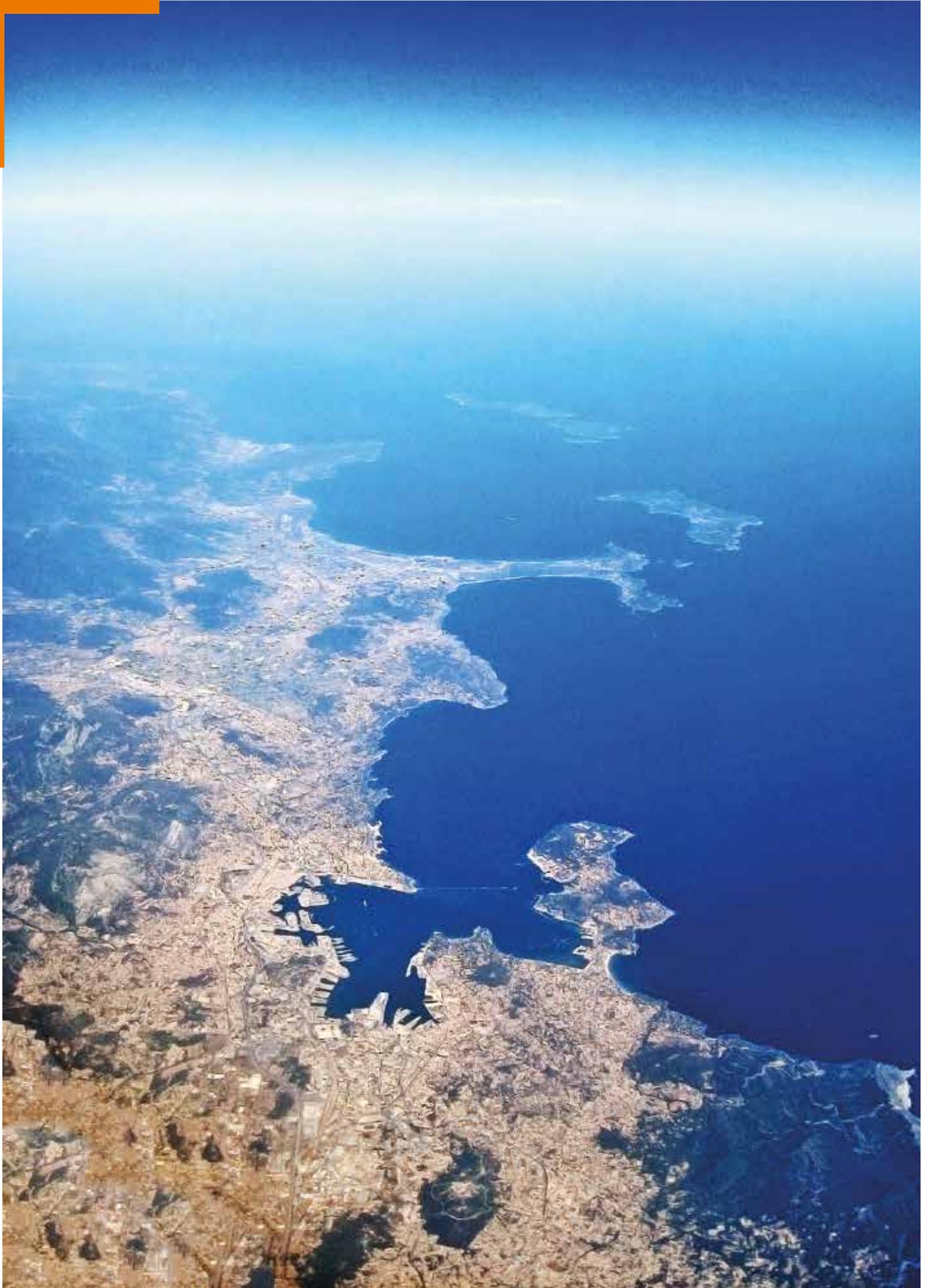


# PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



**DOSSIER DE CONCERTATION  
PORTANT SUR L'ÉVOLUTION  
DU TRACÉ**

5 DÉCEMBRE 2022



# SOMMAIRE

## L'ESSENTIEL DU PROJET..... 4

### LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN.....5

Trois décisions fortes, un objectif clair : réaliser le projet	5
Un cadre institutionnel et législatif transformé	5
Les étapes de concertation	6
L'évolution du tracé soumise à la présente concertation	8

## LA CONCERTATION..... 10

### GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE LA CONCERTATION ..... 11

Le cadre réglementaire de la concertation	11
Les objectifs de la concertation	11
Le dispositif de concertation déployé par TPM	12

## LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ ..... 16

### TPM, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS ET PORTEUSE DU PROJET ..... 17

La Métropole aujourd'hui	17
--------------------------	----

### TPM RELÈVE LE DÉFI DE L'ÉCOMOBILITÉ ..... 18

Une vision d'ensemble	18
Une offre de transport diversifiée	19

### UN TERRITOIRE DE PROJETS..... 24

Chalucet, Montéty, La Loubière : un grand projet urbain au cœur de la Métropole	24
De Mayol à Pipady : un projet pour l'avenir de la Rade	26
La Seyne-sur-Mer : la dynamique de projets	27
D'autres projets de transports majeurs qui viennent en complément des actions de TPM	28

### PDU 2015-2025, UN CADRE STRATÉGIQUE POUR LA MOBILITÉ..... 33

L'ambition	33
Les orientations	34
Le Plan d'actions	35

## LE PROJET DE BHNS.....36

### OBJECTIFS.....37

La dimension environnementale	37
La dimension sociétale	38
La dimension économique	39

### L'ÉVOLUTION DU TRACÉ ..... 40

### ITINÉRAIRES CYCLABLES ..... 44

### CIRCULATION AUTOMOBILE ..... 44

### MODE ROUTIER..... 45

### MATÉRIEL ROULANT ..... 46

### STATIONS.....48

### NIVEAU DE SERVICE..... 49

Des passages plus fréquents et des horaires de passage garantis	49
Des amplitudes horaires élargies	49
Une accessibilité améliorée	49
Une information aux voyageurs renforcée	50
Le stationnement et les modes actifs	50
Les Parkings-Relais (P+R) et les parcs de covoiturage	51

### RESTRUCTURATION DU RÉSEAU MISTRAL.....52

### COÛT DU PROJET.....53

### CALENDRIER ..... 54

# L'ESSENTIEL DU PROJET



# LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN

## TROIS DÉCISIONS FORTES, UN OBJECTIF CLAIR : RÉALISER LE PROJET

**La première décision** repose sur la candidature de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) au quatrième appel à projets de Transports Collectifs en Site Propre lancé par l'État en décembre 2020 dans le cadre de la loi « Grenelle 1 » et de la **Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, qui a recueilli plus de 170 réponses. Le Premier ministre a rendu public le 6 octobre 2021, la liste des projets retenus. Celui de la Métropole Toulon Provence Méditerranée y figure avec la contribution maximale de l'État pour ce type de projet, soit 40 millions d'euros.

**La deuxième décision** prise par le Conseil Métropolitain du 10 novembre 2021, a été d'organiser une concertation préalable dont il a défini les modalités.

**La troisième décision** prise par le Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022, tirant le bilan de la concertation précédente, a été de décider d'une concertation complémentaire portant sur la modification du tracé en deux branches depuis Bon Rencontre et l'intégration du PEM de la gare de la Seyne-sur-Mer au projet BHNS.

Ce présent dossier intervient précisément en application de cette décision.



Par ces trois décisions, TPM affirme sa volonté de concrétiser le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dans les meilleurs délais pour répondre aux enjeux de mobilité métropolitains et aux défis de notre temps en matière environnementale.

## UN CADRE INSTITUTIONNEL ET LÉGISLATIF TRANSFORMÉ

**La Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée est devenue la Métropole Toulon Provence Méditerranée le 1<sup>er</sup> janvier 2018.**

C'est dans ce cadre que TPM a élaboré son Projet Métropolitain, véritable feuille de route stratégique de son action.

Celui-ci précise clairement l'ambition métropolitaine en matière de déplacements : « proposer une offre de transports durables pour répondre à la diversité des besoins de mobilité » (Axe 2 / Ambition 2.6).

**La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)** du 24 décembre 2019 réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en intégrant les enjeux environnementaux qui nécessitent de se déplacer différemment et de réduire la dépendance à l'utilisation individuelle de l'automobile.

Elle renforce le rôle des Métropoles en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et précise le soutien de l'État en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

# LES ÉTAPES DE CONCERTATION

## LA CONCERTATION DE DÉCEMBRE 2021 À JANVIER 2022

**La concertation a conforté l'intérêt et les objectifs  
du projet BHNS**

Les enseignements tirés des échanges avec les participants :

- 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, existantes (réseaux Mistral et ZOU !) ou en développement (RER Métropolitain).
- La nécessité de renforcer la pédagogie du mode BHNS au regard des spécificités de notre territoire et des solutions de mobilités complémentaires : RER Métropolitain, TCSP maritime, autres Lignes à Haut Niveau de Service, évolution du réseau Mistral, développement du vélo et du covoiturage...
- 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.
- 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 par la mise au point d'une billetterie unique entre les différents modes de transport prenant en compte l'accès au stationnement dans les Parcs Relais et Pôles d'Échanges Multimodaux.
- 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.



Ollioules : le Technopôle de la Mer

# LA CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE DE DÉCEMBRE 2022 À JANVIER 2023

**La concertation précédente a conforté la Métropole Toulon Provence Méditerranée sur l'intérêt et les objectifs du projet qu'elle entend poursuivre.**

**Elle a pris acte de la volonté de faire évoluer le tracé qui était soumis à la concertation.**

Le 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, devient 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 :

- **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 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. Le développement du BHNS s'accompagnera d'une restructuration du réseau de transport en commun Mistral tant dans la configuration et le déploiement des lignes que de son exploitation.

Elle mobilisera des **moyens d'information et de concertation continus** afin d'associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet.

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 dès le premier semestre 2026.



**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).**

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.



**Sur la base de ce bilan, Le Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022 a 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 se déroulera du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023**

# L'ÉVOLUTION DU TRACÉ SOUMISE À LA PRÉSENTE CONCERTATION



L'évolution du tracé à l'ouest, et la desserte de la Seyne-sur-Mer via Lagoubran depuis Bon Rencontre fait l'objet de la présente concertation.

Depuis Bon Rencontre en direction de l'Est de la Métropole, le tracé demeure inchangé. La concertation, qui se déroule du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023, a pour objectif de soumettre au public l'évolution de ce 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 et fera l'objet d'études complémentaires qui seront présentées en Enquête Préalable à la Déclaration Publique.

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.

Le projet de BHNS porté par TPM a vocation à renforcer les échanges entre l'Est et l'Ouest de la Métropole et le centre-ville de Toulon.

Il vise à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun Mistral, afin de le rendre plus efficace encore et donc plus attractif car associé à une restructuration.

