

La rue, on partage



Bulletin d'information de l'association **toulon var déplacements**

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

N°113 Juillet à septembre

Toulon l'extraordinaire, Toulon l'ordinaire

ÉDITORIAL

Toulon vit actuellement un moment particulier et positif. Après plus de vingt ans, nous avons enfin obtenu ce que nous réclamions et ce qui nous avait été promis à maintes reprises : une traversée cyclable sécurisée du centre-ville sur l'avenue de la république. Certes, cela ne concerne qu'un seul des quatre grands axes empruntés par les voitures et, selon la loi, cet axe aurait dû être aménagé dès 2023. Mais pour la première fois, les deux artères de la piste du littoral, seront enfin reliées par une voie sécurisée réservée aux vélos. Les cyclistes ne seront plus contraints de se faufiler dans les petites rues du centre historique, avec leurs virages serrés, leurs conflits inévitables avec les piétons (à qui cet espace est évidemment dédié) et leurs pavés glissants, nettoyés à l'eau juste avant l'heure de pointe du matin, les transformant en véritable patinoire.

Y a-t-il des critiques ? Mais oui ! Le «bikelash» bat son plein à Toulon, et franchement, son manque d'originalité est un peu épuisant. Le «bikelash», mot-valise formé de «bike» et de «backlash» qui cherche encore sa traduction canonique en français, désigne une réaction négative viscérale visant spécifiquement les infrastructures cyclables. Une réaction jugée risible, complètement déconnectée de la réalité et souvent inacceptable dans sa tonalité si elle s'appliquait aux infrastructures piétonnes ou automobiles. Au moment où j'écris ces lignes, alors que les travaux sur l'avenue touchent à leur fin, ce «bikelash» est, comme on pouvait s'y attendre, à son paroxysme. Et comme il m'était impossible de dormir à cause de la chaleur urbaine dans le centre historique, j'ai passé nuit après nuit à parcourir les commentaires sur Facebook. Pour ma part, après avoir lu des milliers de commentaires rien que sur l'avenue de la République, j'ai surtout appris que la grande majorité de ceux qui rejettent d'emblée le projet (qui ne critiquent pas des points spécifiques, mais l'existence de la piste en soi) se répartissent en quatre catégories :

a) Les commentaires de mauvaise foi, émanant de personnes qui se montrent soudainement très préoccupées par les droits des piétons ou des personnes à mobilité réduite, alors que ceux-ci ne leur posent jamais de problème tant que personne ne remet en cause la primauté de la voiture ;

b) Une hostilité pure et simple envers les cyclistes, dans le cadre d'une guerre culturelle ;

c) Des plaintes selon lesquelles les cyclistes n'utilisent même pas la nouvelle piste cyclable... rédigées avant même sa mise en service, alors qu'elle est encore encombrée de matériel de chantier. Il est assez difficile de prendre ces plaintes au sérieux.

d) Des commentaires fondés sur des idées reçues et une intuition trompeuse quant au fonctionnement des habitudes de circulation ainsi qu'au nombre actuel et potentiel de cyclistes.

Aucun de ces arguments n'est nouveau, aucun n'est spécifique à Toulon (même si les ferries et l'arsenal sont des déclinaisons locales), et je le dis d'emblée : aucun ne résiste à un examen approfondi. La circulation ne s'écoule pas comme de l'eau, car les gens ne sont pas des molécules d'eau dépourvues de raison ; ils prennent des décisions. Toulon est une ville particulière à bien des égards, mais elle est tout à fait ordinaire en ce sens que ses habitants font des choix pragmatiques. Présumer le contraire, c'est accorder très peu de confiance à ses concitoyens. Ainsi, fort de ma confiance en la nature ordinaire de mes voisin·e·s, je prédis qu'avec le temps, ils feront, en moyenne, un peu plus de vélo et un peu moins de voiture. Et ça, c'est la seule façon de lutter contre les embouteillages ; nous en serons donc tous gagnants. Avec le temps, les Toulonnais·es feront l'expérience d'une mobilité qui accorde de la place aux vélos et verront que non seulement ce n'est pas la fin du monde, mais que c'est une chance de construire une meilleure ville. C'est un moment extraordinaire pour Toulon. Et ce n'est que le début. *Daan Wynen, président de TVD*

ZFE : « SAGE » décision et soulagement !

