

ANNEXE 1

Département du Var

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Relative à

la demande préalable d'utilité publique du projet et la cessibilité du foncier nécessaire à la réalisation de l'opération projet de Bus à Haut Niveau de Service situé sur les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et de La Garde au profit de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025

PROCES-VERBAL DES OBSERVATIONS

Enquête publique unique du lundi 26 mai au mercredi 25 juin 2025

Maître d'ouvrage : Métropole Toulon Provence Méditerranée

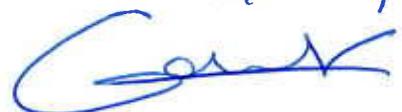
Fait à La Garde, le 3 juillet 2025

Rédigé par M. Bertrand NICOLAS, Mme Marie-Chantal NAIN et M. Philippe De BOYSERE, commissaires enquêteurs membres de la commission de l'enquête publique unique suivant décision n°E25000021/83 en date du 20 mars du Tribunal Administratif de Toulon.

M. Bertrand NICOLAS
Président de la commission d'enquête



Le représentant de la
Métropole Toulon Provence Méditerranée

le 03/07/2025

D. GAUBERT

SOMMAIRE

1) PREAMBULE	3
2) DEROULEMENT DE L'ENQUETE	3
21) Réunion d'informations et d'échanges	3
3) LES OBSERVATIONS DU PUBLIC	3
31) Bilan comptable et climat de l'enquête.....	3
311) Bilan comptable	3
312) Climat de l'enquête publique.....	5
32) Observations, remarques, demandes.....	6
321) Observations du public	6
4) MEMOIRE EN REPONSE DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE	37
5) ANNEXE	38

1) PREAMBULE

En application de l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête remet au maître d'ouvrage ce procès-verbal de synthèse des contributions reçues pendant l'enquête publique unique prescrite par l'arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025.

2) DEROULEMENT DE L'ENQUETE

L'enquête publique unique s'est déroulée du lundi 26 mai, 8h30, au mercredi 25 juin 2025 16h30, soit 31 jours.

Les membres de la commission d'enquête ont reçu le public au cours de 5 permanences dans chacune des mairies d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Maison de la Mobilité de MTPM, La Valette, La Garde, et à La Métropole Toulon Provence Méditerranée, siège de l'enquête publique.

Les formalités de publicité de l'enquête ont été vérifiées conformes aux prescriptions de l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 11 avril 2025 et à la réglementation (code de l'environnement).

Cette enquête n'a donné lieu à aucun incident.

- L'adresse mail a été close par les soins du service de la Métropole TPM le mercredi 25 juin 2025 à 24h ;
- Le registre dématérialisé a été clos le mercredi 25 juin 2025 à 24h ;
- Le commissaire enquêteur a clos les registres des observations le mercredi 25 juin 2025 à 16h30.

21) REUNION D'INFORMATIONS ET D'ECHANGES

Une réunion d'informations et d'échanges s'est déroulée le lundi 16 juin 2025 de 18h à 20h30 en salle Bortolaso, 89, rue Jean-Philippe Rameau 83000 Toulon. Elle a permis à 106 personnes de suivre l'information délivrée par un responsable de la Métropole en charge du dossier BHNS et d'assister aux échanges entre le public et les personnels de la Métropole.

3) LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

31) BILAN COMPTABLE ET CLIMAT DE L'ENQUETE

311) Bilan comptable

La participation du public a été importante puisque ce sont 536 personnes, qui ont exprimé une observation soit sur un registre en mairie (seules 78 personnes se sont déplacées dans les mairies), soit sur le registre dématérialisé ou par mail, soit par courrier.

Sur le registre dématérialisé, ce sont 455 contributions dont 220 sont anonymes et 4 ont été modérées.

Sur le registre dématérialisé, il y a eu 11 188 visiteurs dont 2 958 ont téléchargé au moins un document du dossier, ce qui indique un besoin important de recherche de renseignements et une bonne information de l'existence du moyen dématérialisé.

Fréquentation

11 188

visiteurs uniques ont consulté le site web

2 958

visiteurs ont téléchargé au moins un des documents de présentation
Soit 26.4% des visiteurs

