

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

TECHNOPÔLE
DE LA MER À OLLIOULES

BON RENCONTRE
À TOULON

GARE
LA PAULINE-
HYÈRES

GARE DE
LA GARDE

BOIS SACRÉ
À LA SEYNE-SUR-MER

CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE PORTANT SUR

L'ÉVOLUTION DU TRACÉ

5 DÉC. 2022 ▶ 31 JAN. 2023

SYNTHÈSE DU PROJET



MÉTROPOLE
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

L'ESSENTIEL DU PROJET

Le projet d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) franchit une nouvelle étape.

La concertation préalable, qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022, a conforté la Métropole sur l'intérêt et les objectifs de ce projet. Elle a aussi permis de tirer les enseignements de la participation du public et la nécessité de faire évoluer le tracé en deux branches depuis le quartier de Bon Rencontre à Toulon : l'une en direction de la Seyne-sur-Mer et l'autre en direction du Technopôle de la Mer d'Ollioules.

Le Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022 a donc décidé d'organiser une concertation complémentaire portant sur l'évolution du tracé, qui se déroule du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023.

L'ÉVOLUTION DU TRACÉ SOUMISE À LA PRÉSENTE CONCERTATION

Le nouveau tracé dans sa globalité compte 58 stations, et s'étendra sur environ 28 kilomètres en reliant La Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer d'Ollioules à l'ouest, à La Garde à l'est, en passant par les communes de Toulon et La Valette-du-Var.

À l'ouest le tracé est composé de deux branches :

La branche de La Seyne-sur-Mer qui débute à Bois Sacré sur la commune de La Seyne-sur-Mer, puis passe devant l'Hôtel de Ville sur le port, rejoint le quartier Berthe puis la gare de La Seyne - Six-Fours. Elle dessert ensuite les quartiers de la Pyrotechnie et de Lagoubran **jusqu'à Bon Rencontre.**

La branche du Technopôle de la Mer desservant le Technopôle de la Mer à Ollioules, Panagia, la Marquisane, Escaillon pour rejoindre Bon Rencontre à Toulon.

Ces deux branches se rejoignent à Bon Rencontre pour relier ensuite Villevieille via l'avenue du XV^{ème} Corps.

Le tracé continue ensuite par les Grands Boulevards (Maréchal Foch, Général Leclerc, Strasbourg) et l'avenue Georges Clémenceau jusqu'au carrefour Bir-Hakeim en irriguant le cœur métropolitain (gare, établissements culturels et universitaires, zone piétonne...).

Il emprunte ensuite les quartiers de Saint-Jean-du-Var, Font Pré et Sainte-Musse (ZAE, hôpital et future halte ferroviaire) en direction de La Coupiane à La Valette-du-Var.

Il se dirige ensuite vers la zone commerciale en traversant l'Avenue 83 et dessert le pôle Universitaire.

Au carrefour des 4 Chemins le tracé se scinde en deux branches :

- L'une dessert **la gare de La Pauline-Hyères**
- L'autre dessert **le centre-ville de La Garde jusqu'à la gare**

Le tracé est au contact de :

- **5 gares et haltes ferroviaires**
- **5 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)**
- **6 Parcs Relais (P+R)**
- **2 sites de covoiturage**

Au-delà de l'insertion d'un site propre sur plus de 70% du parcours, le projet comprend la requalification urbaine et paysagère de façades à façades des voiries empruntées par le BHNS, la construction d'un dépôt de bus pouvant accueillir les nouveaux bus.

La mise en service d'un premier tronçon est envisagée dès 2026. Ce premier tronçon, situé entre le Technopôle de la Mer à Ollioules et l'université de Toulon (Campus de la Porte d'Italie), est déjà largement aménagé en termes de voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Les aménagements existants recevront des équipements dynamiques de manière à augmenter le service aux voyageurs et les voiries de La Beaucaire à Villevieille seront aménagées.

La position et le nombre de stations, le mode d'insertion des circulations des bus dans certains quartiers comme à Saint-Jean-du-Var et La Coupiane, le passage en centre-ville de La Garde et de La Seyne-sur-mer, la place des vélos, seront des sujets mis au débat, sans que la liste soit exhaustive.

Simulation d'un bus de 24 mètres aux couleurs du réseau Mistral.



