

# COMITE DES USAGERS DES TRANSPORTS DU PRADET

## ARGUMENTS POUR L'ENQUETE PUBLIQUE PDU

*Le Plan de Déplacements Urbains maltraite notre commune au sens propre du terme, il oublie le Pradet. Il ne prépare pas correctement l'avenir de l'agglomération. La concertation prévue par la loi a été insuffisante et insincère. Enfin ce PDU est fondé sur des données périmées et affiche des objectifs trop limités.*

## ARGUMENTS PROPRES A LA COMMUNE DU PRADET

- 1. Absence de prise en considération des déplacements sud-nord, vers La Garde et La Valette. LE TCSP NE VIENDRA PAS AU PRADET.**

Dans le précédent PDU, Le Pradet se voyait promettre une desserte par TCSP sur rail (tramway). **Aujourd'hui, il n'est plus prévu de faire venir au Pradet la future ligne de TCSP (transport en commun en site propre)**. En supprimant cette perspective, on renonce ainsi à une desserte rapide et fiable pour tous ceux qui ne sont pas motorisés ou qui ne peuvent pas ou plus conduire, ou qui, tout simplement, font le choix délibéré de prendre les transports en commun non seulement pour Toulon et Hyères, mais aussi vers La Garde (gare SNCF, hôpital, collège, lycée et université + Restos du Cœur) et La Valette (Pôle Emploi, Grand Var, Avenue 83) insuffisamment desservies actuellement : 91 et 92, 1 bus par heure. La prolongation du Bus à Haut Niveau de Service en site propre pour desservir le centre du Pradet doit figurer dans un PDU respectueux des intérêts de notre commune.

- 2. Dégradation de la desserte du Pradet en direction de Toulon et d'Hyères.**

Le PDU instaure une classification des dessertes bus avec trois niveaux de service : des corridors « à haut niveau de service », des lignes « essentielles » et un réseau « de proximité ». Le Pradet ne se voit attribuer aucune ligne « essentielle ».

Autrement dit, on nous promet une diminution des fréquences sur les lignes 39 et 23, lignes pourtant indispensables aux Pradétans pour se rendre à Toulon. N'étant pas reconnues comme essentielles, ces 2 lignes passeraient donc de trois dessertes par heure (hors vacances scolaires, été, weekend), à des fréquences de plus de 20 minutes et sans doute plus de 30 minutes.

### 3. Aménagements routiers

Pour ce qui est de la carte des aménagements routiers, comme sur la carte des dessertes bus, Le Pradet figure en blanc. **Aucun des projets listés dans le PDU ne concerne notre commune :**

- alors que la municipalité envisage plusieurs aménagements de carrefours
- alors que le **Pont de La Clue** doit être traité impérativement
- alors que le problème de l'engorgement du centre-ville par la circulation de transit persiste, situation aggravée en haute saison touristique

### 4. Fréquence de passage des bus

Notre commune est desservie par 4 lignes de bus : vers Toulon, le 23 et le 39 ; vers La Garde le 91 et le 92. Ces bus sont rares et surtout leur espacement est catastrophique. Un meilleur espacement des passages de bus desservant une destination commune augmenterait le service rendu aux usagers. Bien entendu, une augmentation du nombre des passages serait encore mieux.

### 5. Déplacements à vélo

Sur la carte des aménagements pour les cyclistes, oui, Le Pradet existe... avec des projets de pistes cyclables nord-sud en direction des plages. **Pourquoi le PDU ignore-t-il une demande essentielle des cyclistes du Pradet, pouvoir accéder et rouler au centre du village en toute sécurité ?**

### 6. Déplacements à pied.

Le PDU promet un développement des « modes de transport actifs », vélo et marche à pied. Les piétons sont des usagers des transports en ce sens qu'ils empruntent des trottoirs. Mais dans ce PDU articulé en 46 actions, **aucune action spécifique en matière de cheminements piétonniers.**

**Une nécessité : un objectif de réalisation systématique de trottoirs dans la zone dense de chaque commune et des cheminements piétons balisés et protégés là où un trottoir est difficile.** Nous donnons pour exemple le danger pour les piétons dans l'accès à la plage des Bonnettes. Idem si l'on veut se rendre à pied à la plage des Oursinières sans passer par le sentier du littoral

- Libération des trottoirs (suppression des stationnements à cheval).
- Nécessité de continuité des trottoirs sans interruption inexplicquée ni mobilier urbain mal positionné (lampadaires), notamment pour les personnes à mobilité réduite et les mères de famille avec poussettes.