379

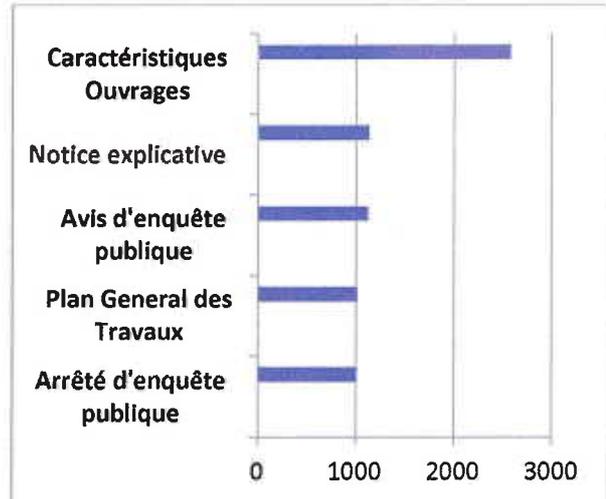
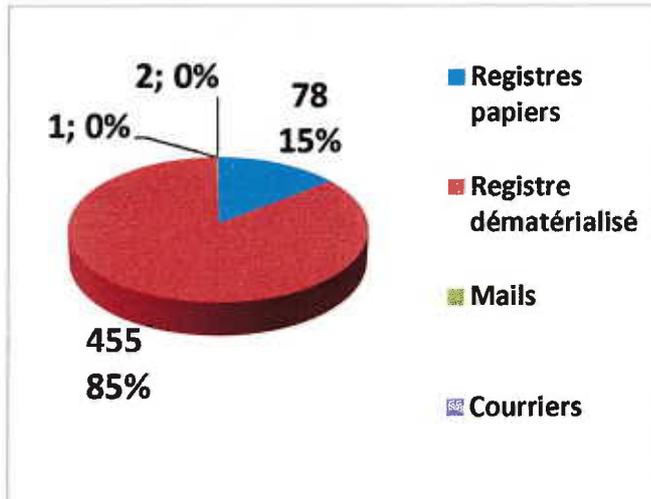
visiteurs ont déposé au moins une contribution
Soit 3.3% des visiteurs

Téléchargements



Les 5 documents les plus téléchargés

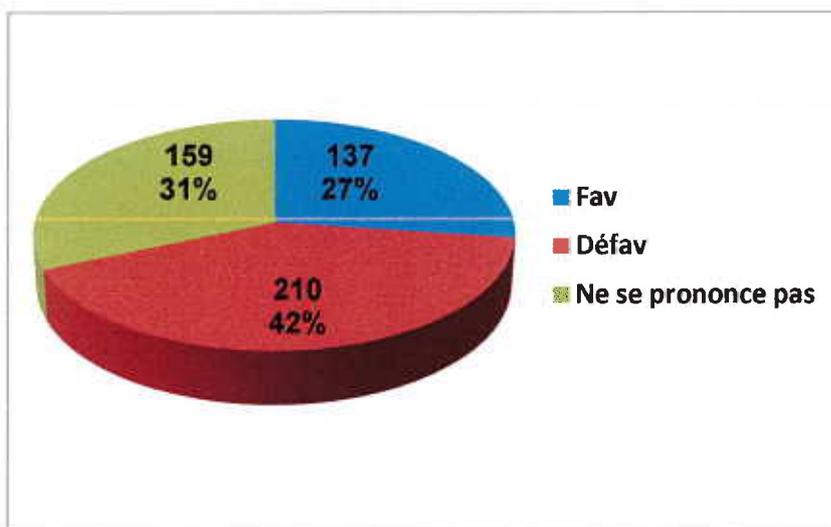
	Nombre de téléchargement
BHNS TPM_VOLET E_Caractéristiques Ouvrages	2 582
Avis d'enquête publique	1 156
BHNS TPM_VOLET D_Notice explicative	1 137
Arrêté d'enquête publique	1 050
BHNS TPM_VOLET F_Plan General des Travaux_A3_	1 013