HAUT NIVEAU DE SERVICE

Le projet BHNS vise à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun Mistral, afin de le rendre encore plus efficace et donc plus attractif, notamment grâce à un niveau de service renforcé :

- Site propre sur + de 70% de l'itinéraire
- Priorité aux feux et dans les carrefours
- Fréquence élevée : 7 minutes en période de pointe du matin / 8 minutes en période de pointe du soir / 13 minutes en période creuse
- Régularité renforcée
- Amplitude horaire élargie
- Véhicules propres au design et au confort de dernière génération
- Parfaite accessibilité pour les personnes à mobilité réduite
- Renforcement du service embarqué
- Information dynamique en station

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT DES STATIONS

À ce stade, l'implantation des 58 stations n'est pas figée. Le choix final s'établira sur la base du tracé stabilisé en croisant différents éléments : les données actuelles et projetées d'exploitation du réseau Mistral, les besoins identifiés pour chaque secteur urbain et les possibilités foncières.

La disposition des arrêts dépend de la densité urbaine et densité des voyageurs. L'interdistance entre les arrêts est en moyenne de 480 m.

Les quais seront intégralement accessibles aux personnes à mobilité réduite. La largeur des quais est au minimum de 3,00 m pour permettre l'implantation

MATÉRIEL ROULANT : UNE COMPOSANTE ESSENTIELLE DU CONCEPT BHNS

De conception audacieuse, le design et le confort du véhicule permettront l'identification du service et de son haut niveau de qualité.

- Accessibilité PMR complète : emplacements pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), accès quai à quai, rampe PMR
- Agencement intérieur favorisant la fluidité des déplacements, larges portes facilitant la montée et la descente des voyageurs (dont 2 portes avec rampe PMR)
- Information en temps réel, information sonore et visuelle, validation des titres, vidéo protection...
- Design ultra moderne (éclairage, qualité des assises, large vitrage...) : un véhicule qui séduit les non-utilisateurs réguliers
- Motorisation propre

des abris et le passage des personnes à mobilité réduite (PMR).

La longueur des stations sera de 30 m minimum et de 40 m dans les secteurs où le BHNS partagera ses stations avec d'autres lignes de bus (grands boulevards notamment).

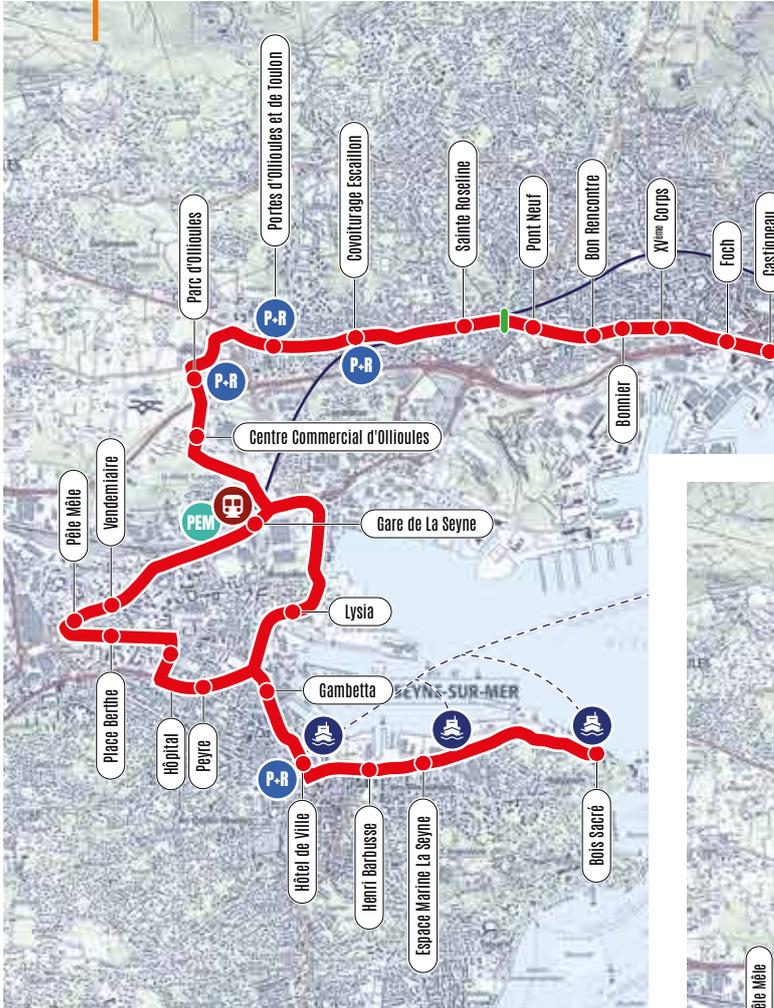
Les stations seront éclairées et équipées d'un Système d'Information Voyageur dynamique.