**Le BHNS présentera notamment un niveau de service renforcé :**

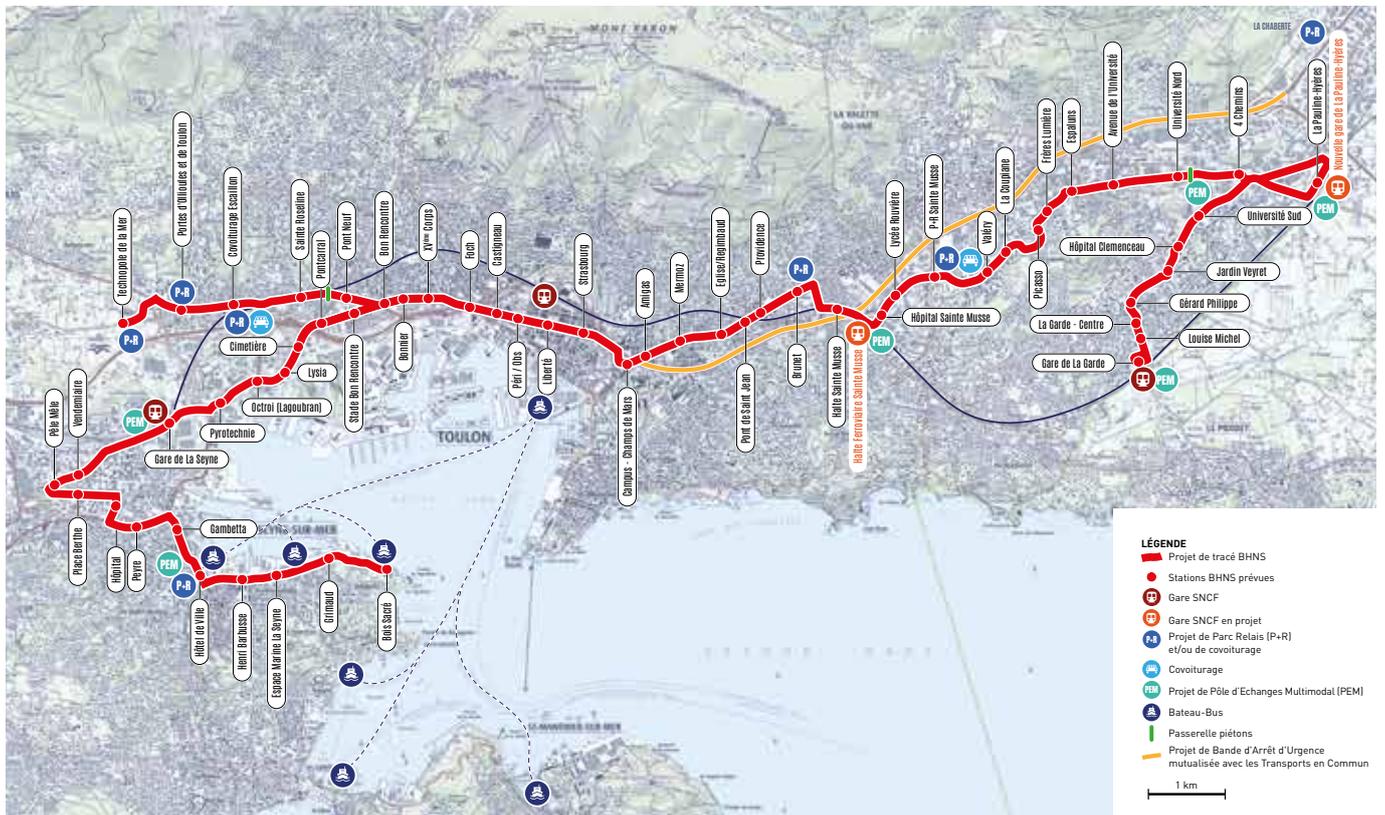
- Un renforcement de l'accessibilité à tout public ;
- Une fréquence de passage élevée et régulée ;
- Une amplitude horaire élargie ;
- Des véhicules plus capacitaires et plus confortables ;
- Un renforcement du service embarqué ;
- Une information dynamique en station ;
- Une gestion centralisée des flux ;
- Un site propre protégé dédié sur plus de 70% de l'itinéraire ;

**Cette évolution du tracé implique :**

- L'annulation 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 modification du pôle d'échanges de la gare La Seyne - Six-Fours tel que présenté dans le projet de désenclavement de l'avenue Robert Brun.

Le 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 et rejoint le quartier Berthe. 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 Villevielle via l'avenue du XV<sup>ème</sup> 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 Villevielle 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.**

# LA CONCERTATION



# GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE LA CONCERTATION

## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION



TPM associe l'ensemble des acteurs concernés tout au long de la vie du projet et s'attache à susciter la participation la plus active possible. Le public est invité à exprimer son avis et ses propositions sur le projet exposé lors de la concertation.

**La concertation se déroule du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023.**

Elle est organisée en application de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme au titre du troisième alinéa concernant « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement », ainsi que de l'article L121-15 du Code de l'Environnement.

À ce titre, il doit faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

La concertation publique a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet selon les caractéristiques envisagées à ce stade des études.

Les modalités d'une concertation publique relèvent de TPM, maître d'Ouvrage, qui a la charge de les mettre en œuvre. Elles répondent aux principes et objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions ;
- Identifier les pistes d'optimisation possibles.

## LES 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 leurs avis sur le projet.

**Cette concertation portera donc sur :**

- L'évolution du tracé en deux branches depuis le quartier de Bon Rencontre en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules et de la Seyne-sur-Mer.

# LE DISPOSITIF DE CONCERTATION DÉPLOYÉ PAR TPM



## INFORMATION RÉGLEMENTAIRE

Les modalités de cette concertation complémentaire ont fait l'objet d'une délibération du Conseil Métropolitain le 16 novembre 2022.

À titre individuel (riverains, habitants ou salariés de l'aire d'étude, usagers du réseau Mistral...) ou collectif (associations, collectivités, chambres consulaires, services de l'État...), les parties prenantes sont invitées par TPM à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet, à travers les différents moyens mis à leur disposition.

Afin que chacun puisse s'appropriier le projet, le dispositif repose sur une information complète, accessible, actualisée et pédagogique.

**La concertation engagée par TPM vise à donner la parole à toutes les parties prenantes intéressées par l'élaboration du projet de BHNS pour nourrir les études techniques qui seront conduites à son issue.**

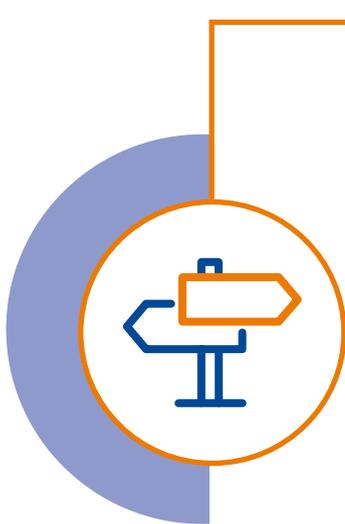
**Une information réglementaire** a été déployée plus de 15 jours avant le début de la concertation.

Elle comprend des annonces légales dans les journaux et un affichage dans les lieux d'information du public des 5 villes traversées par le BHNS et à l'Hôtel de la Métropole.



## L'INFORMATION DES MÉDIAS

Les médias officiant sur le territoire de la Métropole ont reçu un communiqué de presse les informant du lancement et du déroulement de la concertation préalable du projet de BHNS.



## EXPOSITION DANS LES 5 VILLES TRAVERSÉES PAR LE TRACÉ ET À L'HÔTEL DE LA MÉTROPOLE

Dans les 5 villes traversées par le tracé et à l'Hôtel de la Métropole, le public pourra trouver de l'information sur le projet et donner son avis à travers :

- Une exposition synthétique ;
- Un document de synthèse du projet ;
- Le dossier de concertation, en libre consultation ;
- Un registre papier permettant d'exprimer son avis.

### Où trouver l'exposition BHNS ?

- **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.



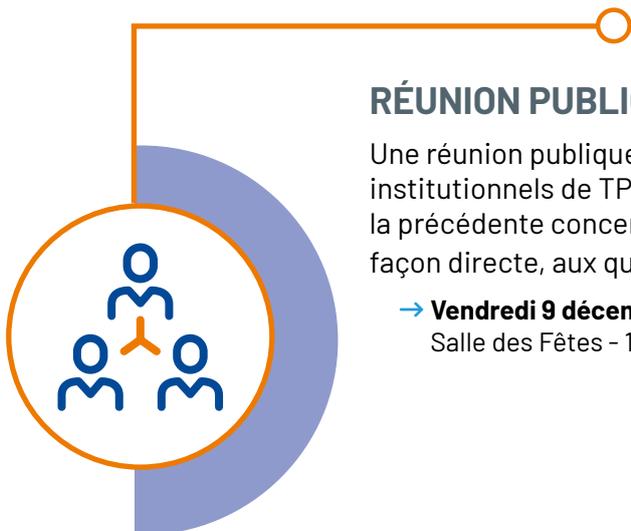
## ESPACE INTERNET DÉDIÉ

Un espace dédié sur le site internet de TPM permet de retrouver toutes les informations sur le projet et notamment :

- La présentation synthétique du projet ;
- La date de la réunion publique ;
- 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
  - Le bilan de la précédente étape de concertation (décembre 2021 / janvier 2022)
  - Le dossier de la présente concertation
  - Le document de synthèse
  - Les panneaux d'exposition
  - Les annonces légales
  - L'affiche d'information légale
  - La délibération de TPM du 16 novembre 2022
  - Le communiqué de presse

### Quelle est l'adresse de l'espace internet dédié à la concertation BHNS ?

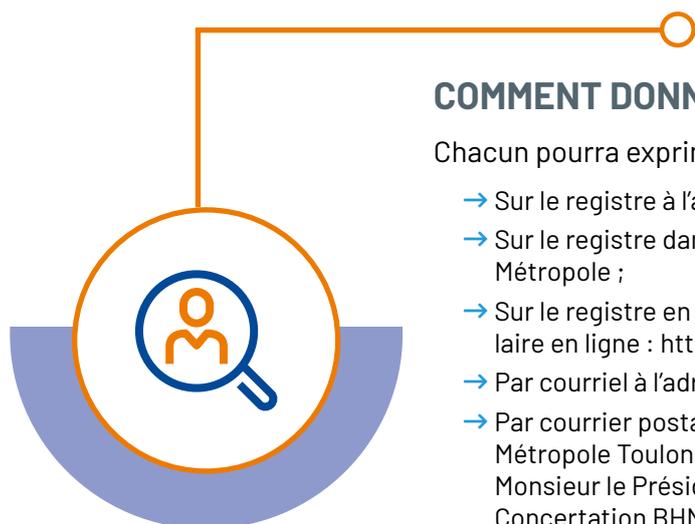
- <https://metropoletpm.fr/bhns>



## RÉUNION PUBLIQUE

Une réunion publique est programmée en présence des partenaires institutionnels de TPM pour présenter le projet et ses évolutions depuis la précédente concertation, entendre les avis du public et répondre, de façon directe, aux questions posées :

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



## COMMENT DONNER SON AVIS ?

Chacun pourra exprimer son avis à travers différents moyens :

- Sur le registre à l'accueil de la réunion publique ;
- Sur le registre dans les expositions dans les 5 communes et à l'Hôtel de la Métropole ;
- Sur le registre en ligne dans l'espace internet dédié au projet et via un formulaire en ligne : <https://metropoletpm.fr/bhns> ;
- Par courriel à l'adresse suivante : [concertation-bhns@metropoletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropoletpm.fr) ;
- Par courrier postal à l'adresse suivante :  
Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Monsieur le Président  
Concertation BHNS,  
107, boulevard Henri Fabre - CS 30536  
83041 Toulon Cedex 9.



## LES ENGAGEMENTS DE TPM : ÉCOUTE ET DIALOGUE

La concertation préalable est une étape importante qui marque à la fois la volonté de la Métropole de réaliser un projet indispensable pour l'avenir tout en restant attentive aux besoins exprimés par les acteurs locaux et les habitants.

Cela implique le respect du principe de transparence par la diffusion d'une information la plus complète, la possibilité équivalente donnée à chacun de pouvoir accéder à l'information et de pouvoir s'exprimer, l'examen attentif et objectif des contributions au débat.

TPM donnera la parole à toutes les parties prenantes lors de la réunion publique.

Une plateforme internet ainsi que les registres papier disponibles sur les lieux des expositions permettront l'enregistrement de toutes les contributions.

TPM apportera des réponses claires et argumentées aux questions posées.

Elle veillera à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation préalable et au-delà, jusqu'à la mise en œuvre du projet.



## LES SUITES DE LA CONCERTATION

Un bilan sera dressé à l'issue de cette phase réglementaire de concertation.

Ce document reprendra tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner...).

**Le bilan de concertation sera soumis à l'approbation des instances de TPM et sera utilisé pour réaliser la suite des études de conception en vue de l'élaboration du dossier d'enquête publique. Il sera soumis à l'assemblée délibérante et rendu public.**

# LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ



# TPM, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS ET PORTEUSE DU PROJET

## LA MÉTROPOLE AUJOURD'HUI

Créée en 2002 sous forme d'une communauté d'agglomération, Toulon Provence Méditerranée (TPM) s'est transformée en Métropole le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Elle regroupe aujourd'hui une population de plus de 440 000 habitants répartis sur 12 communes.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a renforcé les responsabilités des métropoles en matière d'organisation des mobilités, dans toutes leur diversité et selon leurs impacts sociaux et environnementaux.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), met en œuvre une politique de mobilité volontariste qui accompagne les nombreuses évolutions territoriales de ces 20 dernières années, en termes de démographie, d'urbanisation, de développement économique et de déplacements.