QUALITÉ DE L'AIR

Le Conseil constitutionnel, saisi par plus de soixante parlementaires, a censuré l'article très polémique sur la suppression des zones à faibles émissions (ZFE) dans la loi de simplification économique. Il a considéré qu'il s'agissait d'un cavalier législatif (article 45 de la Constitution), sans lien avec le projet de loi initial.

Cette décision permet de maintenir les ZFE, essentielles pour lutter contre la pollution de l'air dans nos villes. Les ZFE continuent de s'appliquer comme le prévoit la loi Climat et Résilience de 2021, avec les assouplissements consentis en 2023 par Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique de l'époque. Apparues en France dans les années 2010, elles sont très étendues en Europe. Il en existe quelques-unes dans le monde (Tokyo, Pékin, Haïfa...).

Karima Delli, Présidente de l'association Respire : « Cette décision rappelle une chose essentielle : la santé publique ne peut pas être sacrifiée [...]. Face à l'urgence sanitaire et environnementale, la France ne peut pas renoncer à agir contre la pollution de l'air ».

Cela ne doit pas nous exonérer de les rendre plus justes socialement. Afin d'éviter toute nouvelle estocade contre les ZFE, ce dispositif doit être réfléchi et modifié. Ces nouvelles attaques ont déjà été tentées dans une loi plus récente (la loi-cadre relative au développement des transports). Cela donne une pause aux défenseur.euse.s de la qualité de l'air, mais aucune raison alors d'attendre qu'une nouvelle tentative réussisse. Des solutions existent, elles ne sont pas les mêmes en zone urbaine où les transports en commun et les modes doux existent, qu'en zone rurale où la voiture reste l'unique choix de déplacement (leasing social sur les véhicules neufs – et bientôt d'occasion ?! – pour les classes moyennes et les ménages modestes).

Pourquoi des ZFE ?

Selon Santé publique France, 40.000 décès sont dus aux émissions de particules fines (2025). Les ZFE ont donc été mises en place dans les agglomérations pour répondre aux normes européennes de qualité de l'air lorsque ces dernières sont dépassées.

À noter que les normes européennes sont moins strictes que celles de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Où en est-on sur la Métropole TPM ?

La Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM) a mis en place une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) visant à réduire la pollution de l'air en restreignant la circulation des véhicules les plus polluants. Cette ZFE-m couvre l'ensemble des communes de la métropole. Initialement prévue pour entrer en vigueur le 1er janvier 2023, la mise en place de la ZFE-m a été reportée à avril 2023. Depuis le 1er juin 2023, la circulation différenciée est appliquée lors des épisodes de pollution de l'air dans six communes de la métropole : La Garde, Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Toulon et La Valette-du-Var.



Elle vise à ne laisser circuler dans les périmètres définis que les véhicules les moins polluants sur la base de leur vignette Crit'Air (certificat de qualité de l'air) : seuls les véhicules légers équipés de vignette Crit'Air de classe électrique ou hydrogène, 1, 2 et 3, seront autorisés à circuler dans le périmètre de circulation différenciée.

Cette mesure d'urgence, en interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants, renforce les actions de premier niveau comme la réduction des vitesses, et permet de réduire l'impact des épisodes de pollution sur la santé des habitants.

Cette mesure d'urgence, en interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants, renforce les actions de premier niveau comme la réduction des vitesses, et permet de réduire l'impact des épisodes de pollution sur la santé des habitants. La circulation différenciée pourra être déclenchée à partir du troisième jour de la procédure d'alerte, pour une entrée en vigueur à compter du quatrième jour. Elle sera mise en œuvre entre 6h00 et 20h00 sur l'ensemble du réseau routier situé à l'intérieur et bordant le périmètre, en excluant certains axes. Attention : il existe de nombreuses dérogations. À consulter sur le site de la Préfecture.