## ARGUMENTS VALANT POUR L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMERATION

### 1 Abandon du tramway.

TPM ne prépare pas correctement son avenir de métropole en choisissant de tourner le dos à une organisation des transports en commun moderne avec un maillage hiérarchisé et cohérent suivant la densité des quartiers : tramway, BHNS en site propre, bus ordinaires. Le rejet du tramway, c'est le rejet d'une solution adoptée dans **toutes** les agglomérations de notre taille. C'est le rejet d'un mode de transport qui garantit un vrai **confort de roulement, des horaires fiables, une bonne vitesse de desserte et une moindre pollution**. Le rejet du tramway est la promesse de la mise en place d'un grand bus articulé, roulant avec une énergie polluante ; il sera pour une large partie de son trajet mélangé à la circulation et donc aux embouteillages avec une **capacité de transport saturée dès la mise en service**. Comment accepter ce choix erroné ?

### 2 Un plan basé sur des données périmées.

**Le projet de PDU élaboré et « arrêté » par TPM est basé sur des données anciennes et périmées.** La dernière Enquête Ménages Déplacements (EMD) remonte à 2008. Légalement, une telle enquête a une validité possible de 10 ans en secteur urbain stabilisé ce qui n'est le cas de notre agglomération qui a fondamentalement changé en 8 ans : croissance démographique, mise en service du 2<sup>ème</sup> tube, réalisation du Pôle Mer à Ollioules, développement du site de Bois Sacré à La Seyne, ouverture de l'hôpital Sainte Musse et du centre commercial Avenue 83...

Bref, ce PDU est un plan sans fondement statistique fiable. Une évaluation du PDU précédent a été présentée mais on se demande sur quelles bases puisqu'aucun comptage statistiquement récent n'a été réalisé. **Penser le futur sur des données périmées, c'est un risque qu'on ne peut cautionner.** Il s'agit d'un projet de dépenses publiques à 10 ans de plus de deux milliards d'euros.

### 3 Des objectifs trop modestes en matière de « report modal » (de la voiture vers les autres modes de transport)

Les objectifs sont les suivants : ramener les déplacements auto de 59 à 50 %, amener les deux-roues à moteur à 2,8 %, faire passer le vélo de 1,3 à 3 % et monter les transports en commun à 10%. **Donc le report modal de la voiture vers les autres modes porte sur seulement 9 % de diminution. En contrepartie les Transports en Commun (TC) passeraient de 6 à 10 %.** A titre de comparaison, la part des TC dans l'agglomération nantaise est de 17 %. A Marseille l'objectif pour les TC est de 20 % et à Grenoble de 25 %. **Les objectifs retenus par TPM sont donc très limités, trop modestes, insuffisants.**

#### 4 Intermodalité : peut mieux faire.

Les actions 8 et 9 visent à optimiser l'offre Varlib dans l'agglomération et renforcer la place du TER dans notre système de transport (« RER toulonnais »). L'action 10 annonce une « billettique interopérable » permettant une tarification combinée. On se réjouit de la mise en place future d'une coordination tarifaire et d'un titre de transport inter-réseaux. Tout comme les pôles d'échange multimodaux, cela va dans le bon sens. Mais il manque un point essentiel, **l'annonce d'un travail en vue d'une bonne coordination des horaires**. Le problème des **correspondances** entre TER, Varlib et réseau Mistral doit être traité de manière à supprimer des temps d'attente excessifs qui incitent à se déplacer en voiture. Le problème se pose également au sein du réseau Mistral entre lignes de bus.

#### 5 Défaut de concertation

Au-delà de ces critiques de fond sur le PDU proposé, on ne peut que souligner **l'insuffisance de concertation**. A l'encontre de la plupart des agglomérations qui ont multiplié les réunions et les expositions dans toutes les communes de l'agglomération, la concertation organisée sur le PDU de TPM s'est limitée à deux réunions où il fallait être agréé pour assister. Aucune réunion publique, aucune réunion en dehors de Toulon, aucun document remis aux participants, aucune exposition pendant la phase de concertation. **La concertation prévue par les textes a été conduite a minima et vidée de son sens** : il ne s'agissait pas à proprement parler de concertation : il s'agissait de réunions d'information, de **présentation des intentions de TPM**, sans écoute des représentants des professionnels et des associations, sans dialogue.

#### 6 Concertation insincère

De surcroît, **cette concertation s'est révélée INSINCÈRE** : le PDU a **présenté des hypothèses de corridors à haut niveau de service**. Quatre lignes H.N.S. sont annoncées **sans indication de tracé précis**. Cependant, au moment de la présentation aux élus communautaires du projet de PDU, l'option TCSP/BHNS avec son tracé et son coût était nécessairement prise : il fallait chiffrer l'investissement du transport en commun site propre dans le « compte de déplacements » (annexe financière du PDU). Il fallait donc trancher sur une longueur de ligne et sur un mode de transport pour approcher son coût. Ceci n'a pas été explicité. On a su deux mois plus tard, dans le cadre de la préparation d'une nouvelle DUP pour une ligne en site propre **qu'un projet très précis de ligne BHNS était finalisé**.