Elle anticipe les changements à venir et relève les défis de notre temps, en particulier au niveau environnemental, en offrant à chacun la possibilité de se déplacer avec le mode de transport le plus adapté à ses besoins.

Cette politique, dont les grands axes sont inscrits dans le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, est non seulement un levier de développement, d'attractivité et de qualité de vie mais également une réponse adaptée à la demande croissante de mobilité en privilégiant des modes de déplacements qui ont le plus faible impact possible sur l'environnement.

Pour y parvenir, TPM transforme en continu l'offre de service de son réseau de transport en commun Mistral en choisissant des modes performants, innovants, souples, raisonnés et adaptés aux caractéristiques géographiques du territoire, tels le transport maritime ou le projet de BHNS.

### Les 12 communes membre de TPM

CARQUEIRANNE

HYÈRES-LES-PALMIERS

LA CRAU

LA GARDE

LA SEYNE-SUR-MER

LA VALETTE-DU-VAR

LE PRADET

LE REVEST-LES-EAUX

OLLIOULES

SAINT-MANDRIER-SUR-MER

SIX-FOURS-LES-PLAGES

TOULON



# TPM RELÈVE LE DÉFI DE L'ÉCOMOBILITÉ

## UNE VISION D'ENSEMBLE

La politique de mobilité métropolitaine a pour objectif de développer une offre de déplacements durable et diversifiée en renforçant le réseau de transport en commun terrestre et maritime Mistral, en favorisant les mobilités actives, notamment le vélo, afin de réduire l'usage individuel de la voiture.

Actuellement, 90 % des déplacements des habitants de TPM se font à l'intérieur de la Métropole, organisée de façon multipolaire autour de trois pôles urbains majeurs : Toulon, La Seyne-sur-Mer et Hyères-Les-Palmiers.

Toulon représente 39 % de la population de la Métropole et 45 % des emplois. La ville est la première destination de TPM.

Le réseau Mistral y occupe une place centrale et constitue l'armature du système de déplacements collectifs métropolitains. Il évolue régulièrement sous l'impulsion de TPM et de son délégataire, au gré des évolutions du territoire et de l'évolution des fréquentations ou déplacements des pôles générateurs de voyages, afin de répondre au mieux aux demandes. Aujourd'hui la demande croissante en mobilité rend nécessaire une évolution plus importante du réseau en s'appuyant sur les interconnexions avec les autres modes de transports, que cela soit le rail, la mer ou le réseau d'itinéraires cyclables via des pôles d'échanges, et en facilitant l'accès des automobilistes au réseau de transport en commun.

L'enjeu ici est d'associer un renforcement nécessaire de la structure du réseau Mistral à l'interconnexion avec les autres offres de transports urbains, périurbains mais également ferroviaires en développant les pôles d'intermodalités que sont les pôles d'échanges et autres gares.

La modernisation des parcs de stationnement et la mise en œuvre d'une offre complémentaire associée au déploiement d'une billettique interopérable, facilitent les interconnexions et la fluidité des déplacements à l'échelle de la Métropole.



# UNE OFFRE DE TRANSPORT DIVERSIFIÉE

## LE RÉSEAU MISTRAL

Mistral, le réseau de transport en commun de la Métropole, est utilisé quotidiennement par près de 150 000 voyageurs. Il accueille 33 millions de voyageurs chaque année, dont 40 % sont concentrés sur 4 lignes de bus.

La fréquentation connaît une hausse régulière passant de 18 à 32 millions en 15 ans. 2018 a connu une croissance de 700 000 voyages.

Les données des années suivantes sont plus délicates à interpréter du fait de la pandémie de Covid mais la progression s'est poursuivie comme l'atteste les chiffres d'exploitation (vente d'abonnement des premiers trimestres 2022).

**TPM se fixe un objectif de 40 millions de voyageurs pour 2025.**

Le réseau Mistral est composé de 62 lignes principales terrestres et 10 également maritimes.

Le transport maritime est une des particularités du réseau Mistral. 2,9 millions de voyages sont assurés par les 23 bateaux des lignes maritimes soit près de 10% des voyages ; il s'agit d'une véritable alternative au transport terrestre.

Il s'étend sur les 12 communes de la Métropole et comprend 2 158 points d'arrêt. La progression de la fréquentation du réseau est en grande partie due à une tarification avantageuse : un titre unique à 1,40 €, sur les 12 communes, quel que soit le parcours, à l'unité ou 1 € par carte de 10 mais également une faculté du réseau qui s'adapte à la demande, comme la création de la ligne U en 2014 comptabilisant aujourd'hui plus de 1,7 million de voyages.

**Le réseau Mistral, l'un des moins cher de France, qui sait s'adapter à la demande.**

Le parc de véhicules et de bateaux a été modernisé. Près de la moitié des 317 bus et 2 des 23 bateaux-bus en circulation sont des véhicules propres, hybride, à gaz ou électrique.

**Le réseau Mistral est le 2<sup>ème</sup> réseau le plus propre de France.**

**Aujourd'hui, avec l'ensemble des modes de transport en commun, ce sont 39 millions de voyageurs qui se déplacent sur le territoire.**





## BATEAU-BUS MISTRAL : UN RÉSEAU UNIQUE EN FRANCE

**Le réseau de transport maritime de TPM est le 1<sup>er</sup> réseau de bateau-bus de France avec 2,9 millions de voyages en 2019.**

Il dispose de nombreux atouts : un site propre naturel remarquable, des itinéraires directs et des temps de parcours réellement compétitifs par rapport aux modes routiers.

Deux types de liaisons maritimes sont proposés sur le territoire : des lignes dans la petite rade (réseau Mistral) et des lignes permettant d'assurer la continuité territoriale vers les îles de Porquerolles, Port-Cros et Le Levant à Hyères (TLV).



## UN MAILLAGE DE PARCS RELAIS ET DE PARCS DE COVOITURAGE

La compétence de TPM en matière de parcs et aires de stationnement porte sur les parkings liés au transport en commun. Elle s'est élargie avec la création de la Métropole.

La gestion hiérarchisée du stationnement, adossée à une politique et une réglementation du stationnement métropolitain, a ainsi été mise en place.

Pour faciliter les échanges entre modes de déplacements et encourager le covoiturage, TPM développe un dispositif de parkings connectés aux transports en commun en bus, en bateau ou en train, tant sur le volet transport que tarifaire. Certains sont déjà en service.

La Métropole, qui propose actuellement 4 000 places dans ses parcs, développe son offre pour la porter à 5 500 places.





### **LA POLITIQUE EN FAVEUR DU VÉLO**

Le réseau des pistes et bandes cyclables a fait l'objet d'un investissement continu de la part de TPM qui l'a porté à 316 km en 2022, soit une progression de 250 % depuis 2015. Il sera étendu d'une centaine de kilomètres à l'horizon 2025 et complété par plus de 3 000 places de stationnement vélos, des « parkings » couverts et des vélo-box sécurisés accessibles 24h/24 et 7j/7.

Au-delà des pistes cyclables déjà aménagées, la Métropole s'attache à développer en complément des autres modes de transports alternatifs à la voiture, des itinéraires cyclables privilégiés permettant la circulation des cycles sur des voies apaisées.



### **TÉLÉPHÉRIQUE DU FARON : UN LIEN ENTRE LA MER ET LA MONTAGNE**

Le téléphérique du Faron est unique dans le sud de la France. Il permet aux Toulonnais ainsi qu'aux nombreux touristes d'accéder du pied de la montagne au sommet à environ 584 mètres d'altitude. Chaque année, il transporte 90 000 voyageurs, complétant ainsi l'offre de transport en commun de la Métropole.



## LE RÉSEAU RÉGIONAL ZOU !

Les lignes interurbaines du réseau de transport en commun régional de la Région Sud (ZOU!) connectent TPM avec ses territoires voisins.

16 lignes régulières traversent la métropole en proposant plus de 200 arrêts.

## LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire connecte TPM aux autres grandes Métropoles régionales. Avec ses 8 gares et haltes présentes sur le territoire (dont la halte ferroviaire de Sainte-Musse, mise en service début 2023), il est appelé à jouer un rôle essentiel dans le mix-mobilité souhaité par TPM, rendant possible la création d'un « RER Métropolitain » à haut niveau de service. Chaque année, 5 300 000 voyageurs empruntent le train sur le territoire.





## LA MAISON DE LA MOBILITÉ

Inaugurée en juin 2019, la Maison de la Mobilité TPM est un lieu unique d'information et d'accompagnement en termes de déplacements : transports en commun, vélo, marche à pied, train, transport aérien, covoiturage, stationnement...

Situés en plein centre-ville de Toulon, les agents d'accueil de la Maison de la Mobilité renseignent le public et proposent des solutions adaptées sur les moyens de transports existants sur la Métropole, les modes alternatifs à la voiture, les dispositifs d'aides aux déplacements... Une permanence du réseau Mistral est également ouverte sur place.



La mobilité au sein de la Métropole est donc multiple et complémentaire.

La politique de développement des déplacements urbains développée dans le PDU et mise en œuvre par la Métropole s'attache à présenter une alternative collective adaptée au territoire et à ses mutations urbaines.

# UN TERRITOIRE DE PROJETS

De nombreuses réalisations récentes ou en cours, transforment le paysage urbain et renforcent l'attractivité de la Métropole.

Elles participent à la croissance des besoins de déplacements et montrent la nécessité d'adapter régulièrement l'offre en mobilité, tant dans son volume que dans sa géométrie.

## CHALUCET, MONTÉTY, LA LOUBIÈRE : UN GRAND PROJET URBAIN AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

La Métropole s'appuie sur le rayonnement de la gare de Toulon pour intensifier le développement économique et urbain du cœur métropolitain. Celle-ci présente des fonctions de pôle d'échanges multimodal (train – réseau Mistral – réseau Zou! – piste cyclable) et une fréquentation en croissance régulière de 4 millions de passagers par an.

Autour de la gare de Toulon, un programme d'envergure métropolitaine est en cours pour équilibrer le développement économique entre l'Ouest, le centre et l'Est de la Métropole.

### CHALUCET : LE NOUVEAU QUARTIER DE LA CRÉATIVITÉ ET DE LA CONNAISSANCE

Le nouveau quartier de la Créativité et de la Connaissance à Chalucet, autour du jardin Alexandre 1<sup>er</sup> agrandi et mis en valeur pour l'occasion, a accueilli ses premiers étudiants et ses entrepreneurs à l'automne 2019 dans différents établissements :

- L'École Supérieure d'Art et de Design TPM ;
- L'École supérieure internationale de management Kedge Business School ;
- L'École d'architecture d'intérieur et de design à rayonnement international Camondo Méditerranée ;
- Le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) ;
- L'agence de développement économique TVT Innovation.

Avec l'ouverture de Chalucet, ce sont près de 1.300 nouveaux étudiants qui rejoignent le cœur de ville.

Quartier Chalucet et ses établissements universitaires, situés sur le tracé du BHNS





## MONTÉTY : LA FORMATION DES PROFESSIONNELS DE SANTÉ EN TÊTE

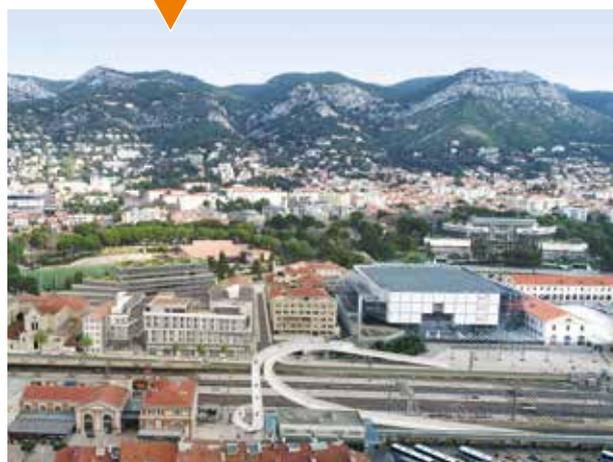
Dans le secteur de Montéty, au nord de la voie ferrée, l'Institut de Formation Public Varois des Professions de Santé s'implantera dès 2023.

