont systématiquement utilisés pour placer des arceaux vélo, végétaliser ou améliorer l'espace public, ils peuvent avoir un effet cumulatif important. Le CEREMA montre ce que les collectivités peuvent, et ce qu'elles doivent faire.

Les rues rénovées entre-temps ont, dans leur majorité, été mises en conformité, mais il devient

difficile d'imaginer que le reste pourra l'être à temps, à un an et demi de l'échéance. Soyez alors observateur dans votre quotidien ! Si vous remarquez un passage piéton qui devrait changer avant fin 2026, faites part à votre mairie de vos attentes pour cet espace. Vous pouvez aussi signaler un manque d'arceaux sur ces îlots sur l'outil Vigilo que maintient TVD pour l'aire toulonnaise :

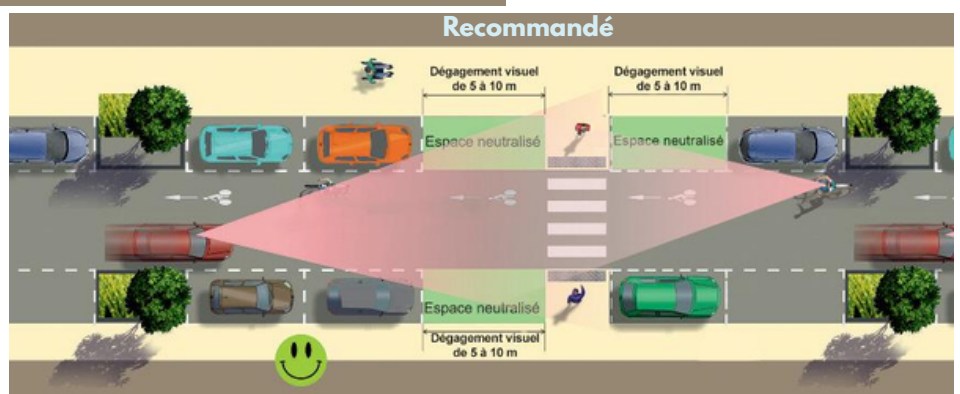
<https://vigilo.toulon-var-deplacements.fr>

Plutôt que de devoir livrer bataille individuellement pour chaque passage piéton, rejoignez-nous à la rentrée ! Nous allons suivre ce dossier de plus près pour éviter que les villes varoises ne se retrouvent avec des blocs de béton posés en guise de mise en conformité de dernière minute. Notre première réunion régulière se tiendra le 11 septembre, mais la discussion sur les listes de diffusion et sur les réseaux ne s'arrête pas.



L'enlèvement de stationnement motorisé sur 5 m en amont d'un passage piéton est obligatoire.

Le CEREMA conseille de dégager la vue sur 5 à 10 m, et des deux côtés en cas de double sens cyclable.



Pour en savoir plus : <https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/04/cerema-reglementation.pdf>

Le « Baromètre Vélo » 2025 : points forts de la mobilisation

par Daan Wynen

Coordinateur des activités vélo au sein de TVD



Villes cyclables, Villages oubliés ?

Les observateurs remarqueront que l'ancien nom, «baromètre des villes cyclables», a été remplacé par le plus simple «baromètre vélo». Ce changement n'est pas qu'esthétique: la FUB s'intéresse désormais davantage aux territoires hors zone urbaine.

Pour faciliter le travail des associations locales, le seuil de qualification a été abaissé pour les communes comptant jusqu'à 5 000 habitants. Avec un seuil de 30 réponses au lieu de 50, ces petites communes deviennent ainsi plus facilement qualifiables. Mais si les enjeux anciennement (trop) peu étudiés prennent davantage de place, c'est aussi en milieu urbain : plusieurs questions ciblent spécifiquement les besoins et les enjeux rencontrés dans les quartiers de politique de ville (QPV). Ces quartiers sont, comme nous l'avons vu dans l'enquête sur le BHNS, souvent oubliés dans les questions de mobilité ou simplement considérés comme des corridors à traverser, sans jamais se demander si la politique du tout-voiture les sert véritablement.

Où en est-on après trois mois d'activités et de communication ?