La ZFE-m de la métropole est clairement vue comme un moyen de dernier recours par les responsables. Mais il n'est pas clair par quels moyens les émissions des voitures, pourtant aussi importantes que celles des ferries, vont baisser. La pollution de l'air, ce n'est pas une question de conscience climatique, mais une question de santé publique locale, de qualité de vie et, souvent, de justice sociale, car les plus modestes sont souvent les plus exposés.

Valérie Romboni Sacco, secrétaire de TVD

Le futur peut être joyeux

LECTURE

Après la lecture de « Movement » (voir LROP n°112), qui présente une perspective néerlandaise sur le passé, le présent et le futur de la mobilité, je voudrais maintenant vous présenter une perspective états-unienne. Elle vient sous forme du livre « Life after Cars » (La vie après la voiture), par Sarah Goodyear, Doug Gordon et Aaron Naparstek, dont les auteurs ont aussi lancé le podcast « The War on Cars » (La guerre contre la voiture). Les deux titres laissent déjà soupçonner que les auteur·ice·s ne mâchent pas leurs mots. Si nous, militants pour une mobilité durable et à échelle humaine, sommes souvent accusés de mener une guerre contre la voiture, ce livre donne d'abord un petit essai politique, puis historique, pour montrer que cette guerre était lancée par les débuts du lobby automobile, dans l'année 1923. Le podcast « The War on Cars » assume déjà pleinement cette confrontation, et le livre en continue la philosophie. À la fois manifeste et vulgarisation d'un très large corps d'études scientifiques, « Life after Cars » fait un tour systématique des effets néfastes, directs et indirects, que la voiture a sur la vie et la santé des humains, sur l'environnement, sur les enfants et l'enfance en soi, sur le tissu social, et notamment sur les plus vulnérables. Comme « Life after Cars » couvre beaucoup de terrain, nous n'allons pas faire le tour des chapitres. Je me contenterai de dire qu'il est très bien écrit : facile à lire et comprendre, sans être imprécis.

Faire ce tour de toutes les blessures, de toutes les aberrances, écartées d'un simple « mais on ne peut pas sans », peut engendrer une dépression profonde. Saviez-vous, par exemple, qu'en 1979, un livre bien connu de parentalité considérait qu'un enfant de 6 ans devrait être capable de « se déplacer seul dans le quartier (quatre à huit blocs) pour aller au magasin, à l'école, au terrain de jeux ou chez un ami » ? Aujourd'hui, après des décennies de politiques tout-voiture, il y a des parents aux États-Unis qui se voient soumis à des enquêtes par les services de protection de l'enfance pour laisser leurs enfants jouer seuls dans leur propre jardin.

Life After Cars

Freeing ourselves from the Tyranny of the Automobile

Sarah Goodyear, Doug Gordon, Aaron Naparstek

Publié en 2025 chez Penguin Random House

ISBN 9780593850725

304pages

Mais à quoi bon s'infliger trois cents pages de ces horreurs ?

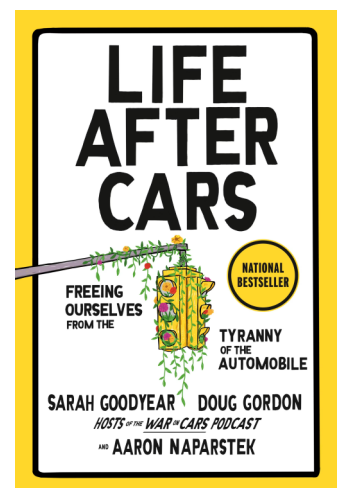
Premièrement, nous, activistes d'une mobilité plus vertueuse, devons connaître le point de fuite, la conclusion logique d'une société qui mise sur la voiture individuelle. Les États-Unis en sont, d'une manière, l'exemple négatif par excellence. Si nous voulons défendre la nécessité même de faire mieux, il faut bien connaître les défauts du système actuel.

