

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :  
083-248300543-20230608-lmc1203760-DE-1-1  
Date de validation par la préfecture : mardi 13 juin 2023  
Date d'affichage : 13/06/2023

**CONSEIL METROPOLITAIN DU  
JEUDI 8 JUN 2023**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS  
EN EXERCICE : 81**

**QUORUM : 41**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué le jeudi 8 juin 2023, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

Secrétaire de Séance :

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
60	16	5

**OBJET DE LA DELIBERATION**

**N° 23/06/133**

**APPROBATION DU BILAN DE  
CONCERTATION  
COMPLÉMENTAIRE POUR  
LA REALISATION D'UN  
PROJET DE TRANSPORT EN  
COMMUN EN SITE PROPRE  
(TCSP) - BUS A HAUT  
NIVEAU DE SERVICE (BHNS)  
DE LA METROPOLE TPM**

**PRESENTS :**

M. Thierry ALBERTINI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, M. Gilles BALDACCHINO, Mme Valérie BATTESTI, M. Philippe BERNARDI, Mme Véronique BERNARDINI, Mme Nathalie BICAIS, M. Pierre BONNEFOY, M. Laurent BONNET, Mme Béatrice BROTONS, M. Robert CAVANNA, M. Patrice CAZAUX, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Olivier CHARLOIS, M. Amaury CHARRETON, M. Anthony CIVETTINI, M. Laurent CUNEO, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Nadine ESPINASSE, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Delphine GROSSO, Mme Pascale JANVIER, Mme Corinne JOUVE, M. Emilien LEONI, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY, M. Mohamed MAHALI, M. Cheikh MANSOUR, Mme Edwige MARINO, M. Jean-David MARION, M. Erick MASCARO, Mme Josée MASSI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Anne-Marie METAL, M. Joseph MINNITI, Mme Valérie MONDONE, Mme Cécile MUSCHOTTI, M. Ange MUSSO, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Chantal PORTUESE, M. Guy RAYNAUD, M. Bruno ROURE, Mme Rachel ROUSSEL, M. Bernard ROUX, M. Francis ROUX, Mme Christine SINQUIN, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, M. Albert TANGUY, M. Joël TONELLI, Mme Sandra TORRES, Mme Magali TURBATTE, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, M. Gilles VINCENT, Mme Kristelle VINCENT.

**REPRESENTES :**

Mme Dominique ANDREOTTI ayant donné pouvoir à M. Patrice CAZAUX, M. Robert BENEVENTI ayant donné pouvoir à Mme Delphine GROSSO, M. Guillaume CAPOBIANCO ayant donné pouvoir à Mme Kristelle VINCENT, M. François CARRASSAN ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Yannick CHENEVARD ayant donné pouvoir à M. Amaury CHARRETON, M. Franck CHOUQUET ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Brigitte GENETELLI ayant donné pouvoir à M. Emilien LEONI, M. Laurent JEROME ayant donné pouvoir à M. Laurent BONNET, Mme Sylvie LAPORTE ayant donné pouvoir à M. Thierry ALBERTINI, M. Arnaud LATIL ayant donné pouvoir à M. Jean-Louis MASSON, Mme Amandine LAYEC ayant donné pouvoir à Mme Valérie MONDONE, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Laurent CUNEO, M. Christophe MORENO ayant donné pouvoir à M. Mohamed MAHALI, Mme Virginie PIN ayant donné pouvoir à Mme Geneviève LEVY, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-Marie METAL.

**ABSENTS :**

Mme Basma BOUCHKARA, Mme Corinne CHENET, M. Jean-Pierre COLIN, Mme Valérie RIALLAND, M. Jean-Sébastien VIALATTE.

## **Séance Publique du 8 juin 2023**

**N° D'ORDRE : 23/06/133**

**OBJET : APPROBATION DU BILAN DE CONCERTATION  
COMPLÉMENTAIRE POUR LA REALISATION D'UN  
PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE  
PROPRE (TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE  
(BHNS) DE LA METROPOLE TPM**

### **LE CONSEIL METROPOLITAIN**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L5217-1, L5211-1 et L2121-22-1,

**VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L103-2, L300-1, L300-2, R103-1 et suivants,

**VU** le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

**VU** la délibération n°16/12/192 du Conseil Communautaire en date du 16/12/2016, relative à l'approbation du Plan de Déplacements urbains 2015-2025,

**VU** la délibération n°21/11/360 du Conseil Métropolitain en date du 10/11/2021, relative aux modalités de la concertation préalable pour la réalisation d'un projet de transport en commun d'un site propre (TCSP) de la Métropole Toulonnaise,

**VU** la délibération n°22/11/325 du Conseil Métropolitain en date du 16/11/2022 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable pour la réalisation, d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) – Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la Métropole TPM,

**VU** la délibération n°22/11/326 du Conseil Métropolitain en date du 16/11/2022 relative aux modalités de la concertation complémentaire pour le projet de TCSP,

**VU** la décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, relative à l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la réalisation du projet de BHNS de la Métropole TPM,

**VU** l'avis de la commission Mobilités en date du 05 mai 2023,

**CONSIDERANT** que conformément au Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, l'objectif de la Métropole Toulon Provence Méditerranée agissant en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 28 km entre Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la Pauline-Hyères et du centre-ville à La Garde à l'Est en desservant les Communes d'Ollioules, Toulon, la Valette-du-Var,

**CONSIDERANT** que par la délibération n°22/11/326 du Conseil Métropolitain en date du 16 novembre 2022, la concertation complémentaire a été définie pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service, et porte sur l'évolution du tracé, avec un nouveau tracé en « Y » depuis Bon-Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran impliquant la mise en place d'un nouvel axe BHNS via la RD 559 entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de La Seyne-sur-Mer et le quartier Bon-Rencontre à Toulon,

**CONSIDERANT** que la Métropole TPM s'est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique, pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en associant la population et les acteurs socioéconomiques du territoire,

**CONSIDERANT** que la concertation publique complémentaire s'est déroulée du 05 décembre 2022 au 31 janvier 2023 selon les modalités suivantes conformes à la délibération n°22/11/326 :

- l'affichage réglementaire a été mis en œuvre,
- un avis a été affiché à l'Hôtel de Métropole, dans les Mairies concernées par le projet et publié dans la presse locale (Var-Matin et le Var Information) le 18 novembre 2022. La présentation synthétique du projet a été exposée, le formulaire en ligne permettant de recueillir les observations et propositions a été mis à disposition ainsi qu'une adresse électronique ([concertation- bhns@metropoletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropoletpm.fr)). En complément, l'adresse postale (Métropole Toulon Provence Méditerranée, Monsieur le Président, Concertation BHNS, 107 bld Henri Fabre – CS 30536 – 83041 Toulon Cedex 9) était également indiquée pour favoriser une plus large concertation,
- un communiqué de presse a été diffusé le 2 décembre 2022 précisant l'objet de la concertation complémentaire et le dispositif de participation déployé,
- des supports d'informations (2 000 plaquettes de synthèse, 500 dossiers de concertation et 200 affiches diffusées), qui ont permis de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, mis à disposition du public dans les Mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services,
- des expositions destinées au public ont été montées dans les 5 mairies traversées par le tracé et à l'Hôtel métropolitain durant la période de concertation. Ces expositions étaient composées de 5 panneaux d'information, du registre papier, de dossiers de concertation et de plaquettes de synthèse,
- des registres mis à disposition du public pour déposer leurs avis, contributions et questions, en version papier sur le lieu des expositions et en version dématérialisée sur le site internet de la Métropole,
- une réunion publique unique a été organisée le vendredi 09 décembre 2022 à 18h à la salle des fêtes d'Ollioules 17 avenue Anatole France,

**CONSIDERANT** qu'il convient de dresser le bilan de la concertation complémentaire en prenant acte des différentes remarques et observations formulées durant la période de concertation et des réponses que peut y apporter, ce jour, la Métropole TPM,

**CONSIDERANT** l'ensemble des avis émis pendant la concertation,

**CONSIDERANT** le bilan de la concertation annexé à la présente délibération,

Et après en avoir délibéré,

## **DECIDE**

### **ARTICLE 1**

**DE TIRER** le bilan de la concertation complémentaire pour la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre (TCSP) de la Métropole toulonnaise, ci-annexé.

### **ARTICLE 2**

**DE DIRE** que le projet se réalisera tel que présenté à la concertation complémentaire avec un tracé en « Y » depuis Bon-Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à Ollioules et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran.

### **ARTICLE 3**

**DE DIRE** que le bilan de la concertation préalable sera rendu public et publié sur le site Internet de la Métropole TPM à l'adresse suivante : <https://metropoletpm.fr/bhns>

### **ARTICLE 4**

**D'AUTORISER** Monsieur le Président de la Métropole TPM à lancer toutes les procédures administratives nécessaires à la poursuite de l'opération et d'engager les dépenses correspondantes.

## **ARTICLE 5**

**DE DIRE** que la présente délibération devra faire l'objet d'un affichage durant un mois conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.  
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 8 juin 2023

Jean-Pierre GIRAN

Président de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée



POUR 75

CONTRE 0

ABSTENTION 1

Monsieur Jean-David MARION.

# PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



MARS 2023

# SOMMAIRE

Avant-propos : méthodologie d'élaboration du bilan de la concertation.....	3
<b>PARTIE A &gt; LA MODIFICATION DE TRACÉ PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE.....</b>	<b>4</b>
1 > Contexte et objectifs de la modification du tracé.....	5
2 > L'évolution du tracé soumis à la concertation .....	7
3 > Coûts et calendrier.....	9
<b>PARTIE B &gt; MODALITÉS DE CONCERTATION.....</b>	<b>10</b>
4 > Objectifs de la concertation .....	11
5 > Dispositif d'information .....	12
6 > Dispositif de participation .....	17
<b>PARTIE C &gt; BILAN QUANTITATIF.....</b>	<b>18</b>
7 > Synthèse .....	19
8 > Chiffres de la participation.....	20
9 > Contributions des participants .....	21
<b>PARTIE D &gt; BILAN QUALITATIF.....</b>	<b>24</b>
10 > Synthèse des expressions et réponses de la Métropole.....	25
11 > Enseignements de la concertation .....	35
<b>PARTIE E &gt; LES SUITES DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>36</b>
12 > Les suites de la concertation.....	37
<b>PARTIE F &gt; ANNEXES.....</b>	<b>38</b>
• Délibérations de TPM	
• Annonce légale Var Matin et Var Info, Affiche légale	
• Verbatim des avis mails, registres papier et registre numérique	
• Compte rendu de la réunion publique	

# AVANT- PROPOS : MÉTHODOLOGIE D'ÉLABORATION DU BILAN DE LA CONCERTATION

---

- ❖ Le présent bilan de la concertation s'adosse sur une analyse exhaustive et minutieuse de l'ensemble des contributions qui ont émergé durant la phase de concertation complémentaire du projet de Bus à Haut Niveau de Service [BHNS] porté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

## → Ces contributions ont pris les formes suivantes :

- **Courriels** depuis l'adresse électronique mise à disposition : [concertation-bhns@metropoletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropoletpm.fr)
- **Avis sur le registre numérique** en ligne consultables en Annexe 3.
- **Avis sur les registres papiers** présents dans les expositions qui se sont tenues à La Garde, La Seyne-sur-Mer, La Valette-du-Var, Ollioules, Toulon, ainsi qu'à l'hôtel Métropolitain, consultables en Annexe 3.
- **Interventions orales** lors de la réunion publique qui s'est tenue à Ollioules le 9 décembre 2022 à 18h00

La réunion publique a fait l'objet d'une retranscription écrite intégrale, permettant d'identifier et de prendre en compte les interventions, questions, avis ou contributions de chacun des participants.

Quand l'information est disponible, l'origine géographique de la contribution est analysée afin d'abonder les statistiques portant sur la répartition des avis par commune.

## → Par convention, ce bilan différencie les « interventions » des « expressions »

- Une « intervention » correspond à 1 intervention d'1 participant sur 1 support de la concertation (courriel, courrier, prise de parole en réunion publique, avis sur les registres).
- Une « expression » correspond à 1 avis ou 1 contribution ou 1 question sur un sujet spécifique, formulé dans une intervention.

- ❖ Ainsi, une intervention d'un participant peut donner lieu à plusieurs avis et/ou contributions et/ou questions.

# PARTIE A > LA MODIFICATION DE TRACÉ PRÉSENTÉE À LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE

# 1 > CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA MODIFICATION DU TRACÉ

---

## 1.1 > Des enseignements tirés de la précédente concertation

---

La concertation préalable, qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022, a permis à la Métropole de tirer les enseignements de la participation du public :

- Une expression quasi unanime des participants favorable à la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre perçu comme une infrastructure moderne et performante, interopérable avec les autres offres de mobilité,
- La nécessité de renforcer la pédagogie du mode BHNS au regard des spécificités du territoire et des solutions de mobilités complémentaires,
- Un quasi-consensus sur le phasage envisagé par la Métropole, positionnant notamment la réalisation du BHNS à l'est de Toulon après la fin des travaux d'élargissement de l'A57,
- Le souhait général de voir la mise en service du projet dans les meilleurs délais, et notamment le 1<sup>er</sup> tronçon reliant le Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Université de Toulon),
- Le renforcement de la liaison avec la gare de Toulon perçue comme essentielle par de nombreux participants,
- Le haut niveau de service attendu en termes de fréquence et de régularité. Pour cela, le choix du site propre devra être recherché tout au long de l'itinéraire et notamment à Saint-Jean-du-Var et à La Coupiane,
- L'intérêt de mailler le territoire de Parcs Relais (P+R) et de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) afin de soutenir l'intermodalité. La tarification devra être attractive et inclusive,
- Le besoin de restructurer le réseau Mistral en prenant en compte l'évolution des déplacements métropolitains et la mise en service de nouvelles solutions de mobilité,
- La place importante que doit occuper le vélo dans le système de déplacement métropolitain et plus particulièrement la réalisation de voies cyclables dédiées accompagnant le projet de BHNS,
- Une demande d'attention à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR),
- La volonté de mettre en œuvre un projet qui réponde aux enjeux environnementaux. Le choix d'une énergie propre pour le matériel roulant est essentiel. Le besoin d'information du public qui souhaite être associé en continu à l'élaboration du projet,
- **Les attentes fortes portant sur l'évolution sensible du tracé à l'ouest, qui ont fait émerger une variante dite en Y, reliant directement Bon Rencontre à La Seyne-sur-Mer. Les autres caractéristiques du tracé, notamment sur Toulon, à l'est de la Métropole et aux terminus ont par ailleurs été confirmées.**

## 1.2 > La concertation complémentaire du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023

---

Le tracé en Y depuis Bon Rencontre, issu de la concertation initiale, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à Ollioules et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran, **devient ainsi le nouveau tracé de référence.**

Ce tracé évite d'impacter la zone agricole ouest et offre une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

→ **Cette évolution du tracé implique la nécessité de conduire une concertation complémentaire.**

❖ **Le Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022 a donc décidé de conduire une concertation complémentaire sur la nouvelle section du tracé entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer et le quartier Bon Rencontre à Toulon via la RD 559, qui s'est déroulée du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023.**

## 2 > L'ÉVOLUTION DU TRACÉ SOUMIS À LA CONCERTATION

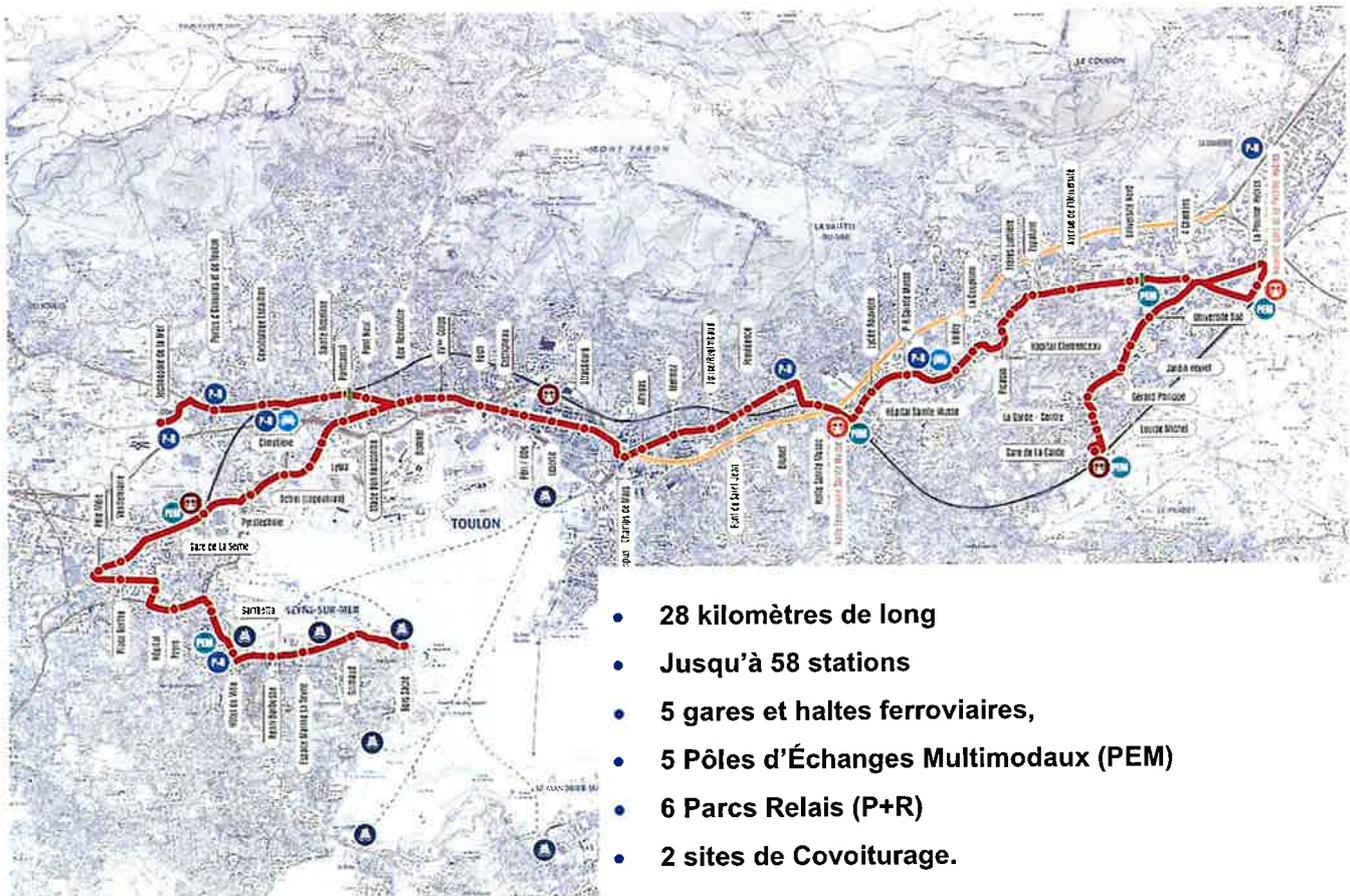
### → Tracé présenté à la concertation

L'évolution du tracé à l'ouest, et la desserte de la Seyne-sur-Mer via Lagoubran depuis Bon Rencontre sont soumis au public dans le cadre de la concertation complémentaire.

L'aménagement du pôle d'échanges de la gare de La Seyne-Six-Fours-les-Plages au sud de la voie ferrée fait partie intégrante du projet. Le tracé évite la zone agricole ouest et offre une liaison directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

Cette section du tracé fera donc l'objet d'études complémentaires qui seront présentées en Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le tracé global envisagé pour la future ligne de BHNS se développe désormais sur presque 28 km, entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer à Ollioules à l'ouest d'une part, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Pauline-Hyères à l'est d'autre part.



- 28 kilomètres de long
- Jusqu'à 58 stations
- 5 gares et haltes ferroviaires,
- 5 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)
- 6 Parcs Relais (P+R)
- 2 sites de Covoiturage.

**Sont desservis les principaux générateurs de déplacement au-delà des densités urbaines...**

- **La Seyne-sur-Mer :**
  - *Le nouvel embarcadère de Bois Sacré, le futur Pôle culturel, IPFM (futur Campus de la Mer), le port, le quartier Berthe et la gare ;*
- **Ollioules :**
  - *Le Technopôle de la Mer dont le développement se poursuit vers une création de près de 2.000 emplois pour la deuxième phase de développement ;*
  - *La zone commerciale ;*

- **Toulon :**
  - Les quartiers de La Beaucaire, l'Escaillon, Bon Rencontre, Pont du Las, Centre-ville, Saint-Jean-du-Var, Brunet, Sainte-Musse ;
  - Les pôles universitaires (Kedge, École supérieure d'art et de design, Faculté de Droit, Ingémédia, Isen...) ;
  - L'Hôpital Sainte-Musse ;
  - La ZAE Sainte-Musse ;
- **La Valette-du-Var**
  - Le quartier de La Coupiane ;
  - Le Centre Commercial Avenue 83 ;
- **La Garde**
  - Le Centre Commercial Grand Var ;
  - L'Université ;
  - Le centre-ville et sa gare ;
  - La gare de La Pauline-Hyères et la zone d'entreprises.

## ➔ Zoom sur l'évolution du tracé



- ❖ Le tracé en Y depuis Bon Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran devient le nouveau tracé de référence à l'ouest, objet de la présente concertation.
- ❖ Depuis les deux branches de Bon Rencontre en direction de l'est de la Métropole, le tracé présenté en concertation du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023 demeure inchangé.

## 3 > COÛTS ET CALENDRIER

### → Le coût du projet

Dans l'état actuel des études, la modification du tracé et son allongement n'engendrent pas de coût supplémentaire par un report des financements du pont de franchissement de l'A57 prévu initialement dans l'ancien tracé sur la branche de Lagoubran.

Comme cela est indiqué dans la réponse à l'appel à projet de l'État, le coût global de l'opération est de 405 millions € TTC qui se répartit en :

- Travaux d'infrastructures : 202 millions €
- Travaux de superstructures (Parcs Relais et bâtiment d'exploitation) : 101 millions €
- Acquisition de matériels roulants : 71 millions €
- Divers : 31 millions €

### → Le calendrier



## PARTIE B > MODALITÉS DE CONCERTATION

## 4 > OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

---

### → Délibérations de la Métropole

Par ses délibérations du 16 novembre 2022, le Conseil Métropolitain de Toulon Provence Méditerranée a approuvé le bilan de la précédente concertation (15 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de la Seyne-sur-Mer.

Elle a également décidé d'organiser une concertation préalable complémentaire portant sur son projet de BHNS selon les modalités suivantes :

- Un affichage réglementaire sera mis en œuvre, en application de l'article R121-19 du Code de l'Environnement issu du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017,
- Un avis sera affiché à l'Hôtel de la Métropole et dans les mairies concernées par le projet et sera publié dans la presse locale afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant la date et les conditions de son déroulement,
- Un dossier de concertation permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques. Il sera mis à disposition du public dans les mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations et propositions de la population. Ce dossier et le registre seront également disponibles sur le site Internet [www.metroletpm.fr](http://www.metroletpm.fr),
- Une réunion publique unique sera organisée ;
- Le bilan définitif de la concertation sera publié sur le site Internet de la Métropole TPM et présenté à son assemblée délibérante.

### → Période de la concertation

❖ La concertation s'est ouverte le 5 décembre 2022 à 8h00 et s'est clôturée le 31 janvier 2023 à minuit.

### → Objectifs de la concertation

La volonté de TPM est de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet permettant à tous les publics de donner leur avis sur le projet.

Cette concertation avait donc pour objet d'assurer l'information sur l'évolution du tracé à l'ouest en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.



## 5.1.2 L'affichage légal

Les affiches ont été posées dans les mairies et à l'hôtel Métropolitain les 17 et 18 novembre 2022.

**MÉTROPOLÉ  
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE**

# AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

## MODIFICATION DU TRACÉ DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

**OBJET DE LA CONCERTATION  
PREALABLE DU PUBLIC**  
La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), porte un projet de déviation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le lieu-dit Bois Sacré à Ollioules et la Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer à Ollioules à l'Ouest, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Paudine-Hydras à l'Est. Le TCSP dessert les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Vilette-du-Var et La Garde. Par délibération du 16 novembre 2022, la Métropole Toulon Provence Méditerranée :

- approuve le bilan de la précédente concertation (16 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de la Seyne-sur-Mer ;
- décide de l'organisation d'une concertation préalable complémentaire ayant pour objet d'analyser l'information sur l'évolution du tracé en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.

**DUREE DE LA CONCERTATION  
PREALABLE DU PUBLIC**  
Du 5 décembre 2022 à 6h au 31 janvier 2023 à minuit.

**MODALITES DE LA CONCERTATION  
PREALABLE DU PUBLIC**  
L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs :

**ESPACE INTERNET**  
Un espace internet sur le site de la Métropole dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions du public sur un registre numérique sera accessible à l'adresse suivante : <http://concertation.tpm.fr/bhns>

Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

**REGISTRE PAPIER, EXPOSITION,  
DOCUMENTATION**  
Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque mairie ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain (selon les horaires d'ouverture au public) :

- **La Garde** : Hôtel de Ville - Rue Jean-Baptiste Lavina - 83130 La Garde
- **La Seyne-sur-Mer** : Hôtel de Ville - 20, quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
- **La Vilette-du-Var** : Hôtel de Ville - Place Central de Gaulle - 83180 La Vilette-du-Var
- **Ollioules** : Marie-Anne - 2, place Marie-Anne - 83190 Ollioules
- **Toulon** : Hôtel de Ville - Avenue de La République - 83000 Toulon
- **Toulon** : Hôtel de la Métropole - 107, boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon

**COURRIEL ET COURRIER**  
Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux coordonnées suivantes :

- **Courriel** : [concertation-bhns@metropoletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropoletpm.fr)
- **Courrier postal** : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS - 107, boulevard Henri Fabre - CS 30836 - 83041 Toulon Cedex 9

Celles et horaires de réception des courriels et courriers : du 5 décembre 2022 à 6h au 31 janvier 2023 à minuit.

**REUNION PUBLIQUE**  
Une réunion publique sera programmée pour présenter le projet, entendre les avis et remarques exprimés et leur apporter une réponse motivée. Le bilan sera présenté à son assemblée délibérante pour être sur le site internet de la Métropole.

- **Vendredi 9 décembre 2022 - 18h00 - Ollioules** : Salle des Fêtes - 17, Av. Anatole France - 83190 Ollioules

**BILAN DE LA CONCERTATION**  
À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera les points synthétiques des avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera présenté à son assemblée délibérante pour être sur le site internet de la Métropole.

## 5.2 > Espace Internet

Un espace dédié sur le site Internet de TPM, ouvert dès le 5 décembre 2022 à l'adresse Internet [metropoletpm.fr/bhns](http://metropoletpm.fr/bhns), a permis de diffuser toutes les informations sur le projet, et notamment :

- La présentation synthétique du projet ;
- La date de la réunion publique fixée au 9 décembre 2022 ;
- Un formulaire en ligne permettant de donner son avis ;
- Une adresse postale pour écrire sur le sujet à Monsieur le Président de la Métropole TPM ;
- En téléchargement ;
  - Les délibérations de TPM
  - L'affiche légale
  - L'affiche de la réunion publique
  - La plaquette de synthèse
  - Le dossier de concertation
  - La carte officielle du tracé

**Mobilité**

**Le projet BHNS**

Le projet de BHNS est un projet de transport en commun en site propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le lieu-dit Bois Sacré à Ollioules et la Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer à Ollioules à l'Ouest, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Paudine-Hydras à l'Est. Le TCSP dessert les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Vilette-du-Var et La Garde. Par délibération du 16 novembre 2022, la Métropole Toulon Provence Méditerranée :

- approuve le bilan de la précédente concertation (16 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de la Seyne-sur-Mer ;
- décide de l'organisation d'une concertation préalable complémentaire ayant pour objet d'analyser l'information sur l'évolution du tracé en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.

**CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE  
PORTANT SUR L'ÉVOLUTION DU TRACÉ,  
DU 5 DÉC. 2022 AU 31 JAN. 2023**

## 5.3 > Communiqué de presse

Le 2 décembre 2022, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a diffusé un Communiqué de Presse de 3 pages précisant le projet, les objectifs de la concertation et le dispositif de participation déployé, aux médias suivants :

- **Presse écrite :**
  - *Var Matin*
  - *Nice Matin*
  - *AFP Marseille*
  - *La Marseillaise*
  - *La Provence*
  - *JBM*
  - *TPBM*
  - *Le Moniteur*
  - *Le Var Information*
  - *Le Journal des Entreprises*
  - *Le Marin*
  - *Objectif Méditerranée*
  - *Cite des Arts*
  - *Presse Agence – La gazette du Var*
  - *Echosud.fr*
- **Télévision :**
  - *France 3 Toulon et Marseille*
  - *BFM-TV Toulon Var et Alpes Maritimes*
- **Radio :**
  - *France Bleu Toulon et Marseille*
  - *Chérie FM*
  - *Mistral FM*
  - *RCF Méditerranée*
  - *Virgin Radio Toulon*
  - *Nostalgie Toulon*
  - *Radio Cote Bleue*
  - *Radio Vinci Autoroute*



## 5.4 > Expositions

---

Des expositions destinées au public, chacune composée de 5 panneaux d'information en format 80 x 200, d'un registre papier, de dossiers de concertation et de plaquettes de synthèse, ont été installées dans chaque mairie concernée par le tracé, ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain, dès le 5 décembre 2022 et jusqu'à la fin de la période de la concertation.

### → Ces expositions se sont tenues dans les lieux suivants :

- La Garde – Hall de l'Hôtel de Ville
- La Seyne-sur-Mer – Hall de l'Hôtel de Ville
- La Valette-du-Var – Hall de l'Hôtel de Ville
- Ollioules – Mairie Annexe
- Toulon – Hôtel de Ville – 3<sup>ème</sup> étage
- Métropole TPM – Hall de l'Hôtel de Métropole



## 5.5 > Supports d'information remis à chacune des mairies concernées par le tracé

---

En complément du dispositif d'information déployé spécifiquement par TPM et des documents mis à disposition à l'occasion des réunions publiques, des supports d'information imprimés et en version numérique ont été remis à chacune des mairies concernées par le tracé en vue d'une diffusion sur leurs propres supports de communication et dans leurs espaces d'accueil du public.