Le baromètre vélo, enquête de la FUB auprès des cyclistes partout en France, s'est achevé le 2 juin 2025. Avec une équipe de bénévoles de TVD et de la Masse Critique, nous avons fait de notre mieux pour motiver les varois·es à répondre. Depuis le 3 juin nous connaissons les taux provisoires de participation. Dans l'aire toulonnaise, de nombreuses communes ont vu d'importantes augmentations de participation par rapport à 2021 : Toulon passe de 350 réponses à 449, Hyères de 102 à 123, et Ollioules de 64 à 103 ! Dans le département, au crédit des militants du groupe «On discute vélo dans l'Est du Var», Fréjus dépasse largement sa participation de 91 en 2021, pour atteindre 124 réponses. Et nous souhaitons la bienvenue à Saint-Tropez (34 réponses) et à Vinon-sur-Verdon (34 réponses) dans la liste des communes qualifiées.

Cependant malgré des progressions locales encourageantes, le taux de participation à même reculé sur le territoire varois: à Bandol, La Crau, Le Muy, Saint-Mandrier-sur-Mer, Solliès-Pont, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et Cuers, les taux de réponse ont chuté de manière importante, allant de -45 % à Bandol jusqu'à -95 % pour Cuers avec seulement 3 cette année.

D'où vient cet effondrement des taux ? Les cyclistes ont-ils abandonné le département, ou perdu l'espoir que les choses puissent changer ? Sans connaître les vraies raisons, nous pouvons tout-de-même donner deux observations basées sur nos expériences vécues le long de l'enquête :

Premièrement, plusieurs des anciens référents locaux du baromètre 2021 ne sont plus présents, ou ne peuvent pas s'impliquer pleinement. Une implantation locale reste donc indispensable. Les réseaux sociaux peuvent en partie compenser ces limitations, mais les comptes sociaux de TVD n'étaient pas (encore) bien implantés dans les nombreux groupes locaux, et il était souvent difficile de faire passer le message en ligne.

La deuxième raison que nous diagnostiquons : la politisation de tout sujet lié au vélo. À de nombreuses reprises, nous avons eu des retours négatifs à l'idée même d'une enquête liée au vélo. Par exemple des commerçants ont refusé de poser des affiches, explicitement par peur que l'affichage d'une simple enquête soit vue comme prise de position politique. A La Seyne-sur-Mer, cette tendance nationale était envenimée par des tensions autour de la corniche de Tamaris, la participation n'y a que très légèrement progressé depuis 2021 malgré une animation intense. Le simple fait d'évoquer les vélos peut engendrer des réactions hostiles. La commune voisine, Saint-Mandrier, à vu la triple peine d'une animation mitigée, du débat sur la Corniche, et de la défaite après la longue bataille pour la piste en bord de mer.

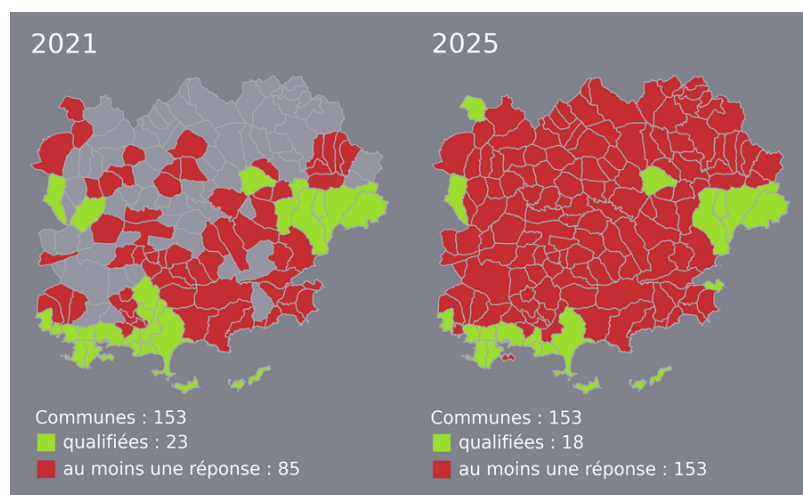
La réponse à ces deux constatations se résume à une double stratégie :

1. Développer des antennes et soutenir des associations locales partout dans le Var.
2. Parler vélo, beaucoup, régulièrement, et partout.

Ce deuxième point sera facilité par la sortie des scores définitifs du baromètre le 18 septembre. Si la FUB va faire de la communication autour de cet événement, notamment les palmarès, il appartient aux associations sur le terrain de commenter les scores de nos communes, et de poser les questions qui en résultent pour peser dans le débat public, et dans le calendrier électoral de 2026.