Le projet répond à un double objectif : installer des filières d'enseignement paramédical au plus près des hôpitaux civils et militaires, et regrouper dans un même lieu de nombreuses disciplines, formant l'une des plus grandes écoles de France avec ses 2 700 étudiants.

Le projet prévoit également la création d'une résidence hôtelière étudiante de nouvelle génération, un hôtel et des espaces de coworking. Une centaine de places de stationnement seront aménagées dans le quartier et 650 sur le parking du Zénith.

**Le « Pont des Arts »**, passerelle de franchissement des voies ferrées accessible aux piétons et aux modes doux, reliera le quartier Montéty au pôle d'échanges multimodal de la Gare, au centre-ville et au Campus.

*Le Pont des Arts au niveau de la gare de Toulon*



## LA LOUBIÈRE REVERDIT

Le parc paysager de 16 000 m<sup>2</sup> ouvert le 14 septembre 2022 sur l'ancienne friche industrielle de La Loubière s'inscrit en cohérence avec cette vaste opération.

*Parc paysager de La Loubière*



# DE MAYOL À PIPADY : UN PROJET POUR L'AVENIR DE LA RADE



D'envergure exceptionnelle, le projet a pour objet de réinventer les interactions entre la ville et la mer depuis le stade Mayol jusqu'à la plage de Pipady située au niveau de la Tour Royale.

Une étude de conception urbaine et paysagère lancée en 2019 a permis de retenir un projet global d'aménagement sur 44 ha de terrain et 2,4 km de front de mer.

Dès l'été 2019, le mur d'enceinte nord de l'arsenal du Mourillon fut démoli et un jardin provisoire créé, première étape de ce programme ambitieux.

Cet espace urbain sera remodelé autour de trois principes d'aménagement :

- L'ouverture de Toulon sur la rade : renaturation, reconnexion et redynamisation ;
- L'innovation au service du quartier : mobilité décarbonée, nouveau front maritime, énergies innovantes, réponse aux problématiques environnementales ;
- L'adaptabilité et l'évolutivité : répondre aux nouvelles aspirations et à la mixité des usages.

## **LA SEYNE-SUR-MER : LA DYNAMIQUE DE PROJETS**

### **LE NOUVEAU PROGRAMME NATIONAL DE RÉNOVATION URBAINE (NPRU) POUR TRANSFORMER LE CENTRE-VILLE**

Ce nouveau programme s'attachera, durant 4 ans, avec l'appui d'une concession d'aménagement, à changer le visage du centre-ville de La Seyne-sur-Mer : piétonnisation, stationnement, aide aux commerçants, propriétaires, bailleurs, lutte contre l'insalubrité, valorisation des services existants et nouveaux services, place plus grande de l'art et la nature en ville, modes de déplacement, circulation et liaison entre les places publiques. Une prochaine concertation doit être engagée sur le sujet par la Ville.

### **LE PROJET POUR LIBÉRER LE PORT DU TRAFIC ROUTIER**

Ce projet, actuellement en réflexion, soulagerait le port d'une grande partie de son trafic routier (18 000 voitures/jour) et améliorerait la circulation dans le sud de La Seyne-sur-Mer.

### **LA RÉHABILITATION DE LA CORNICHE DE TAMARIS**

Comptant parmi les paysages remarquables de la Métropole, la corniche de Tamaris fait l'objet d'un important programme de réaménagement de 30 millions d'euros financés par TPM.

Celui-ci part de l'Atelier Mécanique (corniche Giovannini), passe par Balaguier (corniche Bonaparte), le port du Manteau et Tamaris (corniche Pompidou) jusqu'aux Sablettes sur environ 4,7 km.

Le projet vise d'ici 2025 à requalifier et embellir en profondeur tous les espaces et à repenser les usages de mobilité en réduisant l'empreinte de la voiture au profit de la marche à pied, du vélo et du transport en commun.





## D'AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS MAJEURS QUI VIENNENT EN COMPLÉMENT DES ACTIONS DE TPM

### A57 - L'AUTOROUTE AU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DE L'INTERMODALITÉ

Entamée il y a 25 ans, elle s'achève avec les travaux d'élargissement de la sortie Est (A57) qui devraient se terminer en 2025. Les transports en commun font partie intégrante du projet.

Déjà, les mises en service du premier tube (2003) puis du second (2013) ont contribué à pacifier la circulation en surface, réduire les conflits d'usages et améliorer les vitesses moyennes de circulation en transports en commun dans le centre de Toulon. La vitesse commerciale des bus, après avoir chuté à moins de 14 km/h, atteint désormais 17 km/h. En 2025, la bande d'arrêt d'urgence de l'A57 en cours d'élargissement **sera ouverte à la circulation des transports en commun dans les deux sens de circulation, entre les échangeurs de Benoît Malon et la Pierre Ronde.**

Lorsque le trafic sera dense, les transports en commun basculeront sur cette voie réservée afin de permettre le maintien de leur vitesse commerciale.

Ces travaux s'accompagnent de la création d'un arrêt de bus sur l'A57, en interconnexion avec le Pôle d'échanges Multimodal de Saint-Musse, composé de l'interconnexion BHNS et halte ferroviaire TER de Sainte-Musse.

Dans une volonté de mobilité durable, de nouvelles passerelles permettant aux riverains de mieux circuler de part et d'autre de l'autoroute seront créées, tout comme des protections phoniques.

## LA CRÉATION D'UNE LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE ENTRE MARSEILLE ET NICE

Le Gouvernement a proposé de retenir l'intégralité de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de phaser sa réalisation en 4 étapes.

Les phases 1 et 2 concernent essentiellement l'amélioration de la ligne existante en traitant notamment les nœuds ferroviaires des trois Métropoles de Marseille, Nice et Toulon, ainsi que l'aménagement du pôle d'échanges La Pauline-Hyères.

Ces phases renforcent la robustesse du réseau et sa capacité. Elles concernent directement le fonctionnement des TER qui verront leur fréquence multipliée par 2 ou par 4.

Les phases 3 et 4 concernent plutôt le volet de la grande vitesse et la création d'une ligne entièrement nouvelle entre Le Muy et Nice.

Après le rendu le 22 avril d'un avis favorable par la Commission d'enquête chargée de mener à bien l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique, la LNPCA a été déclarée d'utilité publique en octobre 2022.

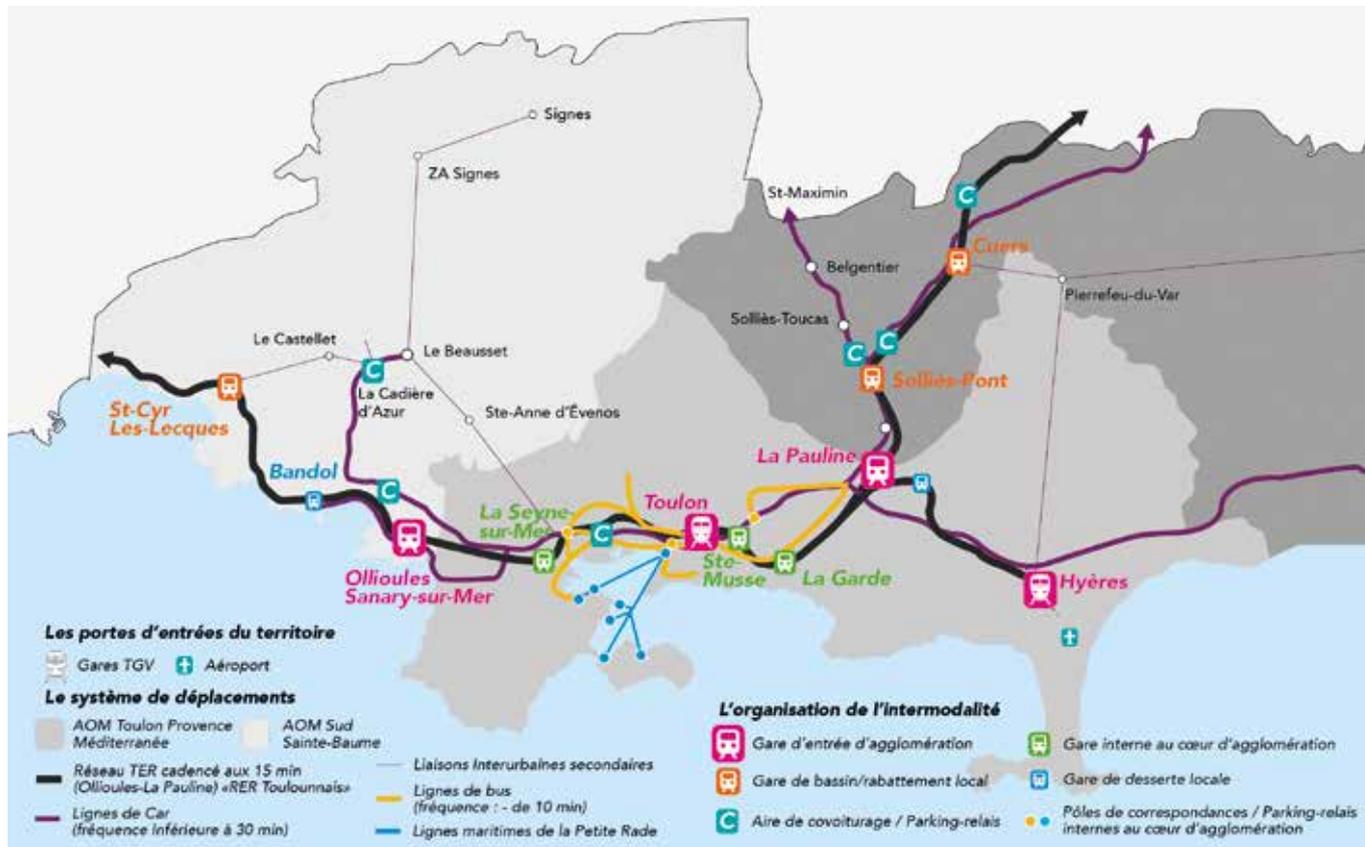
Une mise en service à horizon 2028 est l'objectif.

### Le Projet de LNPCA - Source SNCF Réseau



Projet LNPCA (Source : SNCF Réseau)

## LA CRÉATION D'UN « RER MÉTROPOLITAIN »



La livraison des aménagements en phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettent le déploiement d'une offre de transport en train cadencée et de proximité : **c'est le projet de « RER Métropolitain »**.

Cela consiste en une desserte cadencée centrée sur Toulon entre toutes les gares et haltes ferroviaires situées sur la ligne, depuis Saint-Cyr-sur-Mer à l'Ouest et Carnoules ou Hyères à l'Est.

Sur le territoire de la Métropole, deux sites feront l'objet d'importants travaux.

- Le premier est sur le territoire de Toulon, à proximité de l'Hôpital Sainte-Musse, où la halte ferroviaire sera mise en service début 2023.
- Le second se situe à La Garde, à la gare de La Pauline-Hyères qui sera profondément remaniée pour faciliter la bifurcation des trains vers Hyères-Les-Palmiers.

## LA HALTE FERROVIAIRE DE SAINTE-MUSSE



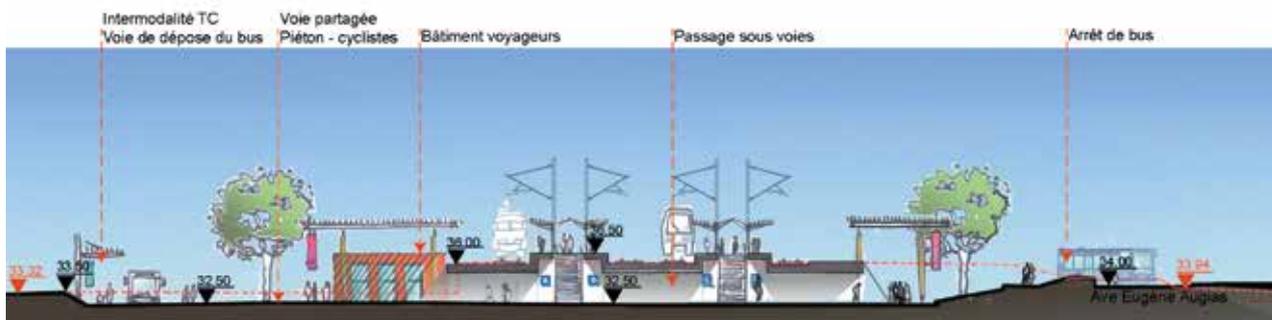
La halte de Sainte-Musse constituera la seconde gare de Toulon devenant un pôle d'échanges dans un quartier en pleine expansion où se situent des acteurs générateurs de trafic à vocation métropolitaine voire départementale.