Mais « Life after Cars », du titre jusqu'à sa dernière partie « Comment nous libérer », donne aussi envie d'agir. Soit pour éviter que notre département, que notre ville, continue à suivre le modèle américain, adopté au cours du 20e siècle, d'une mobilité centrée sur la voiture individuelle. Soit pour réparer ce qui est déjà détruit, pour regagner une qualité de vie déjà perdue à l'automobile.

D'autant plus que le livre est aussi parsemé d'exemples de gens qui dépassent le statu quo. D'autres villes, en France, en Europe, mais même aux États-Unis et au Canada, se débarrassent peu à peu de l'habitude de considérer la mobilité automobile comme la norme sociale.

Leurs solutions, souvent pleinement applicables ailleurs, donnent une envie de voir un nouveau monde naître, où la voiture n'est plus vue comme une façon de vivre, ou comme un symbole de liberté et de puissance, mais comme le mode de transport qu'il est : polluant, rigide, dangereux, cher, injuste, et d'un appétit vorace pour l'espace public. Un mode de transport qui est, alors, à réserver aux personnes et situations qui en ont *vraiment* besoin, et non pas un choix raisonnable de mode de transport par défaut pour la plupart de la population. Nous avons tout à gagner en les suivant.

Daan Wynen, président de TVD



Le vélo continue de tracer son chemin

VÉLO

Les activités autour du vélo se poursuivent.

Entre des réunions désormais régulières avec la mairie de Toulon et notre travail de plaidoyer et de communication de base, nous avons trouvé le temps d'organiser deux balades au mois de mai :

Premièrement, une sortie à l'occasion de la Fête de la nature nous a mené à l'impluvium, dans le Plan de la Garde ; un petit moment de partage entre bénévoles et sympathisants, dans le calme d'un espace verdoyant.

Deuxièmement, les Minots à Vélo ont fait leur sortie de printemps. Avec une quinzaine d'enfants, leurs parents et d'autres alliés, nous avons, pour la troisième fois, contourné le Mourillon à vélo pour montrer que les enfants et leurs parents à vélo veulent prendre leur place dans l'espace public. Même si l'organisation demande beaucoup d'énergie, rien ne vaut la vue d'un groupe d'enfants et de parents qui circulent sur la chaussée, pouet-pouets et sonnettes à fond, et qui sont accueillis tout au long du trajet par les visages souriants des passants, voire par des applaudissements.

Et ce n'est pas fini : à la rentrée, les Minots seront de retour en force ! Le samedi 12 septembre se tient un événement « rue aux enfants » dans la rue Hippolyte Duprat à Toulon. TVD y proposera une animation pour enfants à draisienne, et nous allons alors organiser la balade des Minots le

même jour pour faire le tour, cette fois-ci, de la basse-ville. Nous cherchons encore des bénévoles pour sécuriser cette sortie. Les boulevards qui encadrent la basse-ville nécessitent un différent niveau d'attention que les rues du Mourillon. Si vous êtes partant pour investir quelques heures le 12 septembre, écrivez-nous !



Les Minots lors de la dernière sortie du 30 mai.
Le bonheur à vélo : encore mieux à la plage !

Daan Wynen, président de TVD

TOULON VAR DEPLACEMENTS Bulletin d'ADHESION 2026

mail : tvdeplacements@gmail.com site : toulon-var-deplacements.fr

Tél : 06 18 16 31 27

NOM : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____ Ville : _____ tél : _____

E-mail : _____

ADHESION 2026 à TOULON VAR DEPLACEMENTS

☐ €20 Plein tarif individuel

☐ €25 Plein tarif famille

☐ €2 Etudiants, chômeurs, revenus modestes

☐ €30 Association < 50 membres

☐ €50 Association avec au moins 50 membres

L'adhésion inclut l'abonnement au bulletin de TVD « La rue, on partage » (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

Navette toulonnaise : des insuffisances pour l'intermodalité

TRANSPORTS EN COMMUN

Lors de la consultation concernant la Navette TER Toulonnaise pendant le mois de juin, TVD a déposé des remarques que nous résumons ci-dessous.