Les 5 documents les plus téléchargés sur les 13 321 téléchargements

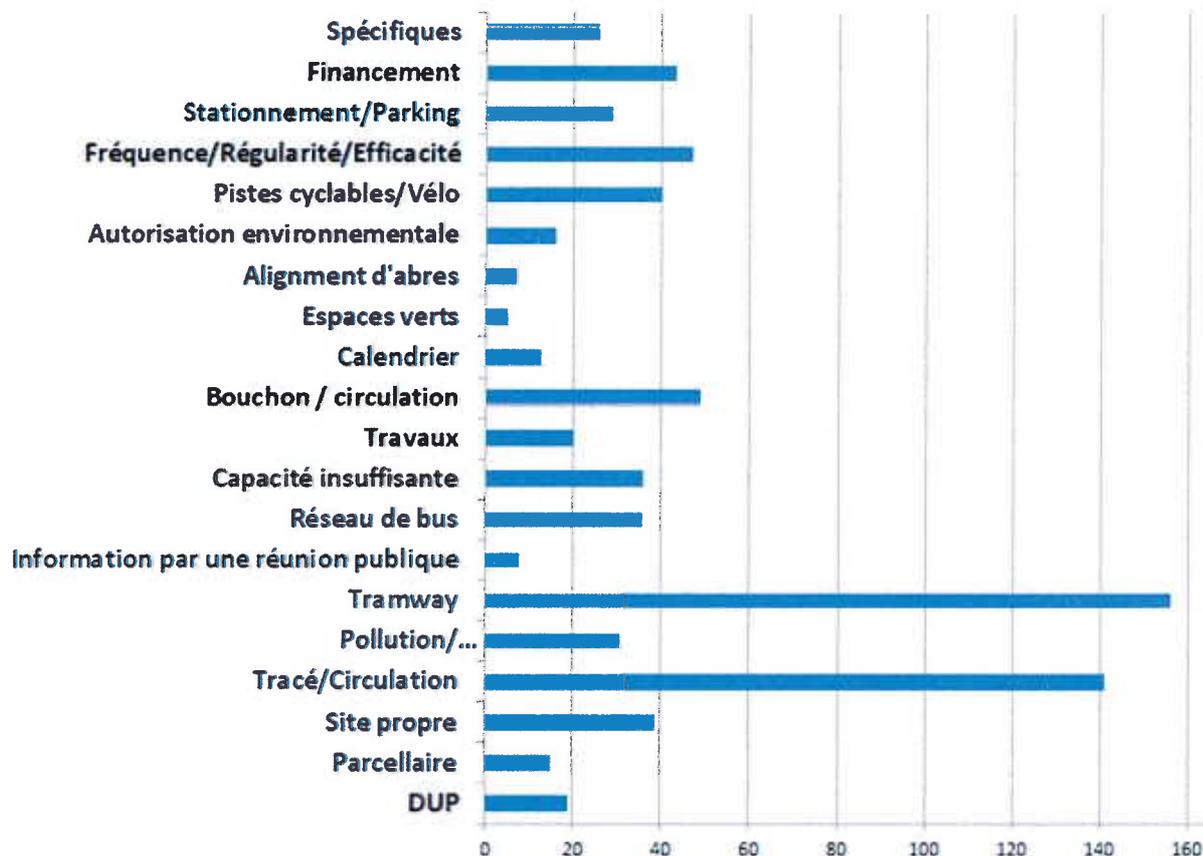
Il y a 137 avis favorables et 210 avis défavorables dont 154 avis en faveur d'un tramway, soit 56 pour d'autres raisons.

Il y a eu 32 observations en doublon ou modérées et une douzaine de contributions avec un avis générique.



Le graphe ci-dessous montre la répartition par thème, il est à noter que l'objet de l'enquête publique unique a recueilli peu de contributions : 19 pour la Déclaration d'Utilité Publique et 16 pour le parcellaire.

De nombreux collectifs, fédérations, comités, sociétés ou associations ont émis un avis : FNE83, FNAUT, CIL La Garde, Le Pradet, des Ameniers, Sainte-Musse, Collectif Tramway, Comité des usagers des Transports du Pradet, L'Ecologie Au Centre, Toulon En Commun, LFI, Total Energie, l'association Indecosa CGT83, Mouvement d'Actions pour la Rade de Toulon et le littoral varois (MART), Le Pradet Environnement, Toulon Var Déplacements.



La majorité des contributions a été faite sur le registre dématérialisé (455) avec dans environ un tiers des cas une pièce jointe déposée. Les sujets abordés ont été très nombreux et variés.

Un courrier relatif à l'enquête parcellaire a été enregistré en date du 26 juin 2025, envoyé par la poste le 23 juin 2025, il est recevable.

312) Climat de l'enquête publique

Le public venu aux permanences (78 personnes) se répartit entre de la recherche de renseignements sur le projet et une demande d'explication à la suite de la notification individuelle envoyée pour l'enquête parcellaire.

Le climat est resté courtois avec un besoin de connaître les conséquences éventuelles de l'expropriation d'une partie de leur parcelle.

Lors de la réunion d'informations et d'échanges du 16 mai 2025, le public présent était en majorité défavorable au projet du BHNS, monopolisant parfois la parole. Certaines personnes ont regretté de ne pas avoir eu l'occasion de poser des questions sur le dossier dans le temps imparti.

La commission d'enquête donne ci-dessous l'ensemble des observations, des remarques et des demandes.

32) OBSERVATIONS, REMARQUES, DEMANDES

321) Observations du public

Les observations et interrogations émises par le public ont été regroupées par thèmes afin de mieux les appréhender et répondre à chaque sujet.

Elles sont identifiées par :

R pour un registre (par lieu de permanence) et R1PJ1 pour un document remis,
RD pour le registre dématérialisé RD1PJ1 pour une pièce jointe registre dématérialisé,
M pour les mails et M1PJ1 pour le document joint,
C pour les courriers reçus.