### → Affiches papier en 40 x 60

- Mairie de La Garde : 50 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 50 exemplaires
- Mairie de La Valette-du-Var : 50 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 50 exemplaires
- Mairie de Toulon : 50 exemplaires
- Métropole TPM : 50 exemplaires

### → Dossiers de concertation imprimés

- Mairie de La Garde : 70 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 80 exemplaires
- Mairie de La Valette-du-Var : 70 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 80 exemplaires
- Mairie de Toulon : 80 exemplaires
- Métropole TPM : 70 exemplaires

### → Plaquettes de synthèse imprimées

- Mairie de La Garde : 300 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 300 exemplaires
- Mairie de La Valette-du-Var : 300 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 300 exemplaires
- Mairie de Toulon : 400 exemplaires
- Métropole TPM : 200 exemplaires

## 6 > DISPOSITIF DE PARTICIPATION

---

Les moyens d'expression du public ont été diversifiés pour permettre à chacun de participer tout au long de la concertation sur le projet de BHNS.

### → Le registre numérique

- Disponible en ligne depuis l'espace Internet dédié au projet de BHNS : <https://metropoletpm.fr/bhns>

### → Le courrier postal

- Les courriers postaux ont pu être transmis à l'adresse suivante :

*Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Monsieur le Président  
Concertation BHNS,  
107 boulevard Henri Fabre - CS 30536  
83041 Toulon Cedex 9.*

### → L'adresse électronique

- Les participants ont pu s'exprimer via une adresse électronique, disponible depuis le site Internet ou sur les documents de la concertation : [concertation-bhns@metropoletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropoletpm.fr)

### → La réunion publique

En complément des 5 réunions publiques qui se sont tenues lors de la concertation préalable précédente, une réunion publique a été organisée le **vendredi 9 décembre 2022 à 18h00 à la Salle des Fêtes d'Ollioules** (17, avenue Anatole France – 83190 Ollioules).

### → Les registres papier

- Un registre papier a été mis à disposition des participants dans chacune des expositions qui se sont tenues en mairies et à l'Hôtel Métropolitain ainsi que lors de la réunion publique.

## PARTIE C > BILAN QUANTITATIF

## 7 > SYNTHÈSE

---

- **La réunion publique a réuni 33 participants.**
- **Le registre numérique a reçu 1518 visiteurs différents.**
- **Au total, 67 interventions des participants ont fait émerger 190 expressions<sup>1</sup> (avis, contributions ou questions).**

Parmi ces 67 interventions :

- 19 [28 %] proviennent de participants se déclarant résider à Toulon.
  - 55 ont été délivrées sur le registre numérique en ligne, soit près de 82 % du total des interventions.
  - 4 ont été rédigées sur les différents registres papier mis à disposition du public.
- 
- **Les thématiques émergentes du processus de participation**
    - Les 190 expressions (avis, contributions ou questions) ont fait émerger 17 thématiques pour lesquelles les volumes de contributions sont très inégaux.
    - Le site propre (28,4% des expressions), le tracé (26,9 %) et la pollution (26,9%) forment les 3 premières thématiques abordées par les participants.
    - À l’opposé, la motorisation, la ZFE et le financement, et rassemblent moins de 5 % du total des expressions.
- 
- **En matière d’information du public**
    - La presse a relayé l’information avec 9 articles ou reportages sur les principaux médias présents sur la Métropole.
    - Au total, 2 000 plaquettes de synthèse, 500 dossiers de concertation et 200 affiches ont été diffusés.

---

<sup>1</sup> Soit près de 3 expressions par contribution

# 8 > CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

## ➔ Réunion publique d'Ollioules

- **Présentation assurée par :**
  - Geneviève LEVY, Vice-Présidente de Toulon Provence Méditerranée en charge des Transports
  - Yannick CHENEVARD, Conseiller métropolitain
  - Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules
- Participants : 33
- Expressions (orales) : 39



## ➔ Registre en ligne

- Nombre de visiteurs : 1518
- Interventions : 55

## ➔ Courriel

- Interventions (courriels reçus) : 2

## ➔ Médiatisation

- Nombres de traitement dans la presse : 9
  - Var Matin : 3 articles
  - La Marseillaise : 1 article
  - Presse Agence PACA : 1 article
  - TPBM : 1 article
  - Le Journal des Entreprises : 1 article
  - BFM TOULON VAR : 2 reportages



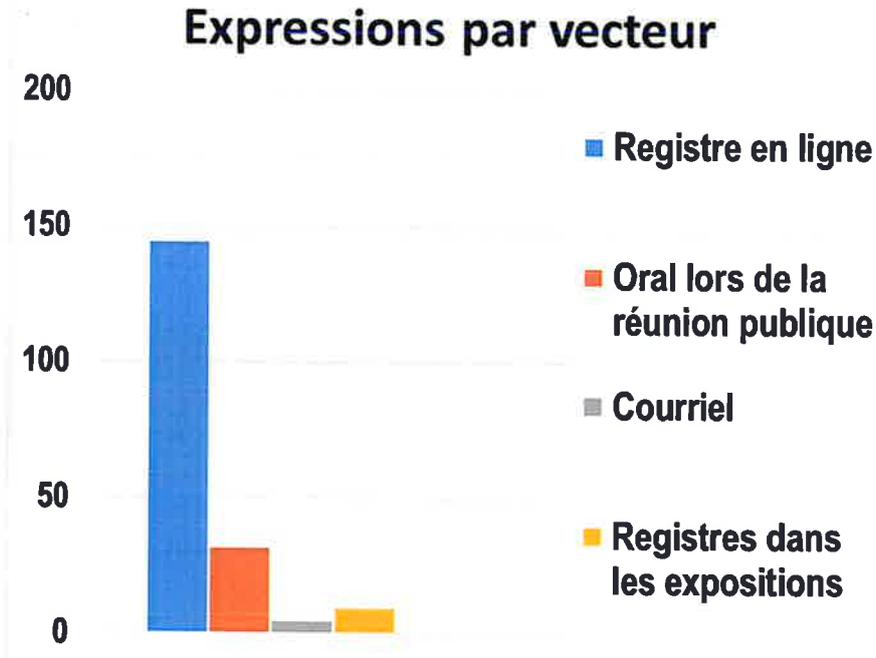
## 9 > CONTRIBUTIONS DES PARTICIPANTS

### 9.1 > Nombre total d'interventions et d'expressions

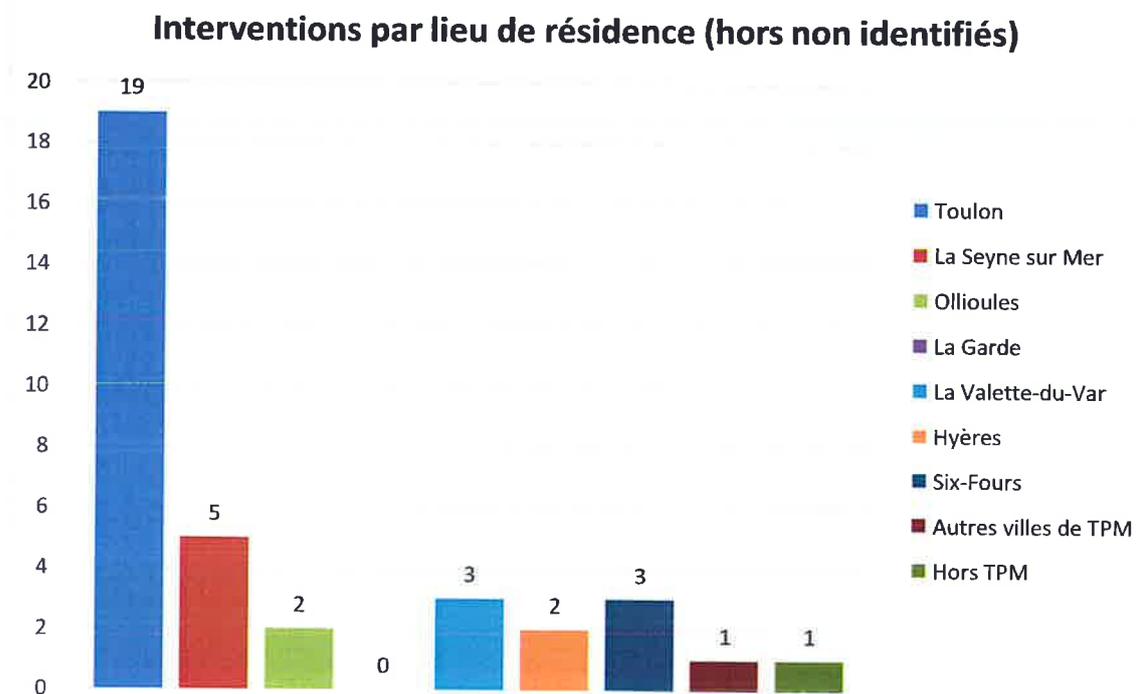
- ❖ Rappel : une intervention d'un participant peut donner lieu à plusieurs « expressions » (avis et/ou contributions et/ou questions).

Modes de contribution	Interventions	Expressions sous forme d'avis, de contributions et de questions
Registre numérique en ligne	53	143
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Seyne-sur-Mer	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie d'Ollioules	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie de Toulon	1	3
Registre papier dans l'exposition à l'Hôtel Métropolitain	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La-Valette-du-Var	1	1
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Garde	1	6
Interventions orales lors de la réunion publique d'Ollioules	9	32
Registre papier dans la réunion publique d'Ollioules	0	0
Courrier postal	0	0
Courriel	2	5
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>190</b>

## 9.2 > Expressions par vecteur



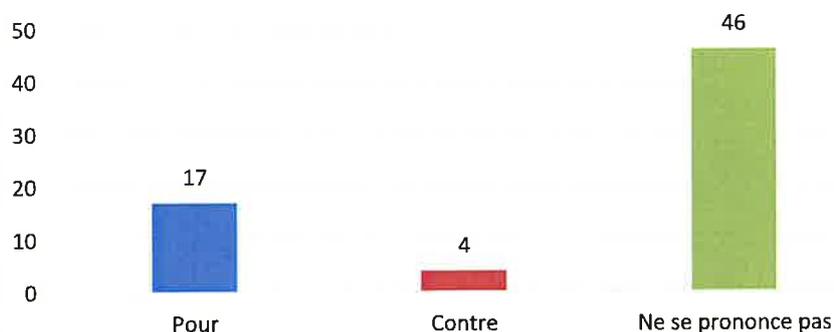
## 9.3 > Origine géographique des interventions



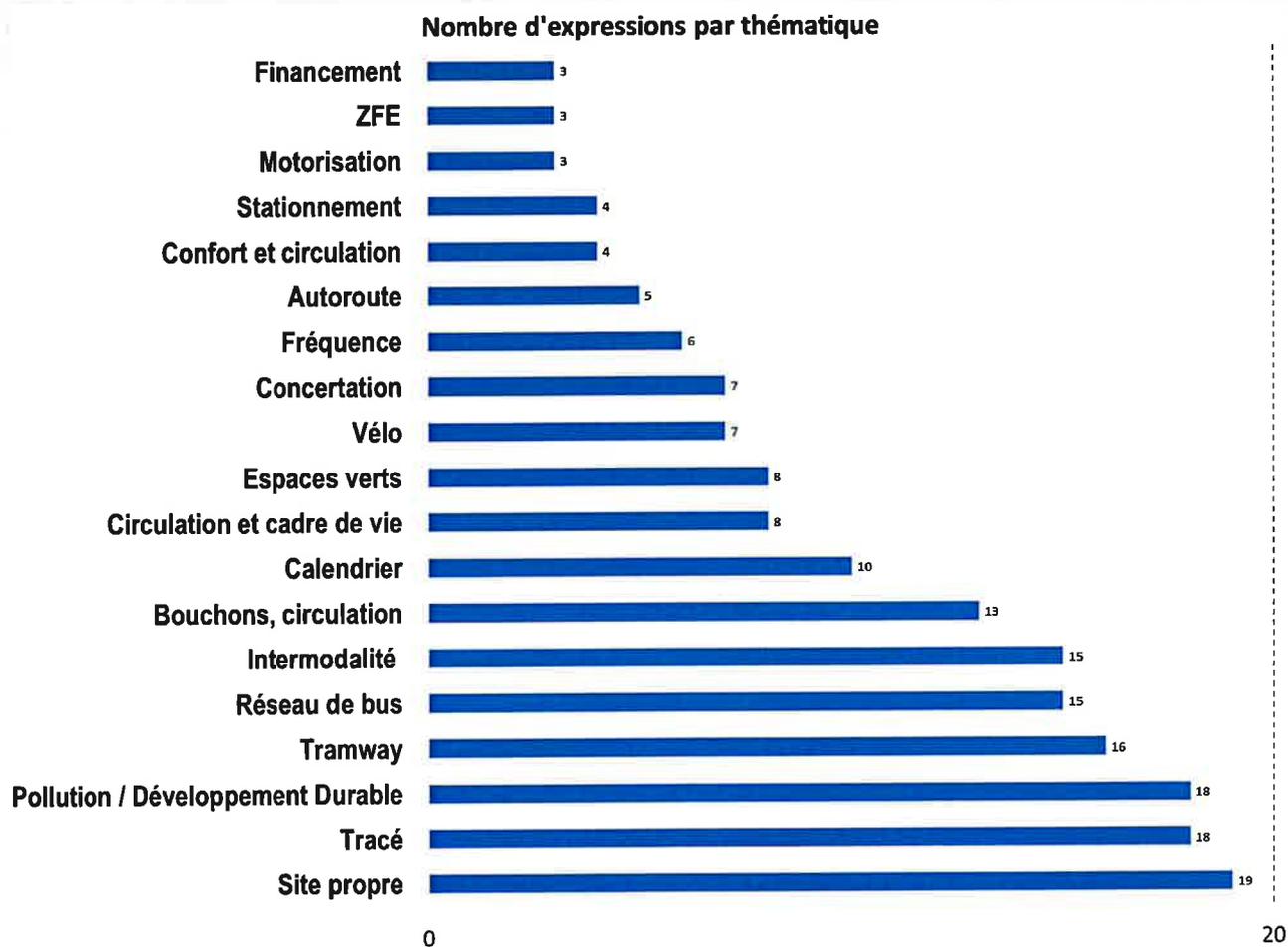
## 9.4 > Avis sur la modification du tracé

- ❖ 25,4% des interventions se positionnent pour la modification du tracé tandis que 6% sont contre. La majorité des interventions (68,7%) ne se prononcent pas sur l'évolution du tracé.

Nombre d'interventions se positionnant sur la modification du tracé à l'ouest



## 9.5 > Expressions par thématique



## PARTIE D > BILAN QUALITATIF

# 10 > SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS ET RÉPONSES DE LA MÉTROPOLE

---

## 10.1 > Le tracé

---

### → Synthèse des expressions

- **La modification du tracé est une bonne chose car elle permet d'éviter la zone agricole de l'AMAP des Olivades. Par ailleurs, le passage de la ligne dans le quartier Bon Rencontre est indispensable.**
- Souhait de prolonger le tracé du BHNS vers des zones enclavées en termes de transports en commun : à l'ouest (Saint-Mandrier, Six-Fours) et à l'est (Hyères, Carqueiranne et Le Pradet).
- Afin d'éviter la saturation du boulevard de Strasbourg, le tracé pourrait se diviser en deux branches au Palais des sports et desservir l'arsenal, mais aussi la mairie de Toulon, Mayol, l'avenue Roosevelt, le centre universitaire ou le Mourillon.
- Un prolongement du tracé vers le centre-ville d'Ollioules et la gare d'Ollioules-Sanary serait cohérent.
- Proposition de deux branches à l'ouest : de Bois Sacré à la Pyrotechnie et de la Pyrotechnie à Six-Fours via le quartier Berthe et la zone commerciale.
- Le tracé devrait prévoir des liaisons est-ouest ne passant pas par Toulon mais empruntant le tunnel afin de raccourcir les temps de parcours.
- L'absence de connexion directe du tracé à la gare de Toulon est dommageable.
- Pourquoi le BHNS ne se prolonge-t-il pas jusqu'à Hyères, qui fait pourtant partie de la Métropole TPM ?
- Le terminus à Bois-Sacré ne semble pas adapté, contrairement aux Sablettes ou au port de Pin Rolland où des usagers seraient plus nombreux.
- Les zones commerciales, comme celle d'Ollioules, devraient être reliées au BHNS car accessibles essentiellement en voiture.
- Une future extension vers les quartiers sud de La Seyne-sur-Mer pourrait-elle être prévue grâce à une réserve foncière définie dans le cadre de la future rénovation de l'avenue Mistral ?
- Le port et le centre-ville de La Seyne-sur-Mer posent des problématiques de passage du bus et de manque de solution pour fluidifier la circulation sur ce secteur (pont, tunnel...).

### → Réponse de la Métropole

- La Métropole acte le nouveau tracé en Y depuis Bon Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran et la RD 559. Celui-ci évite désormais la zone agricole ouest.

Cette évolution du tracé implique donc l'annulation du tracé initial qui passait par le chemin de la Bouyère pour relier le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer au Technopôle de la Mer d'Ollioules.

- Par ailleurs, la Métropole confirme le choix initial du tracé sur les autres secteurs. Les études conduites démontrent qu'il répond efficacement aux besoins de mobilité des habitants et à l'exploitation de la future ligne de BHNS.
- Pour l'heure, la prolongation de la ligne au-delà des terminus vers Les Sablettes et vers Hyères ou en direction d'autres communes (Sanary, Ollioules...), ne se justifie pas au regard de la fréquentation projetée. D'une façon générale, la desserte du territoire est appelée à se renforcer dans le cadre de la mise en œuvre du RER Métropolitain et de la prochaine restructuration du réseau Mistral dont la gestion est confiée à un nouveau Délégué à partir du 1<sup>er</sup> mai 2023.
- La desserte directe de la gare de Toulon, objet d'une étude de faisabilité, n'a pas été retenue car le tissu urbain de ce secteur est trop contraignant pour permettre la circulation d'un véhicule de 24 m.

## 10.2 > Le site propre

---

### → Synthèse des expressions

- Le BHNS doit être en site propre et prioritaire sur tout son tracé afin de garantir une fréquence constante et diminuer les retards.
- Le BHNS sera toujours dépendant du trafic, puisque 30% du parcours se fera sans voie réservée, et donc inopérant et non attractif.
- Une nécessité de mettre en place dès maintenant la branche Champ de Mars – Technopôle de la Mer en site propre sans attendre le BHNS.
- Le BHNS à deux voies en site propre ne peut pas se faire dans la partie à forte population de Toulon Est (Saint Jean-du-Var et La Coupiane), ce qui n'encouragera pas l'attractivité de ce mode de transport.

### → Réponse de la Métropole

- À ce stade des études, plus de 70% du tracé envisagé est en site propre : cela correspond aux caractéristiques définies par le CEREMA<sup>2</sup> pour garantir l'efficacité d'un BHNS. La consolidation et la finalisation des études en vue de la future enquête publique sera l'occasion pour la Métropole, de renforcer plus encore l'insertion du tracé en site propre.

---

<sup>2</sup> CEREMA – Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

## 10.3 > Pollution et développement durable

---

### → Synthèse des expressions

- Une excellente initiative pour réduire la pollution atmosphérique.
- Forte attention sur la réduction de la pollution dans le centre-ville de Toulon.
- Les contraintes climatiques et environnementales ont peu de poids dans le projet.
- Le développement du rail (train et tramway) réduirait le flux de voitures, les congestions et les rejets de CO2.
- Le choix d'un mode de déplacement électrique devrait être fait afin de réduire la part des moteurs thermiques.
- La Métropole pourrait-elle mettre en place un système performant afin de traiter les gaz d'échappement du tunnel et réduire la pollution à Toulon ?
- Un projet urgent pour la Métropole pour réduire les émissions liées au déplacement mais particulièrement peu ambitieux et peu attractif.

### → Réponse de la Métropole

- TPM intègre la qualité de l'air dans ses stratégies de développement et d'aménagement urbain en vue de limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. La Métropole a signé la charte d'engagement pour la qualité de l'air en septembre 2019. Le projet BHNS s'inscrit dans cette ambition avec la volonté d'exploiter des bus 24 m sans émission de CO2.

## 10.4 > Tramway

---

### → Synthèse des expressions

- Nécessité d'un tramway permettant de ne pas dépendre du trafic.
- Le rail transporte bien plus de voyageurs dans un meilleur confort et permet une vitesse commerciale supérieure et un service ponctuel de desserte vis-à-vis du BHNS. Pourquoi ne pas le mettre en place ?
- Le tramway est un mode de transport plus écologique que le BHNS (électrique, attractivité supérieure...). Pourquoi ne pas opter pour ce mode de transport ?
- Comment vont-être utilisés les ouvrages d'arts et expropriations réalisés dans le cadre du tramway et qui sont inopérantes pour le BHNS ?

### → Réponse de la Métropole

- Le choix du mode est une question centrale essentiellement technique. Les études ont montré que le BHNS correspond bien aux besoins du territoire métropolitain en termes de capacité, d'investissement, d'exploitation, de flexibilité et de travaux.
- Il est à noter que le BHNS s'inscrit dans un système de transports en commun global composé des 4 lignes à haut niveau de service, du TCSP maritime, du futur RER métropolitain, de la restructuration du réseau Mistral et du développement de l'usage du vélo.

## 10.5 > Réseau de bus

---

### → Synthèse des expressions

- La fréquence des bus du Réseau Mistral est insuffisante, notamment vers Saint-Mandrier, Six-Fours, Hyères, Le Pradet et Carqueiranne où des changements sont nécessaires et les lignes sont surchargées.
- Le réseau Mistral ne dessert pas suffisamment Hyères qui se retrouve isolé, avec des lignes peu fréquentes au temps de parcours trop long.
- La ligne U n'est pas efficace car prise dans les bouchons.
- Le BHNS devrait être complété par un projet de mini-bus sur inscription permettant de rayonner autour du tracé du TCSP.
- Nécessite d'adapter le réseau Mistral afin d'obtenir une liaison directe convenable entre le centre-ville de La Valette-du-Var et la halte ferroviaire de Sainte-Musse.
- Quelle est le taux de fréquentation de la ligne de bus passant au Technopôle de la Mer à Ollioules ?

### → Réponse de la Métropole

- La réalisation du BHNS implique nécessairement la restructuration du réseau Mistral qui proposera alors un ensemble de solutions et d'innovations répondant aux différents besoins de mobilité des habitants de la Métropole. Cette restructuration s'adossera au futur BHNS, aux lignes structurantes et au RER Métropolitain.

## 10.6 > Intermodalité

---

### → Synthèse des expressions

- Un terminus aux Sablettes permettrait de créer un pôle d'échanges multimodal (Bus / Bateau / Parking Relais).
- La fréquence et la capacité des trains pour les personnes vivant hors de la Métropole TPM est insuffisante pour se rendre au sein de l'espace métropolitain.
- Les pistes cyclables doivent suivre les stations du BHNS et desservir les gares ferroviaires de la Métropole pour permettre une réelle intermodalité (bus, train, vélo...).
- Toulon a besoin d'un RER efficace et plus fréquent de Sanary à Carnoules.
- Pourquoi il n'existe pas d'abonnement commun entre tous les types de transport (TER et réseau Mistral) dans le Var comme dans les Bouches-du-Rhône ou dans les Alpes-Maritimes ? Ce pass permettrait de réduire les coûts pour les usagers et de rendre attractif les transports en commun.
- L'augmentation des P+R doit engager une sécurisation renforcée de ces sites (rondes de la police, vidéosurveillance...).

### → Réponse de la Métropole

- L'intermodalité est au cœur la stratégie mobilité de la Métropole qui repose sur un ensemble de solutions dont la cohérence est gage d'efficacité : pôle d'échanges multimodaux, parcs relais, RER Métropolitain, réseau Mistral et sa ligne de BHNS, pistes cyclables, covoiturage... ; ces sites d'intermodalités seront sécurisés.
- Un système de billetterie et de tarification intégré, commun aux différents réseaux (Zou !, SNCF, Mistral), aux Parcs Relais et aux Pôles d'Échanges est un objectif poursuivi par la Métropole qui dialogue en ce sens avec ses partenaires.

## 10.7 > Bouchons & circulation

---

### → Synthèse des expressions

- La Métropole TPM est concernée par des phénomènes de congestion récurrents
- Comment gérer le partage des voies le long de l'avenue Aristide Briand (de la pyrotechnie au cimetière de Lagoubran) sans créer des bouchons supplémentaires (si suppression d'une voie pour les automobilistes) ?

### → Réponse de la Métropole

- L'insertion du site propre sur l'avenue Aristide Briand fera l'objet de prochaines études dont les conclusions seront mises à la disposition du public.
- La mise en place du BHNS va permettre de favoriser le report modal de la voiture vers le transport en commun.

## 10.8 > Calendrier

---

### → Synthèse des expressions

- Le calendrier de mise en place doit être accéléré.
- Pourquoi la modification de tracé fait-elle perdre deux ans au projet ? Le Conseil Métropolitain souhaite-t-il vraiment mettre en place ce TCSP ?
- Alors que toutes les acquisitions foncières sont faites et que les ouvrages d'art sont réalisés, pourquoi la Métropole TPM prend-elle autant de temps pour réaliser ce BHNS, alors que d'autres villes comme Nice font un tramway en 5 cinq ans et un BHNS en 2 à 3 ans ?
- La déclaration d'utilité publique sera " phasée", cela signifie-t-il qu'elle ne sera demandée que pour ce premier tronçon, où il est précisé que les travaux sont quasiment réalisés ?

### → Réponse de la Métropole

- L'importance du tracé, l'un des plus long de France si ce n'est le plus long, exige la réalisation de nombreuses études techniques et procédures légales formant au final le calendrier de réalisation du projet.
- La Métropole porte le projet de BHNS avec conviction et s'engage à sa réalisation dans les meilleurs délais possibles.

## 10.9 > Circulation - Cadre de vie

---

### → Synthèse des expressions

- Le flux routier de l'autoroute et son acheminement après la mise en place du BHNS, inquiète les habitants de l'avenue Colonel Fabien (Champ de Mars). Souhait de limiter la circulation sur cette avenue déjà encombrée et de faire passer la ligne du BHNS à proximité de l'université.
- Inquiétude sur la circulation en augmentation constante sur le secteur de Six-Fours, mal desservi par le réseau mistral.

### → Réponse de la Métropole

- La Métropole confirme que le tracé du BHNS favorise la desserte de l'université sans report de la circulation sur l'avenue Colonel Fabien.
- La desserte de Six-Fours sera appréhendée dans le cadre de la structuration du réseau.

## 10.10 > Espaces verts

---

### → Synthèse des expressions

- Les habitants de l'avenue du Colonel Fabien (Champ de Mars) souhaite savoir si les espaces verts à proximité seront maintenus avec le passage du BHNS. Ils souhaitent également les voir élargis afin de créer des îlots de fraîcheur.
- Afin de faire baisser les températures dans les centres-villes et de lutter contre l'imperméabilisation, il y a un besoin impérieux de végétaliser (parc, arbres). Le risque d'inondation est fort, notamment pour Le Las et l'Eygoutier.
- Le tracé du BHNS doit préserver et restaurer la ripisylve et la biodiversité (cours du Faveyrolles). Le long de ce ruisseau un tracé ombragé et dédié aux piétons et cyclistes pourrait être créé.
- La conservation d'une Trame Verte et Bleue est importante pour préserver les espèces végétales et animales.

### → Réponse de la Métropole

- Le jardin et les espaces verts au contact de l'avenue du Colonel Fabien seront maintenus. D'une façon générale, les aménagements de façade à façade proposeront, partout où cela sera possible, une renaturation de l'espace urbain. Les matériaux perméables seront favorisés pour les espaces publics limitant le ruissellement. L'usage de revêtements de sol clair favorisera la réverbération et limitera l'accumulation de la chaleur dans les revêtements. Il s'agit donc d'anticiper la réglementation en termes de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et la réduction des îlots de chaleur.

## 10.11 > Vélo

---

### → Synthèse des expressions

- La piste cyclable qui devait suivre le pont franchissant l'autoroute ne doit pas être oubliée. La liaison entre la gare de La Seyne et le Technopôle de la Mer d'Ollioules est importante et devrait être réalisée par une passerelle dédiée aux cyclistes et piétons.
- Les aménagements des pistes cyclables et autres modes doux devraient être financés par un prélèvement sur les grands chantiers urbains et inter-urbains.
- Nécessité de mener simultanément les travaux du BHNS et la réalisation des itinéraires cyclables identifiés dans le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de la Métropole, lorsque les deux se superposent.
- Afin de respecter le schéma directeur des aménagements cyclables, la Métropole doit réaliser plusieurs tronçons en piste cyclable afin de garantir une continuité d'est en ouest.
- Le plan de circulation des vélos est beaucoup trop faible.
- Les sites de stationnement des vélos ne sont pas définis et doivent être au plus proche des lieux d'échanges et de flux. Un système d'accès à des sites de stationnement protégés pourrait être envisagé.
- Il est rappelé que l'article L228-2 du Code de l'environnement prévoit une utilisation des voies en site propre par les cyclistes si des aménagements (pistes cyclables, voies vertes...) ne peuvent être faits par manque d'emprise.

### → Réponse de la Métropole

- La Métropole s'engage à créer un maximum d'itinéraires cyclables le long du tracé de la future ligne de BHNS, conformément à sa politique volontariste en faveur du vélo. Des itinéraires à proximité seront recherchés si leur implantation le long de la voie BHNS est trop contraignante en termes d'emprise et des usages. Le stationnement vélo sera traité à cette occasion.
- Les pistes cyclables aménagées par la Métropole répondent et répondront toutes aux règles de l'art en termes de sécurité de l'usage.

## 10.12 > Concertation

---

### → Synthèse des expressions

- Des concertations techniques continues avec les associations et les collectifs permettraient d'optimiser les réalisations selon les besoins des usagers des pistes cyclables notamment.
- La modification du tracé impactant également les communes de Toulon et La Seyne, pourquoi une seule réunion publique a-t-elle été organisée à Ollioules ?
- La concertation touchant La Seyne et Ollioules, pourquoi n'y-a-t-il pas eu de représentant de la municipalité de La Seyne lors la réunion publique à Ollioules ?

- La restructuration de tout le réseau engagé par le BHNS induit une concertation quartier par quartier et globale.
- Une cartographie plus précise du tracé aurait été appréciée.
- Manque d'information sur cette concertation notamment pour les usagers du réseau Mistral.