Si le principe de la navette toulonnaise va dans le bon sens pour l'amélioration des transports en commun et par suite pour la qualité de l'environnement, il comporte de grandes insuffisances au niveau de l'intermodalité autour des gares de Toulon, de La Pauline et de La Seyne et un manque de robustesse au niveau des horaires par la limitation d'une voie dans chaque sens.

Gare de Toulon

En 2013, Réseau Ferré de France (RFF), dans le cadre de la Ligne Nouvelle PCA, avait prévu l'extension de la gare de Toulon au nord des voies sur « l'îlot Montéty », voir image et lien en bas de page, dans lequel il y est dit pour la gare de Toulon :

« De plus, le Comité de Pilotage de janvier 2013 a privilégié le renforcement de la gare existante en raison des atouts apportés par sa position au centre de l'agglomération. Ce site est au cœur du projet de développement urbain de l'«Axe des gares», colonne vertébrale de la redynamisation du centre de l'agglomération toulonnaise. [...] Le doublement du nombre de voyageurs attendus (de 3,4 M en 2010 à 7 M à l'horizon 2040) conduit à envisager un nouveau bâtiment voyageurs pour ce pôle d'échange »

Cette extension est nécessaire pour atteindre l'objectif du doublement du nombre de voyageurs d'ici 2040. Le plan de ce document

prévoyait l'extension de la gare du nord, or l'emplacement n'est pas réservé dans les documents d'urbanisme du PLU de Toulon et du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée (SCoT PM). Il a été rendu difficile par l'aménagement d'une partie de cet espace. Nous demandons que le document du SCoT prévoit la réservation foncière pour l'extension de la gare de Toulon et son accessibilité par le nord.

Gare de la Pauline : le moins bon projet pour l'intermodalité

En 2020 il y avait 3 projets proposés par RFF pour l'intermodalité à la gare de La Pauline.

Les projets 2 et 3 permettaient une ouverture à l'ouest vers la zone industrielle, artisanale et commerciale, avec accès direct piéton et vélo, un parking de 200 places, une grande zone arborée avec espaces de convivialité.

C'est le projet le plus réduit qui a été défendu par MTPM, il a un accès plus difficile à l'est, un parking d'intermodalité réduit, pas d'accès direct piéton et vélo vers la zone d'activités. Ceci est un handicap pour le développement de l'usage de cette gare. La contrainte pour avoir l'aide de l'État a malgré tout obligé MTPM à faire passer le TCSP devant le parvis de la gare de La Pauline.

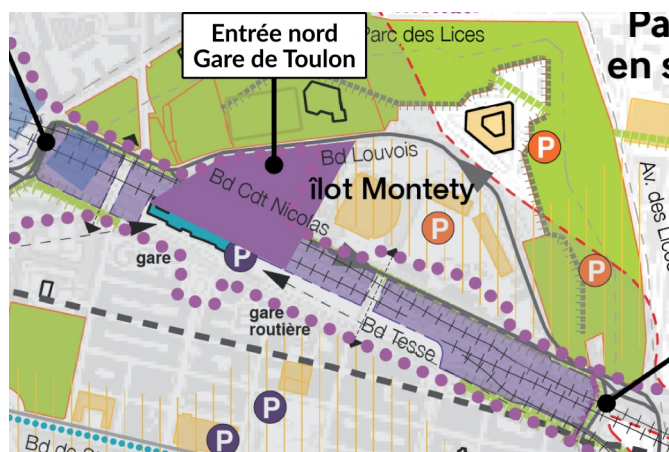
Nous demandons de revenir au projet n°2, qui permettra un meilleur développement de l'intermodalité.