La sécurité sera assurée au moyen de la vidéosurveillance et d'une liaison phonique avec le poste de contrôle du réseau Mistral.

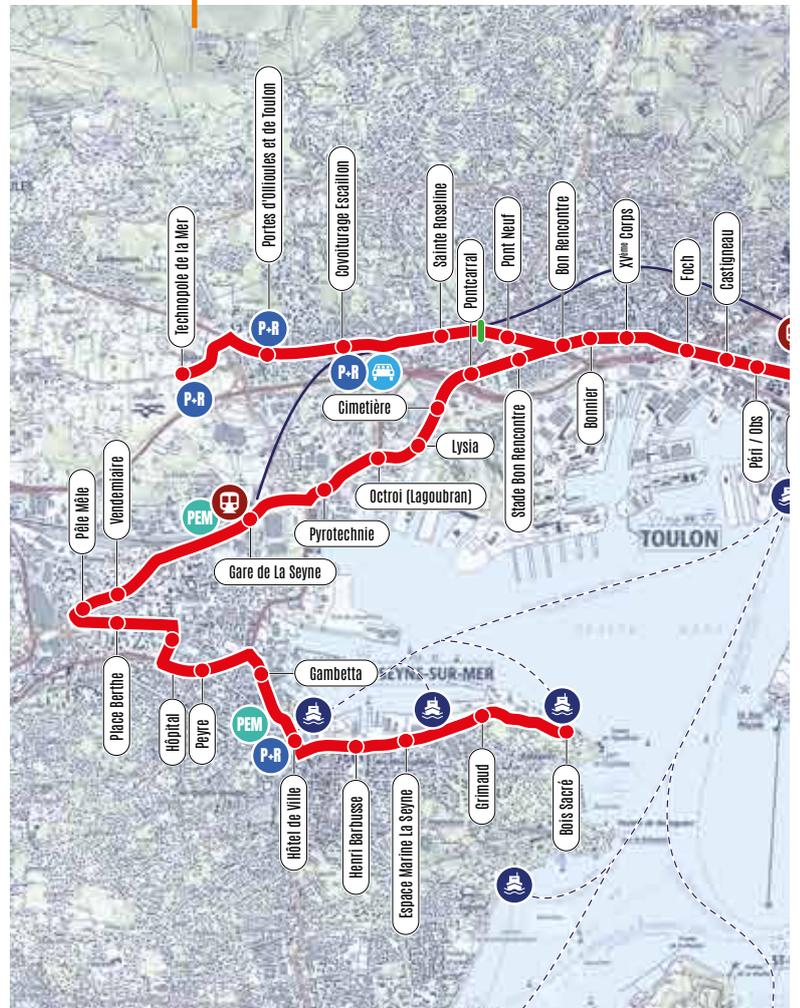
Exemple d'aménagement d'une station



Ancien tracé



Nouveau 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 demeure inchangé.

RESTRUCTURATION DU RÉSEAU MISTRAL

La mise en œuvre d'une telle infrastructure est nécessairement accompagnée d'une restructuration complète du réseau de transports en commun de la Métropole.

La consultation pour le renouvellement de la Délégation de Service Public de Transport en commun est en cours. Elle comprend des propositions de restructuration de réseaux qui ne peuvent être communiquées.

Le développement de l'axe BHNS va permettre :

- de réduire le nombre de lignes de bus sur l'axe desservi par le BHNS,
- d'améliorer le service des axes surchargés,
- de redistribuer un certain nombre de lignes de bus sur d'autres axes,
- de maintenir un niveau de service et de desserte performants de l'axe est-ouest desservi par les lignes 1 et U.

De manière générale, la desserte du réseau urbain sera revue en adéquation avec les grands principes suivants :

- Augmenter le volume de population et d'emplois bénéficiant d'un haut niveau de desserte ;
- Renforcer la desserte des grands générateurs de trafics : les zones commerciales, les grands équipements publics, les grands pôles d'emplois est et ouest, les sites touristiques et de loisirs ;
- Renforcer la desserte des grands pôles de correspondances : PEM, parkings-relais, embarcadères maritimes, aires de covoiturage ;
- Maintenir un taux de couverture géographique élevé pour toucher la majeure partie de la population ;
- Hiérarchiser le réseau pour rendre lisible la stratégie de l'offre auprès du public.

Le réseau Mistral sera reconfiguré en tenant compte de la nouvelle donne urbaine et des priorités, en hiérarchisant en 4 niveaux, avec un rôle défini et un niveau de service approprié, ceci afin d'améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens en mobilité des résidents et actifs de la Métropole et de son aire d'influence.