### → Réponse de la Métropole

- La concertation était ouverte à tous les habitants de la Métropole qui ont pu être informés par le dispositif de communication déployé.
- La Métropole associera en continu les différentes parties prenantes (riverains, usagers des transports, habitants, associations, élus, commerçants...) aux prochaines étapes de réalisation du projet BHNS (poursuite des études, mise au point des aménagements, enquête publique, chantier, mise en service...).

## 10.13 > Fréquence

---

### → Synthèse des expressions

- Inquiétudes sur la fréquence et la régularité des bus sans un tracé entièrement en site propre (notamment sur le secteur de Saint Jean-du-Var).
- Quel impact va avoir la modification du tracé en deux branches sur les fréquences annoncées ? Les fréquences annoncées entre l'ancien tracé et le nouveau sont inchangées. Il est impératif que ces fréquences soient maintenues.
- Le montant de l'acquisition des bus, qui est le même que pour l'ancien tracé, laisse supposer que la fréquence sera doublée sur les deux branches vers La Seyne et Ollioules, soit une fréquence de 14 minutes ce qui n'est pas acceptable.
- Une voie en site propre est-elle prévue de la pyrotechnie jusqu'au cimetière de Lagoubran ? si ce n'est pas le cas, comment assurer la fréquence de passage des bus dans une artère soumis aux embouteillages récurrents ?

### → Réponse de la Métropole

- Suite à l'évolution du tracé en deux branches, la Métropole va travailler avec le nouveau délégataire de la DSP du réseau Mistral afin de déterminer précisément le schéma d'exploitation du projet BHNS, et ainsi confirmer les fréquences offertes et le nombre de véhicules nécessaires. Ces éléments seront intégrés dans le dossier soumis à l'enquête publique.
- La régularité est une composante du haut niveau de service attendue. Elle est permise par la combinaison de divers facteurs comme le site propre, la priorité aux feux et l'information en temps réel adressée aux chauffeurs qui peuvent ainsi réguler et assurer les temps de parcours.

## 10.14 > Autoroute

---

### → Synthèse des expressions

- La troisième voie qui est en train d'être construite sur l'autoroute, ne peut-elle pas être entièrement une voirie en site propre pour les transports en communs ?
- Elargir l'autoroute ne résoudra pas les problématiques de congestion mais les augmentera.

### → Réponse de la Métropole

- Le tracé de la ligne BHNS ne passe pas par l'autoroute et donc n'a pas vocation à emprunter la bande d'arrêt d'urgence.

## 10.15 > Confort et circulation du BHNS

---

### → Synthèse des expressions

- Crainte de l'affaissement des pistes réservées à cause du passage répété des bus, entraînant un manque de stabilité pour les usagers.
- Le bus, long de plusieurs mètres, va-t-il pouvoir circuler facilement ?

### → Réponse de la Métropole

- La voirie accueillant le site propre sera entièrement reconstruite et adaptée à la circulation de véhicules plus longs et plus lourds que les bus actuels, garantissant une sécurité optimale pour tous les utilisateurs.

## 10.16 > Stationnement

---

### → Synthèse des expressions

- Souhait de voir les stationnements garantis au niveau de l'Avenue du Colonel Fabien (Champ de Mars) au vu des difficultés rencontrées par les habitants.
- Le stationnement anarchique des zones du Pont du Las et de Saint-Jean-du-Var doivent être réglés avant la mise en place du BHNS.

### → Réponse de la Métropole

- Le stationnement sera adapté aux contraintes d'insertion du site propre dans l'espace urbain. Les travaux nécessaires pour le passage du BHNS seront l'opportunité de réorganiser les usages de la voirie.

## 10.17 > Motorisation

---

### → Synthèse des expressions

- Quel sera le type de motorisation du BHNS ? Pourquoi le choix d'une motorisation thermique et pas électrique ?
- La motorisation du TCSP doit aller dans le sens d'une diminution radicale des gaz à effet de serre grâce à un mode électrique permettant de transporter le maximum de gens avec le minimum d'énergie.

### → Réponse de la Métropole

- La Métropole privilégiera une énergie non carbonée pour la motorisation des bus de 24 m. Au regard de la technologie existante, la motorisation électrique répond favorablement aux besoins du BHNS.

## 10.18 > ZFE (Zone à faibles émissions)

---

### → Synthèse des expressions

- Il est dommage que la ZFE soit reculée car il s'agit d'une bonne arme contre la pollution de l'air.
- Quelle est la zone retenue pour la ZFE et quand va-t-elle être mise en place ? Va-t-elle calquée sur le tracé du futur BHNS ?
- Le manque de TCSP et de solutions intermodales (Parking relais, PEM) pénalise la mise en place de la ZFE.

### → Réponse de la Métropole

- Le périmètre de la ZFE de la Métropole répond au contexte du territoire et est à l'étude. Néanmoins, parallèlement, le plan d'urgence Transport a été mis en place par l'État dans le cadre du dispositif de circulation différenciée sur l'aire toulonnaise.

## 10.19 > Financement

---

### → Synthèse des expressions

- Il faudrait utiliser le budget d'investissement transport pour réaliser d'ici 2024 le tronçon Champs de Mars-Technopôle de la Mer en site propre.
- Le financement reste le même concernant le matériel roulant (71 millions) alors que le tracé a désormais deux branches à l'ouest.

### → Réponse de la Métropole

- Le financement du projet BHNS est assuré pour partie par le versement mobilité, complété d'une subvention des institutions et collectivités partenaires.
- Comme cela a été indiqué et dans l'état actuel des études, la modification du tracé et son allongement n'engendrent pas de coût supplémentaire par un report des financements du pont de franchissement de l'A57 prévu initialement dans l'ancien tracé sur la branche de Lagoubran.

## 11 > ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

---

### → La modification du tracé en deux branches à l'ouest, objet de la concertation est très favorablement accueillie par les participants.

Les avis sur la modification du tracé sont majoritairement positifs puisqu'elle répond aux demandes émises lors de la précédente concertation.

Plus de 81% des participants, s'étant prononcés sur l'objet de la concertation, ont donné un avis favorable contre 19% se positionnant contre.

### → D'autres avis et interventions qui ne relèvent pas du tracé ont été formulés, pour certains déjà abordés lors de la précédente concertation.

Une vraie attente s'est exprimée concernant la mise en place du tracé global du BHNS sur des voies en site propre, afin de garantir la fréquence et la rapidité de ce mode de transport.

La fréquence du passage du BHNS a été questionnée suite à la modification du tracé en Y à l'ouest. Le coût du matériel roulant restant à 71 millions d'euros, la séparation du réseau à partir de Bon Rencontre inquiète et laisse supposer que la fréquence pourrait être rallongée.

L'enclavement de certaines zones de la Métropole ressort dans les expressions concernant le tracé et le réseau Mistral. Ainsi, des demandes d'inclusion de villes (Hyères, Six-Fours, Saint-Mandrier) émergent, mais aussi des suggestions de modification du tracé sur certaines parties du territoire (centre-ville de La Valette et d'Ollioules, gare de Toulon...).

Une demande forte s'exprime pour une mise en service du projet dans les meilleurs délais.

Les avis restent partagés sur le bénéfice du BHNS vis-à-vis de la réduction de la pollution. Le mode de motorisation choisi demande d'être précisé et comparé avec la motorisation électrique.

Le développement de pistes cyclables continues d'est en ouest de la Métropole est demandé. Leur développement doit se faire en parallèle du BHNS.

Le choix du mode de transport, et notamment du tramway, est toujours abordé dans les discussions sous plusieurs angles : pollution, motorisation, attractivité, capacité.

Une forte attente a émergé concernant la préservation et la création des espaces verts afin de végétaliser les centres-villes, réduire les températures élevées et lutter contre l'imperméabilisation des sols.

Le réseau de bus est au centre des préoccupations pour mieux l'adapter aux pratiques de déplacements des usagers. Une restructuration du réseau est essentielle, notamment pour les usagers des villes de l'est de la Métropole (Le Pradet, Carqueiranne, Hyères), mais aussi de l'ouest (Six-Fours, Saint Mandrier...).

Certains participants ont exprimé des craintes (stationnement, qualité de vie, attractivité du quartier) de voir les axes routiers secondaires saturés par un report de la circulation depuis la voirie empruntée par le BHNS.

La mise en place de la ZFE, son périmètre et sa date d'application, restent flous. L'absence de solution de type TCSP est mis en avant comme une raison de la difficulté de sa mise en place.

Le public souhaite rester informé de l'avancement de ce projet et appelle à la mise en œuvre d'une information continue, idéalement « quartier par quartier ».

## PARTIE E > LES SUITES DE LA CONCERTATION

## 12 > LES SUITES DE LA CONCERTATION

### **La concertation complémentaire a permis de confirmer l'intérêt du public sur la modification du tracé à l'ouest en deux branches.**

Ce tracé évite d'impacter la zone agricole ouest et offre une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

Le nouveau tracé implique :

- L'abandon du tracé initial passant par le chemin de la Bouyère pour relier le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer au Technopôle de la Mer d'Ollioules.
- La mise en place d'un nouvel axe BHNS via la RD 559 entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer et le quartier Bon Rencontre à Toulon.
- La conduite d'études complémentaires qui seront présentées en Enquête Préalable à la Déclaration Publique.

❖ **La Métropole Toulon Provence Méditerranée tire les enseignements de cette concertation complémentaire en confirmant l'intérêt de la modification du tracé à l'ouest qu'elle soumettra au vote de son assemblée délibérante.**

Cette évolution du tracé du projet de BHNS sera mise en œuvre avec la même volonté de répondre au plus haut niveau de service possible pour les usagers des transports en commun, les cyclistes, les riverains du tracé, les entreprises, les commerçants et l'ensemble des habitants de son territoire.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée mobilisera des moyens d'information et de concertation continus afin d'associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet.

Une évaluation environnementale du projet pris dans sa globalité sera menée afin de présenter sa pertinence et son impact tant sur les milieux naturels, humains que sur la socio-économie.

Elle maintient son objectif de mise en service progressive du BHNS avec une première mise en exploitation entre le Technopôle de la Mer et Bir-Hakeim dans les meilleurs délais et s'appuyant sur l'exploitation de bus électriques 24 mètres.

Pour cela, la Métropole a décidé de phaser la DUP du Projet BHNS lui permettant d'obtenir les autorisations de travaux réglementaires pour la mise en service du premier tronçon du Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon).

❖ **Le bilan de la concertation, qui est soumis à l'assemblée délibérante de la Métropole Toulon Provence Méditerranée est disponible en téléchargement sur le site Internet de la Métropole à l'adresse <https://metropoletpm.fr/bhns>.**

## **PARTIE F > ANNEXES**

- Annexe 1. Délibérations de TPM du 16/11/2022 sur les modalités de la concertation complémentaire**
- Annexe 2. Annonce légale Var Matin et Var Info, Affiche légale**
- Annexe 3. Verbatim des avis mails, registres papier et registre numérique**
- Annexe 4. Compte rendu de la réunion publique**

# DELIBERATIONS DE TPM DU 16/11/2022 SUR LES MODALITES DE LA CONCERTATION COMPLEMENTAIRE

**CONSEIL METROPOLITAIN DU  
MERCREDI 16 NOVEMBRE 2022**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS  
EN EXERCICE : 81**

**QUORUM : 41**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué le mercredi 16 novembre 2022, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance : VEYRAT-MASSON Béatrice

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
62	18	1

**OBJET DE LA DELIBERATION**

**N° 22/11/326**

**MODALITES DE LA  
CONCERTATION  
COMPLEMENTAIRE POUR  
LA REALISATION D'UN  
PROJET DE TRANSPORT EN  
COMMUN EN SITE PROPRE  
(TCSP) DE LA METROPOLE  
TPM**

**PRESENTS :**

Mme Geneviève LEVY, M. Thierry ALBERTINI, M. Ange MUSSO, M. Robert BENEVENTI, M. Gilles VINCENT, M. Robert CAVANNA, M. Hubert FALCO, Mme Brigitte GENETELLI, M. Franck CHOUQUET, M. Anthony CIVETTINI, M. Hervé STASSINOS, Mme Dominique ANDREOTTI, M. Yann TAINGUY, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Mohamed MAHALI, M. Christophe MORENO, Mme Nadine ESPINASSE, M. Francis ROUX, Mme Edwige MARINO, Mme Chantal PORTUESE, Mme Amandine LAYEC, Mme Virginie PIN, Mme Rachel ROUSSEL, Mme Magali TURBATTE, Mme Sylvie LAPORTE, Mme Anaïs DIR, Mme Corinne JOUVE, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Pierre BONNEFOY, M. Bruno ROURE, M. Joël TONELLI, Mme Kristelle VINCENT, Mme Christine SINQUIN, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Joseph MINNITI, Mme Corinne CHENET, M. Guillaume CAPOBIANCO, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Michel DURBANO, Mme Valérie BATESTTI, M. Philippe BERNARDI, M. Arnaud LATIL, Mme Delphine GROSSO, M. Laurent BONNET, M. Patrice CAZAU, M. Luc DE SAINT-SERNIN, M. Erick MASCARO, M. Albert TANGUY, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, M. Jean-David MARION, Mme Josée MASSI, M. Amaury CHARRETON, M. Philippe LEROY, Mme Valérie MONDONE, M. François CARRASSAN, Mme Nathalie BICAIS, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Bernard ROUX, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Anne-Marie METAL, M. Gilles BALDACCHINO.

**REPRESENTES :**

M. Yannick CHENEVARD ayant donné pouvoir à M. Amaury CHARRETON, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-Marie METAL, M. Laurent JEROME ayant donné pouvoir à M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Philippe BERNARDI, M. Emilien LEONI ayant donné pouvoir à Mme Brigitte GENETELLI, M. Jean-Louis MASSON ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Valérie RIALLAND ayant donné pouvoir à M. Arnaud LATIL, Mme Véronique BERNARDINI ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, M. Amaury NAVARRANNE ayant donné pouvoir à M. Gilles BALDACCHINO, M. Cheikh MANSOUR ayant donné pouvoir à Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Laurent CUNEO ayant donné pouvoir à Mme Valérie BATESTTI, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à M. Erick MASCARO, Mme Pascale JANVIER ayant donné pouvoir à Mme Magali TURBATTE, Mme Cécile MUSCHOTTI ayant donné pouvoir à M. Jean-David MARION, Mme Basma BOUCHKARA ayant donné pouvoir à M. Joseph MINNITI, Mme Béatrice BROTONS ayant donné pouvoir à Mme Nadine ESPINASSE, M. Jean-Pierre COLIN ayant donné pouvoir à Mme Corinne CHENET, M. Jean-Sébastien VIALATTE ayant donné pouvoir à M. Joël TONELLI.

**ABSENT :**

Mme Sandra TORRES.

## Séance Publique du 16 novembre 2022

**N° D'ORDRE : 22/11/326**

**O B J E T : MODALITES DE LA CONCERTATION  
COMPLEMENTAIRE POUR LA REALISATION D'UN  
PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE  
PROPRE (TCSP) DE LA METROPOLE TPM**

### **LE CONSEIL METROPOLITAIN**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L5217-1, L5211-1 et L2121-22-1,

**VU** le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L103-2, L300-1, L300-2, R103-1 et suivants,

**VU** le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

**VU** la délibération n°16/12/192 du Conseil Communautaire du 16/12/2016, relative à l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025,

**VU** la délibération n°21/11/360 du Conseil Métropolitain du 10/11/2021, relative aux modalités de la concertation préalable pour la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre (TCSP) de la Métropole Toulonnaise,

**VU** la délibération n°22/11/325 du Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022 relative à l'approbation du bilan de concertation préalable pour la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de la Métropole TPM,

**VU** la décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, relative à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour le pilotage du projet, l'élaboration des dossiers d'enquêtes publiques, la concertation et l'organisation de l'enquête publique, pour l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP),

**VU** l'avis de la commission Mobilités du 10 novembre 2022,

**CONSIDERANT** que conformément au Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, l'objectif de la Métropole Toulon Provence Méditerranée agissant en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 28 km, entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de La Garde et de la Pauline-Hyères à l'Est, en desservant les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde,

**CONSIDERANT** que par décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été conclue,

**CONSIDERANT** que cette mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage est en cours d'exécution pour le pilotage du projet, l'élaboration des dossiers d'enquêtes publiques, la concertation et l'organisation des enquêtes publiques ainsi que pour l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique,

**CONSIDERANT** que la concertation préalable qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022 auprès de la population, a permis de conforter la Métropole TPM sur l'intérêt et les objectifs du projet de Bus à Haut Niveau de Service,

**CONSIDERANT** que les contributions issues de la concertation publique ont permis d'identifier un nouveau tracé en « Y » depuis Bon Rencontre, avec une branche vers la Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran,

**CONSIDERANT** qu'afin d'entériner ce nouveau tracé, il est nécessaire d'organiser une concertation complémentaire, impliquant :

1. L'abandon du tracé initial passant par le chemin de la Bouyère sur Ollioules,
2. La mise en place d'un nouvel axe BHNS via la RD 559 entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de La Seyne-sur-Mer et le quartier Bon-Rencontre à Toulon,

Et après en avoir délibéré,

## **D E C I D E**

### **ARTICLE 1**

**D'APPROUVER** le lancement de la concertation complémentaire.

### **ARTICLE 2**

**D'APPROUVER** l'objectif de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 28 km, entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la Garde et de la Pauline-Hyères à l'Est en desservant les communes de La Seyne-sur-Mer, d'Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

### **ARTICLE 3**

**DE DIRE** que la concertation complémentaire sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :

- Un affichage réglementaire sera mis en œuvre, en application de l'article R121-19 du Code de l'Environnement issu du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017,
- Un avis sera affiché à l'Hôtel de Métropole et dans les mairies concernées par le projet et sera publié dans la presse locale afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant la date et les conditions de son déroulement,
- Un dossier de concertation permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques. Il sera mis à disposition du public dans les mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations et propositions de la population. Ce dossier et le registre seront également disponibles sur le site Internet [www.metropletpm.fr](http://www.metropletpm.fr),
- Une réunion publique unique sera organisée,
- Le bilan de la concertation définitif sera présenté à son assemblée délibérante et publié sur le site Internet de la Métropole TPM.

## **ARTICLE 4**

**D'AUTORISER** Monsieur le Président à lancer toutes les procédures administratives nécessaires à la poursuite de l'opération et d'engager les dépenses correspondantes.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.  
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 16 novembre 2022

Hubert FALCO

Président de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée  
Ancien Ministre



POUR 73

CONTRE 0

ABSTENTION 7

Monsieur Anthony CIVETTINI, Monsieur Amaury NAVARRANNE,  
Monsieur Michel DURBANO, Madame Cécile MUSCHOTTI,  
Monsieur Jean-David MARION, Monsieur Philippe LEROY,  
Monsieur Gilles BALDACCHINO.

# ANNONCES LEGALES VAR MATIN ET VAR INFO, AFFICHE LEGALE



# URBANISME

Var



## AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

### MODIFICATION DU TRACÉ DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

#### OBJET DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), porte un projet de réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer à Ollioules à l'Ouest, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Pauline-Hyères à l'Est.

Le TCSP dessert les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

Par délibération du 16 novembre 2022, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a :

- approuvé le bilan de la précédente concertation (15 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de la Seyne-sur-Mer.

- décidé de l'organisation d'une concertation préalable complémentaire ayant pour objet d'assurer l'information sur l'évolution du tracé en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.

#### DUREE DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Du 5 décembre 2022 à 8h au 31 janvier 2023 à minuit.

#### MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs.

#### ESPACE INTERNET

Un espace internet sur le site de la Métropole dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions du public sur un registre numérique sera accessible à l'adresse suivante : <https://metropoletpm.fr/bhns>

Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

#### REGISTRE PAPIER, EXPOSITION, DOCUMENTATION

Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque mairie ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain (selon les horaires d'ouverture au public) :

- La Garde : Hôtel de Ville - Rue Jean-Baptiste Lavène - 83130 La Garde
- La Seyne-sur-Mer : Hôtel de Ville - 20, quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
- La Valette-du-Var : Hôtel de Ville - Place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var
- Ollioules : Mairie Annexe - 2, place Marius Trobas - 83190 Ollioules
- Toulon : Hôtel de Ville - Avenue de La République - 83000 Toulon
- Toulon : Hôtel de la Métropole - 107, boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon

#### COURRIEL ET COURRIER

Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux adresses suivantes :

- Courriel : concertation-bhns@metropoletpm.fr
- Courrier postal : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS - 107, boulevard Henri Fabre - CS 30536 - 83041 Toulon Cedex 9

#### Dates et horaires de réception des courriels et courriers :

du 5 décembre 2022 à 8h au 31 janvier 2023 à minuit.

#### REUNION PUBLIQUE

Une réunion publique sera programmée pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions posées.

**Vendredi 9 décembre 2022 - 18h00 - Ollioules :**

Salle des Fêtes - 17, Av. Anatole France - 83190 Ollioules

#### BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera publié sur le site internet de la Métropole et présenté à son assemblée délibérante. (EP14908)

# OFFRES DE REPRISE

Var

## SELARL DELORET CONSTANT

Mandataire Judiciaire  
Centre Hermès, 29 Rue Georges CISSON  
83300 DRAGUIGNAN

## AVIS D'APPEL D'OFFRES

Mise en vente de l'actif dépendant de la liquidation judiciaire de DREAMS SARL  
ci-dessous désigné:

**UN FONDS DE COMMERCE DE CENTRE ESTHETIQUE, EPILATION**  
sur la commune de FREJUS

à l'enseigne « CITRON VERT » sis au 134 Avenue de l'Argens.

Il dépend notamment dudit fonds de commerce :

- Un droit au bail commercial, initialement consenti pour une durée de 9 années à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, pour se terminer le 31 décembre 2022, portant sur un local de 73 m<sup>2</sup>.

- Du matériel d'exploitation selon inventaire dressé par un Huissier de justice

- Enseigne, clientèle, achalandage

Destination des locaux : « Epilation, Esthétique »

Le Liquidateur informe les personnes intéressées que toute offre d'acquisition devra être déposée en son Etude au plus tard le **02 décembre 2022 à 16 H 00**, et devra obligatoirement comporter :

- L'identité précise de l'acquéreur (K-bis et statuts si personne morale, copie d'une pièce d'identité si personne physique, projet de statuts s'il s'agit d'une offre pour le compte d'une société en cours de constitution ou à constituer)

- La mention « offre ferme et définitive » (aucune offre sous condition suspensive ne sera examinée)

- Un chèque de banque de 10 % du prix proposé

- Les éléments attestant de la capacité de l'acquéreur à payer le prix (attestation bancaire de disponibilité des fonds)

- Justificatif de provenance des fonds

- Détail des activités antérieures et du projet envisagé

- Attestation d'indépendance et de sincérité du prix

Tout intéressé pourra solliciter un dossier auprès de la SELARL DELORET CONSTANT, après signature d'un engagement de confidentialité - [collaborateur@selarldc.com](mailto:collaborateur@selarldc.com). (AL15088)

**EL**  
Expert Legales

PLATEFORME  
D'ANNONCES LÉGALES  
POUR LES  
PROFESSIONNELS  
DU DROIT  
ET DU CHIFFRE

Pour obtenir votre accès professionnel :

**04 90 44 77 22**

**[www.expertlegales.fr](http://www.expertlegales.fr)**

LE MONDE DU  
CHIFFRE

PALMARES SERVICE ANNONCES LEGALES  
Primé en 2017, 18, 19, 20, 2021 & 2022

# ABONNÉS

VOTRE JOURNAL EN LIGNE DÈS LE JEUDI MINUIT

# AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

## MODIFICATION DU TRACÉ DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

### OBJET DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), porte un projet de réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et le Technopole de la Mer à Ollioules à l'Ouest, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Pauline-Hyères à l'Est.

Le TCSP dessert les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

Par délibération du 16 novembre 2022, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a :

- approuvé le bilan de la précédente concertation (15 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopole de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de la Seyne-sur-Mer.
- décidé de l'organisation d'une concertation préalable complémentaire ayant pour objet d'assurer l'information sur l'évolution du tracé en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.

### DUREE DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Du 5 décembre 2022 à 8h au 31 janvier 2023 à minuit.

### MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs.

#### ESPACE INTERNET

Un espace internet sur le site de la Métropole dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions du public sur un registre numérique sera accessible à l'adresse suivante : <https://metropoletpm.fr/bhns>

Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

### REGISTRE PAPIER, EXPOSITION, DOCUMENTATION

Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque mairie ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain (selon les horaires d'ouverture au public) :

- **La Garde** : Hôtel de Ville - Rue Jean-Baptiste Lavène - 83130 La Garde
- **La Seyne-sur-Mer** : Hôtel de Ville - 20, quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
- **La Valette-du-Var** : Hôtel de Ville - Place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var
- **Ollioules** : Mairie Annexe - 2, place Marius Trotobas - 83190 Ollioules
- **Toulon** : Hôtel de Ville - Avenue de La République - 83000 Toulon
- **Toulon** : Hôtel de la Métropole - 107, boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon

### COURRIEL ET COURRIER

Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux adresses suivantes :

- **Courriel** : concertation-bhns@metropoletpm.fr
- **Courrier postal** : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS - 107, boulevard Henri Fabre - CS 30536 - 83041 Toulon Cedex 9

Dates et horaires de réception des courriels et courriers : du 5 décembre 2022 à 8h au 31 janvier 2023 à minuit.

### REUNION PUBLIQUE

Une réunion publique sera programmée pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions posées :

- **Vendredi 9 décembre 2022 - 18h00 - Ollioules** : Salle des Fêtes - 17, Av. Anatole France - 83190 Ollioules

### BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera présenté à son assemblée délibérante puis publié sur le site internet de la Métropole.

# VERBATIM DES AVIS MAILS, REGISTRES PAPIER ET REGISTRE NUMERIQUE

# 1 > OBSERVATIONS ENREGISTREES AU REGISTRE DEMATERIALISE

---

**Observation n°1** : De Anonyme le lundi 5 décembre 2022 à 10h29

« Je suis en faveur du projet, mais il faudrait prévoir plus de lignes vers les autres pôles de la métropole ! il faut absolument que le BHNS soit en site propre et prioritaire sur TOUT son tracé ! merci d'accélérer le calendrier également ! et TOULON a besoin d'un tramway également, merci de le prévoir rapidement ! »

**Observation n°2** : De Coelia Priam le lundi 5 décembre 2022 à 11h27

« Bonjour, pourquoi ne pas prolonger ce Bhns jusqu'à St Mandrier ou même Les Sablettes. Habitante de St Mandrier village, je suis obligée d'utiliser ma voiture tous les jours et nous sommes très enclavés. Aucune évolution pour nous ! La fréquence des bus est bien trop faible et nous devons quasiment toujours changer à La Seyne ou aux Sablettes !

De plus, les bus qui vont à la Seyne font tous le tour de Pin Rolland, ce qui fait perdre beaucoup de temps !

Cordialement

Coelia Priam »

**Observation n°3** : De Anonyme le lundi 5 décembre 2022 à 22h09

« Maman solo : 2 enfants, habitante de Toulon ouest quartier Bon rencontre , le passage de la ligne dans le quartier me semble indispensable. »

**Observation n°4** : De PATIN Thierry le mardi 6 décembre 2022 à 11h54

« Bonjour, pour ma part le terminus à Bois Sacré me paraît inadapté cette espace, certes en pleine rénovation ne correspond pas aux besoin des usagers, à mon avis un arrêt simple suffirait, un terminus par contre à L'appontement des sablettes ou même "au port pin Rolland de sorte à desservir l'entrée de Saint Mandrier" et permettrais de surcroit de créer un pôle de transports multimodal plus adapté à la réalité du terrain BUS/BATEAUX/ PARKING RELAIS et surtout donner plus facilement accès à des potentiels usagers beaucoup plus nombreux.

Bien cordialement »

**Observation n°5** : De Anonyme le mardi 6 décembre 2022 à 21h51

« Bonjour je souhaiterais en savoir plus sur le tracé du BHNS et notamment sur le flux routier provenant de l'autoroute et son acheminement. En effet il y a au niveau des squares Kennedy et champs de mars deux poumons verts et des habitations notamment sur la rue colonel Fabien. Le maintien de ces parcs fait il partie de l'aménagement envisagé ? Les voies de circulation existantes pour les automobiles seront elles maintenues ? Est il prévu d'envoyer plus de véhicules sur la rue colonel Fabien ? Merci pour toutes les réponses que vous pourrez m'apporter. »

**Observation n°6** : De Magalie nicolas le mardi 6 décembre 2022 à 22h22

« limiter le nombre de véhicules sur l'avenue du colonel Fabien

Difficile d'accès et de stationnement pour les résidents »

**Observation n°7** : De PICHERY Gilles le mercredi 7 décembre 2022 à 19h21

« Propriétaire et résident avenue colonel Fabien, il me paraît indispensable de bien prendre en compte dans la réalisation de ce projet que cette avenue est déjà saturée en termes de circulation et stationnement et qu'il n'est pas opportun d'aggraver ce trafic mais bien de le limiter, voire de le réduire au mieux. Ensuite, il est nécessaire de garder un peu de verdure et paisibilité que procurent les parcs avoisinants du quartier. Il ne faut pas non plus que les propriétés construites enregistrent une moins-value en termes de qualité et tranquillité de vie mais également en termes financiers à cause de cette augmentation de trafic de transports en commun. »

**Observation n°8** : De DAUZET Guillaume le jeudi 8 décembre 2022 à 14h11

« Bonjour,

Je suis résident du square du champ de mars (avenue colonel Fabien) et m'inquiète de savoir comment va être réorganisé le carrefour Bir Hakeim en vue de l'implantation du BHNS.

Il ne faudrait pas qu'un flot ininterrompu de véhicules provenant de l'autoroute (venant d'Hyères) soit redirigé vers l'avenue Fabien (déjà fort encombré au niveau du bar la mi-temps à toute heure du jour mais aussi en soirée). Il serait plutôt intelligent de prévoir les voies de circulation (BHNS + véhicules) proche de l'université, qui est vide le soir et les week-end.

Cela pourrait permettre de créer une zone verte unique (et immense) autour de l'actuel square et de le prolonger jusqu'au bâtiment EDF, en conservant les arbres déjà plantés.