Si vous aimez parler, écrire, ou faire des analyses de statistiques, rejoignez-nous dans nos réunions régulières du CA de TVD, aux réunions techniques (2ème et 4ème jeudi 17h30), ou en ligne !

Var (83)



Dessus :

Taux de participation provisoires dans le Var, dans les communes qualifiées ou presque qualifiées.

Gauche :

Évolution des taux de participation dans le Var

«Les Minots à Vélo» réclament leur place sur la route

Nos enfants ont un droit à une mobilité autonome au quotidien, et pourtant nous ne partageons pas la rue avec eux.

par Daan Wynyen

Coordinateur des activités vélo au sein de TVD

Le 31 mai 2025, TVD a organisé la première édition des « Minots à Vélo », une balade festive et revendicative à vélo. Ce type de manifestation se tient dans de nombreuses villes sous le nom « Kidical Mass », jeu de mots sur la « Critical Mass » que nous connaissons à Toulon depuis 2007.

Pour notre première balade, nous avons accueilli une douzaine d'enfants, dans leur siège bébé placé sur un vélo cargo, dans des sièges enfants ou sur leur premier vélo, jusqu'à des cyclistes expérimentés. Ils et elles étaient accompagnés de leurs parents, grands-parents et autres cyclistes alliés. Après un départ tranquille sur les plages du Mourillon, nous avons été rejoints par deux motards de la Police Municipale pour commencer à contourner le quartier à allure très calme. La Kidical Mass reste une manifestation, et on ne demande pas à des manifestants de rester dans une aire piétonne ou sur le trottoir : nous roulons sur la chaussée, sécurisés à chaque carrefour par la police, nos bénévoles et les amies cyclistes de la Masse Critique. Faisant un maximum de bruit avec nos sonnettes et notre sonorisation, le cortège donnait exactement l'image que l'on attend d'un groupe d'enfants et de parents à vélo : fier et joyeux sur leurs vélos.

Les riverains, les baigneurs et les clients des restaurants tournaient la tête pour nous voir et nous entendions leurs rires et oui, même des applaudissements. Une fois retournés sur les plages, nous avons fini l'après-midi autour d'un goûter partagé et chaque participant a reçu un autocollant exclusif avec le dessin de la balade. Les retours des participants à notre première sortie étaient très positifs, et cette action a même été remarquée par le président du conseil régional PACA, qui nous a adressé une lettre dans laquelle il salue notre engagement.

Mais au-delà d'une sortie sympa, quelle est la motivation de la Kidical Mass ?

J'ai sollicité beaucoup de gens pour organiser cet événement. L'écho était souvent marqué par la tension entre « c'est une excellente idée » et « n'est-ce pas trop dangereux de faire rouler les enfants sur la rue ? ». C'est précisément le problème que nous voulions mettre en lumière avec cette balade : même si tout le monde s'accorde à dire qu'il serait bien que les enfants puissent faire du vélo, nos rues sont trop dangereuses pour eux !





Pour promouvoir cette balade, nous avons sollicité l'expertise des premiers concernés. Quand on demande à un enfant de dessiner une balade à vélo, il ne l'imagine pas dans une aire piétonne, mais bien sur la rue !

Nous l'avons également perçu lors de l'étude des documents pour l'enquête du BHNS : à Toulon, les transports en commun sont majoritairement fréquentés par les personnes qui n'ont pas d'autre moyen de transport. Les enfants font souvent partie de ce public captif, privés du seul autre moyen de déplacement dont ils pourraient disposer par une absence d'aménagements.

Donner à un enfant la possibilité de se déplacer en autonomie ou au moins sur son propre vélo encadré par un adulte, même à courte distance, c'est lui donner un sentiment d'autonomie que peu d'enfants connaissent de nos jours. C'est pourquoi un aménagement cyclable doit se mesurer à la question « Est-ce que je laisserais mon enfant utiliser cette piste cyclable en autonomie ? »

Merci à l'équipe de bénévoles, aux ami·e·s de la Masse Critique et à la Police Municipale de Toulon d'avoir fait de cette action un succès. Nous avons même eu une lettre de félicitations du Président de Région PACA pour cette manifestation.