Les thèmes retenus sont les suivants :

1) DUP

Il y a eu 19 observations concernant la Déclaration d'Utilité Publique sur les registres (LGR10, RD120, 164, 168, 193, 221, 280, 293, 294, 300, 330, 353 (FNAUT), 360, 383, 397 (FNE83), 409, 412, 452, 454)

Il est donné les arguments suivants pour contester la Déclaration d'Utilité Publique pour ce projet :

- L'absence d'études comparatives précises (BHNS VS TRAMWAY) permettant d'évaluer la pertinence du choix du mode de déplacement, les études comparatives démontrant la pertinence du choix du BHNS au profit du tramway ne sont pas jointes au dossier.
- La Mission régionale d'autorité environnementale recommande de compléter la justification des choix en présentant et comparant les solutions alternatives étudiées pour le mode de transport, le tracé de la ligne, la localisation et le dimensionnement des parcs relais.
- Un arrêté préfectoral portant DUP a déjà validé le mode de transport sur rail le 21/12/2000.
- Les habitants de la métropole TPM n'ont pas eu l'occasion de donner leur avis sur le choix du BHNS
- L'utilité publique d'un projet se mesure au ratio entre les gains attendus et le montant des investissements consentis, ce projet n'y souscrit que très partiellement
- Un investissement plus conséquent pour une solution de tramway serait vraisemblablement plus adapté au regard des enjeux et largement amorti à long terme,
- Ce projet n'est pas d'utilité publique car il ne correspond pas aux besoins de la Métropole de Toulon, sur l'axe est-ouest, qui sont de 80 000 voyageurs/jour "transport en commun"
- La contribution de M. Roma (RD 294) conteste l'utilité publique du projet en raison de nombreux biais dans l'évaluation socio-économique et environnementale, d'une politique de mobilité contestable :
 - de l'absence d'une politique cyclable ambitieuse et systémique,
 - de l'absence totale de stratégie d'apaisement des voiries traversées,

- de l'absence d'analyse d'alternatives sérieuses au BHNS,
- de la sous-estimation des coûts sociaux et climatiques induits

des Biais méthodologiques et évaluatifs majeurs

- L'étude ignore les effets cumulés entre bruit, pollution, chaleur, artificialisation et destruction d'habitats dans les zones densément peuplées,
- La séquence "Éviter-Réduire-Compenser" est formelle : peu ou pas d'évitement réel, des réductions minimales (chantier, éclairage) et des compensations déportées, totalement inadaptées.

des biais sociaux et économiques

- L'analyse ignore les effets différenciés selon les territoires.
- L'évaluation économique repose sur des modèles anciens fondés sur le confort et les gains de temps, non sur les externalités environnementales ou sanitaires.
- Aucun scénario alternatif n'est comparé, qu'il s'agisse d'un réseau cyclable métropolitain, de navettes locales en site apaisé ou d'une combinaison d'actions à faible coût.
- Le coût complet du projet n'est pas évalué à long terme, en incluant les dépenses de fonctionnement, de maintenance lourde ou de renouvellement du matériel et des infrastructures.
- Il est estimé que ce projet ne respecte pas le code des transports dans son règlement R1511-4.
- La FNAUT (RD353) évoque les éléments suivants qui ne correspondent pas aux besoins : le niveau de la population, la fréquentation journalière potentielle, la capacité d'emport, la pollution et demande que le projet ne soit pas déclaré d'utilité publique ni d'intérêt général.
- Le Transport en Commun en Site Propre est d'utilité publique mais le BHNS n'a pas ce caractère d'intérêt général car seulement à 70% en site propre
- La FNE83 (RD397) estime que
 - Ce projet est entaché d'a priori, d'erreurs et d'omissions notamment sur le traitement des impacts présents et futurs,
 - Ce projet montre que les BHNS ne freinent pas les circulations automobiles qui continueront à croître,
 - Le projet n'induit aucune amélioration sensible ni de GES, gaz à effet de serre, ni de pollution de l'air, ni de bruit. Les impacts aux carrefours des BHNS prioritaires en présence des bus banalisés sont ignorés.
 - Ce projet de BHNS n'est pas optimisé pour être un Transport en Commun en Site Prioritaire.
- Le Collectif Tramway et Transport (RD409) estime que le projet aurait dû faire préalablement appel à la Commission du Débat Public (CNDP) conformément à l'article L121-8 du code de l'Environnement, aussi il est demandé l'annulation de l'enquête publique. Il est indiqué que les dépenses antérieures sont d'au moins 187 M€ à ajouter au 341 M€ du financement à réaliser.
- Le projet BHNS aura, un effet négligeable sur le report modal et, en conséquence, sur le climat, la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que la circulation dans notre métropole. Il ne mérite pas la déclaration d'utilité publique car il ne présente pas de

véritable utilité, même comparé à sa situation de référence assumée, l'hypothèse d'un statu quo sur 30 ans.

- Le Comité des Usagers des Transports du Pradet (RD454) s'oppose à une déclaration d'utilité publique pour un BHNS dont la capacité ne permettra pas de répondre aux besoins si la volonté de la métropole est bien de développer les transports en commun. Il a été fait référence à un TCSP qui s'inscrivait dans un projet global de réseau, aucun élément ne permet a priori de comprendre quelles sont les évolutions du réseau en lien avec le TCSP

Note au MO : L'utilité publique est mise en question notamment pour un mauvais ratio entre le montant des investissements consentis et les gains et effets attendus. Le projet est estimé inutile car insuffisant en regard du besoin.

2) Parcellaire

Il y a eu 16 contributions concernant le parcellaire.