Serait-il donc possible de connaître les projets de réaménagement du secteur, et de prendre en compte les seuls habitants du carrefour (il n'y a que sur l'avenue Fabien qu'il y a des habitants sur cette zone). »

**Observation n°9** : De Anonyme le lundi 12 décembre 2022 à 08h54

« Bonjour,

Il semble qu'il serait opportun de limiter le nombre de véhicules sur l'avenue du colonel Fabien.

Bien cordialement. »

**Observation n°10** : De Julien MERIC le lundi 12 décembre 2022 à 09h37

« Bonjour,

Pour ce qui est de l'ouest du tracé, je trouve que c'est une bonne chose. Et du coup, je me demande à l'est, s'il serait aussi judicieux de faire 2 terminus différents, avec une bifurcation à Ste Musse vers Le Pradet et Carqueiranne, par la D559, et notamment un terminus à Carqueiranne. Ces 2 villes sont complètement oubliées de ce tracé actuel et on prend plus facilement la voiture que le bus. Je dis ça, en ayant vécu presque 20 ans au Pradet.

Cordialement, Julien Méric »

**Observation n°11** : De Djamel OUSSADI le lundi 12 décembre 2022 à 10h39

« Bonjour,

Il serait souhaitable d'ajouter une extension du réseau vers le centre commerciale Carrefour (Ollioules).

En Effet, cette espace commerciale est enclavé est accessible uniquement en voiture.

Il faudrait donc, ajouter une station supplémentaire depuis "technopole de la mers" vers la zone commerciale.

En espérant que ma doléance sera prise en compte, je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Cordialement. »

**Observation n°12** : De Anonyme le mardi 13 décembre 2022 à 10h57

« Bonjour,

Je suis étudiante à l'Université de Toulon depuis 5 ans. Je prends tous les jours le bus. D'abord 3 ans au campus de La Garde, puis mes deux dernières années à Toulon.

Nous avons fait un exposé d'urbanisme et le sujet était de réduire la congestion entre Toulon et Hyères. La troisième voie qui est en train d'être construite sur l'autoroute, ne peut-elle pas être entièrement une voirie en site propre pour les transports en communs ?

Il est important de noter qu'augmenter la voirie pour les voitures, ne résoudra en rien les problèmes de congestion, bien au contraire l'effet sera d'augmenter les embouteillages.

Il faut aménager le plus possible de tronçon de bus en site propre, cela diminuera les retards sur les transports Réseau mistral et induira à l'augmentation du nombre d'utilisateurs des transports en commun. »

**Observation n°13** : De Anonyme le mardi 13 décembre 2022 à 11h37

« Le BHNS doit desservir Hyères qui se retrouve encore isolée dans les services avec seulement des "lignes essentielles" à une fréquence insuffisante et une durée de transport trop longue pour les utiliser. »

**Observation n°14** : De Vignes Sébastien le mardi 13 décembre 2022 à 11h40

« C'est une excellente idée, merci d'œuvrer pour réduire la pollution atmosphérique dans notre belle métropole. Dommage que M. Falco ait dû reculer à propos de la date d'application de la ZFE, car ça constitue également une arme efficace pour réduire cette pollution de l'air.

Merci à vous et bonne journée.

Bien cordialement,

SV »

**Observation n°15** : De Anonyme le mardi 13 décembre 2022 à 11h52

« Bonjour,

Votre projet semble intéressant mais délaisse une grande partie de l'ouest Toulonnais. Ainsi, les habitants de Six-Fours ne pourront en bénéficier et dès lors, l'université restera toujours aussi éloignée comme il y a plus de 30 ans. »

**Observation n°16** : De Chanteloup Dorian le mardi 13 décembre 2022 à 12h05

« Je suis étudiant à l'université de Toulon et plus précisément à Seatech, et j'habite au Arcs sur Argens, tous les jours une route de presque 60 km.

J'ai tout de même la possibilité de prendre le train pour faire les déplacements.

Néanmoins, la fréquence des trains pour parvenir jusqu'à La Pauline est relativement faible, et de plus le nombre de personnes prenant le train relativement important quand on compare au nombre de rame de train.

Je prends donc aujourd'hui plus ma voiture que le train, et je trouve ça très dommage surtout que je ne dois sûrement pas être le seul dans ce cas là, étudiant comme salarié.

Je me suis donc demandé, avec un nombre plus conséquent de train et avec plus de rames, les gens seront alors plus attirés par ce mode de transport qui déchargerait la A57 et limiterait les rejets en CO2.

Je suis conscient que cela ne dépend sûrement pas de vous, mais c'est une idée qui pourrait aller dans le sens du développement durable. »

**Observation n°17** : De Hervé le mardi 13 décembre 2022 à 18h25

« A qui de droit

Merci de votre proposition de discussion

Je suis usager récurrent du bus à haute densité U.

Il ne répond pas à ses promesses, simplement pris dans le trafic comme nous le savions...

SEUL UN TRAM comme toutes les villes MODERNES et DYNAMIQUES en France (Grenoble, Toulouse, Nancy...) fera de TOULON leur égale.

Il ya plus de 10 ans, le projet de ce TRAM a été dessiné, publié, vanté... et noyé par ce projet contre productif de bus à haut niveau de service, qui sera toujours dépendant du trafic, et donc inopérant.

Pourquoi ce déni ?

Cordialement,

Pr Hervé Glotin, univ Toulon,

Membre honoraire Institut Universitaire de France

Nommé par le CNRS au comité national de la recherche section math-info-système »

**Observation n°18 (modérée sur le registre numérique accessible au public pour l'utilisation du mot « débile »):** De Anonyme le mercredi 14 décembre 2022 à 08h34

« Bonjour,

Nous sommes une des plus grandes ville de France et préfecture avec un tissu de transport en commun dérisoire, où les bus sont dans les bouchons et les vélos à la recherche de pistes.. Depuis des années, l'université de Toulon encaisse les cartons rouges sur le transport, la mobilité en général et le logement qui la place loin dan le palmarès des universités. Si le tram est tombé aux oubliettes car impopulaire surtout pour le maire, voici une communauté d'agglomération asphyxiée par la pollution et les bouchons. Et au lieu de faire une voie propre pour les bus on élargie la route et vous le savez quand on élargi il y a plus de voitures et quand il y a plus de voitures , on élargi .... Toulon est pris comme cas d'école dans les présentations comme un modèle débile et dépassé. Dépêchez vous , nous sommes à la préhistoire dans la Région la plus dense de France et avec le réseau transport en commun le plus maigre. »

**Observation n°19 :** De Salmon Denis le mercredi 14 décembre 2022 à 17h27

« A défaut de Tram, on salut le BHNS en espérant qu'il pourra apporter le confort, la régularité, et la fréquence que l'on peut attendre d'un transport en commun efficace.

Pour le confort, je m'inquiète un peu des pistes réservées ou non qui s'affaissent par le passage répété des bus, ce qui entraîne le "tangage" des passagers.

Pour la régularité ça va être compliqué avec les 30 % de parcours sans voie réservée, comme St Jean.

Pour la fréquence, toutes les 7 mn en heure haute c'est parfait, mesuré j'imagine place de la Liberté. Par contre je n'ai pas compris compte tenu du "Y" combien de temps à Liberté j'attends une bus en direction de la Seyne par exemple (1 sur 2, 2 sur 3 ??). Dans l'autre sens quelle fréquence à La Seyne pour aller vers La Garde ?

par contre il faut applaudir la volonté de garder enfin un trafic Mistral en soirée ! »

**Observation n°20 :** De Lehmann Gilles le mercredi 14 décembre 2022 à 18h15

« Le nouveau tracé épargne c'est heureux le terrain de l'AMAP située au nord de la gare de La Seyne, le BHNS ne franchira donc pas l'autoroute .Le problème est que le pont prévoyait accolé au bus une piste cyclable qui devait desservir judicieusement le secteur du technopole de la mer. Il conviendra de ne pas oublier de réaliser cette liaison cyclable entre cet important site industriel et la gare. La résorption des coupures urbaines est une priorité fixée au niveau national, la Métropole faute de commencer les travaux dans les temps a laissé filer une enveloppe de 400 000 Euros allouée en 2019 pour enjambrer autoroute et voie ferrée plus à l'ouest . Ces aménagements devaient desservir la zone d'activité de la Seyne sur un secteur faisant partie d'un axe majeur Ollioules /La Seyne , indentifié dans le schéma directeur des 39 aménagements cyclables de MTPM. Le vélo est une solution de transport vertueuse Il doit être pris en compte et les aménagements attendus devraient être financés par un prélèvement sur les très grands chantiers urbains et inter-urbains qui impactent les déplacements actifs : le chantier du BHNS , l'élargissement de l'autoroute est, l'échangeur d'Ollioules ,le parking Omega zenith . La connexion entre le secteur du technopole au nord et les zones commerciales / gare au sud nécessite la construction d'une passerelle dédiée aux piétons et aux cyclistes. Cela rétablira l'ancien passage du chemin de la Bouyère coupé sans concession lors de la création de l'autoroute. Plus largement des passages dédiés aux modes actifs devraient en fait être présents tous les 2km environ. Il est aussi possible de passer dessous l'autoroute et à minima de baliser les quelques itinéraires connus parfois par seulement une poignée d'usagers. Cela a été suggéré par le collectif pour l'essor du vélo à Toulon entre La Beaucaire et Lagoubran. Faute d'idée spontanée des services techniques il convient de consulter les promoteurs de l'usage du velo que sont

associations et collectifs d'usagers qui sont force de propositions concrètes et constituent un réseau couvrant largement la Métropole. »

**Observation n°21** : De Lehmann Gilles le mercredi 14 décembre 2022 à 18h32

« La desserte par le BHNS de la Zone commerciale d'Ollioules à partir du technopole aurait tout son sens. Le pont initialement prévu par dessus l'autoroute étant alors à maintenir dans son format initial dans le projet. Il assurerait ainsi la continuité pour les cyclistes et piétons entre la gare et le technopole. »

**Observation n°22** : De Lehmann Gilles le mercredi 14 décembre 2022 à 19h03

« Le nouveau dossier de concertation précise: "..... La Métropole a pris acte de la nécessaire desserte du quartier Berthe par le BHNS. Elle s'attachera à conduire ce projet avec la volonté de répondre au plus haut niveau de service possible pour les usagers des transports en commun, les cyclistes, les riverains du tracé, les entreprises, les commerçants et l'ensemble des habitants de son territoire....."

Répondre au plus haut niveau de service pour les cyclistes est une volonté remarquable à souligner qui ne devra rester un vœu pieux. Il faudra pour cela mener simultanément et systématiquement les travaux du BHNS et les itinéraires cyclables identifiés dans le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de la Métropole lorsque les trajets se superposent. Cela serait source d'économie. Sans cette disposition les voiries concernées resteraient figées sans aménagement pour les modes actifs pour plusieurs décennies. Des concertations techniques avec les associations et collectifs permettraient de dégager les meilleures options avec à la clef une meilleure performance. »

**Observation n°23** : De DUCHER Rolane le jeudi 15 décembre 2022 à 14h13

« Bonjour,

Toujours peu convaincu par un terminus à bois sacré à la Seyne. La rénovation annoncée de l'avenue mistral à la Seyne n'aurait elle pas été l'occasion de définir une réserve foncière en prévision d'une future extension du tracé du BHNS vers les quartier sud de la Seyne ?

Je me pose par ailleurs la question du partage des voies le long de l'avenue Aristide Briand (de la pyrotechnie au cimetière de Lagoubran). Le BHNS va-t-il circuler sur voie propre au détriment d'une voie de circulation qui serait du coup supprimée pour les automobilistes, dans une zone à fort flux routier ? A l'inverse si les voies sont partagées comment assurer la fréquence de passage des bus sur une artère soumise à des embouteillages récurrents le matin et le soir aux heures de rentrée et de sortie du travail. Quelle solution technique est envisagée sur cette zone bordée par des terrains militaires, un cimetière et le fleuve le Las ? »

**Observation n°24** : De Anonyme le vendredi 16 décembre 2022 à 15h28

« Bonjour,

Toulon est la dernière agglomération de cette taille à se doter d'un réseau de transports "doux" : le tram a été abandonné, on élargit l'autoroute pour augmenter le flux automobile, et le plan de circulation des vélos est ridiculement faible.

On fait de beaux bâtiments, de luxueux aménagements, mais comment y accéder, comment circuler entre eux ?

Le contraintes climatiques et environnementales ont peu de poids. »

**Observation n°25 : De SEGUIN Alain le samedi 17 décembre 2022 à 12h25**

Le projet initial du BHNS prévoyait un tracé unique entre “Bon Rencontre” et “Bois Sacré” en passant par le Technopôle de la mer à Ollioules. Aujourd’hui, la nouvelle concertation porte sur deux branches depuis “Bon rencontre” , une en direction du Technopôle de la mer à Ollioules ( 25000 personnes concernées habitants et employés d’entreprises) et une vers la Seyne ( 120 000 personnes concernées habitants et employés entreprises dont la zone des Playes). Les fréquences de passage envisagées dans les deux dossiers de concertation sont les mêmes, à savoir:

- Toutes les 7 minutes, en période de pointe du matin (entre 7h et 9h) ;
- Toutes les 8 minutes en période de pointe du soir (entre 16h et 19h) ;
- Toutes les 13 minutes en période creuse.

Il est impératif que ces fréquences soient maintenues sur chacune des deux branches et en particulier sur la branche vers la Seyne en raison du nombre de personnes concernées (120 000)

Concernant l’acquisition de matériels roulants, le montant est le même dans les deux dossiers de concertation à savoir; 71 millions €. Ce qui laisse supposer que chacune des deux branches du nouveau tracé pourraient être desservies , par exemple, en heure de pointe du matin par un BHNS toutes les 14mn. Situation qui ne serait pas acceptable.

Voir, en pièce jointe, l’avis complet du Collectif d’Actions Citoyennes de Six-Fours.

**Document joint** : Voir annexe

**Observation n°26 : De Collectif Tramway et Transports en Commun le samedi 17 décembre 2022 à 16h13**

Le Collectif Tramway et Transports en Commun est enfin écouté en notant avec satisfaction la modification du tracé du Transport en Commun Site Propre dans sa partie ouest, ce « nouveau » tracé étant précisément celui que des associations faisant partie de notre collectif défendent depuis si longtemps.

Par ailleurs, alors que la modification impacte directement les communes de Toulon et La Seyne, notre collectif s’étonne que seuls les Ollioulais semblent invités à la présentation du projet, pour donner leurs avis ...

Selon la métropole TPM, le projet aura deux ans de retard à cause de cette modification. Or, raisonnablement, ce délai ne peut pas lui être totalement imputable ... Pourquoi alors perdre encore du temps ?

C’est pourquoi nous nous interrogeons sur la volonté du Conseil métropolitain et son Président de mettre un jour au profit de la population, un vrai Transport en Commun en Site Propre, en sachant que ce site à deux voies pour le BHNS, ne peut pas se faire dans une partie à forte population de Toulon Est (Saint Jean du Var et La Coupiane). Cela n’encouragera pas à l’attractivité du BHNS dans cette partie du réseau. Les automobilistes prendront encore leur véhicule. C’est vraiment trop dommage, voire déplorable !

Ollioules - ce 9 décembre 2022

Pour le Collectif, son Président

Jean-François GUYETAND

**Observation n°27** : De Collectif Tramway et Transports en Commun le samedi 17 décembre 2022 à 16h19

Pour poursuivre le débat ...

M. le Président Hubert Falco, vous avez dit : « Le Tramway, jamais ! » Mais, pourquoi ?

Pourtant, l'association 'Collectif Tramway et Transports en Commun' a noté avec satisfaction que ce mardi 13 décembre 2022, vous avez mis en honneur le rail avec les personnalités qui vous accompagnaient, en inaugurant la halte de Toulon Sainte-Musse.

Les échos sur ce projet attendu, sont unanimement favorables, tant pour les élus que pour les premiers usagers. En effet, le rail permet un vrai projet vert, de développement durable, à condition de lui assurer des voies dédiées. Le rail transporte bien plus de voyageurs dans un meilleur confort. Sans être victime des embouteillages, le rail permet une vitesse commerciale supérieure et un service ponctuel de desserte. Et là, réfléchissons. Qui pourrait s'en plaindre ?

Alors, M. le Président, pourquoi ne pas avoir la même volonté sur l'aire toulonnaise, d'installer un réseau de transport en commun en site propre sur rails, un tramway qui a fait ses preuves dans le monde, et dont le site propre avec deux voies dédiées, sera possible sur notre territoire, sur tout son parcours au-delà de ses six premiers kilomètres ? Les travaux ne bloqueront jamais votre ville. Le tramway, vous le verrez, sera plébiscité dès sa mise en œuvre, pas le BHNS. Nous vous l'assurons avec l'expérience que nous avons acquise en tant que 'Collectif Tramway et Transports en Commun' depuis plus de 12 ans, à suivre ce dossier rendu essentiel pour faire bien vivre l'aire toulonnaise et au-delà.

Pour le Collectif Tramway et Transports en Commun

Le Président Jean-François GUYETAND

**Observation n°28** : De Anonyme le dimanche 18 décembre 2022 à 08h22

Projet remanié présentant un parcours très satisfaisant pour La Seyne . Je signe pour !

**Observation n°29** : De Jacques le dimanche 18 décembre 2022 à 17h23

Le BHNS a vocation à offrir une offre de services supérieure au mode actuel ancré à Toulon depuis des décennies et qui ne permet pas de réduire les déplacements des véhicules particuliers.

La ligne proposée pourrait se diviser en deux axes à partir du palais des sports afin de desservir l'arsenal en liaison ainsi avec la zone d'activité de la Navale. Cette ligne pourrait ainsi desservir la mairie, le centre Mayol et son stade puis l'avenue Roosevelt et le centre universitaire par l'autoroute ou le quartier du Mourillon. Elargir l'offre de transport public est indispensable et permettrait d'éviter la saturation sur les couloirs du bd de Strasbourg.

**Observation n°30** : De daniel ottaviani le lundi 19 décembre 2022 à 22h07

Je trouve que ce projet n'est pas à la hauteur d'une ville comme Toulon, et encore moins pour la Métropole qu'elle forme avec bientôt des communes de l'Est en plus.

Des villes et des métropole plus petites font moins de place à la voiture, pour laisser place au Tramway, voilà un transport d'avenir, transportant plus de passager, les voies peuvent être engazonnées,

Plus ça va moins notre métropole respire, du béton, du goudron. Je vois les terres fertiles de mon enfance, les paysans disparaître, au profit des temples du commerce, ou de la Mer oui des terres cultivables ont disparu pour mettre une cité de la Mer dans les terres, de l'autre côté la Garde, la Pauline, des bâtiments de tôles, de béton, remplacent les légumes, les champs. tout est irrespirable. Cet été prenons Grand Var, le secteur Ikea Avenue 83 .... voie de bus rien que tout ces parkings et toits la température était de 4 à 6 degrés plus haut que celle de la ville de Toulon, la Grande avenue est partiellement ombragée, la Place de la liberté est un four, ce blanc pas d'arbre il est impossible d'attendre le bus en plein soleil. On parle pour faire baisser les températures dans les centres urbains et périurbains, il faut végétaliser. pas enfermer les arbres, plantes dans des parcs clos la nuit, il faut il faudrait une coulée verte, avec le tramway cela était possible. Toutes les villes dotées d'un tramways la circulation automobile a baissé, car il y a beaucoup de rame, plus de passager, je connais plein de gens qui ne prennent pas le bus, et ce n'est pas le BHNS qui va les faire changer d'avis.

Le nouveau tracé est bizarre vers la technopole de la Mer en Terre

ah un tram on en avait à Toulon, il faisait demi-tour au pont de l'Escaillon,

J'ai eu la chance d'aller à Strasbourg Dijon, Brest, ... prendre le tramway est naturel car ponctuel, fréquent, en voie réservée non chaude, trop de voiture A57 agrandi du goudron en plus, nous allons vers des épisodes méditerranéens de plus en plus forts et toutes ces autoroutes, routes voies de bus, grande surface, c'est de l'eau non absorbée on court à la catastrophe? l'Eygoutier a déjà débordé, et ces rivières de villes bétonnées si on ne fait rien comme le Las, L'Eygoutier, vont faire des morts, vous avez choisi de bétonner ou goudronner, pour faire passer un bus, qui sera à certains endroits, coincés par les voitures, il ne tiendra pas ses promesses, j'espère me tromper. Planter des arbres place de la liberté on ne peut rester au soleil en attendant ce bus surtout du printemps à l'automne. Merci

**Observation n°31** : De Anonyme le jeudi 29 décembre 2022 à 22h57

Bravo, nous allons avoir enfin le tramway que l'on attend depuis 20 ans.

A Nice où je vais souvent ils en sont très contents, je l'ai pris c'est très confortable surtout pour les personnes âgées.

Merci.

**Observation n°32** : De Calvard Elodie le jeudi 2 janvier 2023 à 17h08

Puisque l'ambition de la Loi d'Orientation des Mobilités est de "réduire la dépendance à l'utilisation individuelle de l'automobile", pourquoi cette ligne de BHNS ne se poursuit-elle pas jusqu'au centre-ville de Hyères ?

Le trajet pourrait très bien se prolonger sur la route d'Hyères (D 98) et remplacer des lignes de bus existantes (ligne 103 par exemple) dont la fréquence et la capacité sont insuffisantes. Cela permettrait à de nombreux hyérois, comme moi-même, travaillant sur Toulon de se passer de leur voiture et de désengorger l'autoroute.

Merci de communiquer des informations sur les raisons pour lesquelles le projet de BHNS ne se prolonge pas jusqu'à Hyères, qui fait pourtant partie de la Métropole TPM.

**Observation n°33** : De Calvard Elodie le jeudi 2 janvier 2023 à 17h21

Etant donné les contraintes écologiques qui s'imposent à tous (collectivités et particuliers) depuis quelques temps, comment se fait-il que la Métropole TPM ait fait le choix d'un bus et non pas d'un mode de transport plus écologique tel que le tramway ?

Certes, le BHNS possède sa propre voie, mais il reste un bus.

Dans le dossier de consultation, il est précisé que ce bus sera équipé d'une "motorisation propre" sans pour autant préciser de quel type de moteur il s'agit (diesel, électrique, hybride ?), sauf erreur de ma part...

Les français sont fortement incités, aussi bien par le gouvernement que par l'Europe, à s'orienter vers des motorisations électriques afin de réduire la part des moteurs thermiques. Il me paraîtrait normal que la métropole TPM donne l'exemple.

Quoiqu'il en soit, un bus, même hybride, sera certainement plus polluant qu'un tramway.

Il me semble donc indispensable de communiquer aux contribuables, qui seront pleinement concernés par ce choix métropolitain du BHNS, de répondre à ces deux questions :

- De quel type de moteur seront équipés les BHNS ?
- Serait-il possible de connaître les justifications qui ont conduit au choix d'un bus à "motorisation propre" (thermique, hybride ?) plutôt que d'un tramway électrique, bien plus en adéquation avec les incitations écologiques gouvernementales car moins polluant ?

**Observation n°34** : De Toulon Var Déplacements le vendredi 3 janvier 2023 à 14h50

L'association Toulon Var Déplacements observe, dans la concertation complémentaire

TCSP/Bhns, que le nouveau tracé de la partie Ouest, reprend enfin la proposition que nous avons faite il y a déjà ...10 ans. Nous prenons aussi acte de la décision de la

Métropole de réaliser une ligne de BHNS ce qui permettra quelques améliorations dans le déplacement des usagers des transports en commun, mais cependant nous déplorons qu'un veto ait été mis sur le tramway qui aurait permis de plus substantielles avancées dans le développement des transports en commun, comme cela s'est fait dans toutes les autres Métropoles de taille équivalente ( voir pièce jointe ) .

Nous ne comprenons pas que cette modification sur la branche vers la Seyne entraîne un report de quatre ans de l'ensemble du projet ( à 2032 ! ), alors que toutes les acquisitions foncières ont été faites, que les ouvrages d'art ont été réalisés. Toutes les métropoles sont capables de réaliser une ligne de Bhns en 3 ans, pourquoi faudrait-il 10 ans à TPM, d'autant que le projet TCSP date de l'an 2000 ? La ligne 4 du tramway de Nice se fait en 5 ans, voir pièce jointe " calendrier ligne 4 Nice ".

Chaque année le budget d'investissement transports est utilisé pour faire des travaux dans le cadre du TCSP (parc d'échange multimodal, parking, piste cyclable...). Il serait judicieux de l'utiliser également pour mettre en place d'ici 2024 le tronçon Champ de Mars/Technopole de la Mer en site propre, les bus actuels du réseau Mistral pourraient y circuler et améliorer la vitesse du réseau au bénéfice des usagers. Nous souhaitons être écoutés particulièrement sur ce point.

Pour Toulon Var Déplacements, Le président, Maurice Franceschi

Documents joints : voir annexe.

**Observation n°35** : De Serge Boucher le vendredi 13 janvier 2023 à 11h56

Bonjour,

Quelques questions sur ce projet de bus ... qui a remplacé celui du tramway, pourtant validé au début des années 2000 :

- Qui va payer (rembourser ?) les dépenses inutilement engagées et payées avec nos impôts, il y a quelques années, par la réalisation d'ouvrages d'art (réfection des ponts de La Garde vers Le Pradet (2 fois en 30 ans !), de Ste Musse, de St Jean du Var ...) et des expropriations, devenus maintenant inutiles et inutilisables du fait de la plus grande largeur d'un bus par rapport à un tramway ?
- ce bus long de plusieurs dizaines de mètres arrivera t'il à circuler facilement ?
- Quelle est la raison qui a poussé Mr Hubert Falco, ancien secrétaire d'État à l'Aménagement du territoire, à transformer le projet initial du tramway en bus à "haut niveau de service" ?
- A t'on le droit de faire revoter une décision déjà prise jusqu'à temps qu'elle convienne à certain-e-s élu-e-s ?
- ...

**Observation n°36** : De Froc Evelyne le vendredi 13 janvier 2023 à 14h21

Merci de mener ce projet au bout, dans le respect de l'air et l'aire de la métropole de Toulon, tout cela dans un budget raisonnable. Reste à compléter ce projet de mini-bus, sur inscription, qui permettent de rayonner tout autour de ce trajet, même en "y", style arrête de poisson. Une idée ...

Si pour contribuer à améliorer l'air du centre ville, la métropole pouvait prévoir d'adjoindre un système très performant en haut de la colonne d'évacuation des gaz d'échappement du tunnel, qui débouche côté Ouest.

Afin d'en finir avec les suies qui s'infiltrent partout , même dans les appartements situés sous les vents dominants du mistral.

Merci.

**Observation n°37** : De Anonyme le dimanche 15 janvier 2023 à 12h23

Ce projet ne va pas améliorer l'offre de transports en commun reliant Six-Fours aux communes alentour, en particulier Toulon et Ollioules.

Seule la ligne 70 permet de relier Six-Fours à Toulon, et le trajet est très (trop) long en raison du passage par la Seyne.

Aucun moyen de relier Six-Fours au technopole Var matin ni au technopole de la mer sans correspondance, donc avec une durée de trajet non compétitive par rapport à la voiture.

Et la situation va empirer sur les routes Six-Fournaises pour deux raisons principales :

- la malheureuse bétonnisation pour l'habitat, qui engendre de nombreux aspects négatifs sur la qualité du cadre de vie, en particulier au niveau du trafic routier
- la future création de la ZAE Prébois, sachant qu'il semble impossible de passer l'avenue Kenedy à 2 fois 2 voies, et que le trafic routier n'est déjà pas fluide aux heures de pointe dans le secteur.

**Observation n°38** : De Pierre GARISSON le dimanche 22 janvier 2023 à 12h26

Bonjour,

Les sites de stationnement vélos ne sont pas définis. Il est évident que leurs emplacements doivent être au plus près des lieux d'échanges (centre commerciaux, noeuds de mobilité).

Un système d'accès à des sites de stationnement protégés pourrait être envisagés (parkings souterrains?).

Le développement des pistes cyclables est une évidence également mais le parcours doit être effectué en continuité de l'Est à l'Ouest en toute sécurité.

L'augmentation des capacités des P+R engendre également la sécurisation des sites : des rondes des polices municipales ou des caméras supplémentaires sont à prévoir.

Le stationnement et l'arrêt anarchiques dans les zones du Pont du Las et de Saint-Jean doivent être réglés en amont de l'aménagement de ces zones.

Bonne journée.

Cordialement.

P.S. : de emplois seront créés pour l'exploitation de ce réseau. Qui en a la charge et quels seront-ils (dépôt de CV).

**Observation n°39** : De MJ le mardi 24 janvier 2023 à 14h29

**Doublon de l'observation n°1 du registre papier de la Mairie de La Valette.**

ci-joint commentaire rédigé dans le registre adéquat de la Mairie de La valette, ce jour, 24 janvier.

Vous remerciant de la suite que vous y donnerez

cordialement

Marc DENIS mail : ma.denis@free.fr

MJ DEMARQUE

Document joint : Voir annexe

**Observation n°40** : De Zwank François-Marie le mardi 24 janvier 2023 à 18h03

Bonjour,

Ce tracé doit être l'occasion de préserver tout le cours du Faveyrolles de la source à la mer ( enfin presque puisqu'il s'y jette dans la base de la Pyrotechnie) en mettant en valeur et restaurant s'il le faut la "ripisylve" et la biodiversité qui y est attachée.

Il doit permettre aussi de créer le long/ ou à proximité de ce ruisseau un tracé (non imperméabilisant) ombragé et sécurisé dédié aux modes piétons et cyclistes, un peu à la mode de la "coulée verte du Las" ( en mieux... ) ou de la "rivière des amoureux" ( en amont de Toulon)

Nous nous devons de conserver une Trame Verte et Bleue afin de sauvegarder les espèces végétales et animales de notre patrimoine naturel.

Bien cordialement

**Observation n°41** : De Michel PIERRE le mercredi 25 janvier 2023 à 17h39

**Doublon de l'observation n°42 (pièce jointe manquante)**

**Observation n°42** : De Michel PIERRE le mercredi 25 janvier 2023 à 17h47

En espérant que cette fois-ci le document associé sera JOINT

Voici la contribution de l'UDVN-FNE83, fédération d'associations du Var, qui agrée ce nouveau tracé de TCSP dans sa partie ouest ; déplorant que la gare de Toulon ne soit pas desservie et que celle de La Seyne ne soit pas précisée.