D'autre part il serait important de réaliser la halte de l'Escaillon (prévue au SCoT 2008) pour soulager les déplacements voiture dans l'ouest de Toulon, et de rouvrir la gare de la Farlède à l'est, qui est une infrastructure existante. Le trafic pour l'utilisation de ces haltes nécessite la troisième voie envisagée depuis 2000.

Nous reviendrons dans d'autres articles sur les insuffisances des gares de la Seyne et de La Pauline.

La réussite de la Navette TER Toulonnaise ne peut être atteinte que si de bonnes conditions d'intermodalité sont mises en œuvre, pour améliorer de façon substantielle le nombre de passagers ce qui aura par suite un effet sur la qualité de l'environnement.

Maurice Franceschi, vice-président de TVD



<https://toulon-var-deplacements.fr/wp-content/uploads/2026/07/lnpca-fiche-info-evolution.pdf>

A quoi sert la première ligne L1a de BHNS : TECHNOPOLE à BIR-HAKEIM ?

TRANSPORTS EN COMMUN

1 Le mystère du terminus "Bir-Hakeim"

Dans le dossier d'octobre 2025 de DUP, déclaration d'utilité publique, l'arrêt Bir-Hakeim brille par son absence sur les cartes et dans l'étude de trafic. En fait, en 2026, un appel d'offres d'études de travaux, décrit cette première ligne L1a se terminant par une boucle.



Y a-t-il alors une boucle ou pas ?
Ci-dessus : deux documents officiels.

2 Quel service réel pour la ligne L1a ?

Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) promet une nette amélioration de l'offre de transport. Pourtant, les chiffres interrogent sur le gain réel pour les usagers de la L1a.

Qu'est-ce qu'un BHNS ? C'est une ligne de bus mono ou bi-articulés (18 ou 24 mètres) circulant partiellement en site propre (voie réservée) à une cadence moyenne de moins de 10 minutes d'attente (soit plus de 6 passages/heure).

Cependant la ligne L1 actuelle emprunte déjà en grande partie le tracé de la future L1a. Les bus

mono-articulés de 18 m y circulent déjà pendant 11 heures à une fréquence d'environ 7,5 bus par heure (faisant d'elle un BHNS qui s'ignore). De plus, elle bénéficie déjà d'aménagements (sites propres, ponts) hérités de l'ancien projet de tramway. Mais, paradoxe des prévisions pour 2028, le dossier officiel annonce une baisse relative de 1 % du nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau en 2028 (Volet I, p. 50/61).

3 Priorité aux carrefours : le seul bénéfice tangible des BHNS à Toulon

Le véritable avantage de la ligne L1a réside dans la vitesse commerciale et non dans la fréquence. Grâce aux sites propres et à la priorité aux feux, les usagers gagneront du temps de trajet. Mais les gains revendiqués par le dossier officiel semblent particulièrement optimistes : Dès 2028, un gain annoncé de 3 minutes sur tout le réseau, grâce aux 7 km de la L1a. En 2038 et 2058, un gain affiché de 12 minutes grâce au déploiement du BHNS sur 28 km (Volet I, socio-économique, p. 58/61). Belle règle de trois pour les gains de temps.

4. Une ligne L1a de "Bhns 18 m" en doublon de la future ligne L1 avec bus "Bhns 24m"

Aucun report modal : La ligne L1a n'attire pas de nouveaux automobilistes vers les transports en commun, malgré une capacité doublée du parking relais (P+R) des Portes d'Ollioules. Au centre-ville, la L1a est en doublon avec la future ligne L1 de gros bus BHNS 24 m. Elle servira principalement de "soupape de sécurité" pour éviter, dès 2028, la surcharge des gros bus Bhns de la future ligne L1 en provenance de La Seyne-sur-Mer vers La Pauline.

Michel Pierre, vice-président de TVD