Les Minots à Vélo feront leur retour à la rentrée, et nous espérons vous accueillir en grand nombre !



Minots, Masse Critique, Kidical Kézako ?

C'est pour deux raisons que nous avons choisi le nom « Les Minots à Vélo » pour notre balade :

1. C'est un nom français, sympa et facile à comprendre.
2. L'alternative serait d'expliquer « Kidical Mass » chaque fois qu'on aborde le sujet.

Mais pour celles et ceux qui voudraient savoir, voilà un petit dictionnaire amoureux des manifestations à vélo :

La « Critical Mass » est une manifestation cycliste informelle qui s'est développée surtout aux États-Unis depuis 1992. Simple rendez-vous mensuel à l'origine, le groupe de cyclistes vise à s'imposer dans la circulation pour revendiquer un changement politico-culturel vers une mobilité plus douce et durable.

La « vélorution » est née à Paris en 1972. Similaires dès le début, les concepts de vélorution et de « Critical Mass » ont fini par converger, et l'on peut aujourd'hui dire que la « Critical Mass » est le pendant anglophone de la « Vélorution ».

La « Masse Critique » et, dans le contexte toulonnais, spécifiquement La Masse Critique de Toulon, est un groupe informel de cyclistes qui organise, depuis 2007, des balades mensuelles du type Critical Mass. Le rendez-vous a toujours lieu le premier jeudi du mois, à 18 h 30 devant la gare SNCF de Toulon, pour un départ à 19 heures.

Le nom « Kidical Mass » dérive de « Critical Mass » mais inclut le mot « kid » (ang. « enfant ») pour indiquer le public et l'enjeu que la balade cherche à mettre en lumière.

Quelle est l'utilité d'un Bus-hns sur l'axe est-ouest de la Métropole ?

par Michel Pierre

Vice-président de Toulon Var Déplacements.

Le 25 juin 2025 s'est terminée l'enquête publique ouverte le 26 mai 2025 pour la réforme du réseau Mistral avec le projet de Transport en Commune en Site Propre (TCSP), de mode routier avec des Bus à Haut Niveau de Service (Bhns). Les commissaires enquêteurs sont maintenant à l'œuvre pour donner leur avis avant la décision préfectorale.

UNE ENQUÊTE PUBLIQUE INSTRUCTIVE

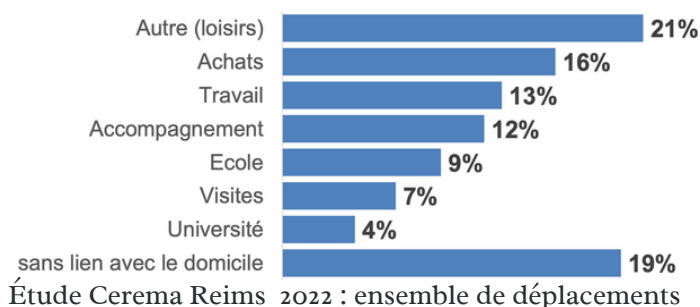
Face à un dossier de 1700 pages de 9 kg, les associations ont obtenu une réunion publique le 16 juin. Les techniciens ont indiqué avoir travaillé pour la réalisation d'un Bhns selon la commande publique ce qui explique l'absence de comparaison entre le mode routier et le mode ferré, ne serait-ce que sur l'axe structurant est-ouest.

En 2016, en prévision d'une enquête publique, une ligne de 23 km entre La Seyne et La Garde de mode routier a été comparée à une ligne ferrée. Le choix s'est porté sur un Bhns permettant de transporter 50 mille usagers comme un Tramway mais moins cher. Le projet a avorté en 2018. Les hypothèses en faveur du Bhns avaient été surestimées et biaisées (voir le bulletin de TVD n°80 d'avril 2018).

1. Des gros bus dureraient aussi longtemps que des rames de tramway.
2. L'attractivité du Tramway y était de 20 % (sans justification) alors qu'elle est de 40 à 100 % évaluée en voyageurs transportés par km parcouru.
3. Un Bhns à 70 % de sites propres avec la même vitesse commerciale de 20 km/h que le tramway à 100%.



Motifs de déplacement en lien avec le domicile



Le projet 2025 table sur 20 km/h en site propre et 12 à 15 km/h en site banalisé : 17 km/h en moyenne.