De nombreuses interrogations subsistent concernant les voiries en zones inondables ou submersibles ; les sites propres ; la réalisation de pistes cyclables desservant toutes les stations ; la réalisation d'une piste cyclable sur le tronçon abandonné La Seyne- Technopôle.

Est-ce que ce mode routier est le plus adapté pour réduire l'imperméabilisation des sols ? pour offrir une capacité de transport durable, extensible ?

Où sont les lignes LHNS qui vont emprunter ce réseau ?

Une telle restructuration des transports en commun demanderait une réelle concertation quartier par quartier et globale aujourd'hui, en amont

Cet exemple de révision de tracé l'illustre. Bien des études, des ouvrages auraient été évités. Il faut nous adapter vite, efficacement aux changements pour baisser les consommations de carburants fossiles carbonés et polluants.

Document joint : contribution\_42\_Web\_1.pdf/ Voir annexe

**Observation n°43** : De Franceschi Maurice, Toulon Var Déplacements le samedi 28 janvier 2023 à 00h06

Dans la documentation sur le site <https://www.metropletpm.fr/bhns>, les documents téléchargeables (voir pièce jointe) :

- Dossier de concertation BHNS
- Tracé officiel du BHNS

sont identiques, au lieu de télécharger "Tracé officiel du BHNS", nous téléchargeons "Dossier de concertation".

Merci de mettre sur le site le document détaillé du "Tracé officiel du BHNS" et/ou de nous le faire parvenir à notre adresse mail.

M. Franceschi, président,

Toulon Var Déplacements

Document joint : Voir annexe

**Observation n°44** : De Toulon Var Déplacements le lundi 30 janvier 2023 à 02h01

Avis de l'association Toulon Var Déplacements sur un Réseau Cyclable en lien avec le TCSP.

De même que la 1ère ligne de TCSP sera la colonne vertébrale des Transports en Commun du réseau Mistral, il doit y avoir une colonne vertébrale du réseau cyclable de la Garde à La Seyne afin de garantir la sécurité des cyclistes et d'offrir une attractivité pour le vélo, ainsi que de desservir, pour les vélos, l'ensemble des stations du TCSP.

Il est important qu'une piste cyclable arrive devant chaque gare ferroviaire de la métropole afin d'assurer l'intermodalité bus, train, vélo.

Nous rappelons que d'après l'article L228-2 du Code de l'environnement :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, 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. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. »

Cet article est complété par les articles L228-3 et L228-3-1

Le besoin très important de déplacements sur l'axe est-ouest de MTPM nécessite d'y réaliser une véritable piste cyclable continue, qui sera la colonne vertébrale du réseau cyclable.

Des tronçons de piste cyclable existent déjà sur le parcours du futur TCSP, Il convient de les compléter pour avoir une continuité de séparation physique entre la circulation automobile et les cyclistes, en particulier transformer les bandes cyclables en piste cyclable (ces bandes ont généralement des largeurs insuffisantes pour une bonne sécurité).

En respectant « le schéma directeur des aménagements cyclables de MTPM », nous analysons d'est en ouest en suivant le tracé du TCSP, le parcours qu'il faudrait aménager pour avoir une piste cyclable continue (voir sur le plan joint le tracé en rose fluo).

Il faudrait aménager en piste cyclable les tronçons suivants :

- Gare de La Garde → D29
- Gare de La Pauline → Carrefour des Quatre Chemins
- Université → Avenue 83
- Avenue 83 → Coupiane → Bd des Armaris
- Halte Ferroviaire Sainte Musse → Avenue François Cuzin → Bir Hakeim
- Bir Hakeim → Bd de Strasbourg → Carrefour Villevielle
- Bon Rencontre → DN8 → Technopole de La Mer
- Rond-point de la pyrotechnie → Gare de La Seyne

- Gare de La Seyne → Rd-Pt Beauché via Av Rabin
- Liaison entre Av Rabin et Rd-Pt du 11 Novembre pour rallier Six-Fours
- Caserne des Pompiers du Bld Mal. Juin → Rd Point du 8 Mai
- Rd Point du 8 Mai → Parc de la Navale via le Port de La Seyne
- Porte Marine → Corniche Giovannini

Nous demandons que le Technopôle de la mer soit relié à la gare de La Seyne via une passerelle piéton-vélo au-dessus de l'autoroute et par des cheminements piéton et cycliste le long du couloir écologique du ruisseau Faveyrolles.

Pour Toulon Var Déplacements

le président, Maurice Franceschi

Documents joints : Voix annexe

**Observation n°45** : De Collectif Tramway et Transports en Commun le lundi 30 janvier 2023 à 17h23

Voir le ticket joint.

Documents joints : Voir annexe

**Observation n°46 : De Toulon Var Déplacements le mardi 31 janvier 2023 à 00h45**

Avis de l'association Toulon Var Déplacements sur la motorisation du TCSP.

Le choix de la motorisation du TCSP doit aller dans le sens d'une diminution radicale des gaz à effet de serre comme le prévoient l'accord de Paris sur le Climat (2015), le Pacte Vert de l'Europe, la loi Climat et Résilience de l'état français (22 août 2021)\* et et comme s'y engagent le Président de la République et le Gouvernement.

Il y a principalement deux manières de diminuer fortement les émissions de CO2 dans les Transports en Commun :

1- Avoir une traction électrique directe (tramway ou trolleybus), en effet les véhicules fonctionnant sur batterie ont des rendements énergétique inférieurs d'au moins 20% dues au pertes pendant le stockage sans compter les dépenses énergétiques pour réaliser les batteries puis les détruire en fin de vie. Ne parlons pas des véhicules hybrides qui continuent à fonctionner principalement aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre.

2 - Transporter le maximum de personnes avec le minimum d'énergie. Un tramway utilise environ la même quantité d'énergie qu'un gros bus pour transporter deux fois plus de personnes (les frottements sur des rails son bien inférieurs à ceux des pneus sur la route). Un gros bus peut transporter 150 personnes, un tramway 300 personnes. Donc pour transporter 300 personnes en gros bus, il faut deux fois plus d'énergie qu'avec un tramway.

L'utilisation de gros bus va coûter beaucoup plus cher (énergie+ chauffeurs) en fonctionnement que les tramways pour transporter le même nombre de personnes et ceci aux frais du contribuable.

Alors pourquoi abandonner la réalisation d'un tramway, dont la faisabilité avait été validée par deux déclarations d'utilité publique (2000 et 2005)? La mise en oeuvre de la réalisation avait débuté par 800 acquisitions foncières qui avait libérées la totalité du tracé pour faire passer le tramway et par la réalisation des principaux ouvrages d'art pour son passage. La volonté de ne plus faire ce tramway en 2007 par Monsieur Falco, président de MTPM l'avait conduit à faire une étude (CEREMA 2009) qui avait conclu à l'insuffisance d'un BHNS et à la pertinence du Tramway. Seule la pression de certains lobbys privés a pu faire abandonner la bonne solution tramway au détriment d'une large majorité de la population de l'aire urbaine de Toulon.

L'abandon du tramway va à l'encontre de toutes les décisions au niveau International, Européen et français, pour lutter contre le dérèglement climatique.

Revenons au bons sens de la solution tramway, qui s'impose d'autant plus maintenant qu'il faut diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre. Et cerise sur le gâteau, d'après le CEREMA, l'attractivité du tramway et de 50% supérieure au

BHNS, ce qui fera un meilleur report modale des automobilistes vers les transports en commun, et par conséquence entraînera une diminution supplémentaire des émissions de gaz a effet de serre.

Pour Toulon Var Déplacements

Le président, Maurice Franceschi

\* Article 1 - loi Climat et Résilience

En cohérence avec l'accord de Paris adopté le 12 décembre 2015 et ratifié le 5 octobre 2016, et dans le cadre du Pacte vert pour l'Europe, l'Etat rappelle son engagement à respecter les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, tels qu'ils résulteront notamment de la révision prochaine du règlement (UE) 2018/842 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif aux réductions annuelles contraignantes des émissions de gaz à effet de serre par les Etats membres de 2021 à 2030 contribuant à l'action pour le climat, afin de respecter les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris et modifiant le règlement (UE) n° 525/2013.

**Observation n°47** : De André Delacourte le mardi 31 janvier 2023 à 09h13

Ce bus sera dépendant au moins partiellement de la circulation. Mais pour la faciliter. C'est une contradiction évidente.

En particulier ce bus long ne passera pas facilement au niveau du port- centre-ville de La Seyne. Lieu sans solutions depuis 35 ans (tunnel, pont?).

Ce BHNS facilitera les déplacements du port de La Seyne vers Toulon. Il profitera aux croisiéristes pour aller à Toulon car la ligne maritime est vite saturée à l'arrivée d'un bateau apportant 1000 à 2000 touristes.

Mais il ne profitera pas aux Seynois en général car il s'arrête au Bois Sacré.

(rem : dans la vraie vie s'il faut prendre 2 ou 3 bus pour arriver sur un lieu de destination on prend sa voiture).

La dynamique des fluides fera que ce BHNS va vider encore plus vite le centre-ville moribond de La Seyne.

ENCORE BRAVO pour ce fiasco prévisible.

ASSOCIATION LITTORAL SEYNOIS

**Observation n°48** : De BONNEFOY Valérie le mardi 31 janvier 2023 à 14h05

Bonjour,

L'Université de Toulon est fortement intéressée et impactée par ce projet de BHNS. Les remarques émises lors de la première concertation sont toujours d'actualité. L'université est très attachée à la concertation et à la co-construction des projets structurant le territoire.

Cordialement,

Documents joints : Voir annexe

**Observation n°49** : De Anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 16h19

Il est dommage que nous soyons toujours à attendre un réseau de transports digne d'une métropole de la taille de Toulon. BHNS ou tramway, il va falloir encore attendre des décennies pour que nous puissions en profiter.

Dans tous les cas, un Tramway aurait été plus digne de notre belle ville, plus moderne et nettement plus écologique. Je suis à 200 % pour Mr Falco, j'ai voté et revoterai pour lui et ses équipes mais sur ce sujet là, c'est zero pointé

**Observation n°50** : De Anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 16h28

Une ligne super bus sans voie réservée tout le long de son parcours la garde la seyne est une hérésie .pourquoi prendre le super bus si on se retrouve dans les embouteillages et quand sera t il de sa régularité et ponctualité ?

Si l on veut laisser sa voiture il nous faut des transports sûrs, réguliers avec des voies de circulation réservées en ville comme à strasbourg .

Habitant de la garde et qui veut prendre un transport en commun tous les 15 minutes et pas des bus fantômes annoncés sur la papier et qui prennent 1 heure de retard .

Tout le monde ne peut pas conduire et on a besoin de se déplacer correctement en temps et en heure,à n importe quel âge

**Observation n°51 : De Anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 16h49**

Il aura fallu près d'un an pour aboutir à une nouvelle concertation .

L'empressement n'est pas manifeste.

Nous n'apprenons rien de concret au delà de l'évitement de la zone agricole d'Ollioules demandé depuis des lustres.

Rien sur l'énergie qui propulsera ces gros engins si ce n'est qu'elle sera propre.

Rien sur l'ajustement des voiries dans les quartiers contraints comme St Jean du Var ou la Coupiane..

Effectivement comme le calendrier ne vise que le tronçon Bir-hakeim/ technopole d'Ollioules en 2026 il n'y a pas d'urgence à présenter un projet global cohérent.

Il y a pourtant une information importante:

on peut lire page 7 du dossier de concertation que la déclaration d'utilité publique sera " phasée". Cela signifie-t-il quelle ne sera demandée que pour ce premier tronçon, où il est précisé que les travaux sont quasiment réalisés?

Le tribunal administratif de Toulon avait d'ailleurs bien noté en 2020 que les travaux sur les boulevards de Toulon permettaient un TCSP ..

En l'état d'imprécisions du dossier il est permis de douter de l'effectivité de l'attraction de ce projet particulièrement peu ambitieux. Pourtant plus que jamais un projet de transport en commun à l'échelle minimale de la métropole est urgent pour réduire les émissions liées au déplacements, favoriser les mobilités actives, desservir les pôles d'emploi..

Pour mémoire souvenons nous d'une déclaration d'utilité publique obtenue le 21 12 2000 pour un projet tramway de St Mandrier au Pradet, que de temps (et d'argent) perdu!

**Observation n°52 : De Anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 17h06**

Au royaume d'UBU ?

Outre l'indigence de ce projet de ludion entre Bir-hakeim et le technopole d'Ollioules qui est vraiment désespérant voire coupable de ne pas apporter de solution sérieuse pour réduire la circulation automobile

On construit un nouveau parking en coeur de Toulon (derrière le Zénith)

On élargit l'autoroute (un bien beau chantier)

Toutes mesures propres à attirer plus de circulation automobile.

Un seul point positif: le parking relais de la Chaberte!

On peut en venant de l'est y déposer son véhicule et prendre un bus ou covoiturer vers Toulon, mais pas d'accès possible pour un retour.

Bravo nous venons d'inventer le trou noir à voitures!

**Observation n°53 : De anne-marie reboul le mardi 31 janvier 2023 à 21h17**

Je regrette de ne pas avoir eu accès au document intitulé "carte officielle du projet" le téléchargement présentant sous cet intitulé le dossier de concertation .

Une cartographie plus précise du projet aurait été bienvenue.

**Observation n°54** : De anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 22h18

Comme pour la précédente consultation, il n'y a pas de communication. Je prends le bus plusieurs fois par semaine. Il y a des publicités sur les écrans ou des affiches mais rien à propos de cette consultation. Rien non plus aux arrêts de bus. Lamentable.

Pas de volonté d'impliquer les usagers.

**Observation n°55** : De anonyme le mardi 31 janvier 2023 à 23h29

Var Matin dit que la consultation ne passionne pas les foules à part les associations d'usagers mais qui est au courant ?

Site Réseau Mistral : jeu concours match RCT et Vendredi Night Live. Pas d'annonce de la consultation qui pourtant concerne les passagers. Rien non plus dans les bus, pas plus qu'aux abris bus. Pas vu de communication sur les panneaux municipaux.

## 2 > CONTRIBUTIONS AUX REGISTRES DISPONIBLES EN MAIRIES ET A L'HOTEL DE LA METROPOLE

---

### 2.1 > Hôtel de Ville de Toulon

---

**Observation n°1** : De Guillaume DAUZET – Le mardi 6 décembre 2022

Habitant de l'avenue Colonel Fabien, je souhaiterais que la modification du tracé ne perturbe pas le faible passage des voitures durant ma résidence.

Merci également de préserver l'espace de verdure situé dans l'angle de l'avenue Fabien, ce square permet d'avoir une zone fraîche et calme.

Néanmoins, il faudrait prévoir de pouvoir limiter les stationnements en double file dans cette zone, particulièrement au niveau du bat la Mi-Temps.

Merci de votre écoute.

**Observation n°2** : De Olivier M.France – Le mardi 31 décembre 2022

Je donne mon avis non pas en opposante mais comme usagère, et en ce qui me semble du bon sens.

Les voies réservées aux bus sont limitées, or les bus dépendront toujours du trafic, or ce qui incitera les usagers à le prendre c'est gagner du temps. Il serait nécessaire à ce qu'il y ait des voies réservées au maximum sinon il sera inopérant et il continuera à y avoir des bouchons et de la pollution.

### 2.2 > Hôtel de Ville de La Garde

---

**Observation n°1** : De F.M Perrin – Pas de date indiquée

TPM est une agglomération de + de 500 000 habitants. Le choix d'un transport en commun en site propre (sic) sur pneu est, à l'examen de ce qui se pratique ailleurs, une aberration.

Toutes les métropoles françaises de taille comparable, Nantes et Grenoble d'abord, beaucoup d'autres ensuite, ont fait le choix du tramway fer, plus écologique, plus économique à l'usage, et à peine plus cher à la construction. Le choix actuel de TPM est celui des années 60, en aucun cas celui du XXIème siècle.

D'une manière générale, constater que le Bd de Strasbourg à Toulon est toujours, quoique voie structurante du centre-ville, à 4 voies automobiles, constater que TPM s'évertue à construire une 3<sup>e</sup> voie sur l'A57 Est, véritable aspirateur à voitures, en 2022, tout cela concourt à manifester une absence de vision prospective de la Métropole concernant la mobilité.

Il faut créer une véritable aspiration des populations par le transport en commun. Partout où l'offre a précédé la demande le choix a été judicieux. Aujourd'hui à Toulon et dans la Métropole, les bouchons s'allongent, les temps de transport aussi et on ne parle pas de la pollution.

Toulon et TPM ont besoin d'un tramway fer et d'un véritable RER de Sanary à Carnoules, pas d'un ersatz de bonne conscience.

Au-delà de la technologie, le tracé semble aussi malvenu. Pourquoi ne pas intégrer un Y à l'Est comme à l'Ouest avec une branche au nord du Mont des Oiseaux et une autre au Sud, se prolongeant à partir de la gare d'Hyères vers Port xxx via l'aéroport ? Le 39 est insuffisant en fréquence et en capacité et la plateforme ferroviaire, quoique souvent dénaturée, est toujours présente.

F.M Perrin / fmperrinpyahoo.fr

## 2.3 > Hôtel de Ville de La Valette-du-Var

---

**Observation n°1** : De Marc DENIS, Mme DEMARQUE et Mme MASSIP résidant tous les trois Avenue Pablo Picasso à La Valette-du-Var – le 24 janvier 2023

Bonjour,

En date du 24 janvier 2023, après consultation du dossier de « Concertation préalable », nous attirons, une fois de plus, sur le manque de concertation directe avec les services de la Métropole, concernant les parcelles expropriées.

La non-réponse, le refus de prise en considération des nombreuses demandes des travaux d'entretien sur ces parcelles appartenant à TPM, amènent à une détérioration importante des ouvrages existants, conduisant à des risques corporels pour les passants.

Nous demandons par la présente,

- La mise en place d'un interlocuteur pour les propriétaires expropriés (depuis 2006) à TPM
- L'exécution des travaux de maintenance des ouvrages existants, ou leur mise en conformation selon les prévisions décidées par les différents jugements, juge des expropriations de Toulon, juge de la Cour d'Appel d'Aix-en-Provence.

## 3 > CONTRIBUTIONS REÇUES PAR MAIL

---

### 3.1 > Mails reçus par la Métropole Toulon Provence Méditerranée

---

**Contribution n°1** : De Pascal Orcier [pascal.orcier@gmail.com](mailto:pascal.orcier@gmail.com) le mercredi 7 décembre 2022 à 18h15

Objet : Trace Est du bhns insuffisant

De mon point de vue, les traces retenus vers l'Est pour le bhns sont insuffisants au regard de la population desservie; un prolongement vers le centre d'olioules voire la gare olioules -Sanary me semblerait plus cohérent d'une part; d'autre part un dédoublement me semble nécessaire au regard de la fréquentation actuelle quotidienne des lignes de bus 8 et 18: faire passer par Berthe le tracé venant de nous sacré rallongera inutilement le temps de parcours : je suggère la mise en place de deux branches distinctes : de bois sacré à pyrotechnie d'une part ; de pyrotechnie à six fours via Berthe et la zone commerciale d'autre part; si on veut réduire la circulation automobile et inciter les habitants à utiliser les transports en commun, il est nécessaire que le réseau soit à la hauteur et que la fréquence des passages suivent ; ce qui n'est le cas actuellement ni pour l'un ni pour l'autre

Dr Orcier Pascal

Professeur agrégé en géographie

Enseignant au lycée Beaussier - la Seyne sur mer

**Contribution n°2** : De Pascal Orcier [pascal.orcier@gmail.com](mailto:pascal.orcier@gmail.com) le mercredi 7 décembre 2022 à 22h06

Objet : Autre suggestion

Bonjour je souhaite ajouter à mon précédent message qu'il me semblerait judicieux que l'exploitation du bhns prévoie des liaisons est-Ouest ne passant pas par Toulon centre : les navettes (1 sur 2 ou 3) devraient emprunter le tunnel pour gagner en temps de parcours ; sachant que des liaisons maritimes existent déjà entre la Seyne centre et Toulon, les navettes partant de bois sacré pourraient par exemple depuis bon rencontre être directes jusqu'à Toulon Est ;

Dr Orcier pascal

## 4 > DOCUMENTS JOINTS AUX AVIS DU REGISTRE NUMERIQUE

Observation n°25 : De SEGUIN Alain le samedi 17 décembre 2022 à 12h25

1

Collectif d'Actions Citoyennes  
Six-Fours



CACSF-AS- VLD

17/12/2021

### PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN COMPLEMENT CONCERTATION PREALABLE 5.12.2022 AU 31.01.2023

#### AVIS DU COLLECTIF D' ACTIONS CITOYENNES DE SIX-FOURS

Cette concertation intéresse tous les habitants de la Métropole y compris les habitants de Six Fours, même si la commune n'est pas impactée par les travaux de réalisation du TCSP/BHNS. Nous avons besoin d'une vision globale du TCSP/BHNS pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Comme annoncé dans les documents de la concertation, la mise en service du TCSP/BHNS entrainera une restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral .

Comme partout, les motifs de mobilité sont de plus en plus diversifiés, présageant la fin des « heures creuses ». Les objectifs du PDU couvrent tous les aspects de la mobilité. Ils visent notamment à poursuivre le développement d'une offre de transport collectif performante et concurrentielle à l'automobile afin d'augmenter sa part modale, à favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle et le recours à des énergies « propres », à généraliser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore à mieux diversifier et adapter l'offre pendant la période estivale, particulièrement chargée.

Pour un territoire comme celui de Toulon Provence Méditerranée, qui est à la fois déjà très dynamique économiquement et très attractif au niveau touristique, la mobilité est un atout en même temps qu'un enjeu. Avoir la possibilité de se déplacer facilement à faible coût est un argument important qui peut conditionner un déménagement ou une visite touristique. **A l'inverse, la poursuite des congestions et de la pollution pourraient ruiner cette attractivité.**

De plus, avec les difficultés économiques rencontrées (actuelles ou à venir) par de nombreuses personnes, des moyens de déplacements performants conditionnent aujourd'hui l'acceptation d'un emploi ou la possibilité de le conserver. **Cette situation a également un impact très négatif sur le fonctionnement des entreprises.**

La concertation se focalise sur les travaux liés à la réalisation du TCSP/BHNS. Pour les habitants de Six-Fours , comme il est indiqué dans les documents de la concertation, la mise en place d'une infrastructure d'une telle

CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : [https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?\\_tn=%2Cd](https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd)

envergure à l'échelle du réseau Mistral actuel nécessitera une restructuration du réseau permettant de redistribuer un certain nombre de lignes de bus sur d'autres axes. Les habitants de Six -Fours ont besoin de connaître le futur réseau de bus qui desservira leur commune, en particulier l'avenir envisagé de la ligne 70 à l'échéance de la mise en service du TCSP/BHNS mais également le réseau de proximité qui l'accompagnera. La question se pose également pour des lignes desservant La Seyne comme, par exemple, la ligne 8.

Le projet initial prévoyait un tracé unique entre "Bon Rencontre" et "Bois Sacré" en passant par le Technopôle de la mer à Ollioules. Aujourd'hui, la nouvelle concertation porte sur deux branches depuis "Bon rencontre", une en direction du Technopôle de la mer à Ollioules ( 25000 personnes concernées habitants et employés d'entreprises) et une vers la Seyne ( 120 000 personnes concernées habitants et employés entreprises dont la zone des Playes). Les fréquences de passage envisagées dans les deux dossiers de concertation sont les mêmes, à savoir:

- Toutes les 7 minutes, en période de pointe du matin (entre 7h et 9h) ;
- Toutes les 8 minutes en période de pointe du soir (entre 16h et 19h) ;
- Toutes les 13 minutes en période creuse.

Il est impératif que ces fréquences soient maintenues sur chacune des deux branches et en particulier sur la branche vers la Seyne en raison du nombre de personnes concernées (120 000)

Concernant l'acquisition de matériels roulants , le montant est le même dans les deux dossiers de concertation à savoir; 71 millions €. Ce qui laisse supposer que chacune des deux branches du nouveau tracé pourraient être desservies , par exemple, en heure de pointe du matin par un BHNS toutes les 14mn. Situation qui ne serait pas acceptable.



#### CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : [https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?\\_tn=%2Cd](https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd)

**Quelques questions concernant la ligne 70 à la mise en service du TCSP/BHNS en 2026 pour la première branche vers le Technopôle de la mer d'Ollioules et ensuite à la mise en service de la deuxième branche vers La Seyne :**

- La ligne 70 aura-t-elle la même origine (plage de Bonnegrâce ) et le même terminus (Gare Routière de Toulon) ?
- La ligne 70 aura-t-elle le même itinéraire qu'actuellement ?
- La ligne 70 sera-t-elle limitée à un arrêt du BHNS à la Seyne ou à Bon Rencontre, fusionnant ainsi avec le TCSP/BHNS?

**En fonction de la solution retenue :**

- Si la ligne 70 est limitée à la Seyne, il y aura une obligation de correspondance 70/BHNS entraînant un allongement des temps de trajets vers la gare routière de Toulon qui ne sera plus desservie et une contrainte pour aller en gare de Toulon, de descendre avenue de Strasbourg et de terminer le trajet à pied.
- Si la ligne 70 est maintenue jusqu'en de Toulon sans priorité aux feux, il y aura certainement des conflits de circulation de bus avec le BHNS prioritaire et un allongement de temps de trajet?
- Une évolution du réseau doit impérativement réduire les temps de parcours en bus entre Six-Fours et Toulon, trop longs actuellement.

Les dessertes des établissements scolaires depuis Six-Fours ou vers Six-Fours devraient faire l'objet d'une étude particulière.

Une meilleure desserte de la zone des Playes par des lignes régulières est à envisager.

**Si le TCSP/BHNS apportera une amélioration significative dans les secteurs qu'il traversera, une vision globale de l'évolution du réseau de bus à court et moyen terme est nécessaire aux habitants de Six-Fours non concernés directement par la réalisation des travaux mais impactés par la restructuration du réseau Mistral qui en découlera.**

**A cause de la restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral , la concertation publique aurait dû concerner l'ensemble des communes de la Métropole et, au minimum, une reunion publique aurait dû être organisée à la mairie de la Seyne.**

**On constate que le périmètre de la Métropole n'est pas adapté pour traiter la problématique de mobilité. Le périmètre le plus adapté pourrait être le périmètre du SCOT ou celui des zones de mobilité définies au niveau du Conseil Régional.**

En annexe, quelques propositions d'évolution du réseau de bus pour la commune de Six-Fours proposées par notre collectif en 2022.

Pour le Collectif d'Actions Citoyennes de Six-Fours

Les animateurs des actions déplacements : Alain SEGUIN et Vincent LE DOLLEY

**CAC Six-Fours Vert-Azur**

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : <https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?tn=%2Cd>

## ANNEXE

### Collectif d'Actions Citoyennes Six-Fours 2022

**ACTION : Améliorer les déplacements en transport en commun**

**PROPOSITIONS DU COLLECTIF POUR LA VILLE DE SIX-FOURS**

#### **Préambule :**

En réponse aux enjeux liés au changement climatique, notre collectif s'est donné pour objectif de faire décroître dans notre commune l'usage des voitures particulières au bénéfice des modes de déplacements doux et des transports collectifs. L'augmentation des prix des carburants peut sans doute contribuer à faire évoluer les comportements plus rapidement au profit des transports en commun. Cela passe par une amélioration significative des dessertes de notre ville par les bus du réseau Mistral en relation avec les bus et cars de la communauté de communes de Sud Sainte Baume. Cette évolution doit en outre s'articuler avec les projets en instance du BHNS et du RER toulonnais.

#### **Constat :**

La situation des transports en commun à Six Fours s'est bien améliorée durant ces 5 dernières années, avec en particulier des améliorations au niveau des lignes 70, 72 et 87 (par exemple l'évolution de la fréquence de 30 à 15 minutes de la ligne 70 qui a entraîné une très forte augmentation de la fréquentation +35%, et cette année l'amélioration de la ligne 84 et la création de l'appel bus 84). **Ceci confirme qu'on a un vrai report modal de la voiture vers le bus si leur fréquence est inférieure à 15 minutes.**

#### **Quelques propositions**

Notre collectif a rassemblé quelques pistes de réflexion et propositions d'améliorations à court ou moyen terme, sur la base du réseau existant et des projets connus :

#### **CAC Six-Fours Vert-Azur**

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : <https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?tn=%2Cd>

### 1. Amélioration des lignes existantes

- a. La ligne 70 étant aujourd'hui en sur-fréquentation, elle pourrait être décomposée en deux lignes, une identique à l'actuelle et une seconde plus directe entre Six Fours et Toulon qui ne passerait pas par le centre de la Seyne. On pourrait aussi se poser la question des dessertes des lycées et collèges de la Seyne depuis Six Fours avec des dessertes spécifiques. (Voir les lignes 8 et 18 à la Seyne). Comme la ligne 8, la fréquence de la ligne 70 doit être au minimum de 15mn toute la journée
- b. Sans attendre la mise en service du RER toulonnais, il serait utile d'adapter rapidement les horaires de bus aux horaires des TER (premier TER du matin et dernier du soir) pour toutes les lignes desservant la gare de La Seyne Six-Fours (lignes 8, 70, 82 et 120) mais également avec des correspondances ( 72+70, 71+70, 87+70 et 84+70)
- c. **La desserte de la gare d'Ollioules/Sanary depuis Six-Fours doit être mise en place dans les meilleurs délais.**

### 2. Densification du réseau

- a. Mettre en place, sans attendre la mise en service du TCSP (Transport en Commun en Site Propre), le réseau de proximité prévu au PDU en correspondance avec la ligne 70.
- b. Avoir une réflexion sur le traitement du « dernier kilomètre » en facilitant tous les modes de déplacements.
  - Mettre en place des mini-bus pour permettre à certaines personnes âgées d'aller faire leurs courses et ainsi favoriser le maintien à domicile.
  - Mettre en place des navettes électriques pour desservir à la demande des zones se trouvant à plus de 500 m d'un arrêt de bus, création de lignes Appel Bus (exemple l'appel bus 84)

### 3. Améliorations des conditions de fonctionnement

- a. Fiabiliser les correspondances entre les lignes 70, 71, 72, 84 et 87 avec respect des horaires par les chauffeurs de bus. Le réseau prévu au PDU 2015/2025 est basé sur les correspondances entre les réseaux de proximité, les lignes essentielles et les LHNS.

#### CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : [https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?\\_tn=%2Cd](https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd)

- b. Eviter les changements d'horaires trop fréquents (semaine, samedi, dimanche, été, hiver) car, si les scolaires disparaissent pendant les vacances, ils deviennent ensuite vacanciers et, ils se rajoutent aux nombreux touristes qui fréquentent notre ville
- c. La réussite d'une nouvelle mise en service de bus passera par une forte communication à la population sur l'intérêt de choisir les TC pour leurs déplacements. Elle devra être réalisée avant les vacances scolaires d'été pour le nouveau service de septembre.
- d. Imaginer des tarifs abonnés parking relais /bus afin de limiter les déplacements en voiture pour des personnes dont le domicile ne serait pas desservi directement par un bus (localisation à définir : Citadelle, les Lômes, Piscine, Tassigny...). Mettre en place des garages à vélos sécurisés à proximité de certains arrêts dans Six Fours (dans les parkings en ouvrage comme à Toulon ou consignes individuelles à proximité de certains arrêts de bus)
- e. Adapter la gestion du réseau en période touristique
  - Développer un pass touristes avec usage des transports en commun
  - Développer les navettes inter quartiers pendant les vacances avec des transports propres et des prix de transport attractifs pour inciter touristes et Six-Fournais à abandonner la voiture au profit des transports en commun. La ligne 72 pourrait assurer cette mission pendant le service d'été en augmentant la fréquence et éventuellement en limitant certains bus à Six Fours centre (arrêt hôtel de ville)
- f. Tous les aménagements envisagés devront prendre en compte l'accessibilité PMR (Personne à Mobilité Réduite)
- g. Une meilleure communication avec les associations d'usagers et les habitants permettrait de faire évoluer les mentalités en matière de déplacements. Des avis et des idées pourraient surgir de ces échanges.

**CAC Six-Fours Vert-Azur**

mail : [sixfoursactionscitoyennes@lilo.org](mailto:sixfoursactionscitoyennes@lilo.org) - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : [https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?\\_tn=%2Cd](https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd)

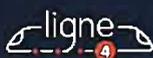
**Observation n°34 : De Toulon Var Déplacements le vendredi 3 janvier 2023 à 14h50**

Feuille1

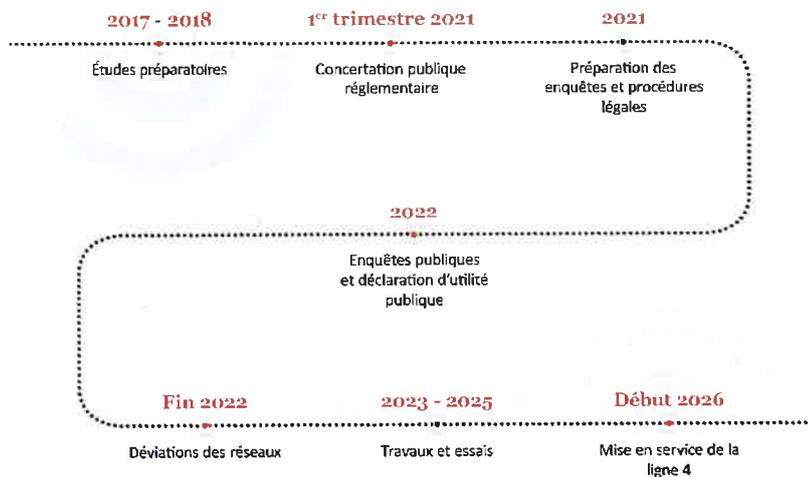
METROPOLE	Population	TCSP	Méto	Tramway	BHNS
			nombre de lignes		
Métropole du Grand Paris	7 026 765	oui	16	10	T Zen
Métropole de Lyon	1 385 927	oui	4	8	3
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 873 707	oui	2	4	4
Métropole européenne de Lille	1 170 630	oui	2	2	7
Bordeaux Métropole	791 958	oui		4	
Toulouse Métropole	762 956	oui	2	2	7
Nantes Métropole	646 522	oui		3	2
Eurométropole de Strasbourg	538 769	oui		6	2
Métropole Nice Côte d'Azur	537 999	oui		3	
Métropole Rouen Normandie	491 409	oui		1	4
Montpellier Méditerranée Métropole	490 001	oui		4	
Rennes Métropole	465 070	oui	1		6
Grenoble-Alpes Métropole	447 429	oui		5	2
Toulon-Provence-Méditerranée	433 221	non			
Saint-Étienne Métropole	404 048	oui		3	
Tours Métropole Val de Loire	293 123	oui		1	1
Clermont Auvergne Métropole	288 435	oui		2	1
Orléans Métropole	286 257	oui		2	
Métropole du Grand Nancy	256 610	oui			3
Dijon Métropole	251 897	oui		2	
Metz Métropole	222 146	oui			2
Brest Métropole	209 722	oui		1	

Page 1

# Calendrier & chiffres clés



## Calendrier



## Chiffres clés



7,1 km de tracé



3 villes traversées :  
Nice, Saint-Laurent-  
du-Var, Cagnes-sur-  
Mer



13 stations



Capacité d'une rame =  
300 personnes



20 minutes  
entre les deux  
terminus



18 hectares  
d'espaces urbains  
renouvelés



800 arbres  
le long du tracé



25 000 m<sup>2</sup>  
de plateforme  
engazonnée



Coût total du  
projet : 247 M€ HT  
(valeur mars 2019)

MÉTROPOLE  
NICE CÔTE D'AZUR



Scalot  
Équipement  
VIA

VILLE DE NICE

Observation n°43 : De Franceschi Maurice, Toulon Var Déplacements le samedi 28 janvier 2023 à 00h06

### Concertation préalable complémentaire du 5/12/22 au 31/01/23

📄 Délibération métropolitaine du 16/11/2022 \PDF\ 264.28 Ko

📄 Annonce légale \PDF\ 121.61 Ko

📄 Affiche de la réunion publique \PDF\ 354.41 Ko

📄 Plaquette de synthèse \PDF\ 1.32 Mo

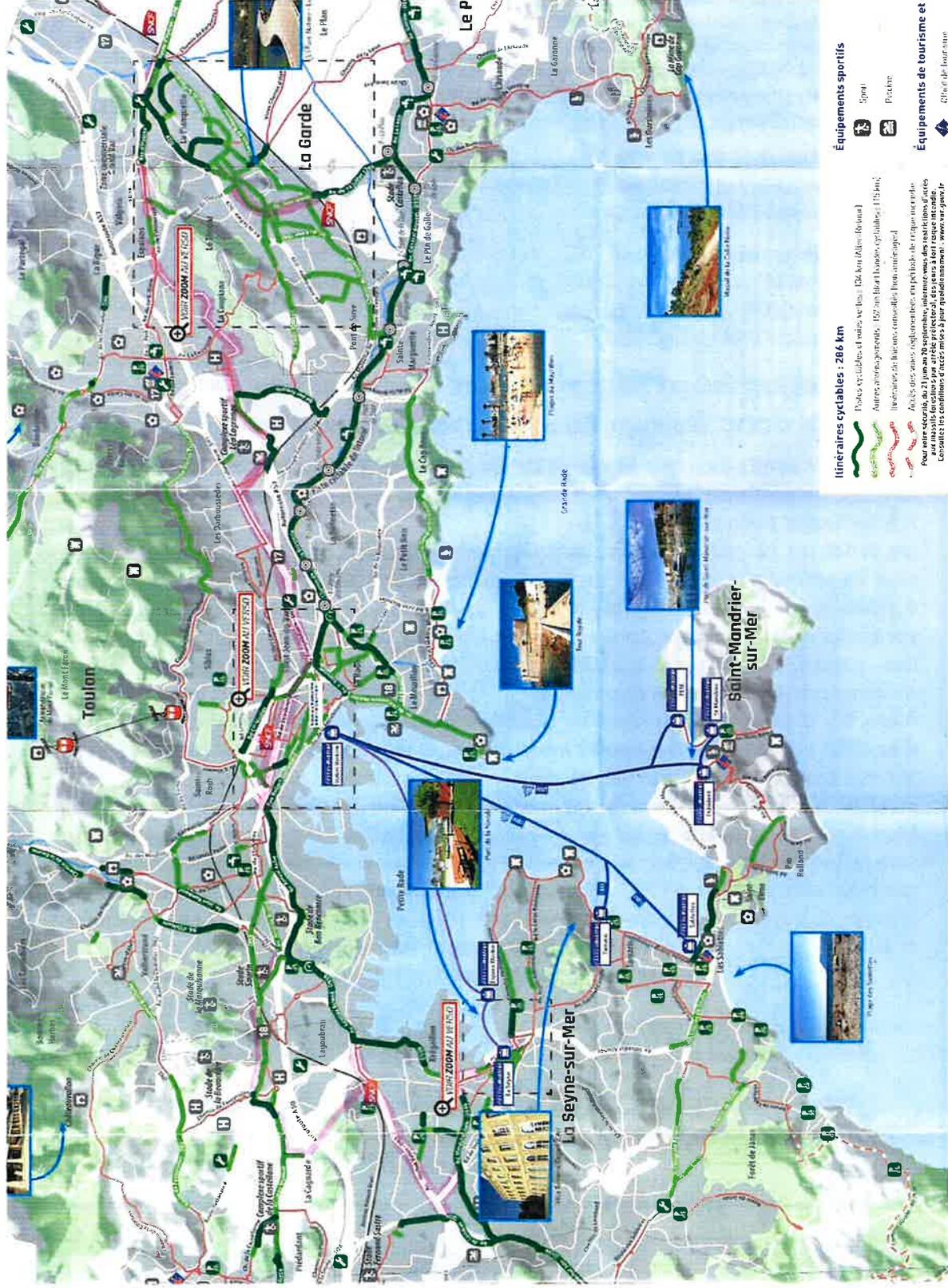
📄 Dossier de concertation BHNS \PDF\ 6.18 Mo

📄 La carte officielle du tracé BHNS \PDF\ 6.18 Mo

📄 Registre numérique

📄 Les registres en ligne

Observation n°44 : De Toulon Var Déplacements le lundi 30 janvier 2023 à 02h01



### Le ticket du Collectif Tramway et Transports en Commun

Vu l'état de la circulation sur l'aire toulonnaise et la pollution induite  
Vu le nombre d'autos sur le réseau routier causant les embouteillages  
Vu le manque d'intérêt de la population pour les transports en commun  
Vu le manque d'argumentation pour répondre au 'Tramway ? Jamais'  
Vu le manque de capacité du BHNS aux heures de pointe, et de confort  
Vu le succès de la fréquentation et du cadencement des tramways ailleurs  
Nice (3 lignes) Montpellier (4 lignes) Grenoble (5 lignes) Strasbourg (6 lignes)  
**Notre association de citoyens appelle encore à la réflexion ...**

**Le tramway  
passe devant la  
porte de  
l'arsenal de  
Toulon (1911)**

#### À TOULON, LE TRAMWAY

-Premier tramway à cheval (1876-1897)  
-Les tramways électriques (1897-1955)

-Projet d'un nouveau tramway  
déclaré d'utilité publique en 2000,  
confirmé en 2005 ... abandonné par  
l'agglomération TPM en fin 2006.



**M. le Président Hubert Falco, vous avez dit : « Le Tramway ... « Jamais ! »**

**Pourquoi donc ?** Pourtant, l'association Collectif Tramway/Transports en Commun

a noté avec satisfaction que **ce mardi 13 décembre 2022, vous avez mis en honneur le rail avec les personnalités qui vous accompagnaient, en inaugurant la halte ferroviaire TER de Toulon Sainte-Musse.**

Les échos sur ce projet attendu, sont unanimement favorables, tant pour les élus que pour les premiers usagers. En effet, **le rail permet un vrai projet vert, de développement durable, à condition de lui assurer des voies dédiées.** Le rail transporte bien plus de voyageurs dans un meilleur confort. Sans être victime des embouteillages, le rail permet une vitesse commerciale supérieure et un service ponctuel de desserte. Et là, réfléchissons. Qui pourrait s'en plaindre ?

**Alors, M. le Président, pourquoi ne pas avoir la même volonté sur l'aire toulonnaise, d'installer un réseau de transport en commun en site propre sur rails, un tramway qui a fait ses preuves dans le monde, et dont le site propre avec deux voies dédiées, sera possible sur notre territoire, sur tout son parcours au-delà de ses six premiers kilomètres? Les travaux ne bloqueront jamais notre ville.** Le tramway, vous le verrez, sera plébiscité dès sa mise en œuvre, **pas le BHNS.** Nous vous l'assurons avec l'expérience que nous avons acquise en tant que 'Collectif Tramway et Transports en Commun' depuis plus de 12 ans, à suivre ce dossier rendu essentiel pour faire bien vivre l'aire toulonnaise et au-delà.

**Pour le Collectif Tramway et Transports en Commun**

*Le Président Jean-François GUYETAND*

21déc2022

# Le tramway ? « Jamais » martèle Hubert Falco

Var Matin vendredi 16 décembre 2022

## Le ticket du Collectif Tramway et Transports en Commun

Vu l'état de la circulation sur l'aire toulonnaise et la pollution induite  
Vu le nombre d'autos sur le réseau routier causant les embouteillages  
Vu le manque d'intérêt de la population pour les transports en commun  
Vu le manque d'argumentation pour répondre au 'Tramway ? Jamais'  
Vu le manque de capacité du BHNS aux heures de pointe, et de confort  
Vu le succès de la fréquentation et du cadencement des tramways ailleurs  
Nice (3 lignes) Montpellier (4 lignes) Grenoble (5 lignes) Strasbourg (6 lignes)  
**Notre association de citoyens appelle encore à la réflexion ...**

Le tramway  
passe devant la  
porte de  
l'arsenal de  
Toulon (1911)

### À TOULON, LE TRAMWAY

-Premier tramway à cheval (1876-1897)  
-Les tramways électriques (1897-1955)

-Projet d'un nouveau tramway  
déclaré d'utilité publique en 2000,  
confirmé en 2005 ... abandonné par  
l'agglomération TPM en fin 2006.



**M. le Président Hubert Falco, vous avez dit : « Le Tramway ... « Jamais ! »**

**Pourquoi donc ?** Pourtant, l'association Collectif Tramway/Transports en Commun

a noté avec satisfaction que **ce mardi 13 décembre 2022, vous avez mis en honneur le rail avec les personnalités qui vous accompagnaient, en inaugurant la halte ferroviaire TER de Toulon Sainte-Musse.**

Les échos sur ce projet attendu, sont unanimement favorables, tant pour les élus que pour les premiers usagers. En effet, **le rail permet un vrai projet vert, de développement durable, à condition de lui assurer des voies dédiées.** Le rail transporte bien plus de voyageurs dans un meilleur confort. Sans être victime des embouteillages, le rail permet une vitesse commerciale supérieure et un service ponctuel de desserte. Et là, réfléchissons. Qui pourrait s'en plaindre ?

**Alors, M. le Président, pourquoi ne pas avoir la même volonté sur l'aire toulonnaise, d'installer un réseau de transport en commun en site propre sur rails, un tramway qui a fait ses preuves dans le monde, et dont le site propre avec deux voies dédiées, sera possible sur notre territoire, sur tout son parcours au-delà de ses six premiers kilomètres? Les travaux ne bloqueront jamais notre ville.** Le tramway, vous le verrez, sera plébiscité dès sa mise en œuvre, **pas le BHNS.** Nous vous l'assurons avec l'expérience que nous avons acquise en tant que 'Collectif Tramway et Transports en Commun' depuis plus de 12 ans, à suivre ce dossier rendu essentiel pour faire bien vivre l'aire toulonnaise et au-delà.

**Pour le Collectif Tramway et Transports en Commun**

*Le Président Jean-François GUYETAND*

21déc2022

# Le tramway ? « Jamais » martèle Hubert Falco

Var Matin vendredi 16 décembre 2022

# Observation n°48 : De BONNEFOY Valérie le mardi 31 janvier 2023 à 14h05

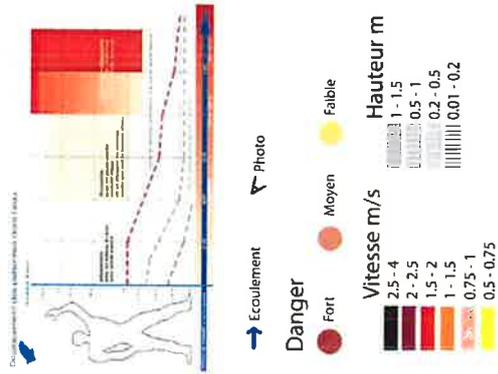
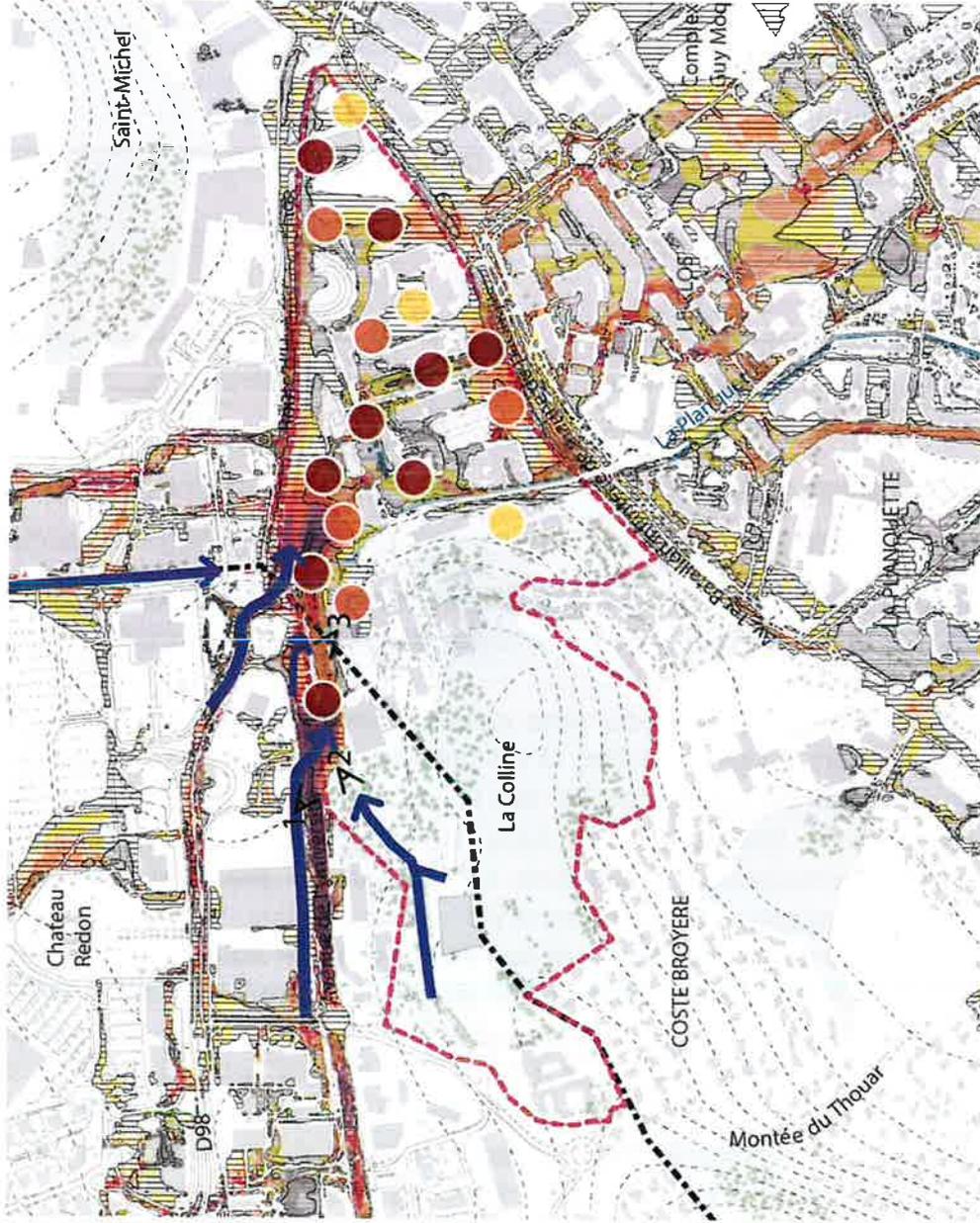
ECO-CAMPUS TOULON : LE JARDIN MÉDITERRANÉEN D'AGENCIER D. - DÉCEMBRE 2021

ANMA / ALPHAVILLE / BERIM / UNC - AUTRE VILLE / URBAN WATER / TURDJAN

## Synthese crues exceptionnelles

Le campus reçoit une énorme quantité d'eau qui provient des routes environnantes, ces routes agissent comme un axe majeur d'évacuation. En cas de crue, de plus en raison de la topographie, le niveau s'élève rapidement, ces eaux arrivent au campus à grande vitesse.

La situation des cartes de hauteur et de vitesse révèle les endroits à éviter en cas de crue (conformément au schéma suivant).



86/201

87/201

La Garde, le 28 janvier 2022

Le Président

Monsieur le Président  
Hubert FALCO  
Métropole TPM

Réf. : XL/Ch G/KBC n° 104

Affaire suivie par : DPST

**Objet : Projet BHNS MTPM- avis de l'Université de Toulon**

Monsieur le Président,

L'Université de Toulon se réjouit de l'avancée du projet de BHNS au sein de la Métropole. Ce projet structurant définira une véritable colonne vertébrale du transport durable et des échanges au cœur du territoire.

En particulier, l'Université se trouve positivement fortement impactée par les sujets suivants :

- la liaison facilitée entre ses deux campus : Toulon-porte d'Italie et La Garde-La Valette qui permettra d'impulser davantage de synergies, pour les personnels comme pour les étudiants, en particulier dans le cadre des activités sportives et culturelles proposées aux étudiants.
- la liaison très attendue entre le campus de La Garde et la gare de La Pauline, pôle d'échanges multimodal du secteur Toulon Est (ZA, ZI et campus La Garde). Nous rappelons à ce titre que le campus de La Garde représente une population de 6500 étudiants et 800 personnels. L'enquête réalisée en gare de La Pauline dans le cadre du projet LNPCA a montré que 53 % des usagers de la gare de La Pauline se rendaient directement au campus. De plus, l'enquête mobilité que l'AUDAT a menée pour nous a démontré le souhait de nos étudiants d'un usage plus fréquent du train. Les principaux freins à cet usage sont l'insécurité perceptible pour les modes doux entre la gare et le campus ainsi que le manque d'offre de transports en commun adapté.
- Le logement étudiant : la ligne BHNS « rapprochera » les étudiants du centre-ville de logements qu'il est parfois plus aisé de trouver dans les communes des pôles Est et Ouest que dans le centre de Toulon. Le manque de logements étudiants est croissant sur la Métropole et devient problématique, en particulier pour les étudiants boursiers et les étudiants étrangers. Dans ce cadre, le passage du BHNS dans les zones où les loyers sont plus modérés est fortement attendu.

Des attentes et contraintes spécifiques sont cependant à noter sur le projet tel qu'il est envisagé :

- Pour le campus de Toulon-Porte d'Italie, le BHNS est attendu en site propre de façon à limiter la fracture réalisée par les voies très circulées entre les bâtiments universitaires : bâtiment Ingémédia, Faculté de droit et le bâtiment « champ de mars » que l'Université souhaite acquérir au titre du prochain CPER. De ce fait, un aménagement des espaces extérieurs, au-delà de la voirie du TCSP, permettrait de créer un véritable campus urbain et un signal fort pour la ville de Toulon, dans le cadre d'un projet urbain à matérialiser en emplacement réservé/ DUP.

Cabinet de la Présidence

Tél. 04 94 14 24 65 ou 23 69 • Fax 04 94 14 21 23 • cabinet-presidence@univ-tln.fr

Université de Toulon • CS 60584 • 83041 TOULON Cedex 9

- Pour le campus de La Garde-La Valette, le BHNS, même s'il est très attendu, suscite quelques inquiétudes quant au traitement de l'insertion de son arrêt au Nord du campus. En effet, l'entrée principale de l'Université a été déconnectée du giratoire de l'Université dans la perspective de la venue du tramway. Depuis, l'Université n'a plus d'entrée digne de ce nom et certains mouvements sont devenus impossibles (tourner à gauche en sortie par exemple). Nous attendons donc que le tracé du BHNS soit l'occasion de revoir notre connexion à la voirie existante, voirie dont la moitié de l'emprise se trouve sur le domaine public universitaire (sur la commune de La Garde).

Le positionnement de l'arrêt du BHNS au Nord du campus, positionnement qui fonctionnellement est le plus évident, n'est pas sans susciter des inquiétudes par rapport à la gestion des eaux de ruissellement sur ce secteur, qui, particulièrement depuis la création d'Avenue 83 et de réseaux pluviaux en attente, engendrent une forte vulnérabilité des piétons du fait de la vitesse de la lame d'eau. Nous annexons à ce document la synthèse « hauteur-vitesse » relative à une crue exceptionnelle, dont les données émanent du bureau d'études Ingérop (étude d'aléas du Syndicat de Gestion de l'Eygoutier de 2018), mises en forme par le groupement ANMA-Urbanwater dans le cadre du projet « Eco campus ».

De ce fait, une attention toute particulière devra être apportée à l'insertion du quai du BHNS pour les flux piétons, modes doux et voitures, ainsi que vis-à-vis des bassins de rétention prévus dans le cadre du PAPI 2 de petits côteaux toulonnais. La réduction de la vulnérabilité, voire la neutralisation du risque ruissellement semble prioritaire pour nos étudiants et personnels.

Par ailleurs, la venue de cette ligne structurante dans une zone commerciale des années 70 est une opportunité pour nous questionner sur l'avenir de la zone, l'opportunité de la densifier avec du logement et donc, plus largement, de repenser la mobilité de ses habitants et usagers pour diminuer l'impact de la voiture, pacifier des boulevards très circulés, lui donner la possibilité de muter en une zone plus verte et plus habitable. L'université souhaite que ces sujets urbains soient traités en synergie avec l'aménagement de la voirie et des quais.

Enfin, la cartographie du tracé laisse apparaître un « PEM » sur le campus. Nous travaillons aujourd'hui à la diminution progressive de nos places de parkings dans l'espoir de voir d'autres vecteurs de mobilité que la voiture. Cette diminution est délicate car les parkings sont actuellement complètement saturés plusieurs mois de l'année. De plus, les voiries autour du campus sont également saturées. Aussi sommes-nous assez surpris de ce « PEM » affiché sur le campus et, pour dire le vrai, l'Université est défavorable à la création de ce PEM. Le campus n'a assurément pas vocation à accueillir des voitures qui stationneraient pour emprunter le BHNS. Cela entre d'ailleurs en parfaite contradiction avec le projet « Eco campus » actuellement en cours.

Le PEM de La Pauline paraît en revanche tout indiqué, attendu et opportun. Si un autre PEM devait être créé il serait plus judicieux de le positionner près d'une sortie d'autoroute, celle des Fourches par exemple.

Ces remarques étant faites, l'Université de Toulon vous confirme qu'elle se réjouit de ce projet ambitieux fortement attendu par notre communauté universitaire et ses usagers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

*Bien amicalement,*

Xavier LEROUX

Président de l'Université de Toulon

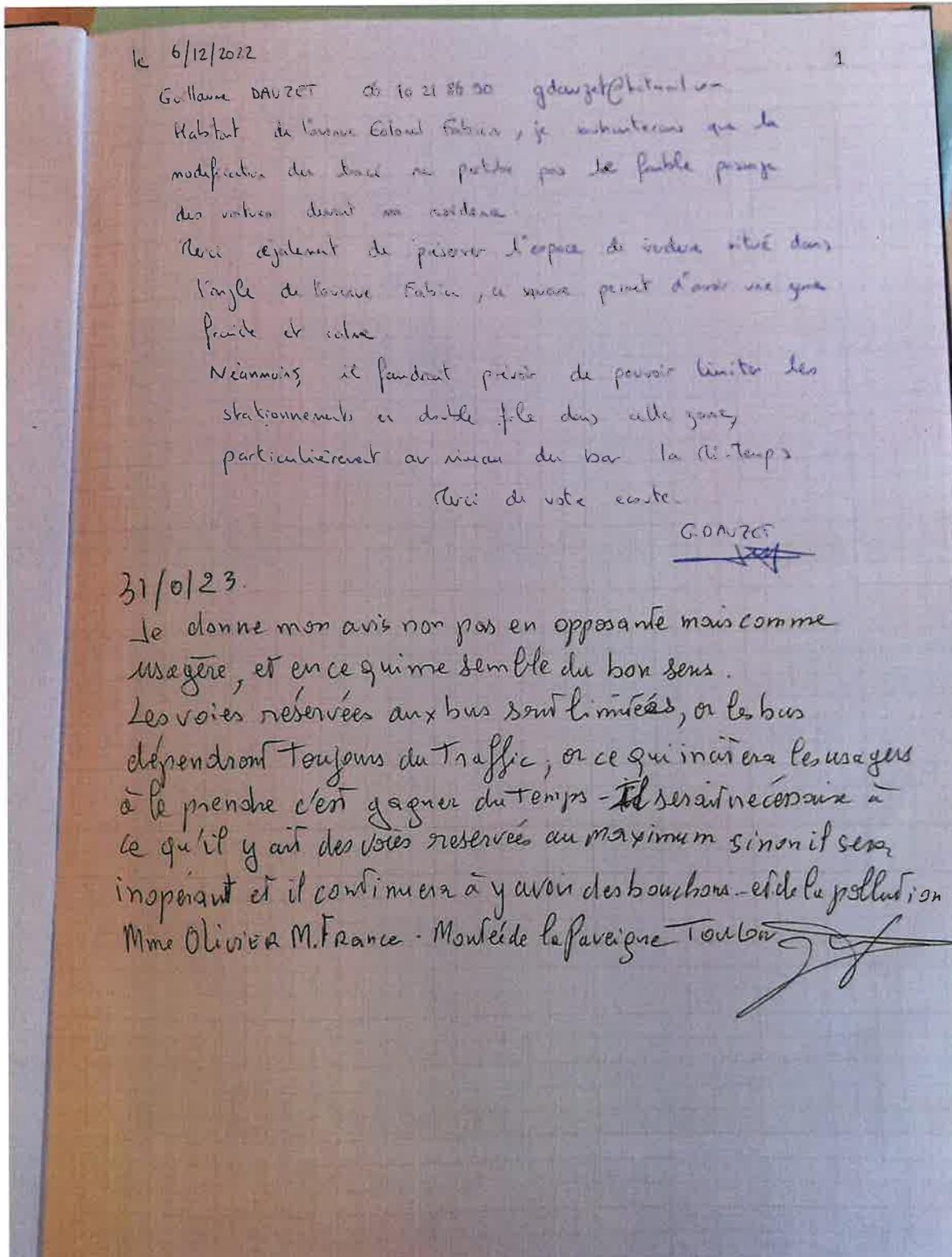


## 5 > PHOTOGRAPHIES DES CONTRIBUTIONS AUX REGISTRES DISPONIBLES EN MAIRIES ET A L'HOTEL DE LA METROPOLE

### 5.1 > Hôtel de Ville de Toulon

Observation n°1 : De Guillaume DAUZET – Le mardi 6 décembre 2022

Observation n°2 : De Olivier M.France – Le mardi 31 décembre 2022



## 5.2 > Hôtel de Ville de La Garde

Observation n°1 : De F.M Perrin – Pas de date indiquée

1

TPM est une agglomération de + de 500 000 habitants - le choix d'un transport en commun en site propre (sic) sur pneus est, à l'examen de ce qui se pratique ailleurs, une aberration.