(LGR1, 3, 6, LVR6, TPMR3, 4, 8, MMR12, OLR2, RD 370, 378, 415, 455, M1, C2)

Ollioules

Le 20 juin 2025, après réception du courrier de notification d'enquête parcellaire, Mme Claire Pacsé se présente à la permanence pour demander la localisation de la parcelle section BL N° 138 d'une surface de 283 m², sise Av Aristide Briand à Ollioules. L'emprise à acquérir sur sa propriété pour le projet est de 40 m².

Si elle se prononce favorablement pour le BHNS (registre OL 2), elle considère en revanche que le prix d'acquisition indiqué dans la documentation est symbolique et pas équitable (1€ le m²).

Avis de l'intéressée porté à la connaissance du MO

La Seyne-sur-mer

1er) Le 24 juin à 18h43 puis à 18h48, la SAS Corniche du Bois Sacré rédige la même contribution respectivement sous les numéros RD 391 et RD 378.

Concernée selon le dossier d'enquête parcellaire, volet G, par une emprise de 657m² sur la parcelle identifiée AR1551 sur la commune, la société informe des éléments suivants qui lui semblent bloquants:

- La parcelle AR 1551 n'existe plus car elle a été divisée en 2023 et correspond actuellement aux parcelles 1605, 1583, 1597 et 1598.

- La société a obtenu un PC n° 083 126 14 C0053 en date du 18/03/2015 modifié par un permis modificatif N°2 du 18/12/2023. Ce PC fait apparaître un emplacement devant être cédé à la commune pour la réalisation d'un rond-point d'une superficie de 201m² et porte le numéro AR 1583 (issue de la division de la parcelle AR 1551).

- Le plan transmis dans le projet ne correspond pas aux aménagements prévus dans le cadre du PC car le projet de BHNS empiète sur :

- o des places de stationnement aujourd'hui vendues au bailleur social de l'opération,

- o la station de relevage existante sur site depuis de nombreuses années et exploitée par Véolia,

- o un espace boisé classé.

La SAS propose, en liaison avec MTPM, de retravailler l'emprise et l'emplacement du rond-point et de la voie de stockage pour être en cohérence avec les plans qui ont servi de base

au PC en cours d'exécution; elle précise qu'elle peut prévoir dans les statuts de l'ASL la possibilité de céder tout ou partie de l'assiette de l'ASL pour l'espace lié au BHNS.

2 documents sont joints:

- un engagement de cession gratuite à la commune du 28 mars 2023,
- un plan de situation cadastral du futur rond-point.

Remarques de la SAS Corniche du Bois Sacré rappelées au MO (qui a déjà tenu une réunion le 24 juin dernier sur ce sujet) pour suite à donner et rectifications éventuelles.

2ème) Le 25 juin 2025, CNIM Systèmes Industriels rédige la contribution RD 414:

CNIM Systèmes Industriels, entité appartenant à GROUPE REEL (propriétaire des parcelles BX102 et AD88) émet un avis défavorable à l'expropriation de 816 m² sur sa parcelle BX102, sise sur la D18 av. Gagarine, commune de la Seyne-sur-Mer.

Pour l'industriel, le tracé actuel de la parcelle BX102 à exproprier impacterait fortement l'exploitation et les activités de CSI pour les raisons suivantes:

- présence du poste de livraison électrique qui fournit l'électricité à la totalité des installations industrielles exploitées par CSI (sises zone portuaire de Brégaillon). Une expropriation impliquerait des travaux majeurs et une coupure d'électricité générant la fermeture indéterminée de la totalité du site;
- localisation de l'arrivée d'eau; les travaux entraîneraient une absence de distribution d'eau sur la totalité de la zone industrielle obérant l'activité;
- arrivée de la fibre internet sur la parcelle; lesdits travaux causeraient une activité restreinte sur site pour une période non déterminable à date

Information au MO :

Avis défavorable du propriétaire porté à la connaissance de MTPM pour suite à donner. La récupération de cette parcelle semble pourtant essentielle pour la configuration du tracé au sortir du port de la Seyne, qui fait déjà l'objet d'une polémique.

Toulon

La société Total Energie (TPMR3) pour sa parcelle CK282 demande :

- en raison d'une échelle trop petite du plan du dossier, un plan plus précis afin de vérifier que la surface prise permet de rester conforme au regard des différentes réglementations, notamment ICPE (emplacement des cuves, meuble, panneau...);
- une indemnité de fermeture temporaire en cas de fermeture de la station pendant les travaux du BHNS ;
- le calendrier des travaux au droit de la station afin de s'assurer que les livraisons sont possibles ;
- si un bornage est prévu avant les travaux et si un arrêt de bus est positionné devant la station.

M. PHAM (TPMR4) demande l'annulation de l'expropriation de sa parcelle 478 planche 10 car cette expropriation ne lui permettrait plus d'accéder à sa propriété. Seul l'accès par l'impasse Bruno est possible comme pour les deux maisons plus à l'est.