En 2025, le projet doit réaliser d'ici 2038 trois lignes Bhns, bus à la cadence de 8,5 passages par heure (cadencé à 7 mn) sur un réseau allongé de 23 à 28 km avec un embranchement à Bon Rencontre vers La Seyne et le Technopôle. Ce nouveau projet serait à comparer à celui - par exemple - d'une ligne ferrée, durable, capacitaire (4000 voyageurs/heure/sens), de La Seyne (Espace Marine avec P+R) à la gare de La Pauline. Est-ce trop demander ?

Le doublon de deux lignes de Bhns sur 3 km est une fausse bonne idée : y circulent 17 Bhns offrant plus de capacité, mais à un coût de +10% (3 km en plus des 28 km), et sans perspective de développement, car le nombre de passages en priorité est limité à 20 Bhns (car les feux doivent laisser passer aussi les voitures). La marge de progression de 3 Bhns/17 est inférieure à 20 %, alors que quand les rames de tram sont saturées, elles sont rallongées en ajoutant un "caisse" : de 3, on peut passer à 5, puis à 7 caisses.

Projet TPM

PART MODALE SELON LES MOTIFS

		
TRAVAIL	66,6 %	7,5 %
ÉCOLE	31,7 %	21,9 %
UNIVERSITÉ	38,9 %	31,4 %
ACHATS	50,3 %	4,8 %
VISITE	62,5 %	5,8 %
LOISIRS	60,3 %	5,7 %
ACCOMPAGNEMENT	67,4 %	0,9 %
AUTRE MOTIF	35,6 %	4,9 %

PARTS MODALES PAR MOTIF DE DEPLACEMENTS EN SEMAINE

Étude Cerema TPM 2021 : parts modales voitures et bus

Pour diminuer les besoins sur la ligne structurante, pour ne pas engorger la ligne Bhns, la ligne de bus 70 de Six-Fours à Toulon Centre est maintenue en parallèle, en site banalisé ou sur la même voirie avec quel impact sur les feux et les flux de voitures ? Moins on fusionne de lignes, moins le Bhns remplace de bus. Combien y aura-t-il de doublons de ligne bus/Bhns sur la dizaine de lignes bus “est-ouest” présentes au centre ville ?

Ainsi sont diminués les besoins en capacité de transports d’une ligne TCSP en arête de poison : en limitant les fusions de lignes au prétexte de rupture de charge aux correspondances, évidemment aggravées si les deux lignes en correspondance ne sont pas ponctuelles (il faudra attendre le prochain bus).

Les besoins des usagers sont également bafoués car fondés sur la faible fréquentation du réseau Mistral qui n’embarque que les nécessiteux sans voiture ; 53% de jeunes scolaires et d’étudiants et seulement 1% d’accompagnants et de déplacements vers les commerces. La comparaison (haute de la page) est flagrante entre les typologies des usagers des TC à

Toulon et Reims ; Reims qui compte deux fois plus d’étudiants que Toulon, et ... un tramway depuis 2011 ! Le réseau Mistral ne sert qu’en nécessité. Les TC du réseau sont en plus peu utilisés pour les trajets domicile-travail alors que la demande serait plus élevée notamment à La Seyne où 44 % travaillent extra-muros contre 30 % en général y compris à Toulon.

Suite page 10 →

L'évaporation de trafic

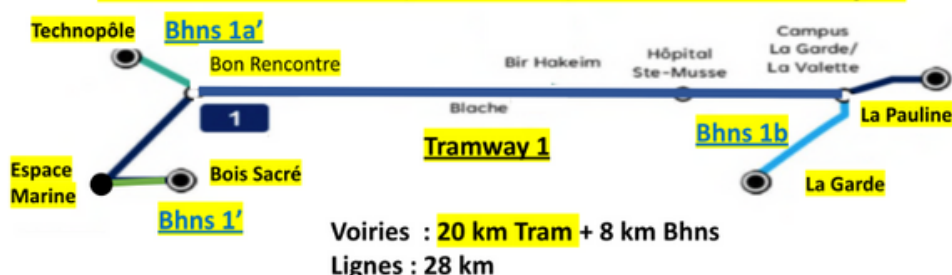
Beaucoup de gens connaissent le concept de « demande induite » : l’élargissement de la voirie entraîne, à moyen terme, une augmentation de la circulation, ce qui provoque des embouteillages encore plus importants qu’avant l’élargissement.