Toutes les métropoles françaises de taille comparable, Nantes et Grenoble d'abord, beaucoup d'autres ensuite, ont fait le choix du tramway fer, plus écologique, plus économe à l'usage, et même plus cher à la construction. Le choix actuel de TPM est celui des années 60, en aucun cas celui du XXI<sup>e</sup> siècle.

D'une manière générale, constater que le Bd de Strasbourg à Toulon est toujours, quoique voie structurante de entre ville, à la vision automobile, constater que TPM s'efforce à construire une 3<sup>e</sup> voie sur l'AS7 Est, véritable aspirateur à voitures, en 2022 tout cela concourt à maintenir une absence de vision prospective de la métropole concernant la mobilité.

Il faut créer une véritable aspiration des populations par le transport en commun. Partout où l'offre a précédé la demande le choix a été judicieux. Aujourd'hui à Toulon et dans la Métropole, les bouchons s'allongent, les temps de transport aussi et on ne parle pas de la pollution.

Toulon et TPM ont besoin d'un tramway fer et d'un véritable RER de Sorey à Carnoules, pas d'un échec de bonne conscience.

Au delà de la technologie, le tracé semble aussi mal venu. Pourquoi ne pas imaginer un Y à l'Est comme à l'Ouest avec une branche au Nord du Mt des Dizeaux et une autre au Sud se prolongeant à partir de la gare d'Hyères vers Port Pothouard via l'aéroport ? Le 39 est insaisissable en fréquence et en capacité et la plateforme ferroviaire, quoique souvent démantelée, est toujours présente.

F.M. Perrin / Impenneryahoo.fr.

## 5.3 > Hôtel de Ville de La Valette-du-Var

Observation n°1 : De Marc DENIS, Mme DEMARQUE et Mme MASSIP résidant tous les trois Avenue Pablo Picasso à La Valette-du-Var – le 24 janvier 2023

Bonjour.

En date du 24.01.2023, après consultation du dossier de "Concertation préalable", nous attirons, une fois de plus, l'attention de la Métropole de concertation directe avec les services de la Métropole, concernant les parcelles expropriées. La non-réponse, le refus de prise en considération des nombreuses demandes des travaux d'entretien sur ces parcelles appartenant à TPM, amenant à une détérioration importante des ouvrages existants, conduisant à des risques corporels pour les passants.

Nous demandons par la présente,

- la mise en place d'un interlocuteur pour les propriétaires expropriés (depuis 2006) à TPM.
- l'exécution de travaux de maintenance des ouvrages existants, ou leur mise en confirmation selon prévisions décidées par les différents jugements, juge des expropriations de Toulon  
juge de la Cour d'Appel d'Aix en Provence.

Fait en l'air de La Valette du Var

le 24.01.2023.

Signataires :

Marc DENIS  
43 Av. Pablo Picasso  
83160 La Valette du Var

Mme M. DEMARQUE et Mme MASSIP  
42A A. P. Picasso et 42 B  
83160 La Valette du Var

# COMPTE RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE

## 6 > DEROULE DE LA REUNION

---

### 6.1 > Chiffres

---

Date : 9 décembre 2022

Horaires : 18h06-19h26

Participants : 33 participants

Nombre d'avis au registre : 0

### 6.2 > Ouverture de la réunion

---

**Robert Bénéventi, Maire d'Ollioules**, ouvre la réunion en accueillant tous les participants. Il revient sur la réunion publique du 25 janvier 2022 et des différents échanges qui ont permis d'arriver au projet de modification du tracé présenté lors de la présente réunion.

Il rappelle que le tracé correspond aux souhaits émis, sur les services, sur les points desservis (notamment sur le terminus de la Technopôle de la Mer), sur le phasage.

**Yannick Chenevard, Député et Conseiller de la Métropole TPM**, remercie la ville d'Ollioules d'accueillir la concertation. Cette réunion est la sixième et dernière réunion d'un cycle.

Il rappelle que la dernière réunion publique de la précédente concertation a amené des propositions, des échanges via des courriers puis la prise en compte par la Métropole TPM des souhaits émis. La concertation complémentaire sur la modification du tracé découle de ces différentes étapes, preuve que les réunions publiques sont utiles.

Cette modification est d'importance par la rapidité d'exécution mais aussi au niveau des services attendus du côté de la Seyne-sur-Mer, mais aussi du côté du Technopôle de la Mer.

### 6.3 > Présentation du contexte et du projet

---

**M. Chenevard** rappelle qu'il s'agit de la dernière réunion d'un cycle de concertation. Les 5 réunions précédentes, qui se sont déroulées de décembre 2021 à janvier 2022, ont mises en lumière l'importance de modifier le tracé. Ces réunions n'ont pas eu pour seul rôle d'entériner un projet. La Métropole a tenu compte de ce qui a été proposé par la population mais aussi par les Maires de La Seyne-sur-Mer et d'Ollioules.

**M. Chenevard** revient sur le bilan de la précédente concertation, de ce qui est ressorti pour expliquer la raison d'être de cette concertation complémentaire. Voici ce qu'on retient de ces différents rendez-vous :

- des avis favorables recueillis sur le projet du TCSP
- une nécessité de renforcer la pédagogie sur le BHNS
- un besoin de mise en avant des solutions de mobilités complémentaires
- un quasi-consensus sur le phasage proposé
- la prise en compte naturellement des enjeux environnementaux

- l'information permanente au public
- le besoin de restructuration du réseau, ce qui est logique puisque lorsqu'on met en place une ligne structurante, il faut réorganiser les lignes autour
- une mise en place rapide des 6 premiers kilomètres en 2026

Le bilan des échanges a fait ressortir énormément d'attentes sur l'évolution du tracé à l'ouest. Les perceptions techniques ont joué un rôle, puisque le fait de traverser une voie ferrée ou l'autoroute était évidemment très complexe, d'où le besoin d'une alternative pour desservir la gare de La Seyne-sur-Mer.

Le 16 novembre 2022, le Conseil Métropolitain a approuvé le bilan de la précédente concertation, a pris acte de la nécessité de faire évoluer le tracé vers l'ouest et a décidé de cette concertation complémentaire entre le 5 décembre et le 31 janvier 2023.

**M. Chenevard** précise que l'objectif de cette concertation complémentaire est de valider le nouveau parcours et de démarrer une nouvelle étape de ce projet.

**M. Chenevard** présente l'évolution du tracé. Le tracé initial à l'ouest amenait au Technopôle de la Mer et faisait traverser une autoroute et une voie ferrée pour aller jusqu'à la gare de La Seyne-sur-Mer. Sur cette section ne présentait pas d'intérêt dans la prise en charge des usagers, ce qui est le propre d'un transport en commun.

Ces arguments ont été intégrés, les propositions des élus du territoire également, avec les aspects techniques pour arriver vers l'idée suivante : faire une fourche avec un vecteur sur deux, le premier partant vers le Technopôle de la Mer, l'autre vers la Gare de La Seyne-sur-Mer jusqu'à Bois-Sacré.

Ce parcours avait le plus de sens, souligne **M. Chenevard**, et devrait permettre de dérouler les opérations et mettre en place un début d'opération vers le Pont du Las dès que la Déclaration d'Intérêt Public sera validée par le préfet.

**M. Chenevard** revient sur les objectifs du PDU 2025 et notamment l'axe principal : faire en sorte que 50% de la mobilité se fasse d'autres moyens de déplacement que la voiture. M. Chenevard souhaite cependant rappeler que 70% des kilomètres qui sont produits à l'intérieur la Métropole TPM, le sont par des véhicules qui viennent de l'extérieur de TPM. L'existence du RER Métropolitain est donc essentielle, notamment pour les personnes vivant à l'extérieur de la Métropole, et ramène le TCSP à sa juste place. Les gares en réseau, dont notamment la future Halte de Sainte Musse inaugurée le 13 décembre, vont permettre d'avoir ce RER métropolitain avec un cadencement toutes les 15 à 20 minutes, 4 trains à l'heure en heure de pointe.

**M. Chenevard** ajoute que le réseau de transport classique terrestre, bientôt complété du TCSP, ainsi que le réseau maritime, 1<sup>er</sup> réseau de bateaux bus de France (TCSP Maritime), aboutit à un réseau complet.

**M. Chenevard** insiste sur l'importance des indicateurs afin de vérifier l'atteinte des objectifs. Pour cela, l'enquête mobilité a été lancée, a produit des chiffres qui sont en train d'être consolidés. Ils seront actés par le Conseil Métropolitain et sont d'ores et déjà intéressants. En 1998, 63% des déplacements dans le territoire se faisaient en voiture, en 2008 on était tombés à 59%, notre objectif c'est 50% en 2025. Nous sommes dans un bon pour nous permettre d'atteindre la bonne cible en matière de mobilité et le TCSP s'inscrit dans cet ensemble. Le TCSP permettra à terme d'atteindre les objectifs tels que l'amélioration de la qualité de l'air, des conditions de mobilité, l'augmentation du réseau cyclable (320km aujourd'hui de pistes et bandes cyclables, objectif à 400km).

**M. Chenevard** rappelle que les échanges doivent désormais concerner la modification du tracé, sujet principal de la concertation complémentaire.

## 6.4 > Echanges – questions / réponses

---

Les principales remarques et questions du public ainsi que les réponses apportées sont retranscrites ci-dessous.

**Maurice FRANCESCHI, président de l'association Toulon Var Déplacements, souhaite intervenir et lire l'essentiel de son intervention :**

Bon, je ne veux pas polémiquer sur les résultats dithyrambiques de la métropole de Toulon en matière de transports en commun. Je vais juste lire l'essentiel de ce que je voulais dire.

Aujourd'hui, l'association Toulon Var déplacements observe que le bon sens a enfin été retenu dans le tracé de la partie ouest du TCSP.

Nous prenons aussi acte de la décision de la Métropole de réaliser une ligne de BHNS, ce qui permettra quelques améliorations dans les déplacements des usagers des transports en commun.

Mais cependant, nous déplorons qu'un veto ait été émis sur le tramway, ce qui aurait permis de plus substantielles avancées dans le développement des transports en commun, comme cela s'est fait dans l'ensemble des autres métropoles.

Une remarque pour la réalisation de ce TCSP dans son ensemble en fonction du nouveau tracé : nous ne comprenons pas que cette modification sur la branche vers La Seyne soit le prétexte de retarder de 2 ans le reste du projet, alors que toutes les acquisitions foncières ont été faites, que les ouvrages d'art ont été réalisés.

Chaque année, le budget d'investissement est utilisé pour faire des travaux dans le cadre du TCSP : Parc d'échange multimodal, parkings, pistes cyclables... Il serait judicieux d'utiliser aussi ses finances pour mettre en place dès maintenant la branche Champ-de-Mars - Technopôle de la mer, en site propre.

Les bus, Monsieur Chenevard, dans ce cas-là, les bus actuels, même sans attendre le BHNS, les bus actuels du réseau Mistral pourraient circuler rapidement sur ce site propre et améliorer le réseau sur cette section.

Nous souhaitons être écoutés particulièrement sur ce point.

**Yannick CHENEVARD** : Merci alors, je vous laisse poser les questions et puis j'y réponds. Si vous pensez que j'ai omis quelques réponses, n'hésitez pas à redemander la parole.

**Monsieur Guillotin, Président du Collectif Tramway et Transports en commun :**

Merci, je ne vais pas être long, contrairement à l'habitude, je vais simplement dire que le Collectif Tramway Transports en commun a eu son Conseil d'Administration il y a quelques jours et il me charge de dire qu'enfin l'Association Collectif Tramway et Transports en commun que je préside, est enfin écoutée en notant avec satisfaction la modification du tracé du TCSP dans sa partie ouest.

Ce nouveau tracé étant précisément celui que des associations faisant partie de notre collectif défendent depuis si longtemps.

Par ailleurs, alors que la modification impacte directement les communes de Toulon et La Seyne, notre collectif s'étonne que seuls les Ollioulais semblent inviter à la présentation du projet pour donner leur avis.

Selon la métropole TPM le projet aura 2 ans de retard à cause de cette modification. Or, raisonnablement, ce délai ne peut pas lui être imputable. Pourquoi alors prendre encore du temps ?

C'est pourquoi, nous nous interrogeons sur la volonté du Conseil métropolitain et son Président de mettre un jour au profit de la population un vrai TCSP en sachant que ce site à deux voies pour le BHNS ne peut pas se faire dans une partie à forte population de Toulon Est : Saint Jean du Var et la Coupiane. Cela n'encouragera pas l'attractivité du BHNS dans cette partie de réseau, les automobilistes prendront encore leur voiture. C'est vraiment trop dommage, voire déplorable. Merci de m'avoir écouté.

### **Un participant de La Seyne :**

Bonsoir à tous. J'interviens d'abord comme un Seynois puisque ce tracé est en quelque sorte parti de La Seyne. J'étais le rapporteur du Comité des usagers du déplacement en 2015 et nous avons proposé ce type de tracé qui est à gauche. C'était sans doute la première fois.

La deuxième fois que nous l'avons proposé, nous association, c'était à l'occasion du Plan de Déplacement Urbain. Et bien, nous n'avions pas encore été entendus.

La 3e fois, ce fut lors de l'enquête publique pour la DUP du BHNS en 2019, une enquête publique avortée. Là aussi, lors de l'enquête publique noir sur blanc, nous avons proposé ce tracé. Et voilà que revient le BHNS et que nous sommes enfin entendus puisque nous avons, nous, associations, sous l'égide de France Nature Environnement et d'autres associations, proposé ce tracé et nous vous remercions de l'avoir retenu.

Il faut dire que la participation, la concertation, c'est quelque chose qui nous tient à cœur et chaque fois que nous sommes invités, nous venons pour discuter et pas pour critiquer, mais pour proposer.

Cette fois-ci, nous sommes entendus. Merci bien, alors il faut y a des retards, on va un peu vous expliquer pourquoi. Entre-temps, en 2019, il y a eu une enquête publique pour la construction d'un Pôle d'échange multimodal de la Seyne et Ollioules, fallait associer Ollioules. Et bien, nous avons déposé un recours contre ce Pôle d'échange multimodal. Les travaux ont néanmoins commencé. Nous avons fait demander un référé suspensif des travaux et nous avons gagné. Les camions, les bulldozers sont partis sur ce tracé qui était justement entre la gare et le Technopôle qui passe à travers des terres agricoles. Donc nous défendions ces terres agricoles contre ce qu'il y avait derrière, c'était un projet d'urbanisation. On voit ça dans des études. SCE de 2012. Donc nous savions ce que nous faisons, mais ce référé suspensif, nous l'avons gagné mais tous ici nous l'avons perdu, puisque TPM a dédommagé les entreprises, plus de 40 000€, c'est nous tous qui les avons payés. Après, TPM est allé au Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat n'a pas jugé bon et a renvoyé ça au tribunal de Toulon. Le premier jugement, nous l'avons gagné, mais nous perdons de l'argent. Et bien le premier jugement a été contesté parce que TPM a gagné un sursis à statuer. C'est-à-dire qu'ils ont gagné un an, il y a eu une nouvelle petite enquête publique. Et bien, un an après, nous avons gagné le jugement.

Au total, cette histoire entre 2019 et 2021, 3 ans, nous sommes un peu la cause du retard, effectivement, mais parce que c'est la partie adverse qui voulait absolument faire ça. Et bien, nous avons gagné, puisque qu'on ne peut pas y passer, mais nous association, nous avons perdu 20 000 euros de notre poche, pas de la poche de TPM. Certainement que TPM a perdu beaucoup plus pour payer ses avocats, mais nous avons perdu une fois, les associations 20 000 euros, et nous tous 40 000€ à aujourd'hui.

Effectivement, nous vous remercions, mais ça a été quand même difficile pour nous.

## **M. Chenevard :**

Merci bon, je vais sur les 3 interventions qui viennent d'avoir lieu d'abord, je note effectivement, mais c'est tout l'intérêt de la concertation une satisfaction globale sur le nouveau tracé et c'est important parce que c'est pour ça que nous sommes là ce soir.

Je ne vais pas refaire l'histoire, y compris d'ailleurs l'histoire juridique des projets antérieurs. Mais ce qui est important ce soir, c'est que nous puissions valider ce nouveau tracé qui correspond aux souhaits des communes, aux souhaits des associations et aux souhaits des particuliers.

Donc quelque part, je crois que nous sommes plutôt sur le bon canal de communication et que les 5 réunions antérieures de concertation ont portées leur fruit.

Le deuxième élément, et j'insiste là-dessus, c'est qu'il n'y aura pas de retard. J'ai entendu, voir lu, des choses sur « le nouveau tracé va créer un retard ». Absolument pas. On sera toujours sur une première mise en service des 6 premiers kilomètres en 2026, dès l'instant où nous avons une DUP signée par le préfet en 2024. C'est ça notre sujet, pas de retard.

On évoque également la mise en place de sites propres qui auraient pu, si on les avait réalisés, nous permettre d'aller plus loin. Impossible juridiquement, parce qu'il nous faut une nouvelle DUP pour pouvoir réaliser les travaux dont nous avons besoin. Donc aujourd'hui on est un peu l'arme au pied parce qu'on n'a pas de DUP et quand on aura cette DUP, on pourra réaliser le site propre, en tout cas les morceaux qui nous manquent et notamment le point de congestion qu'on identifie tous, c'est celui du Pont du Las.

Très clairement, quand on va décongestionner le Pont du Las puisque maintenant nous avons acheté, relogé, démolit, reconstruit à l'alignement au Pont du Las, un énorme pâté d'immeuble et ça, nous l'avons fait alors que vous me permettez de le dire, les équipes précédentes avaient commandé des rames de tramway, mais qu'il n'y avait toujours rien de démolit, d'acheté, etc. Donc ça a pris évidemment un certain temps.

Il faut se rappeler de ça quand même. Donc nous avons à décongestionner cet espace dès que la DUP sera là. On va pouvoir réaliser les travaux et aller très vite pour faire cette connexion entre le campus de Toulon et le Technopôle de la Mer.

Parallèlement à ça, on va travailler évidemment sur la fourche pour faire en sorte qu'on aille très vite vers la gare de La Seyne.

On sait aujourd'hui compte tenu des espaces, de l'assiette des voiries qu'on va pouvoir aller très vite sur cette partie-là de la fourche. Et comme sur toute la partie centre-ville, les sites propres existent déjà, on aura à travailler là aussi, avec la priorité au feu, pour faire en sorte qu'on ait une vitesse commerciale supérieure encore à ce qu'elle est aujourd'hui et pour nous permettre évidemment de faire circuler le BHNS.

Voilà où nous en sommes à peu près techniquement. On est plutôt sur une bonne courbe pour atteindre nos objectifs.

## **Maurice FRANCESCHI, président de l'association Toulon Var Déplacements**

Oui, il me semble que dans l'enquête précédente, dans la concertation précédente, on parlait de 2024 pour le premier tronçon, donc vous nous dites 2026 mais moi je suis sûr que c'était 2024. Donc il y a eu 2 ans de rajouté et vous nous dites c'est impossible de faire les travaux mais par exemple vous avez fait des travaux Boulevard de Strasbourg pour faire un site propre, vous avez fait des pôles multimodaux, vous aviez commencé des travaux dans celui qui était annulé. Vous n'aviez pas eu besoin d'attendre la DUP pour faire pleins de travaux. Vous avez fait des parkings dans le cadre des pôles d'échanges multimodaux, etc... Donc sans attendre, la DUP et avec le financement du TCSP que vous recevez chaque année entre 20 et 25 millions d'euros et qui doit être utilisé pour le TCSP.

Donc vous avez l'argent, vous avez la possibilité de le faire, de mettre déjà le site propre, par exemple à Pont du Las la voie du site propre est déjà là et qu'est-ce qu'on fait sur ce site propre actuellement, on privilégie les voitures, on fait des parkings sur le site propre.

Nous, on demande que le site propre, on mette des bus sur le site propre.

Et on ne comprend pas qu'il faut attendre encore 4 ans alors que toutes les métropoles qui font des BHNS, ils mettent 2 à 3 ans pour faire une ligne de BHNS. Montpellier va faire 5 lignes de BHNS en complément de ses 4 lignes de tramway et ça va faire 57 kilomètres de BHNS et il va le faire en 3 ans. Et nous pour faire 28 kilomètres de BHNS en tout, on va attendre 2032 encore 10 ans. Mais c'est incroyable ! Soi-disant TPM est extraordinaire dans ses actions, mais je vois que par rapport à toutes les métropoles il met trois fois plus de temps pour faire une ville de BHNS, sans compter les années qui ont été préparatoires déjà pour ce BHNS, les expropriations qui ont été faites, les acquisitions foncières qui ont été faites. Donc tout ça c'est fait, donc il n'y a plus rien, pratiquement plus rien à faire et on nous persuade que c'est impossible. Mais c'est presque du ridicule !

D'après ce que j'observe il faut que TPM ait la volonté de mettre plus de place pour le transport en commun en site propre. Chaque fois que on peut retarder les transports en commun, on fait des attermoissements. Par rapport à toutes les autres métropoles, on fait des attermoissements alors que les autres métropoles ont fait plusieurs lignes de tramway en peu de temps.

Si je prends l'exemple de Nice qui a commencé à faire son tramway en 2005, donc nous on avait commencé en 2000 à avoir un projet de tramway, en 2010 ils inaugurent la première ligne de tramway et actuellement ils en sont à la 4e ligne de tramway et ils vont faire en complément pour aller dans les quartiers des lignes de BHNS. Et nous, nous en sommes qu'à la première ligne de BHNS et il nous faudra 10 ans pour la réaliser, mais c'est incroyable !

La force de la Métropole de TPM n'est pas capable de faire une ligne de BHNS en peu de temps. Moi je trouve qu'il y a quelque chose qui ne va pas. D'autre part on aurait dû même prévoir déjà une deuxième, une troisième ligne de BHNS. Il y avait dans le plan de déplacement urbain de 2000-2005, il y avait rappelez-vous. Monsieur Beneventi le sait aussi. Il y avait dans le plan de déplacement urbain de 2000-2005, une deuxième ligne de TCSP qui était prévue entre le Mourillon et les Routes.

Elle devait être étudiée avant la fin du PDU de 2015, qui se finissait en 2015, et sa réalisation devait être faite dans les années 2020. Donc on aurait pu, même s'il y avait un blocage sur cette première ligne de TCSP, on aurait pu faire la deuxième ligne de TCSP. C'est ce qu'ils ont fait d'ailleurs à Nîmes. A Nîmes, ils ont eu un blocage sur leur première ligne de TCSP donc ils ont fait, ils ont attaqué de suite la 2e ligne de TCSP. Donc pourquoi ?

On a toujours le prétexte de ralentir le développement des transports en commun. Je ne comprends pas dans cette métropole, alors que on est au classement, au palmarès des 20 premières villes de France, nous sommes la dernière au niveau du transport en commun et la première au niveau des déplacements en voiture.

Voilà pourquoi on est à ce classement parce qu'on n'a pas la volonté politique de développer les transports en commun.

#### **M. Chenevard :**

Bien. Moi, je voudrais juste rappeler que ce soir, nous sommes là pour valider un nouveau parcours qui est le résultat d'une concertation. Nous avons mené tous ensemble et pas pour refaire l'histoire, ce que vous venez de nous faire, je ne vais pas rentrer en discussion avec vous pour rappeler les choses, parce que quelque part, on ne sera jamais d'accord. Donc vous avez pu vous exprimer, vous avez pu rappeler ce que vous aviez rappelé dans les 5 réunions de concertation précédente. Moi, je voudrais juste rappeler que quand on est à 52 ou 53% de part de l'automobile sur un territoire, je vous invite à aller voir ce qui se passe ailleurs.

Vous avez cité Montpellier, je vous invite à aller voir quelle est la part du site propre du réseau de BHNS qu'ils sont en train de mettre en place, elle est inférieure à 50%. Je voudrais juste qu'on regarde les choses de manière méthodique, qu'on regarde la qualité de l'air des territoires qui sont concernés, qu'on regarde la chute des NOx sur

notre territoire, elle correspond à la chute de la part de l'automobile sur notre territoire, à la croissance énorme du nombre de voyageurs, à l'existence d'un réseau de RER métropolitain dont nous sommes les précurseurs.

Nous sommes les premiers à mettre en place un RER métropolitain. Et quand votre...

**Anonyme :**

Propos inaudibles (prise de parole sans le micro).

**M. Chenevard**

Non attendez, excusez-moi le RER métropolitain, c'est un concept que nous avons nous-mêmes développé il y a 15 ans.

Non mais Monsieur Franceschi, si on parle de transport en commun, le transport en commun, c'est un ensemble. C'est tous les modes de transport en commun. Si vous excluez le train, vous pouvez exclure le métro, vous pouvez exclure le RER à Paris, etc... Le transport en commun, c'est un endroit dans lequel on met plusieurs personnes en même temps dans un vecteur.

Donc, quelque part, le transport en commun, c'est cet ensemble-là.

Donc je ne veux pas, parce que nous sommes dans une réunion qui a pour objectif In fine et d'ailleurs, vous l'avez rappelé dans vos interventions les uns les autres, de concrétiser un parcours que nous allons mettre en place et qui tient compte de ce qui a été évoqué dans les réunions de concertation précédentes, c'est ça le sujet.

On ne va pas revenir sur la situation...

**Anonyme :**

Propos inaudibles (prise de parole sans le micro).

**M. Chenevard**

Non mais oui Monsieur.

Oui, c'est toujours mieux ailleurs. L'herbe est toujours plus verte ailleurs.

Monsieur Franceschi, n'essayez pas de faire croire aux gens qui sont là que nous allons mettre 10 ans pour faire le premier tronçon du TCSP, c'est faux. C'est faux. Nous allons faire oui parce qu'on a considéré qu'on pouvait avoir une ligne dans son intégralité. Il eut suffi de considérer qu'on faisait 2 lignes en découpant 26 sur 2 pour dire que notre première ligne serait mise en place dans les délais que nous évoquons. Ce eu été mensonger. La réalité, c'est qu'on veut mettre à la concertation un parcours dans son intégralité. Et dans son intégralité, ce sont les 26 km. On a déjà tous ensemble traité les 5 réunions précédentes, tout le parcours, tout. Jusqu'à l'est jusqu'au bout jusqu'à la Pauline.

Et en réalité, il ne nous restait que cette partie-là qui avait fait l'objet d'interrogations. C'est la raison pour laquelle nous sommes là ce soir, pour valider.

Moi, ce que je peux vous garantir, c'est qu'il y aura conformément au tracé qui a été présenté en dehors de ce que nous allons modifier à l'issue de notre réunion ce soir, sauf à ce que les gens disent qu'ils ne sont pas d'accord.

Mais en tout cas à l'issue de ce que nous allons présenter ce soir, nous continuons, et notamment sur la partie de Saint Jean du Var, c'est intéressant que vous puissiez l'évoquer, nous continuons nos efforts, y compris nos efforts d'infrastructures, parce que pour réussir la désaturation de Saint Jean du Var, il faut réussir l'aménagement à partir de Morazzani de tous les axes, jusqu'au cimetière central.

Et il n'aura échappé à personne que nous sommes en train actuellement de réaliser des travaux d'aménagement de voirie dont on peut naturellement penser qu'ils n'ont rien à voir avec le TCSP alors qu'en réalité, les travaux de voirie que nous réalisons le long de la voie ferrée sous le site de la Loubière avec la mise à double sens, plus une piste cyclable sur le secteur, vont nous permettre de désaturer la partie de Saint-Jean du Var et la circulation de Saint-Jean du Var pour nous permettre d'avoir la capacité de réaliser le passage du TCSP sur l'axe de Saint Jean du Var, donc nous y sommes totalement.

C'est important de le rappeler parce que parfois on ne mesure pas les travaux qui sont en place d'un côté et de l'autre, mais en réalité ils sont tous liés.

Et quand on aura traité Raynaudard, puisque c'est de Raynaudard qu'il s'agit, jusqu'au carrefour du cimetière central, on aura permis une désaturation de Saint Jean du Var à partir de Morazzani.

### **Olivier Lutersztejn, Conseiller municipal d'opposition « La Valette en action » à la Valette du Var**

Merci. Olivier Luther Shen, Conseiller municipal sur La Valette, conseiller d'opposition « La Valette en action ».

Je ne vais pas ressasser le passé, ce n'est pas mon genre.

On est aujourd'hui réunis pour valider le nouveau tracé en direction de l'Ouest. Ça a l'air de convenir à tout le monde, donc très bien au moins la concertation a servi.

Moi je vais revenir sur un point qui est indiqué dans le dossier de concertation dans le nouveau dossier de concertation. Il est indiqué page 9 que le mode d'insertion des circulations des bus BHNS sur Saint-Jean du Var, on en parlait à l'instant, et sur le sud de La Valette, seront des sujets qui seront mis au débat prochainement. En effet effectivement, les routes de La Valette ne sont pas extensibles, loin de là, donc on a un vrai problème de sites propres sur La Valette et également un petit peu dans une moindre importance sur Saint Jean du Var.

Donc y aura-t-il des phases de concertation ultérieure sur l'Est ? Prochainement dans les mois dans les mois à venir, dans les années à venir ? C'est la première question.