Plusieurs réflexions ont déjà été menées sur les évolutions du réseau Mistral en s'appuyant sur une philosophie de reconfiguration du réseau permettant d'en augmenter l'efficacité.

Les principes de reconfiguration sont les suivants :

- Hiérarchiser le réseau en rendant lisible la stratégie de l'offre ;
- Augmenter l'efficacité de l'offre en diminuant le nombre de lignes régulières tout en renforçant le niveau de service où c'est utile ;
- Maintenir un taux de couverture géographique au-dessus de 80 %.

Le projet présenté au PDU s'articule autour d'un réseau cible avec 4 lignes structurantes à haut niveau de service avec une fréquence inférieure à 10 minutes, une douzaine de lignes essentielles avec une fréquence inférieure à 20 minutes, une trentaine de lignes de proximité et des services spécifiques.

Les lignes correspondront à des lignes déjà existantes adaptées ou à des nouvelles lignes (création, fusion, ou modification de tracés).

Le réseau Mistral a déjà commencé cette reconfiguration avec notamment la création de la ligne U en 2014, la création de la ligne 6 en 2015, la desserte de la Base Navale, les améliorations sur les lignes nocturnes, les augmentations de fréquence progressives sur les lignes 3 et U, etc.

Ce travail se poursuivra sur les années à venir en cohérence avec la mise en service progressive de tronçons d'infrastructures fonctionnels qui bénéficieront à l'ensemble du réseau et à sa performance.