C’est une leçon que Toulon va, à terme, devoir réapprendre avec l’autoroute A57.

Le concept miroir s’appelle « évaporation de trafic » et il suit la même logique : une diminution de l’espace dédié à la voiture individuelle incite les gens à choisir d’autres modes de transport, voire à éviter certains déplacements superflus.

C’est cet effet que les techniciens cherchent à obtenir en supprimant deux voies de circulation sur le port de La Seyne. Les raisons de faire autrement sur les grands boulevards de Toulon sont purement politiques.

Scénario Tram-Bhns, est-ouest, La Pauline - La Seyne



Proposition citoyenne

En milliers	2015	2022	2026	2038	2058
Bhns JOB	0	0	50,5	42	46,4
TC JOB	91	101	115,8	108	142
% Bhns/TC	0	0	43%	39%	32 %
Voitures	1022	1076	1090	1147	1191
TOTAL	1113	1177	1205,8	1255	1333
% TC/TOTAL	8,2%	8,6%	9,6%	8,6%	10,7%
PROJET	<u>2016</u>	<u>2025</u>	<u>2016</u>	<u>2025</u>	<u>2025</u>
	p20/63	p29/45	p24/63	p34/45	p38/45

Prévision de l'évolution des fréquentations

UN PROJET INUTILE A 395 M€

Ce n'est pas nous qui le disons mais les ordinateurs qui ont déterminé les fréquentations du nouveau réseau qui sera terminé en 2038 (en bleu).

En haut de page, le résumé en rappelant par comparaison, l'ancien projet 2016 du Bhns (en rouge).

Le projet 2025 a été recadré pour s'adapter à la capacité réelle d'un Bhns qui ne peut transporter plus de 35 mille voyageurs/jour, les valeurs de 42 M V/J (en 2038) et 46M V/J sont obtenus par l'ajout des lignes L1a et L1b.

En 2038, les 3 lignes de Bhns emporteraient 42 mille voyageurs en remplacement de 6 lignes de bus mais le nombre total de places proposées n'augmentera pas, et la part modale des TC restera inchangée. A quoi ça sert ?

EN CONCLUSION

Le Bhns ne diminuera pas de façon notable les temps de parcours car il sera, au moins, à 30 % dans la circulation (Saint Jean du Var, La Coupiane ...), et dans les embouteillages aux heures de pointe ce qui n'assurera pas la ponctualité.

Il ne permet pas de diminuer la part de la voiture car sa capacité ne sera pas supérieure aux lignes de bus remplacées.

Les émissions de gaz à effet de serre ne diminueront pas plus que si rien n'était fait.

Bref : 400 millions d'euros, pour aucun progrès notable, c'est un gaspillage de l'argent public.

Nous souhaitons que le préfet et les élus tiennent compte de l'avis des experts en transport en commun, de l'exemple de toutes les métropoles équivalentes, des réels besoins de la Métropole de Toulon en matière de transports en commun pour rattraper son énorme retard.



Proposition de (non-) cohabitation bus / vélo au Pont du Las selon le projet BHNS

Le Projet BHNS : cyclistes mis à l'écart, recours programmés

L'idée d'une véritable synergie intermodale ne semble guère intéresser la métropole.

par Daan Wynen

Coordinateur des activités vélo au sein de TVD

Cela aurait pu être si bien : dans le cadre de la construction d'un réseau de transport public à haute capacité, la métropole aurait pu profiter de l'occasion pour développer ses infrastructures cyclables et ainsi rattraper des années de retard en matière de mobilité active. Si l'on superpose le tracé proposé du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la même carte que le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) de la métropole, on constate que les deux correspondent sur de nombreuses parties :

Si les techniciens de la métropole découvrent une nouvelle appréciation pour le double sens cyclable, c'est sans doute parce qu'ils cherchaient des excuses pour éviter la suppression de stationnement, strictement nécessaire pour une piste cyclable si le choix modal du bus est maintenu.

Ces aménagements ne sont pourtant pas un luxe : tout travail de rénovation oblige les collectivités à mettre en place des aménagements, obligation souvent ignorée à Toulon comme ailleurs, mais avec



Le tracé BHNS (en bleu) et les routes prévues dans le SDAC de MTPM (en rouge)

Ces correspondances sont en vérité peu étonnantes, car un SDAC, tout comme un BHNS, vise à améliorer la mobilité des citoyen·ne·s sur les trajets les plus fréquents au quotidien. Alors, qu'en dit le projet BHNS proposé par la métropole ?