Elle se situera le long de la rue André Blondel, à l'Est de l'autoroute A57. Elle présentera une interconnexion forte avec le futur BHNS sur la rue André Blondel, l'arrêt de bus/car sur l'A57, la piste cyclable et les cheminements piétons notamment en accessibilité jusque l'hôpital Sainte-Musse.

La mise en service est prévue début 2023.

La fréquentation globale de la gare de Sainte-Musse est estimée à 119 000 voyageurs annuels.





## LA TRANSFORMATION DE LA GARE DE LA PAULINE-HYÈRES ET LA CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (PEM)

Pour le moment celle-ci se fait « à plat », obligeant un cisaillement de la ligne Marseille-Vintimille par les trains allant vers Hyères. Pour augmenter la capacité de ce nœud ferroviaire, il convient d'organiser une bifurcation dénivelée. La voie Toulon vers Hyères passera donc en souterrain sous les deux voies actuelles.

Pour éviter que les TER ne ralentissent ou bloquent les trains plus rapides (TGV ou fret), il sera créé deux voies supplémentaires au droit de la gare.

Au-delà de cette modification « technique », de nouvelles fonctionnalités seront aménagées.

- Mode actifs (marche à pied, vélo...) : une liaison de largeur confortable sera créée en pied du remblai Ouest de la plateforme ferroviaire, entre la route d'Hyères et le rond-point des Quatre chemins au sud et l'autoroute A57 et au-delà au nord. Elle s'inscrira dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) ;
- En transport en commun (TC) : le projet prévoit à l'Ouest une gare routière de 8 emplacements d'arrêt de bus/cars s'appuyant sur une refonte des lignes actuelles et le maintien d'un arrêt (2 sens) à l'Est sur l'avenue Eugène Augias. Le BHNS pourra ainsi se connecter parfaitement à ce pôle d'échanges ;
- Une dépose en amont de la gare permettra aux usagers d'accéder rapidement aux quais ferroviaires via le parvis Ouest, le passage souterrain et les circulations verticales.

Côté Est, un parking de 150 places avec le maintien de l'arrêt de bus de la ligne 29, Toulon-Hyères par La Crau, une voie de dépose rapide, des arrêts de bus et un parking vélos seront créés.

# PDU 2015-2025, UN CADRE STRATÉGIQUE POUR LA MOBILITÉ

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) est un document d'orientation stratégique et de planification de la mobilité.

Il fixe les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le périmètre de compétence de l'autorité qui le définit.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

**Le 16 décembre 2016, le Conseil Communautaire de TPM a voté l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025.**

**Il constitue encore le fil conducteur des politiques de mobilité sur le territoire jusqu'à son renouvellement.**

## L'AMBITION

Le PDU se donne l'ambition de ramener de 59 à 50% la part de l'automobile et de faire progresser de 5,9 à 10% la part des transports en commun. Le BHNS est un des outils pour atteindre cet objectif.

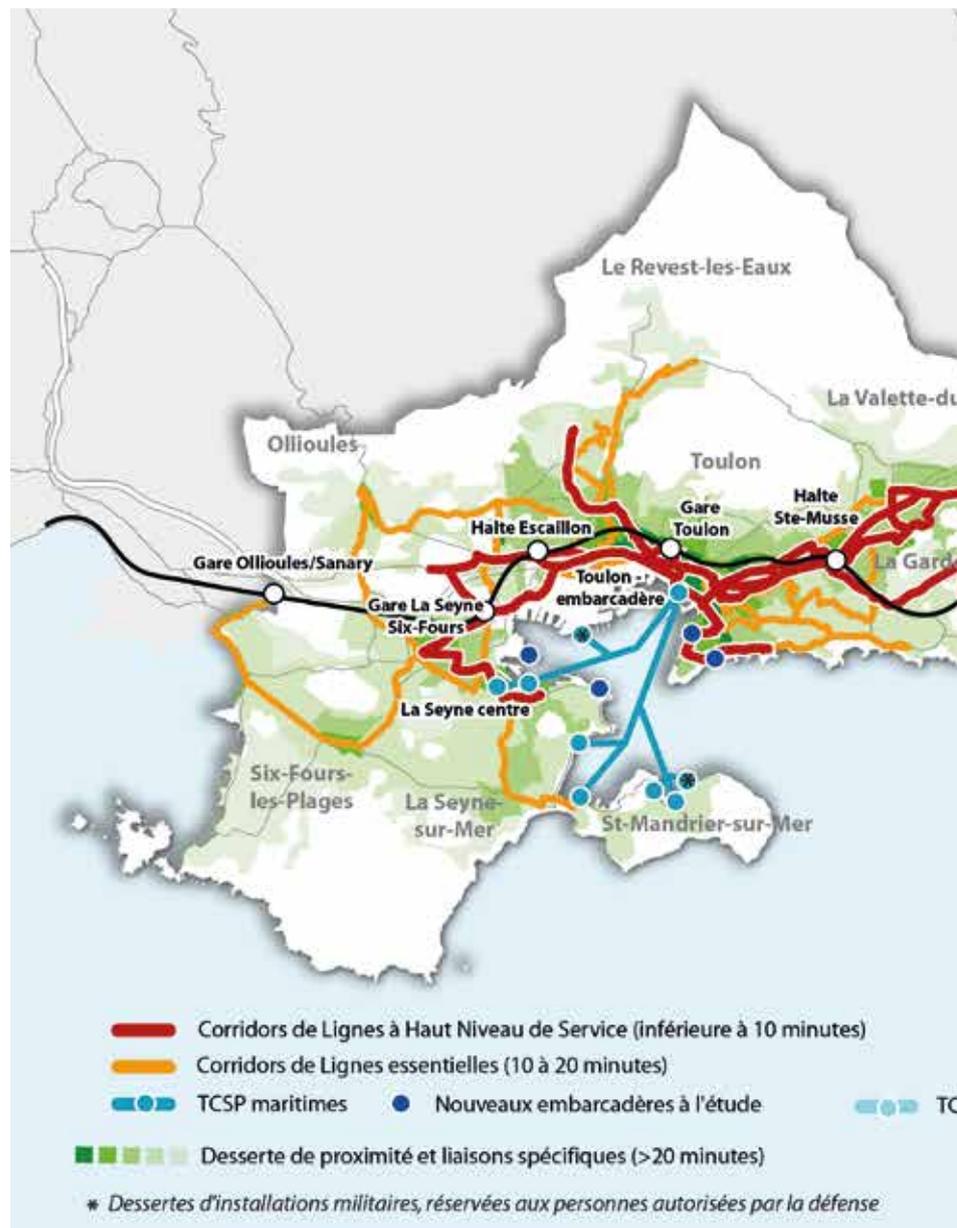


# LES ORIENTATIONS

- **Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile**
  - Améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs
  - Optimiser et renforcer les réseaux de transports interurbains
  - Améliorer les interfaces entre les offres de transports
  
- **Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée**
  - Repenser et apaiser la voirie par des aménagements multimodaux
  - Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public
  - Améliorer la gestion des flux de marchandises
  
- **Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des personnes à mobilité réduite**
  - Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation
  - Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre
  - Communiquer auprès du public pour changer les habitudes
  
- **Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé**
  - Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation
  - Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre
  - Communiquer auprès du public pour changer les habitudes
  
- **Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne**
  - Assurer une meilleure desserte du port de Toulon et de l'aéroport international Toulon-Hyères
  - Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire

## Lignes à Haut Niveau de Services et lignes essentielles

Les 4 Lignes à Haut Niveau de Service desservent 1/3 de la population et 50 % emplois. Si on y ajoute les lignes essentielles, ce sont 2/3 de la population et 75 % des emplois qui sont desservis.



## LE PLAN D' ACTIONS

Le PDU de TPM fixe 15 objectifs stratégiques et 46 actions déclinées en quatre cartes.

**L'un des objectifs est d'augmenter de 78% la fréquentation des transports en commun.**

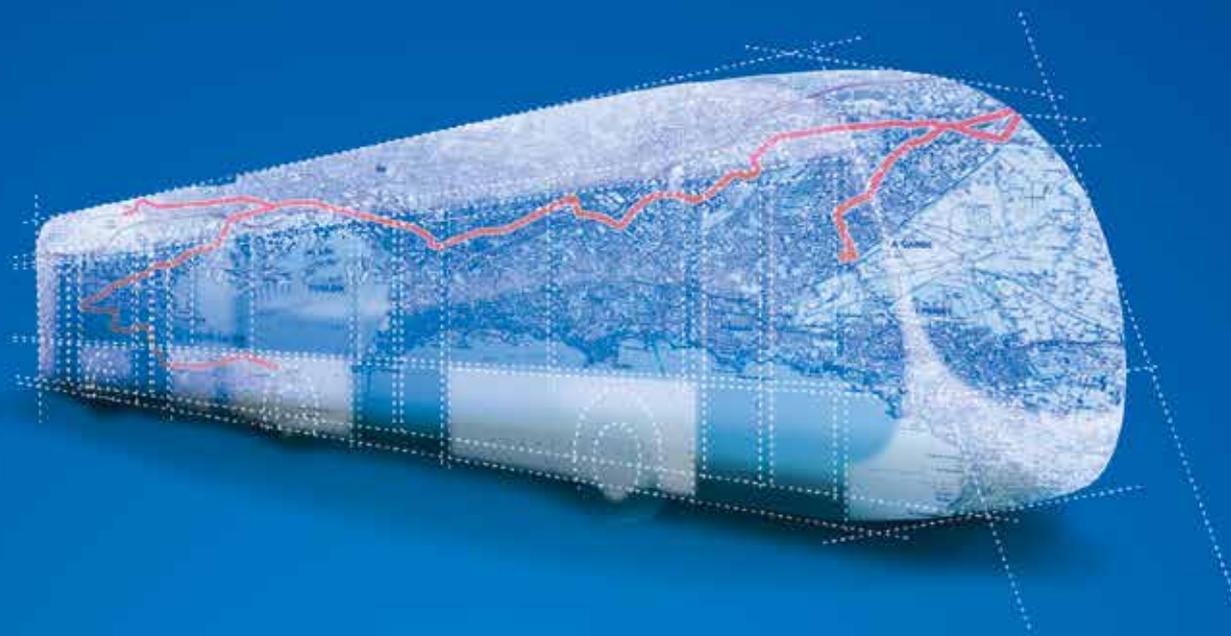
Pour y parvenir, l'offre de transport en commun métropolitaine s'appuiera sur :  
4 Lignes à Haut Niveau de Service avec une fréquence inférieure à 10 minutes dont le BHNS est une des composantes ;

- Des lignes de TCSP maritimes dans la petite Rade ;
- Des lignes essentielles avec une fréquence comprise entre 10 et 20 minutes ;
- Un réseau TER cadencé au 1/4 d'heure ;
- Un réseau de Cars à Haut Niveau de Service cadencé à la 1/2 heure.



Les indicateurs mis en place par TPM montrent une réalisation du PDU à plus de 50% à mi-exercice.

# LE PROJET DE BHNS



# OBJECTIFS

La Métropole Toulon Provence Méditerranée soumet à la concertation l'évolution du tracé du BHNS telle qu'elle est ressortie de la phase de concertation précédente qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022.

## LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

Le projet s'inscrit dans les engagements de la France de réduire les émissions de gaz à effet de serre dont les transports routiers sont une des composantes fortes.