M. et Mme ROUE ont pris des renseignements sur le passage du BHNS sur la parcelle AX566 à Toulon en raison du devenir de cette parcelle dans le PLU de Toulon qui envisage sans doute une OAP.

M. TOSELLO (MMR12) est propriétaire de la parcelle TLN DL349 sur laquelle se trouve sa maison achetée en 2016 sans que la commune de Toulon n'ait fait jouer son droit de préemption. Cette parcelle est nécessaire pour l'implantation de la passerelle piétonne projetée en remplacement de la passerelle Saint Roseline.

Information au MO :

M. Tosello ne souhaite pas vendre son bien, il demande un entretien avec un correspondant de TPM pour en discuter.

Mme NIQUET (C2) est propriétaire de la parcelle TLN DL348 sur laquelle est située une habitation occupée par son père de 75 ans. Elle regrette de ne pas avoir été préemptée lors de l'achat du bien. Elle a adressé un courrier le 16 janvier 2023 resté sans réponse. Cette parcelle est nécessaire pour l'implantation de la passerelle piétonne projetée en remplacement de la passerelle Saint Roseline.

Information au MO :

Mme NIQUET estime subir un préjudice moral et se renseigne sur la procédure de recours possibles.

LA VALETTE DU VAR

RD455 -Parcelle AR184 – La Valette du Var - Immobiliere Dousedan SARL

Si le projet BHNS aboutit, le propriétaire demande de déplacer les compteurs eau/électricité à la charge du maître d'ouvrage sans désagréments pour les locataires (commerces situés sur la parcelle AR184).

Question au MO :

Réponse attendue du maître d'ouvrage.

LVR6-Parcelle 366- M. ADAMO Directeur groupe ALTAREA Cogedim

Il souhaite connaître la destination de cette parcelle : arrêt de bus ? réponse attendue pour redéfinir éventuellement les activités commerciales en pied d'immeuble avec l'exploitation ou non des terrasses

Question au MO :

Réponse attendue du maître d'ouvrage.

LA GARDE

RD 370 MEMOIRE CAMBRIDGE / AO659 4200 m2

La MRAE recommande de compléter la justification des choix opérés, notamment pour la localisation et le dimensionnement des parkings relais.

La MRAE recommande de préciser les hypothèses de trafic et le périmètre du réseau routier retenu pour évaluer l'impact du projet sur le bruit et la qualité de l'air.

Alors que la description du projet comprend bien l'aménagement des parkings relais et la création du site d'entretien, de maintenance et de remisage de Sainte-Musse, l'évaluation environnementale semble, pour la plupart des thématiques, ne porter que sur la ligne du BHNS. La MRAE recommande de clarifier le périmètre du projet retenu dans le cadre de l'évaluation environnementale et d'intégrer à l'analyse l'ensemble des composantes du projet.

En dehors des adaptations présentées sur des points spécifiques du tracé le dossier ne fait pas état de l'étude de tracés alternatifs et ne présente pas l'intégralité des évolutions du projet (cf. partie 1.1) ne présente pas non plus de justifications sur les choix d'implantation des parc relais ni de leur dimensionnement. Elle indique » une position stratégique » ... sans indication de capacité.

La MRAE recommande de compléter la justification des choix en présentant et en comparant les solutions alternatives étudiées pour le mode de transport, le tracé de la ligne, la localisation et le dimensionnement des parcs relais.

La SNCF qui a une bonne connaissance des flux d'usagers a jugé qu'un parking de 150 places suffisait réalisé à l'est de la gare évitant le secteur ouest surchargé et bloqué en circulation routière.

Le tracé BHNS coupe en deux la propriété de CAMBRIDGE débouchant sur le rond point dit « McDO ». Si le BHNS doit améliorer sa vitesse de circulation ce ne sera pas à son départ de la Pauline.

La SNCF a intégré sans son calcul des places de parking le fait que des gares intermédiaires seront desservis par la ligne nouvelle, ce qui évitera un déplacement automobile jusqu'à La Pauline et réduit le flux d'usagers en provenance des communes de périphérie Nord (Solliès, Cuers...) Enfin l'élargissement des voies de l'A57 ne favorise pas un accroissement de fréquentation de la gare de La Pauline pour des usagers routierq ;

Le Projet de BHNS est destiné à empirer les difficultés de circulation routière... les bus imposants déboucheront toutes les 7 mn sur le rond-point Mc Do ajoutant à la confusion du secteur. Le projet de parking devient incohérent.

Le PLU 2020 de la commune de La Garde « pas favorable au projet de réaménagement de la gare de La Pauline.

Conclusion : Cambridge demande de reconsidérer l'emplacement d'un parking de connexion avec la gare de La Pauline. L'emplacement est incompatible avec l'utilisation de la parcelle AO 659, il n'a pas fait l'objet d'études préalables de dimensionnement, ni d'implantation, ajouterait aux difficultés de fins de ligne BHNS La Pauline qui devra faire avec une circulation saturée voire bloquée, détériorant ainsi les vitesses de circulation.