La deuxième concerne le TCSP, l'actuel, celui que nous avons déjà, celui qui existe déjà depuis des années qui permet à 35 trains par jour de circuler. C'est également, ça sera le plus rapide que l'on aura puisqu'en termes de vitesse commerciale, rien ne vaut le train aujourd'hui.

Alors dimanche sera inauguré la Halte Gare de Sainte Musse. On investit, c'est bien, le BHNS, c'est coûteux, le futur RER métropolitain, c'est également coûteux.

Mais on s'aperçoit que on va inaugurer une gare dimanche qui sera à un kilomètre et demi du centre de La Valette et aucun bus, aucun bus direct ne permettra de rejoindre le centre de La Valette. Il faudra prendre 2 bus et mettre 55 minutes pour rejoindre le centre de La Valette depuis la gare de sainte Musse.

Ce n'est évidemment pas satisfaisant du tout, donc on dépense des millions d'euros, mais derrière on a un vrai problème d'adaptation du réseau Mistral aux futures gares qu'on voit ici, qui sont décrites ici, aux gares principales qui vont être les nœuds ferroviaires, qui vont être les hubs de transport de voyageurs.

Marseille est en train aujourd'hui de lancer une concertation sur l'adaptation de son réseau de transport, et notamment le modifier. Je pense que le réseau Mistral ferait bien de lancer une concertation identique pour optimiser le circuit des bus de manière à convenir et à se calquer sur les gares SNCF.

La troisième remarque, c'est une remarque que je ne pensais pas soulever ici, mais vous l'avez soulevée tout à l'heure. 70% des kilomètres parcourus dans la métropole proviennent de l'extérieur et beaucoup évidemment, énormément de l'Est toulonnais, donc de Portes des Maures, Cuers, Sollies, Rocbaron, Brignoles, etc... Toutes ces villes qui sont un peu oubliées par les transports en commun ou qui ont des trains souvent annulés.

A l'horizon, à terme dans quelques années, 4 trains par heure, alors seulement 2 pour l'Est, parce que là il y a une fourche également. Donc 2 par heure, par heure de pointe, en direction de Hyères et 2 par heure, par heure de pointe en direction de Carnoules, de Puget-Ville, etc... En heure de pointe uniquement.

La question est la suivante, vous avez été conseiller régional, Monsieur Chenevard, vous ne l'êtes plus aujourd'hui. Mais bon la question je regrette que Monsieur Serrus ne soit pas là aujourd'hui.

Les varois, aujourd'hui, sont totalement défavorisés par rapport au Maralpins et par rapport aux Bucco-Rhodaniens, par rapport aux habitants des Alpes-Maritimes et des Bouches-du-Rhône.

Eux, ont le droit à un abonnement commun entre leurs réseaux de bus et le réseau TER. Quand est-ce qu'on aura également un abonnement commun qui permettra notamment aux gens qui viennent de loin de pouvoir prendre leurs transports en commun et dépenser du coup moins qu'en voiture. C'est également mathématique, mais également financier dans la période difficile que l'on vit aujourd'hui.

Et enfin, la 4e question peut être une question, qui fâche. Parce que vous avez pris une position récente là-dessus, sur ce point.

La zone à faible émission, qui doit entrer en vigueur dans quelques jours. On a aujourd'hui toujours aucune idée des zones qui sont concernées. Est-ce que ça va se calquer sur les zones, sur le tracé du BHNS, oui ou non ? Et quand est-ce qu'on aura enfin une zone à faible émission sur l'agglomération toulonnaise ? Toulon et les autres villes, on est peut-être concerné ici aussi à Ollioules, peut-être à la Seyne, sûrement à La Valette, à La Garde également, personne ne sait vraiment où on est à ce niveau-là.

## **M. Chenevard**

Merci bon, ça fait quand même beaucoup, beaucoup de questions. Je vais essayer de pas oublier de réponse.

D'abord le Pass métropolitain, ça me paraît important d'insister là-dessus. Le Pass métropolitain, ça avance à grande vitesse, sauf que le marché régional sur le Pass métropolitain chez nous a été infructueux. Donc, globalement, il va falloir attendre un petit peu. En attendant, j'allais dire toutes les équipes des deux organisations la métropole de Toulon et la Région travaillent là-dessus. On va y arriver rapidement et c'est évidemment un énorme plus puisque nous ce que nous souhaitons, c'est globalement qu'on puisse passer du bateau au bus, du bus au train, etc, voir au car. Donc ça pour nous, c'est évidemment très important.

Une autre question concernait l'accès à la halte et non pas à la gare, à la halte de Sainte Musse.

Parce qu'en fait, il s'agit d'une halte. S'il s'agissait d'une gare, on aurait installé un pôle d'échange autour, etc... C'est une halte. Si j'ai bonne mémoire, on est à 600 mètres d'un arrêt de la ligne 1 pour La Valette.

Et donc ce que nous faisons aujourd'hui, c'est qu'on travaille dans le cadre de la future délégation de service public pour, dans quelques mois, faire en sorte qu'il y ait cette connexion. Donc évidemment, elle a été travaillée et j'ajoute que même sur l'autoroute puisqu'on est quand même un peu embêté aujourd'hui par les travaux de l'A57 mais en même temps c'est pour un bien. On intègre seulement qu'on va réaliser 3 voies en sortie en entrée, mais on oublie souvent de rappeler qu'on va réaliser une voie exclusivement dédiée aux transports en commun et qu'il va y avoir un arrêt, ce qui sera une première nationale, un arrêt sur l'autoroute.

C'est assez rare pour qu'on puisse insister là-dessus. Parce que j'entendais tout à l'heure quelqu'un qui disait « Oh là là, vous ne faites pas assez pour le transport en commun ». Mais ce qu'on fait est tout à fait entre guillemets révolutionnaire et là aussi, on a eu un mal fou à faire accepter ce principe-là.

Il a été acté et donc les bus qui seront sur le réseau autoroutier, quand la vitesse va tomber sous les 50 km/h, vont utiliser un axe totalement dédié vont pouvoir s'arrêter là et vont pouvoir permettre aux gens d'aller prendre le train à la halte de Sainte-Musse

Alors ensuite, vous aviez la ZFE.

Bon, moi je vous parlerai seulement de ma position comme député et de la question écrite que votre serviteur a posé au ministre, un ministre de la transition écologique.

Considérant que la ZFE, je reviendrai ensuite sur notre territoire moi j'ai posé une question à l'échelle nationale, pour parler des ZFE à l'échelle nationale et pour évoquer le fait que quelque part, on aurait peut-être intérêt à légèrement décaler la mise en place des ZFE, tout simplement parce que beaucoup de territoires où les gens qui habitent à l'extérieur et viennent travailler à l'intérieur. Je ne parle pas des gens qui sont à l'intérieur, hein. Des gens qui viennent de l'extérieur et chez nous par exemple, c'est 70% des kilomètres produits. Même aujourd'hui, s'ils ont les moyens, même s'ils veulent changer de véhicule, ils ne peuvent pas parce que les concessionnaires sont dans l'incapacité de fournir des voitures neuves aujourd'hui, ça, c'est une réalité. Donc votre serviteur à simplement interrogé, et vous connaissez le principe de la question écrite, elle nécessite une réponse écrite et une publication au Journal Officiel.

Je n'ai pas encore à ce jour de réponse, mais en tout cas la question a été posée. Pour ce qui concerne la Métropole, le Président de la Métropole, donc Hubert Falco, a souhaité qu'on réétudie, et on aura d'ailleurs une réunion dans quelques jours sur le sujet, qu'on réétudie une partie des zones affectées à la ZFE, pour qu'on fasse comme les Marseillais, comme les Niçois, et qu'on ait une zone identifiée et que, au-delà de cette zone identifiée, on puisse ne pas être en ZFE.

Je pense que on a intérêt à intégrer des paramètres, d'autant qu'on aura sans doute les chiffres dans quelques temps, on atterrit exactement de la même façon en termes de qualité de l'air dans les 2 années, compte tenu de nos courbes, de ce que je viens d'expliquer sur le fait que on a une amélioration nette de la qualité de l'air avec tous les efforts que nous faisons. On ne faisant pas de ZFE.

Donc oui, l'Europe impose à la France la mise en place de ZFE. En même temps, la France l'accepte puisque vous savez que les directives européennes, elles ne valent que si nous on les valide.

Donc quelque part, on dit souvent l'Europe, l'Europe, mais en réalité, c'est nous qui les validons et de l'autre côté, une fois qu'on a validé ça, il faut trouver les moyens de ne pas faire de l'intégrisme pour faire en sorte que tout le monde y trouve son compte. On ne peut pas avoir de voiture neuve.

Si on veut effectivement rentrer dans une ZFE, on ne peut pas pénaliser tous les gens qui sont autour de nous et qui viennent travailler dans la métropole. Il faut trouver cet équilibre.

Ce n'est jamais simple mais il faut trouver l'équilibre.

Oui je rappelle juste qu'on est quand même sur la validation d'un nouveau parcours. On va essayer d'éviter de s'égarer.

### **Maurice FRANCESCHI, président de l'association Toulon Var Déplacements**

Vous avez développé beaucoup sur la ZFE.

### **M. Chenevard**

Oui, j'ai répondu à la question du Monsieur.

### **Maurice FRANCESCHI, président de l'association Toulon Var Déplacements**

Oui et moi je voudrais rappeler quand même, parce que c'est bien d'avoir votre point de vue. C'est votre point de vue, mais la ZFE, pourquoi il y a des ZFE ? C'est parce que l'Europe a considéré qu'on n'a pas fait en France

assez de progrès pour réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Et on a été condamné par l'Europe et donc le gouvernement a décidé de prendre les 12, d'imposer aux 12 premières métropoles qui ont plus de pollution et de gaz à effet de serre de faire des ZFE. Donc il y a eu 12 métropoles à qui on a imposé de faire des ZFE en 2022 et finalement ça a été reporté d'une année à cause du COVID en 2023. Et sur ces 12, il y en a 11 qui ont mis en place leur ZFE, de façon progressive bien sûr mais elles ont déjà mis en place leur ZFE avec une progressivité, la première année on ne paiera pas d'amendes, etc.. Donc il y a une tolérance. Quelle est la seule métropole qui ne l'a pas fait ? Je ne dis même pas son nom vous le savez, c'est Toulon.

Et vous dites, le problème c'est qu'il y a des gens qui viennent de l'extérieur de la métropole. En effet, mais c'est dans toutes les métropoles ça, et dans toutes les autres métropoles ils ont des réseaux de tramway, j'ose le dire, ils ont des réseaux de tramway avec des pôles d'échanges aux extrémités des réseaux de tramway. Donc les gens arrivent au pôle d'échanges, prennent le tram et arrivent au centre de la métropole, c'est ce que nous n'avons pas fait.

C'est pour ça que nous avons des problèmes. Vous n'avez pas voulu faire le tramway et maintenant pour la ZFE, on peut pas la mettre en place à Toulon.

Voilà le résultat, il faudrait faire rapidement le TCSP, puisque maintenant on va faire un Bus à Haut Niveau de Service. Bon c'est mieux que rien hein, mais faisons des Bus à Haut Niveau de Service avec des pôles d'échanges aux extrémités et on pourra faire notre ZFE mais faisons-le rapidement.

#### **M. Chenevard**

Et bien ce que je vous propose quand même, c'est qu'on évite de s'égarer du sujet.

Le sujet de ce soir, c'est quand même de valider le parcours parce que si on refait les 5 réunions que nous avons fait l'année dernière, on va partir de Charybde en Scylla.

Maintenant la ZFE ensuite, enfin je ne sais pas.

#### **Anonyme :**

Propos inaudibles (prise de parole sans le micro).

#### **M. Chenevard**

Je comprends que vous ayez envie de vous exprimer, on vous entend, chacun s'exprime, mais le sujet de ce soir, c'est quand même de savoir si oui ou non, on est d'accord pour ce nouveau parcours. Je comprends qu'à un moment donné, mais je vous remercie d'ailleurs les uns et les autres d'avoir dit votre satisfaction avec les bémols normaux, mais bien entendu, mais c'est normal.

Et je vous remercie de d'avoir dit votre satisfaction globale même si chacun apporte sur ce nouveau tracé parce que le sujet, c'était bien cela, c'est comment à un moment donné, on passe d'une situation qui était actée avant la concertation à une situation de concertation qui nous permet de modifier le parcours à la demande des Maires, notamment Monsieur le Maire de d'Ollioules, Madame la Maire de la Seyne, à la demande des citoyens et à la demande des associations c'est ça l'intérêt de la concertation et c'est pour ça que ce soir, nous sommes là pour travailler sur ce qui est à l'intérieur de ce rectangle et pour savoir si ça, j'allais dire, correspond aux souhaits des uns et des autres.

Donc ce que je vous propose quand même, pour éviter de s'égarer, c'est que si vous avez de nouvelles questions, il faut qu'elles portent quand même sur le sujet de la réunion ce soir et pas sur autre chose.

## **Alain Seguin, membre d'un collectif d'actions citoyennes à Six-Fours**

Oui, Bonjour Alain Seguin, je fais partie d'un collectif d'actions citoyennes à Six-Fours et là, je vais vraiment vous parler du sujet qui nous concerne aujourd'hui.

À savoir qu'aujourd'hui vous nous proposez un tracé en y. Lorsqu'on avait un tracé unique, celui de droite, vous proposiez des fréquences en heure de pointe à 7 minutes le matin, à 8 minutes en heure de pointe du soir ou à 13 minutes en heure creuse.

La question que je me pose moi là à la fourche : comment ça va se passer ? Est-ce qu'il va y avoir une fréquence pour la droite, Technopôle de la mer à 7 Min. Et est-ce qu'il va y avoir une fréquence à 7 Min en direction de La Seyne ? Ce qui mettrait 2 fois plus de bus de BHNS dans la partie centrale.

Pourquoi je vous pose la question ? Parce que toutes les questions qu'on avait déjà posées en habitant à Six-Fours, sachant qu'on est une des communes à l'extrémité de de la métropole. Il y a quand même, avec La Seyne et on peut même inclure Sanary.

Pourquoi je vous dis on peut inclure Sanary parce que tout à l'heure vous avez dit beaucoup de personnes viennent travailler sur Toulon et viennent de l'extérieur. Moi je pense qu'aujourd'hui, en termes de mobilité, le bon périmètre ce n'est pas le périmètre de la métropole, pas plus que c'est le périmètre d'une communauté de communes et je pense que on est plus proche du Scott, voir des zones de mobilité, que le Conseil régional est en train de mettre en place ou à peut-être déjà mis en place.

Nous, notre inquiétude par rapport à Six-Fours, c'est de se dire aujourd'hui on a une ligne 70 qui est une ligne essentielle, qui aujourd'hui est surchargée.

Alors là, on peut dire comment on est arrivé à avoir une ligne surchargée ? Tout simplement, c'est qu'en 2016, la fréquence était à 30 minutes, aujourd'hui, la fréquence est à 15 minutes et on a eu une augmentation de la fréquentation de plus de 50%. Donc on voit bien que le seuil des 15 minutes au niveau de la fréquentation, si on descend en dessous, on est inférieur ou égal à 15 minutes, là le report modal est presque immédiat.

Ce que je voudrais revenir aussi, c'est de se dire, c'est quand même aujourd'hui, on est dans des situations où on peut toujours parler du passé. J'ai entendu parler tout à l'heure du nombre d'entreprises qui viennent s'installer, qui pourraient ou qui viendraient s'installer. Je pense que les déplacements sont vraiment, c'est vraiment le fondamental pour les entreprises, pas de déplacements performants ils ne viendront pas s'installer.

C'est vrai aussi pour les touristes. Je pense que, et à titre indicatif j'ai eu l'occasion de d'assister à une réunion à Vitrolles où étaient invité le représentant des entreprises du périmètre de Fos.

Et bien cette personne nous disait qu'elle avait 20 ou 30 personnes à embaucher en CDI, des jeunes. Elle avait fait, elle avait consulté beaucoup de personnes, beaucoup de personnes étaient venues. Elle avait donné un accord. Le seul problème, c'est que les gens ont refusé les postes parce qu'il n'y avait pas de moyens de déplacement pour venir travailler dans ces dans ces secteurs-là.

Donc voilà, je pense que, et ça c'est l'horizon 2026. Je pense qu'aujourd'hui, on doit pouvoir, avec les moyens, peut-être à moyens constants, faire évoluer le réseau Mistral de façon à ce qu'il soit nettement plus performant, ne serait-ce qu'avec les correspondances.

J'ai essayé de regarder aussi les correspondances de bus, TER, je ne dirais pas que c'est catastrophique mais y a pas de lien évident donc si on veut vraiment éviter que le problème que l'on a, c'est-à-dire une saturation et des bouchons, parce que la ville, la métropole de Toulon a été quand même 4e ou au 3e rang des villes les plus embouteillées de France, voilà.

Moi, je pense que votre dossier il est intéressant. Là, je suis très content de regarder ce que vous avez écrit, donc c'est écrire ce que vous voulez faire et maintenant je pourrais vous dire, faites ce que vous avez écrit et le plus rapidement possible.

## M. Chenevard

Merci, merci pour cette intervention constructive.

Moi, je suis content que vous fassiez la démonstration effectivement que quand on modifie les cadencements, parce qu'en fait un réseau de transport, c'est un réseau qui vit et passer de 30 minutes à 15 minutes, ça a eu des effets considérables, vous l'avez rappelé.

Ce qu'il faut de l'autre côté, c'est que nous, on s'adapte aussi à ces effets considérables et qu'on fasse en sorte qu'il y ait, et c'est le cas dans le travail de la future DSP, on est à quelques mois de sa mise en œuvre. Donc le travail, c'est un travail qui arrive de loin puisque quand on a modifié le cadencement de votre ligne, en fait, on ne pensait pas qu'on aurait une telle réponse positive.

C'est un peu comme quand on a mis en place la ligne 15. On ne pensait pas, dans le cœur de Toulon, on ne pensait pas qu'on aurait une telle réponse. Quand on a mis la ligne 1 en place, on ne pensait pas qu'il y aurait une telle réponse.

En fait, on se rend compte que dès qu'on met en place des lignes qui sont adaptées sur des parcours aux besoins de la population, elle répond massivement en prenant le transport en commun, d'autant que quand vous comparez le prix de l'abonnement dans TPM avec le prix de l'essence, du stationnement, etc... on se rend compte qu'on a intérêt naturellement à utiliser le réseau de transport.

Naturellement, nous sommes autorité organisatrice de la mobilité mais dans TPM.

Nous n'avons pas d'autorité sur les territoires qui sont autour de nous. Mais nous travaillons avec eux, et notamment, nous avons travaillé avec un bassin de 600 000 habitants sur 33 ou 34 communes de mémoire dans le cadre de notre enquête mobilité.

Donc on a largement élargi le spectre pour faire en sorte que les résultats qui arrivent, soient des résultats qui nous permettent de construire un outil de mobilité, dans la mesure où les collectivités qui sont autour de nous disposeront de chiffres pour mieux appréhender la mise en place de leur propre réseau de transport puisque nous ne pouvons pas juridiquement mettre un réseau de transport de la métropole au service de communauté d'agglomération qui sont à côté de nous, c'est strictement interdit.

Parfois, on essaye, parfois on a des résultats avec des participations financières de telle agglomération, avec la métropole, parfois on échoue parce que telle agglomération où Communauté de communes refuse de le faire. C'est ainsi.

Donc en fait ce travail collectif, il nous permet de bien mesurer ce qu'il reste à faire. Là où je vous rejoins naturellement, c'est que quand on a une offre, quand elle est adaptée, ça marche.

La connexion avec le réseau, c'est pour ça que vous m'entendez souvent revenir au réseau ferré. Parce que si on ne prend pas la peine de regarder, je ne sais pas, peut-être qu'on peut remettre la, la diapositive sur le réseau ferré. Quand on comprend en fait que nous avons un territoire au-delà de TPM, sur le périmètre même au-delà du SCOTT, qui est maillé par le train avec des gares sur les territoires, on comprend à quel point la mise en place d'un RER métropolitain est importante avec la connexion sur le réseau urbain.

Ça, à mon avis, c'est essentiel à comprendre. Regardez bien, on comprend immédiatement ce qui se passe une fois qu'on a vu ça.

Bien sûr, bien sûr. Mais c'est important de le souligner, c'est important de le souligner parce que quelque part, il faut travailler avec l'autorité organisatrice des transports à l'échelle régionale.

Pour faire ce travail que nous faisons ensemble, on était encore la semaine dernière en préfecture de de région pour traiter de l'ensemble de ces éléments, il faut évidemment le faire parce que si on considère la mobilité et si on considère que la mobilité d'un territoire, elle s'arrête aux portes du territoire, on fait des erreurs majeures. La mobilité, elle concerne en fait une large, pour nous, par exemple pour TPM, ça concerne quasiment plus de 50% du territoire du département du Var.

Donc on a absolument besoin d'avoir une vision et de construire notre vision de cette façon-là et ce que vous dites pour le territoire de Fos est tout à fait significatif.

Quand vous prenez la métropole marseillaise, quand vous prenez les outils qui sont mis à sa disposition en matière de mobilité, vous pourriez dire « Ah magnifique, il y a tout. Tout y est. »

En réalité, est-ce que tout est parfait ? Mais non, la perfection n'existe pas.

Nous, on a gagné sur le territoire, j'allais dire Toulon Intramuros, je ne parle même pas de la métropole, 20 000 habitants.

On est le territoire qui crée le plus d'activités économiques depuis 4 ans, devant Marseille et devant Nice.

On doit accompagner tout ça. Et si ça se fait, c'est qu'à un moment donné, il y a des chefs d'entreprise qui décident de s'installer sur notre territoire. Quand on crée à Ollioules, le Technopôle de la Mer, on crée avec le réseau d'infrastructures qui permet d'y aller, y compris le site propre qui va jusqu'au Technopole.

C'est fondamental. Si on n'accompagne pas avec un investissement lourd, si une collectivité n'accompagne pas avec des investissements d'infrastructures de transport, j'allais dire la croissance économique, c'est un territoire qui n'avance plus.

Donc c'est notre devoir et c'est ce que nous faisons au fil de l'eau, on ne fait pas des choses spectaculaires, ce n'est pas dans notre état d'esprit.

Vous ne nous avez jamais entendu expliquer que y avait des gens bien et des gens pas bien, que les gens bien, c'est ceux qui prenaient leur vélo.

Et que les pas bien, c'était ceux qui roulaient en voiture, ce n'est pas ça. On ne peut pas opposer les uns et les autres, ce n'est pas comme ça que ça marche.

La réalité, c'est qu'il faut s'adapter à nos territoires, s'adapter aux réalités géographiques de nos territoires, à nos contraintes. On est dans un territoire où vous êtes coincé entre la mer et la montagne, vous n'avez pas de réseau périphérique. Donc quelque part...

**Anonyme :**

Propos inaudibles (prise de parole sans le micro).

**M. Chenevard**

Enfin, moi je suis désolé, je n'ai pas repoussé, ni les montagnes ni la mer, mais c'est là, c'est là ne vous emballez pas, ne vous emballez pas.

Oui, dans un territoire qui est coincé entre le Mont Faron et la mer. Je suis désolé, c'est toujours le cas.

Mais qu'est-ce que nous avons fait ? Qu'est-ce que nous avons fait ? Parce que nous n'avons pas de périphérique, on a créé un périphérique sous terre. On a créé le tunnel. Et on voit bien quand le tunnel est en dysfonctionnement, à quel point ça sature immédiatement.

Donc on s'adapte en fait au territoire. La mer aurait pu être imaginée comme un handicap, on en a fait un atout avec un réseau. C'est comme ça qu'il faut réfléchir, c'est comme ça qu'il faut fonctionner.

### **Richard Tognetti**

En fait, j'en ai 3 de questions, Yannick. D'abord, je vois avec satisfaction que le projet a évolué parce que je n'étais pas tout à fait chaud à abandonner l'ancien tracé mais vu que maintenant la partie qui va jusqu'à Naval Group est maintenue ; donc ce n'est pas ce qui avait été évoqué la dernière fois. Je n'avais pas cette mémoire, mais donc là c'est quelque chose de convenable.

Alors mes questions sont peut-être moins sympathiques. J'entends souvent parler des bus, qui pourraient circuler sur le site qui nous appartient aujourd'hui, après avoir démolit et rebâti. Or, les fonctionnaires, peut-être pas ceux qui sont là, mais ceux qui étaient à l'époque où je siégeais à TPM, quand j'avais proposé de faire passer les bus, comme l'a dit le monsieur là, sur l'emprise, il m'a été répondu que 2 bus normaux, c'est-à-dire ceux d'aujourd'hui, ne peuvent pas se croiser. Il faudra m'expliquer comment le BHNS pourra se croiser.

Je t'ai posé la question la dernière fois, tu ne m'as pas répondu, mais après dans la presse, tu as évoqué certains endroits où ça coïncitait comme tu viens de le faire avec Saint Jean du Var.

Alors, ça aussi, j'attends les précisions sur les possibles passages des bus d'aujourd'hui ou de demain sur cette emprise dans l'état où elle est aujourd'hui.

2e question, c'est la ligne U. Elle est certainement très utile pour les universitaires parce qu'aller à La Garde quand on habite à Ollioules, c'est pas une mince affaire. Ce n'était pas une mince affaire. Aujourd'hui, à partir de La Beaucaire, on peut dire que c'est beaucoup plus facile.

Et en plus, avec la liaison maritime, qui permet à ceux de La Seyne ou de Saint-Mandrier de reprendre la ligne U, de ce côté, y a pas de problème. Mais étant Ollioulais et empruntant souvent la route qui passe devant Naval Group pas plus tard que hier au soir. Chaque fois, je suis stupéfait du nombre de voitures qu'il y a et les bus articulés qui attendent vides.

Bon je ne sais pas où ils prennent leurs passagers, mais ça m'étonnerait beaucoup qu'ils les prennent là.

Et là, j'aimerais bien connaître les chiffres de fréquentation par rapport à Naval Group, pas par rapport à la totalité du parcours.

Et on rejoint sur l'accès des personnes qui sont hors agglomération et qui viennent de beaucoup plus loin. Je ne vois pas pourquoi ils viendraient en voiture jusqu'à un certain point et puis qu'il la laisserait pour aller un peu plus loin dans un bus. C'est quelque chose qu'il faudra m'expliquer parce que là aussi je constate que ces Parc Relais, ils sont beaucoup de déserts, en commençant par celui de la Beaucaire.

Et ma 3e question, c'est la plus désagréable. C'est le pont qui est là, depuis des mois et des années en plein désert, là où il y avait le ferrailleur. Il est minable, il est tagué. Et si cette voie n'existe plus parce qu'il ne suffisait pas de faire une voie pour le TCSP, il fallait faire une voie routière aussi et pas me faire la réponse que m'a fait un jour un directeur départemental de la DDE qui m'a dit, « Monsieur, nous ne ferons plus de route ». Il m'a dit ça y a 10 ou 15 ans. Bon, moi je veux bien qu'on fasse plus de route, il faudra me dire comment on se déplace, surtout dans une ville comme Toulon. Parce qu'il y avait d'autres possibilités que le tunnel aussi, mais les balourdises ne manquent pas.

Parce que le coïncé entre le Faron et la mer je veux bien, mais il y avait d'autres possibilités que le tunnel, qui a été construit plus lentement que le tunnel sous la Manche. Voilà, c'est tout ce que je voulais dire aujourd'hui.

### **M. Chenevard**

Merci. Bon pour ce qui concerne la ligne U, juste un point. Évidemment, il y a des moments où les bus peuvent sembler vides, c'est normal quand les gens sont au travail, ils ne montent pas dans le bus, ils ont pris leur bus pour aller travailler, ils vont le prendre pour partir. Ce qu'on a au moment de l'heure de pointe, c'est 50 personnes par bus, systématiquement au départ de Naval Group, donc ça veut dire que ça marche très bien.

Deuxième élément. La deuxième question, alors je ne reviendrai pas sur le tunnel, pas le tunnel puisque ceux qui ne voulaient pas le tunnel pensaient qu'on pouvait faire passer les voitures derrière le Faron, c'est à dire polluer tous les gens qui étaient derrière.

Je pense que c'est quand même mieux de les faire passer dessous et d'avoir préservé un poumon vert derrière le Faron. Aujourd'hui, on se rend compte à quel point le vert est important pour notre avenir, donc c'est mieux que d'y faire passer des voitures, 70 000 voitures par jour.

Ensuite, il y avait une autre question sur le pont. Le pont, il aura son utilité puisque en fait dans l'aménagement du pôle d'échanges sur La Seyne-sur-Mer, il a été complètement intégré. Donc à termes, quand on aura terminé, il aura son utilité, inévitablement.

#### **Alain Collet :**

Je vous félicite, effectivement que cette concertation ait du sens, et là ça va vraiment dans le bon sens.

Je m'étonne quand même, eu égard le fait que cette concertation touche 2 municipalités, Ollioules et La Seyne, qu'il n'y ait pas de représentation de La Seyne-sur-Mer ici même. Je suis étonné.

#### **M. Chenevard**

Tout à l'heure d'ailleurs, il y avait une interrogation sur la participation des communes. En réalité, aujourd'hui, dans chacune des communes concernées, il y a l'application de la règle de concertation avec le cahier, la consultation, tout ce qui est prévu. Et nous avons évidemment pris les éléments juridiques nécessaires pour savoir s'il convenait de faire une réunion, 2 réunions, 3 réunions. Je pense que on aurait avec plaisir continué à discuter sur tous les sujets que nous évoquons, mais globalement, il était juridiquement nécessaire que nous ayons une réunion. On aurait pu la faire à La Seyne, on l'a fait à Ollioules.

Globalement, ce qui est ce qui est présenté concerne les deux collectivités, mais il y a aussi des cahiers, il y en a à Toulon, vous pouvez aussi aller rédiger à Toulon, enfin il y en a là où juridiquement ça doit être mis en place.

## **6.5 > Conclusion**

---

**M. Chenevard** remercie la ville d'Ollioules et son maire pour son accueil ainsi que les participants pour la tenue des débats. Il souhaite remercier également les équipes qui ont travaillé sur ce projet.

Ces sujets ne sont pas simples et ce qui est important est de tendre vers les objectifs fixés et d'en mesurer l'efficacité. Enfin, M. Chenevard souligne que malgré les désaccords, l'écoute et les échanges n'ont jamais cessés avec politesse et courtoisie.