Inciter à la **réduction de l'usage individuel de l'automobile** en offrant des alternatives crédibles, est un levier efficace. C'est la raison du choix de TPM de développer les transports en commun et les modes actifs.

Le développement du BHNS participera à l'amélioration de la qualité de l'air par le choix d'une énergie propre pour la motorisation des bus de 24 m et par la diminution du trafic automobile.

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var – objectifs 2025 a été approuvé par décision préfectorale le 17 mars 2022.

La Métropole a signé la charte d'engagement pour la qualité de l'air en septembre 2019. L'ensemble de ses aménagements s'inscrit dans le plan d'action du PPA du Var.

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 espaces publics afin de réduire les îlots de chaleur. Il s'agit d'initier les dispositions de la réglementation en termes de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique comportera un bilan carbone de l'opération ainsi qu'une évaluation des impacts sur le changement climatique.



## LA DIMENSION SOCIÉTALE

### **Le BHNS contribue à l'amélioration du cadre de vie**

La réalisation de la voie qui lui est réservée s'accompagnera de la requalification des espaces traversés, contribuant à l'embellissement des quartiers et la dynamisation des centres-villes.

Ceci passe notamment par de nouveaux aménagements paysagers qui mettent l'espace urbain en valeur. Le nouveau partage de la voirie entre ses différents usages, participe à l'apaisement des espaces traversés. Avec moins de bruit, la qualité de vie s'améliore.

### **Le BHNS accompagne le développement urbain**

Avec une amplitude de service élargie, notamment en soirée, en assurant la desserte du cœur métropolitain qui accueille près des 2/3 de la population et où se réalisent 60 % des déplacements de la Métropole, le BHNS permet une meilleure accessibilité des grands équipements (zones commerciales, équipements publics, pôles d'emplois, sites touristiques et de loisirs), ce qui favorise leur bon usage.

La volonté de la métropole est de disposer d'un vecteur de transport efficace qui s'inscrit au mieux dans le tissu urbain, non pas comme une percée mais une insertion prenant en compte l'ensemble des usages et leurs évolutions (bus, cycles, piétons, voiture).

### **Le BHNS facilite l'accès à la mobilité pour tous**

Le coût de la mobilité, de plus en plus difficile à assumer pour les ménages, se traduit par des changements de comportements vis-à-vis de l'automobile. Le transport public et le BHNS en particulier, grâce à une politique tarifaire attractive, permettent à chacun d'accéder à la mobilité.

Par ailleurs, le BHNS offre une accessibilité maximale aux personnes à mobilité réduite, tant au niveau des véhicules, qu'au niveau des cheminements piétons.



## LA DIMENSION ÉCONOMIQUE

La mise en service du BHNS bénéficie directement aux usagers des transports publics, qu'ils soient anciens ou nouveaux, mais aussi à l'ensemble du territoire.

Pour les usagers, l'amélioration de l'offre de transport est visible et immédiate : gain de temps, régularité des horaires, des bus plus fréquents, des services plus étendus durant la journée.

Le site propre et la priorité aux feux sont les meilleurs moyens d'augmenter la vitesse commerciale et réduire les temps de parcours.

Paradoxalement, en permettant un usage moindre de l'automobile, le projet améliore aussi les conditions de circulation des automobilistes. La décongestion du réseau de voirie ainsi obtenue, réduit les nuisances (émission de gaz à effet de serre, particules fines, bruit) et diminue les risques d'accidents. Le résultat est favorable à la santé publique.

Ces gains qualitatifs peuvent être mesurés et quantifiés. Ils sont ensuite valorisés, c'est à dire traduits sous forme monétaire en économie, tant pour les individus que pour la collectivité. Cela permet de mesurer la rentabilité de l'investissement. Ces données seront développées dans le dossier d'enquête publique qui sera réalisé au terme de cette phase de concertation préalable.



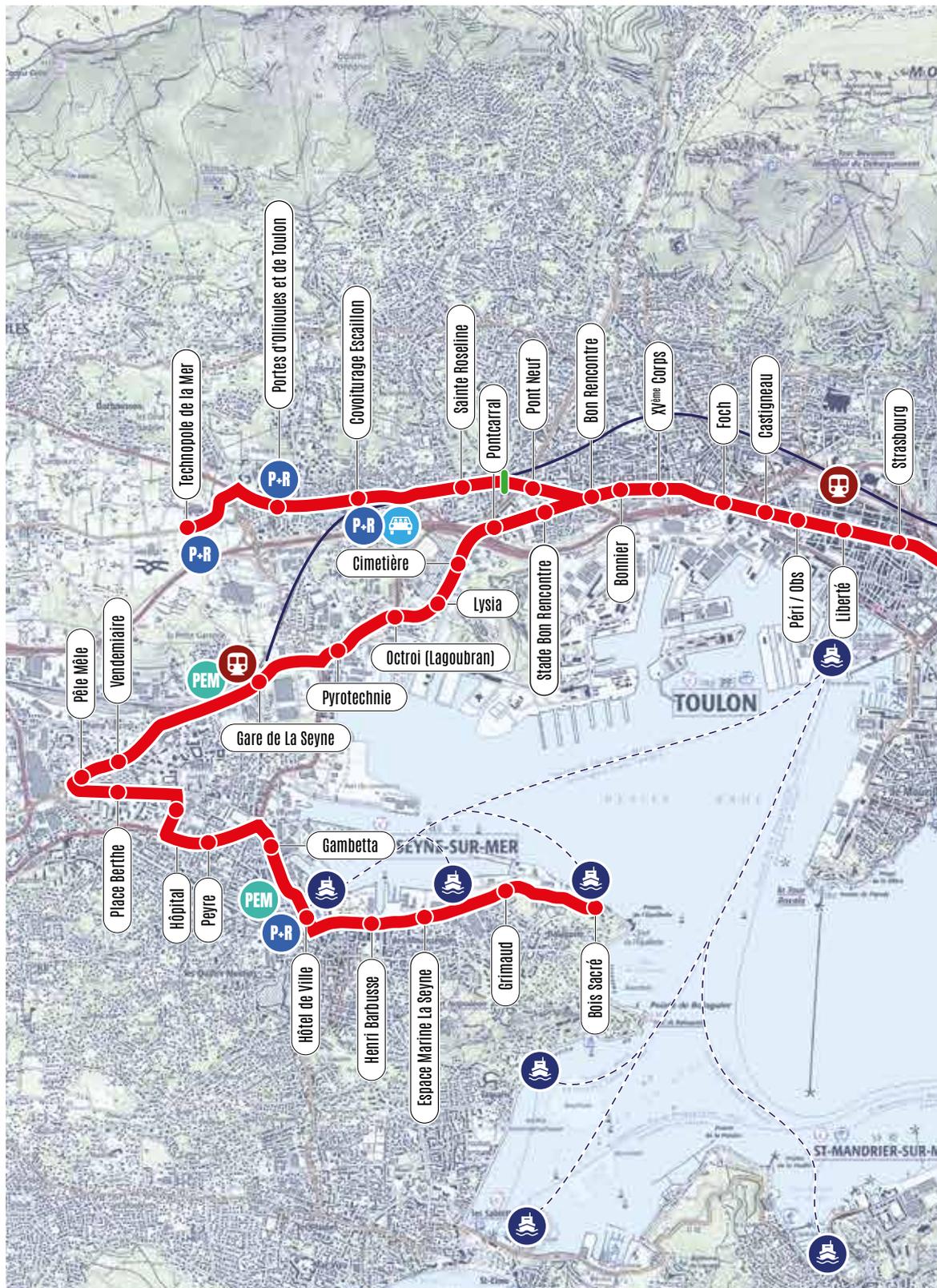
# L'ÉVOLUTION DU TRACÉ

Le tracé 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.

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

→ Annulation 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.

→ 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.



## LES PRINCIPAUX POINTS DESSERVIS :

### → 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 l'évolution se poursuit vers une création pour la deuxième phase de développement de près de 2 000 emplois ;

### → Toulon :

- Les quartiers La Beaucaire, 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 de Sainte-Musse ;
- ZAE Sainte Musse

### → La Valette-du-Var

- Le quartier de La Coupiane ;
- Le Centre Commercial Avenue 83 ;

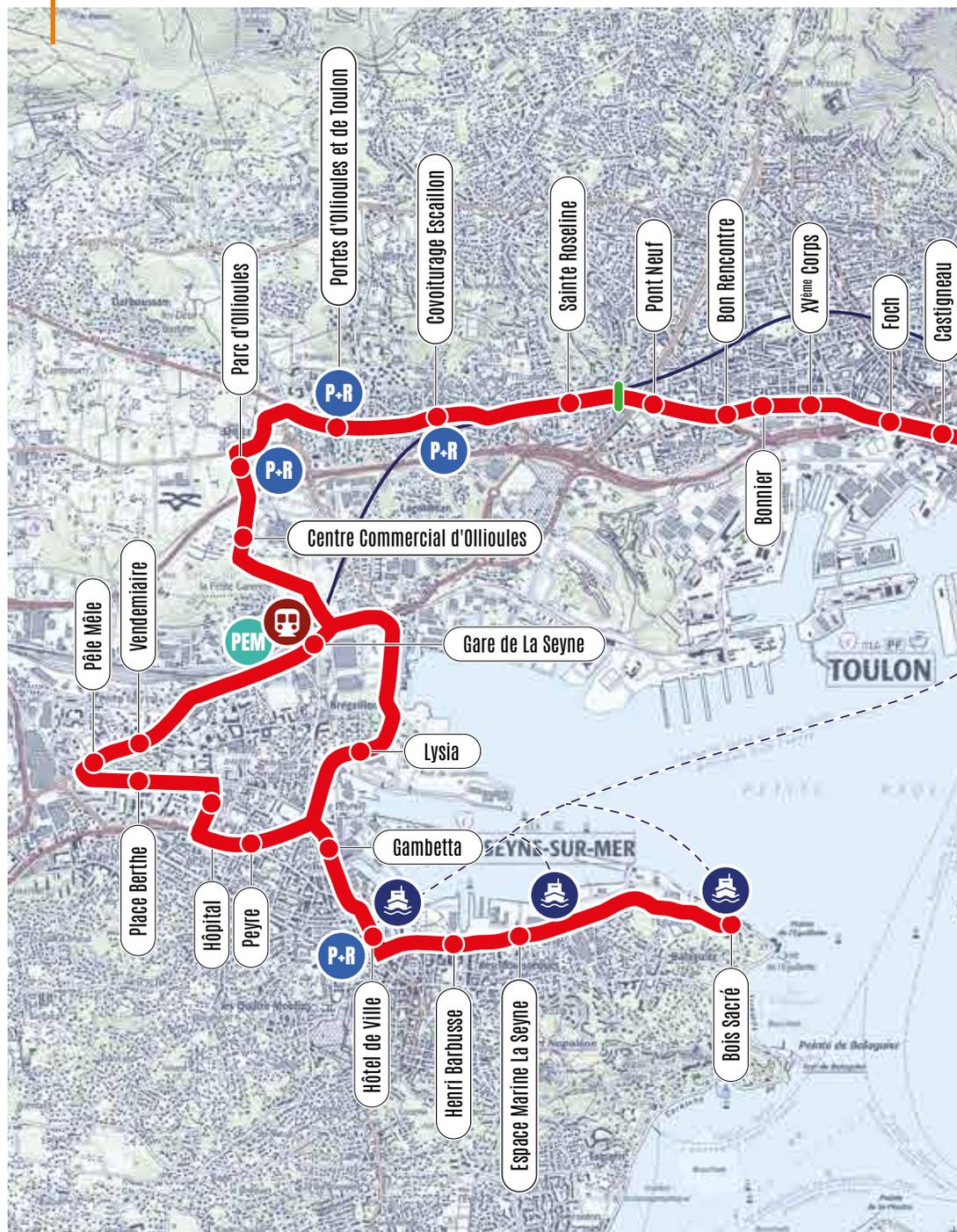
### → La Garde

- Le Centre Commercial Grand Var ;
- L'Université ;
- Le centre-ville et sa gare ;
- La gare de La Pauline-Hyères et la zone d'entreprises.



## Ancien 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.



Ce projet ambitieux constitue la ligne de BHNS la plus longue de France.