Question au MO :

Réponse attendue du maître d'ouvrage à l'ensemble des observations du propriétaire de la parcelle AO659 à La Garde

LGR1 GUGLIA AH 475 : impossible de voir dans le dossier quelle est l'emprise exacte projetée. Parking concerné ? canalisation présente.

LGR3 ALLEGRE AH892 conditions de remplacement du mur actuel, de la haie et de l'accès au garage par le portail ? Pourquoi cet agrandissement de voie puisque le BHNS n'est pas en site propre à cet endroit ?

LGR6 Conseil syndical Résidence du Rocher AH819: emprise exacte ? souhaite négocier avec la remise en état

Question au MO :

Réponse attendue du maître d'ouvrage aux observations des propriétaires des parcelles AH475, AH892, AH819 à La Garde.

3) Pollution/ Développement durable/ Espaces verts/ Alignement d'arbres Environnement climat santé

THEME 1 « POLLUTION, ENVIRONNEMENT, CLIMAT, SANTE »

52 OBSERVATIONS :

RD29 – RD64 – RD76- RD83 - RD105 – RD126 -RD149 – RD156 – RD163 - RD182 – RD189 - RD214 -RD220 -RD222 -RD228 -RD260 -RD263- RD-276 – RD 286 - RD 288- RD293 - RD294 - RD305 - RD312 - RD318 - RD320 – RD325 – RD 344 - RD346 – RD347 - RD350 - RD351 – RD353 - RD354 - RD 357 - RD362- RD388 – RD369 – RD376 - RD383 - RD388 – RD398 – RD401 - RD 407 - RD408 - RD412 - RD413 - RD420 - RD438 - RD443 - RD444 LGR12-LSR15

De nombreuses inquiétudes s'expriment en matière d'adaptation au changement climatique, jugée nécessaire, mais auquel le projet de BHNS ne semble pas répondre à la hauteur des enjeux.

Des riverains regrettent que le projet de Transport en Commun en Site Propre ne soit pas l'occasion de reconfigurer les centres villes en y apportant de la végétation propre à rendre la déambulation apaisée, agréable et moins suffocante, en prévision des conséquences du

réchauffement climatique sur la santé humaine et la qualité de vie des habitants, et les problématiques de santé publique paraissent ne pas être suffisamment prises en compte.

Question au MO :

Que peut répondre le maître d'ouvrage au constat exprimé et à l'inquiétude qu'il suscite ?

1° BIODIVERSITE – ARBRES – VEGETALISATION

La suppression des grands arbres pour l'élargissement des voies favorise les îlots de chaleur. Par exemple, la température est évaluée dans le projet à +2 degrés dans le quartier du Pont du Las à Toulon. Il est rappelé que la MRAe a demandé des garanties sur la préservation des arbres et la lutte contre les îlots de chaleur.

Or, d'une part :

- le remplacement par un terre-plein central ne résout pas la température ambiante (différente de la température au sol) et l'artificialisation des sols augmente la chaleur réfléchiée par l'asphalte, au contraire de la végétalisation.
- Dans les plans il n'est pas prévu que les arbres soient conservés côté nord pour le PPT10 et aucun arbre conservé pour le PPT11.
- L'abattage des arbres jouant un rôle de refuge pour les chiroptères, l'avifaune et les insectes n'est pas compensé de manière suffisante car principalement hors site sans garantie de fonctionnalité équivalente.
- Une compensation est réalisée dans la parcelle EK0068 existante déjà boisée, composée de pinèdes matures ou de garrigue en bon état. Cette parcelle n'est ni artificialisée ni dégradée. Cette "compensation" est déconnectée spatialement, écologiquement et temporellement de l'impact. Elle n'est ni équivalente, ni fonctionnelle, ni sincère.
- Une perte nette d'habitats fonctionnels, notamment pour des espèces en déclin apparaît dans l'étude mais il est pourtant conclu que la compensation permet « d'être en adéquation avec le Plan Biodiversité »
- Le bilan abattage/plantations 325/955 des grands arbres en milieu urbain est-il suffisant alors que le ratio serait très supérieur pour restituer la même évapotranspiration (3200 selon des indicateurs Etude CEREMA « Repenser les espaces publics face à la surchauffe urbaine ») ?
- Maintenir et développer les espaces verts Champ de Mars.

Questions au MO :

- **Que répond le maître d'ouvrage à l'ensemble des observations ?**
- **Une solution alternative a-t-elle été étudiée afin de préserver les grands arbres, notamment centenaires, créant des puits de fraîcheur, nécessaires à la lutte contre la surchauffe urbaine, au confort des riverains et à leur santé, et le ratio 325/955 sera-t-il suffisant pour restituer l'évapotranspiration?**
- **Les mesures de compensation sont-elles en adéquation avec le Plan Biodiversité ?**
- **Le maître d'ouvrage peut-il démontrer que la compensation est équivalente, fonctionnelle et sincère ?**

Le parcours du BHNS étant sur bande goudronnée, la végétalisation y est impossible à la différence d'autres modes de transports en commun. Or, il est avéré que la végétalisation, au-delà de créer un espace urbain apaisé, réduit l'impact thermique en zone urbaine et l'imperméabilisation des sols.