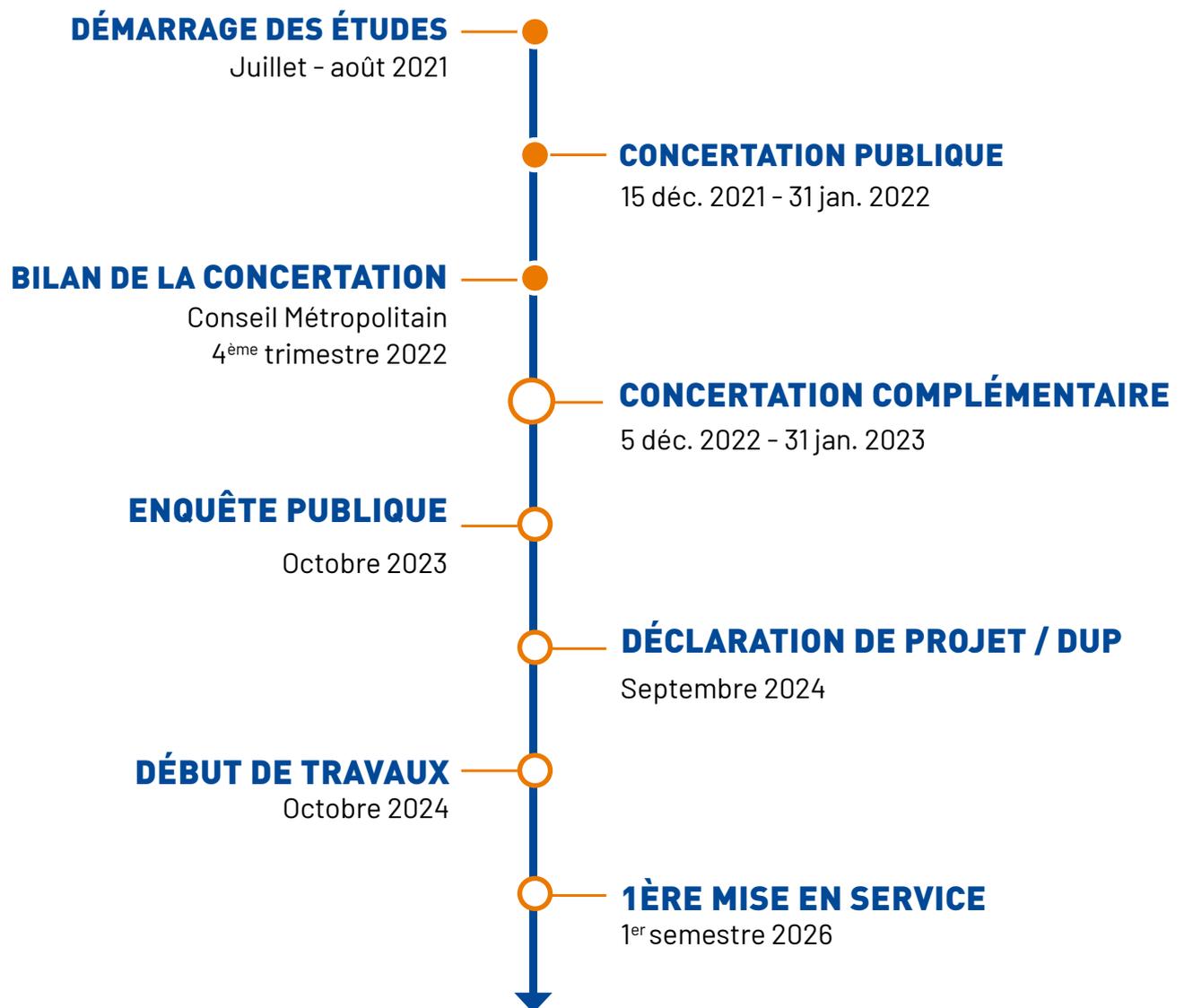


COÛT ET CALENDRIER DU PROJET

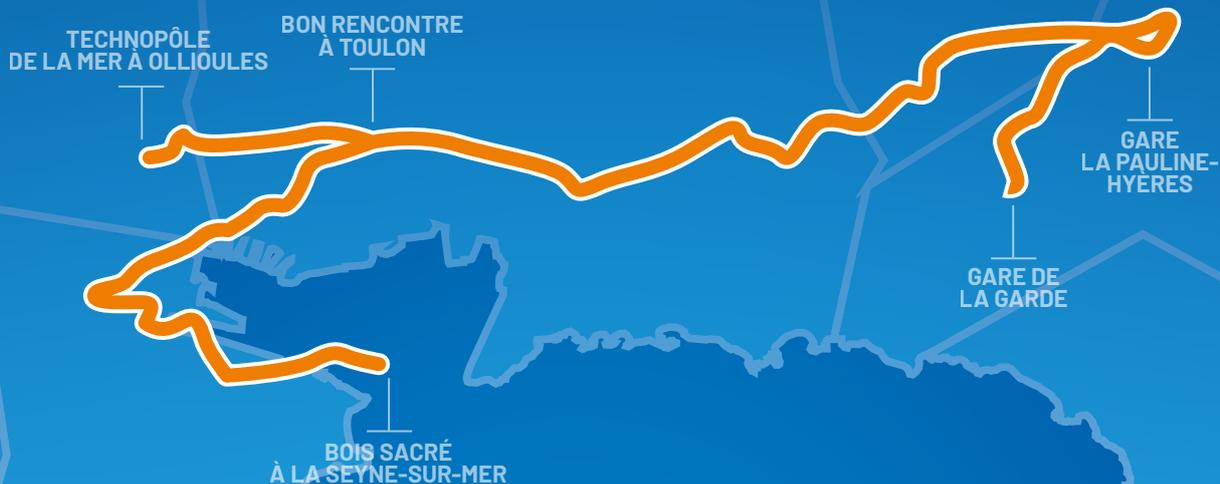
Dans l'état actuel des études, la modification du tracé et son allongement n'engendrent pas de coût supplémentaire par un report des financements du pont de franchissement de l'A57 prévu initialement dans l'ancien tracé.

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 / bâtiments d'exploitation) : 101 millions €**
- **Acquisition de Matériels roulants : 71 millions €**
- **Divers : 31 millions €**



PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



**LA MÉTROPOLE DONNE LA PAROLE À TOUS
LES HABITANTS INTÉRESSÉS PAR LE PROJET**

EXPOS, DOCUMENTATION ET REGISTRE

- Hôtel de ville de La Garde
- Hôtel de ville de La Seyne-sur-Mer
- Hôtel de ville de La Valette-du-Var
- Mairie annexe d'Ollioules
- Hôtel de ville de Toulon
- Hôtel métropolitain à Toulon

RÉUNION PUBLIQUE

9 décembre 2022 à 18h00

Salle des fêtes d'Ollioules
17 Av. Anatole France - 83190 Ollioules

S'INFORMER EN LIGNE

<https://metropletpm.fr/bhns>

COMMENT DONNER SON AVIS ?

- Registre à l'accueil de la réunion publique ;
- Registre dans les expositions ;
- Registre en ligne dans l'espace internet : <https://metropletpm.fr/bhns> ;
- Courriel à l'adresse suivante : concertation-bhns@metropletpm.fr ;
- Courrier postal à l'adresse suivante :
Métropole Toulon Provence Méditerranée
Monsieur le Président, Concertation BHNS,
107, bld Henri Fabre - CS 30536 - 83041 Toulon Cedex 9.