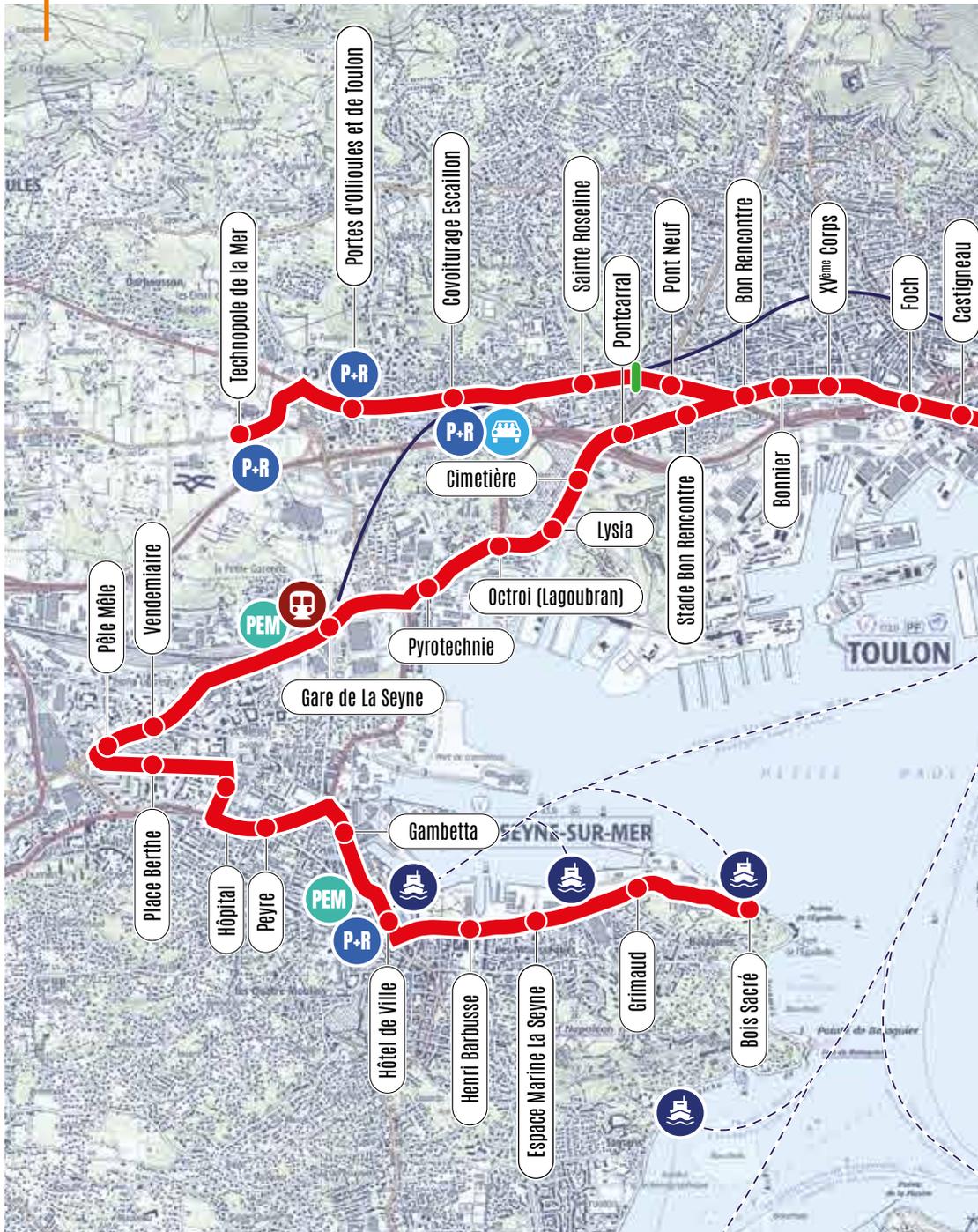
Il est l'une des composantes des lignes à Haut de Niveau de Service que TPM développera vers des pôles non encore desservis.

La réflexion d'insertion portant sur la traversée des quartiers de Saint-Jean-du-Var et de la Coupiane sera approfondie avec la volonté de développer plus de sites propres.

L'articulation entre la ligne de BHNS et les zones d'activités situées à l'Est avec le PEM de La Pauline-Hyères et à l'Ouest sera optimisée dans le cadre de la restructuration du réseau Mistral. Une prolongation de la ligne BHNS pourrait être envisagée selon l'évolution des mobilités.

Le tracé retenu présente une plus forte centralité urbaine en desservant l'axe Strasbourg / Liberté. L'amélioration du confort de la connexion piétonne entre la gare de Toulon et la ligne de BHNS sera un des sujets de vigilance

## Nouveau tracé



de la Métropole.

À l'ouest, sur la commune de la Seyne-sur-Mer, la prolongation de la ligne vers les Sablettes au-delà du terminus Bois Sacré, n'est pas justifiée en termes de charge de fréquentation.

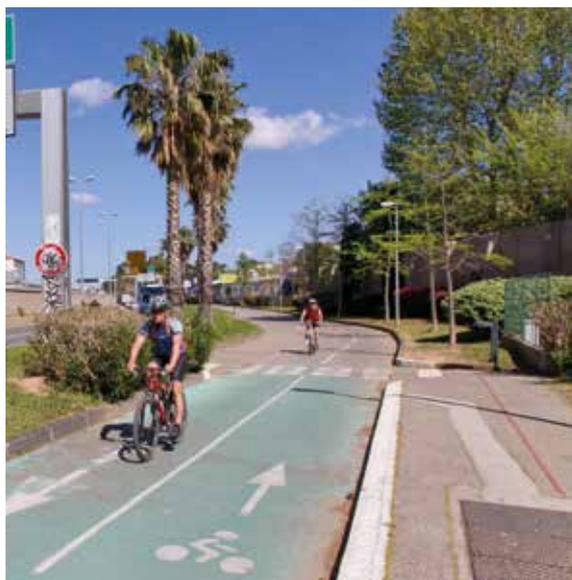
La prolongation de la ligne vers les villes du Pradet, La Crau, Six-Fours et Ollioules-centre n'est pas compatible avec l'exploitation de la ligne et le niveau de fréquentation projeté.

Le renforcement de la desserte de ces territoires sera recherché dans le cadre de la restructuration du réseau

Mistral.

La liaison entre Hyères-les-Palmiers et Toulon sera renforcée par la restructuration du réseau Mistral, le développement du RER Métropolitain (la mise en service de la halte Sainte-Musse à l'horizon de janvier 2023 en constitue une étape) et la mise en place de navettes entre la gare de Hyères et l'aéroport.

# ITINÉRAIRES CYCLABLES



**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.

Les pistes cyclables aménagées par la Métropole répondent et répondront toutes aux règles de l'art en termes de sécurité de l'usage.

Les futurs bus de la ligne de BHNS ne pourront pas accueillir des vélos, tout comme tous les modes de transport en commun qui ne peuvent pas répondre à cette demande à l'heure de pointe. En parallèle, la Métropole et la SNCF en accord avec la Région Sud PACA renforcent les équipements vélos par le déploiement d'abris sécurisés sur le territoire, dans les pôles d'échanges et demain au droit des futures stations du BHNS.

## CIRCULATION AUTOMOBILE

L'insertion du BHNS sur la voirie, sa priorité aux feux et aux carrefours modifieront la circulation automobile.

Cette dernière est appelée à se fluidifier par le report modal attendu en faveur du transport en commun dans toutes ses dimensions (BHNS, bus courant, RER Métropolitain), du covoiturage grâce aux différents PEM réalisés et du développement de la pratique du vélo. Des modélisations dynamiques de trafic routier seront réalisées par la Métropole sur les carrefours stratégiques comme Bir-Hakeim, les Grands Boulevards, les Quatre Chemins afin d'affiner leur fonctionnement et d'étudier la faisabilité.

La question des livraisons de marchandise sera étudiée dans tous les secteurs ayant une vocation commerciale. Des stationnements dédiés aux véhicules de livraison seront aménagés quand cela est possible.

Sur les Grands Boulevards toulonnais, le projet prévoit le maintien de la configuration actuelle qui permet d'assurer une circulation des bus mais également de palier à une éventuelle fermeture du tunnel.



# MODE ROUTIER



La Métropole choisit de façon éclairée le mode BHNS pour circuler sur la voie en site propre qui sera aménagée.

La volonté de TPM est de réaliser le maximum de site propre sur l'itinéraire, en s'adaptant au mieux aux réalités sociales et urbaines des quartiers traversés en s'appuyant sur des infrastructures existantes et opérantes.

Le Bus à Haut Niveau de Service répond à cet objectif.

L'itinéraire présenté propose une insertion BHNS en site propre sur plus de 70 % de l'itinéraire de Bois Sacré à la gare de La Garde et plus de 85 % entre le Technopôle de la Mer et la gare de La Pauline-Hyères permettant d'assurer une vitesse commerciale moyenne de 20 km/h.

Le nouveau tracé permettra une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon, cœur de la Métropole, réduisant la longueur de l'itinéraire de 1,3 km et le temps de parcours de 2 minutes.

La mise en place d'une infrastructure de type routier donne plus de souplesse à l'exploitant, notamment en permettant à d'autres lignes du réseau d'emprunter l'axe du BHNS sans toutefois réduire l'efficacité (fréquence et régularité) de la ligne BHNS. Le réseau bénéficie à un bassin versant plus important de voyageurs qu'une exploitation fermée.

D'autre part, les couloirs bus qui seront aménagés pour le BHNS seront utilisés par d'autres lignes du réseau Mistral, sans toutefois pénaliser le BHNS qui restera prioritaire dans toute décision d'exploitation.



Grâce au BHNS, l'ensemble du réseau fera l'objet d'une restructuration et d'un renforcement de l'offre sur les secteurs faiblement desservis.

Le mode BHNS permet d'utiliser les infrastructures déjà réalisées (secteur d'Ollioules, carrefour Villevieille, secteur de l'Hôpital de Sainte-Musse ou de l'avenue de l'université à La Valette-du-Var), sources d'économies et de gain de temps dans la mise en œuvre du projet.

Sur les 28 km d'itinéraire, 30 % de l'infrastructure est déjà réalisée et sera équipée afin de mettre en place les services permettant une exploitation dynamique de la ligne.

La Métropole complétera son analyse en prenant en compte les conclusions de l'enquête ménage menée par le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) qui permettront d'actualiser les modèles numériques de déplacements. Ces études seront rendues publiques prochainement. C'est à partir de ces chiffres que la Métropole mettra à jour la capacité du mode de transport retenu par la Métropole associé à une restructuration du réseau Mistral pour le transport des usagers actuels et futurs.

## TCSP et BHNS selon le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)

- TCSP - Transport en commun en site Propre
- Le terme caractérise un transport en commun évoluant sur une voie dédiée
- BHNS - Bus à Haut Niveau de Service
- Il caractérise un service de transport en commun dont le niveau de service est le suivant :
  - 70% de l'infrastructure en site propre ;
  - Des véhicules spécifiques ;
  - Une image différente du reste du système classique de transport bien qu'intégrée avec celui-ci ;
  - Le service doit présenter un respect des horaires d'accostage, une fréquence entre 5 et 10 minutes ainsi qu'une plage horaire élargie.

# MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant du projet de BHNS est une composante essentielle du concept.

Le BHNS de type bi-articulé de 24,50 m apparaît comme parfaitement adapté aux besoins estimés, tout en garantissant des possibilités d'évolution de la ligne dans le futur. L'étude socio-économique menée en 2016 l'avait déjà largement démontré.

De conception audacieuse, le design extérieur du véhicule permet l'identification du service et de la qualité qui l'accompagne et rappelle en même temps son appartenance au réseau Mistral. Il permettra aux voyageurs d'identifier aisément la ligne comme l'axe principal du réseau de transports et avec des conditions de voyage optimales.

Les aménagements prévus sur ce projet permettent l'exploitation de véhicules bi-articulés de 24,5 m de long, dont le modèle définitif sera choisi lors d'un appel d'offres spécifique.