Tristement, la métropole a décidé d'écarter les cyclistes à de nombreuses reprises. Un exemple parmi d'autres - les autres sont à lire sur notre site web - est le secteur Pont du Las. « Les cycles évoluent selon le schéma directeur, en passant par la rue Félix Mayol au sud » déclare le volet E du dossier (voir ci-contre en bas).

Comment un tronçon de piste cyclable sur un axe si fréquenté peut-il être remplacé par quelques petites rues à sens unique et absolument pas assez capacitaires pour absorber un flux important de cyclistes ? Rues qui ne seraient même pas aménagées dans le cadre du projet ?

une jurisprudence claire à l'appui. Si nous, cyclistes, laissons passer un manque évident comme celui du boulevard Strasbourg, qui resterait entièrement dépourvu d'aménagement selon le projet de BHNS, la traversée du centre-ville de Toulon serait enterrée pendant quelques décennies, jusqu'à la prochaine rénovation d'un grand axe est-ouest. Compte tenu de ces graves manquements, si le projet est maintenu sous sa forme actuelle, nous devons probablement nous préparer, tant sur le plan juridique que financier, à mener des recours pour faire respecter la loi.

Espérons que l'on ne nous forcera pas la main.

La gare SNCF de Toulon : une visite

Où prendre le bus au départ de la gare ?

Un panneau dans la gare de Toulon, les reflets des éclairages le rendent illisible. Il faudrait un panneau sans vitre, ou un grand écran vidéo.

Pour les voyageurs qui ne connaissent pas la ville, il faudrait des fléchages jusqu'aux arrêts de bus. Et pourquoi pas des dépliants horaires et des plans du réseau à disposition dans la gare ?



Une entrée de gare insuffisante !

Un panneau dans la gare de Toulon, les reflets des éclairages le rendent illisible. Il faudrait un panneau sans vitre, ou un grand écran vidéo.

Malgré la pseudo vidéo-verbalisation, la circulation est cannibalisée par les arrêts minute sauvages.

Conséquence : les bus s'arrêtent au milieu de la chaussée, les voyageurs doivent avec leur valise descendre du trottoir, naviguer entre les voitures pour atteindre le bus.

Sur ce rond point à minima les bus devraient avoir une voie séparée physiquement (un vrai site propre comme devant une gare normale ... mais, ... « parce que Toulon »)

Un adhérent nous dit : « la dernière fois que j'ai pris le 3 à la gare il a mis 15 mn pour rejoindre la place de la Liberté, en raison du bouchon sur Vauban... »



Pour un vrai pôle d'échange multimodal !

Pour mémoire ceci est la conséquence d'un choix de la municipalité et de la Métropole, avant les constructions à Montéty, il était programmé d'y faire une entrée- sortie gare au nord, avec un parking arrêt minute, pour gérer les flux voitures, et un passage piéton sous le Boulevard Commandant Nicolas, solution soutenue par TVD et d'autres associations.

Il serait encore possible de faire une entrée nord, au niveau du Zenith, encore faut-il la volonté politique de favoriser les transports en commun plutôt que de privilégier les voitures.

Côté vélo, il y a un beau local vélo sécurisé construit par la SNCF pour les voyageurs. Mais là encore, il est mal signalé.

Quand aurons-nous un vrai pôle d'échange multimodal devant la gare de Toulon ?



Le Bhns est inadapté aux besoins sur l'axe lourd est-ouest de la Métropole de Toulon

par Maurice Franceschi

Président de TVD et du collectif Tramway et Transports en commun

La part modale transports en commun de la métropole de Toulon (MTPM) est de 7 % alors que les métropoles équivalentes ont des parts transports en commun de l'ordre de 20 % (Montpellier, Grenoble, Rennes, Strasbourg,...) et des objectifs de 30 %. L'objectif de MTPM est de 10 % pour 2035 ce qui est ridicule. Pour répondre aux besoins, et s'approcher du niveau des autres métropoles il faudrait avoir un objectif minimum de 20 % de part modale transports en commun.

Les lignes 1 de tramway des métropoles de Nice et de Montpellier ont actuellement plus de 110 000 voyageurs par jour*, la ligne 1 du Bhns de la Métropole de Toulon aura seulement 35 000 voyageurs/jour en 2058, alors que c'est un axe lourd avec un potentiel d'au moins 80 000 voyageurs/jour.

Sur l'ensemble son réseau de transport en commun, Montpellier a actuellement 330 000 voyageurs/jour*, la Métropole de Toulon en est à 101 000 voyageurs/jour, avec un objectif de 139 000 en.....2058 ! (voir tableau de la page 50 de l'étude socio-économique** de l'enquête publique, que l'on ne trouve plus sur le site de MTPM ! Soit une augmentation de 39 % en 33 ans, qui sera quasiment annulée par l'augmentation de 35 % de la population prévue par l'INSEE pour cette même période. Donc la part du mode Transport en Commun aura quasiment stagné.

* sources : site des métropoles de Nice et Montpellier et Wikipédia

** étude socio-économique :

<https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2025/06/bhns-tpm-volet-i-etude-socio-economique.pdf>

Montpellier, qui a 4 lignes de tramway, est en train de réaliser une cinquième ligne dont les prévisions de fréquentation sont estimées à 80 000 voyageurs/jour... Cette métropole atteindra 400 000 voyageurs/jour sur l'ensemble de son réseau bien avant 2030.

Durant l'année 2024 la Métropole de Montpellier a eu sur 110 millions de voyageurs* (alors que Toulon stagne toujours à 32 millions de voyageurs/an) . 84 millions de voyages se font avec les 4 lignes de tramway.

CONCLUSION

Pour aller vers les besoins de la population de MTPM, il faudrait avoir des objectifs pour 2035 de :

- 20 % de part modale Transports en Commun (au lieu de 10%),
- 220 000 voyageurs/jour (au lieu de 139 000),
- 80 millions de voyages/an (au lieu de 50).

Les objectifs pour ce projet ont été fixés pour correspondre aux possibilités du Bhns et non en fonction des besoins de la population de la taille d'une métropole comme MTPM.

Les Métropoles de la même strate que MTPM ont des fréquentations double dans les transports en commun grâce à leurs réseaux architecturés autour des axes lourds constitués de lignes de tramway.



Peau neuve pour notre bulletin

Nous expérimentons un nouveau format pour notre bulletin et espérons qu'il vous plâra.

L'équipe de rédaction reste la même, tout comme notre ambition de vous tenir au courant de tout ce qui concerne la mobilité à Toulon, dans sa métropole et dans le Var.

Grâce à l'outil Vigilo, vous pouvez signaler les problèmes que vous rencontrez à vélo.

Il vous suffit de prendre une photo avec votre smartphone, puis de vous rendre sur

vigilo.toulon-var-deplacements.fr

Aucune installation d'application ni création de compte n'est nécessaire.

Vous pouvez signaler des problèmes importants, comme les endroits accidentogènes, mais aussi des petits problèmes, comme l'absence d'arceaux pour les vélos. Tel est le cas ci-contre : la FOL, où nous tenons nos réunions régulières, ne

dispose pas d'arceaux pour les vélos. Résultat : les cyclistes sont obligés de fixer leurs vélos contre les barrières de trottoir. Une source courante de conflit entre cyclistes et piétons, mais aussi avec les personnes à mobilité réduite (PMR), qui ne peuvent plus passer sur le trottoir.



Bulletin d'adhésion 2025 Toulon Var Déplacements

E-Mail : tvdeplacements@gmail.com Tél : 06 18 16 31 27

Web : <https://toulon-var-deplacements.fr>

NOM : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville : Tél :

E-Mail :

ADHÉSION 2025 à TOULON VAR DÉPLACEMENTS

- ☐ Tarif normal : **15 €**
- ☐ Étudiants, chômeurs et personnes à revenus modestes : **7 €**
- ☐ Associations < 50 membres : **20 €**
- ☐ Associations > 50 membres : **40 €**

L'adhésion inclut l'abonnement au bulletin (4 numéros par an)

- ☐ sous forme électronique
- ☐ sous forme papier

Date : Signature :

Chèque à l'ordre de TVD, à envoyer avec votre bulletin d'adhésion à la trésorière :
Lydie ABELLO, Toulon Var Déplacements, 222 Chemin Fabry 83000 TOULON