## Les principales fonctionnalités définies par la Métropole TPM prennent en compte :

- L'équipement classique d'un matériel routier ;
- Une accessibilité PMR complète et optimale (emplacements pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), accès quai à quai) ;
- Une information sonore et visuelle des voyageurs, le système d'aide à l'exploitation et à l'information en temps réel, les équipements de validation des titres, de sécurité et de vidéo protection ;
- De larges portes facilitant la montée et la descente des voyageurs (dont 2 portes avec rampe PMR)
- Un dispositif d'information voyageur en temps réel à l'intérieur du véhicule par des écrans d'information (prochains arrêts, correspondances, ...);
- Un agencement intérieur favorisant la fluidité des déplacements dans le BHNS ;
- Un design et une ambiance particulière (éclairage, qualité des assises) donnant l'image d'un véhicule moderne qui séduit les non-utilisateurs réguliers du service transport.



L'évolution technologique du matériel roulant Bus permet d'assurer les usagers d'un niveau de service équivalent à celui d'un tramway du fait d'un site propre majoritaire, des trajectoires linéarisées et de la priorité en carrefour. Par ailleurs, le mode de motorisation associé au support pneu permet d'assurer les riverains d'une moindre exposition aux nuisances sonores notamment en courbe.

Les conducteurs seront formés spécifiquement à la conduite des bus à haut niveau de service.

Des études ont été menées par TPM au quatrième trimestre 2021 permettant d'apprécier les différentes possibilités de motorisation envisageables au regard de la configuration du réseau, des besoins et des capacités de développement.

Les motorisations hybrides, Gaz Naturel pour Véhicules (GNV), hydrogènes et électriques sont analysées.

Les besoins pour l'exploitation de la ligne complète sont de 25 véhicules.

La volonté de TPM est de réduire fortement l'empreinte environnementale de son réseau de transport : de nombreux investissements ont déjà été réalisés (navettes, bus hybrides) et d'autres le seront encore dans les prochaines années.

4 millions de « kilomètres verts » sont actuellement réalisés chaque année sur le réseau Mistral.





Exemple de matériel roulant de 24,5 mètres actuellement en service à Metz (photos du haut et ci-contre) et à Nantes (photo ci-dessous)



# STATIONS

## Principes d'aménagement de station



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 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.



# NIVEAU DE SERVICE



## DES PASSAGES PLUS FRÉQUENTS ET DES HORAIRES DE PASSAGE GARANTIS

Le BHNS aura une fréquence de passage plus élevée que la plupart des lignes actuelles du réseau, avec 7 à 8 bus par heure.

C'est le premier critère qui caractérise un haut niveau de service.

Aussi, les fréquences de passage envisagées à la mise en service sont :

- 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.

Elles répondent au besoin du réseau.

Ces fréquences pourront cependant augmenter afin d'absorber l'augmentation de la fréquentation prévisible ultérieurement.

Contrairement à la situation actuelle où les horaires ne peuvent être garantis compte-tenu des aléas liés à la circulation, la régularité de passage du BHNS sera permise par la combinaison de divers facteurs : le site propre sur plus de 70 % du tracé protégeant le bus de la circulation automobile, la priorité aux feux que ce soit en site propre ou en site banalisé et l'information en temps réel adressée aux chauffeurs qui peuvent ainsi réguler et assurer les temps parcours.

## DES AMPLITUDES HORAIRES ÉLARGIES

Dès sa mise en service, le BHNS bénéficiera d'une amplitude de service élargie et d'une continuité renforcée afin de mieux répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant en semaine qu'en week-end et pendant vacances scolaires.

De plus, des horaires exceptionnels pourront être aménagés ponctuellement lors d'événements générateurs de déplacements (fête de la musique, 15 août...).

## UNE ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE

Deux éléments complémentaires interviennent pour améliorer l'accessibilité de tous :

- **Les aménagements urbains** (larges quais à hauteur du plancher du bus avec rampe d'accès si nécessaire, cheminements piétons avec une signalisation renforcée, ligne de vie pour les mal-voyants, trottoirs réaménagés, ...). Il est à noter qu'un grand nombre de quais du réseau Mistral sont déjà aux normes d'accessibilité ;
- **Le véhicule** qui disposera de larges portes et d'un plancher bas intégral. Des emplacements seront réservés à l'intérieur des bus pour les personnes en fauteuil roulant. L'affichage et la communication en station et dans le bus seront adaptés aux personnes en déficience visuelle et auditive.

Ce dispositif sera mis en place sur la totalité des infrastructures BHNS en site propre et en site banalisé.

## UNE INFORMATION AUX VOYAGEURS RENFORCÉE

Dans les bus, les standards de qualité du réseau prévoient une information à bord complète, avec notamment synoptique de ligne, information dynamique sonore et visuelle.

Le BHNS bénéficie de toutes les dispositions existantes sur le réseau en matière d'information dynamique, de billettique, de paiement sans contact...

Une application mobile permettra de gérer de façon dématérialisée l'achat de billets ou d'abonnements puis de valider son titre de transport à bord. Un système de paiement embarqué par carte bleue sans contact est à l'étude.

## LE STATIONNEMENT ET LES MODES ACTIFS

La réalisation du BHNS ne vise pas uniquement à accroître l'usage des transports en commun, mais contribue plus largement au développement de la mobilité durable. Les modes actifs (piétons, cyclistes...), et la création de parkings-relais facilitant la réduction de l'usage de la voiture, font partie intégrante du projet de BHNS porté par la Métropole.

Les carrefours, particulièrement dangereux du fait de la cohabitation avec les véhicules motorisés, seront traités spécifiquement pour sécuriser la circulation des modes actifs.

Les déplacements piétons seront privilégiés par la mise en œuvre de trottoirs confortables et accessibles tout le long du tracé du BHNS.





## LES PARKINGS-RELAIS (P+R) ET LES PARCS DE COVOITURAGE

Un Parc Relais (P+R) est un lieu favorisant la connexion entre la voiture individuelle et des modes de transports en commun.

Il comprend un parking pour les voitures et vélos :

- Facilement accessible par un accès routier rapide et une capacité d'accueil importante,
- Proposant une tarification interopérable avec le réseau Mistral
- Disposant de correspondances rapides garanties avec des lignes de transports en commun à haut niveau de service
- Des bornes de recharges électriques

Dans le cadre de la réalisation du BHNS, TPM prévoit entre autres :

- L'extension du Parc Relais « Sainte-Musse » qui passerait de 90 à 600 places
- Un Parc Relais de 200 places à La Seyne-sur-Mer (Esplageolles)

Le réaménagement de la gare de La Pauline-Hyères et la création d'un PEM relèvent de la compétence SNCF a été déclaré d'utilité publique en octobre 2022. Les études techniques sont en cours.

Ceci portera le nombre de places de stationnement en périphérie de l'hypercentre à plus de 5 300, contre 4 000 aujourd'hui.

Le prix du stationnement en P+R sera inclus dans les titres et abonnements des réseaux de transport Mistral, SNCF et ZOU!, sans majoration de coût.

Chaque P+R fera l'objet d'une étude d'aménagement visant à proposer un traitement architectural et une insertion paysagère de qualité, privilégiant des matériaux à forte réverbération afin de réduire les îlots de chaleur et à capacité d'infiltration afin de réduire les ruissellements.

Une organisation verticale (parking silo) plutôt qu'horizontale permettra de diminuer l'emprise au sol. Cette densification est parfaitement adaptée au contexte urbain, même si elle génère un surcoût en termes d'investissements. En effet, l'économie réalisée sur les terrains non utilisés compense le surcoût pour la collectivité et permet le développement de services complémentaires, comme des commerces par exemple.

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



# CALENDRIER

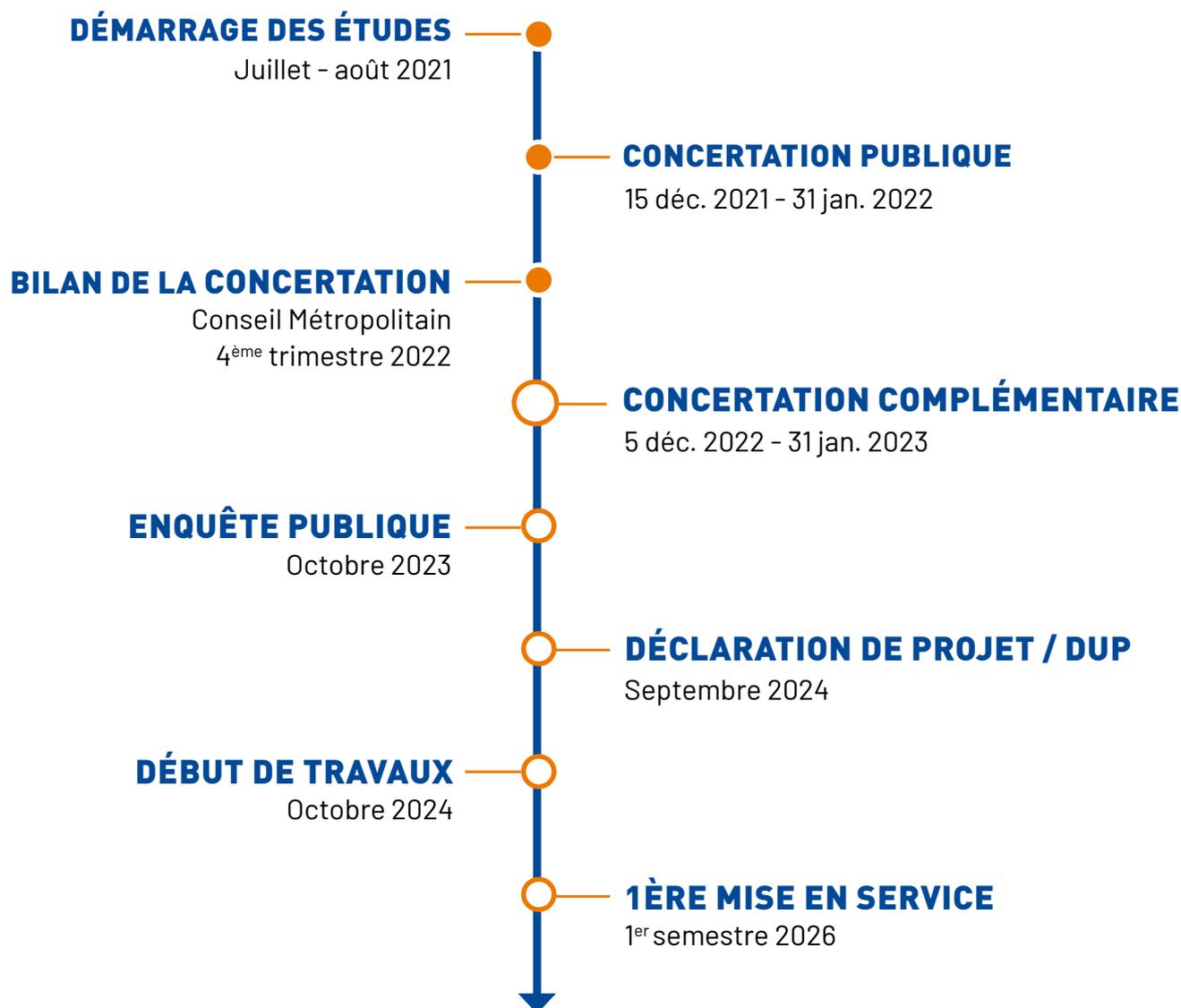
L'objectif de TPM est une mise en service d'une première phase Technopôle de la Mer – Université de Toulon.

Parmi les invariants retenus par TPM : les travaux du BHNS démarreront à l'Est après la fin du chantier de l'A57 afin d'éviter la superposition de deux grands chantiers sur ce secteur

Le calendrier plus précis sera présenté au moment de l'enquête publique.



Au regard des études environnementales à mener sur le nouvel itinéraire, du giratoire de la Pyrotechnie à Bon Rencontre, un délai supplémentaire est requis par rapport à la planification précédemment présentée en concertation, pour le démarrage des travaux. Par conséquent la mise en service prévisionnelle de ce premier tronçon est prévue pour le premier semestre 2026.





**VOTRE AVIS COMPTE  
POUR LE FUTUR DE NOTRE MOBILITÉ**

# 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