Question au MO :

Le projet de TC en site propre répond-t-il aux enjeux climatiques et aux périodes caniculaires et quelle est la place dans le projet pour la végétalisation et le renforcement des espaces verts favorables à la santé humaine ?

2° POLLUTION DE L'AIR - BRUIT

23 OBSERVATIONS :

RD149 - RD163 - RD 174 – RD 177 - RD182 – RD183 -RD195 - RD214 -RD220 -RD222 - RD228 -RD260 -RD263 RD276 –RD 288 – RD293 – RD294 - RD351 – RD373 – RD397 – RD401 – RD421- RD423-MTPMR10

Le public a manifesté son inquiétude et ses interrogations en matière de pollution de l'air et de nuisances sonores et sur leurs conséquences pour la santé humaine.

En particulier :

- Le report modal offert par le projet de BHNS est jugé insuffisant au regard de celui d'autres modes de Transport en Commun en Site Propre et cette insuffisance est propice à ne pas infléchir suffisamment la circulation des automobiles, laquelle engendre la pollution de l'air,
- Le mode de roulement sur pneu du BHNS entraîne l'émission de particules polluantes,
- Il est indiqué dans le volet H10C que les concentrations en particules PM10 ou PM2,5 seraient moins importantes sans projet.
- L'absence de prise en compte des grandes problématiques de santé publique : le document précise que le projet de BHNS n'apportera pas d'améliorations ni sur la qualité de l'air, ni le niveau de bruit.
- Bruit : modélisation optimiste et hypothèses de baisse du bruit fondées sur une réduction non planifiée du trafic.
- L'étude ignore les effets cumulés entre bruit, pollution, chaleur, artificialisation dans les zones densément peuplées.
- On peut découvrir dans le document H10F que grâce au projet les émissions de CO² vont croître plus que sans la réalisation du projet BHNS. Cela semble contraire aux politiques nationales et régionales relatives aux émissions de gaz à effet de serre et incompatible avec le principe d'utilité publique.
- Le BHNS est électrique : avec batterie (recharges ?) ou hybride (génératrice) ? le choix a une influence sur les émissions de gaz à effet de serre.

Questions au MO :

- Quelles réponses le maître d'ouvrage souhaite donner à ces observations ?
- Comment le BHNS répond-t-il aux enjeux de qualité de l'air de l'agglomération au regard de l'insuffisance de report modal, d'une part, et au mode de roulement sur pneu, d'autre part ?
- Comment est prise en compte la santé publique (troubles du sommeil, stress chronique ...) au regard de la pollution de l'air, aux GES, et en l'absence de requalification sonore dans les zones densément peuplées ?
- Puisqu'il est indiqué que les concentrations en particules PM10 ou PM2.5 seraient moins importantes sans le projet de BHNS, celui-ci ne devrait-il pas être modifié en vue de baisser ces concentrations ?

- Est-il possible que le projet inverse les émissions de CO2 en les réduisant au lieu de les augmenter afin d'être en conformité avec les politiques nationales, régionales et les attentes de la population ?

3° EMPREINTE CARBONE

1 OBSERVATION : RD 294

Il est fait remarquer que le projet est émissif et non résilient en raison :

- des infrastructures lourdes en béton, plateformes minérales, silos de stationnement : forte empreinte carbone à la construction.
- qu'aucun recours à des matériaux alternatifs bas-carbone ou de stratégie de désartificialisation n'est présentée dans le dossier.
- que le modèle utilisé pour les prévisions n'intègre pas la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), ne prend pas en compte le cycle de vie des matériaux (béton, acier) ni les émissions liées à la fabrication du matériel roulant (en France ou à l'étranger), ni les équipements électroniques, signalétiques et mobiliers urbains du projet.

Question au MO :

Quelles réponses le maître d'ouvrage souhaite donner à ces observations ?

4° RISQUES NATURELS

1 OBSERVATION : RD329

Le risque de submersion est identifié (H4 page 134/181) mais pas de mesure prévue. Pas d'étude d'impact et de concertation pour la construction sur la mer (code de l'environnement) et réalisation d'une nouvelle route à moins de 2000 m de la mer (code de l'urbanisme).

Question de l'aléa de référence pour le recul du trait de côte ?

L'étude socio éco devrait analyser les impacts à 2038 et 2058 pour les travaux du BHNS sur le port de La Seyne.

Question au MO :

Quelles réponses le maître d'ouvrage souhaite donner à ces observations ?

5° VISION ECOLOGIQUE DU PROJET

1 OBSERVATION RD380

Il est estimé que le projet BHNS loin de constituer une véritable rupture écologique, perpétue un modèle de mobilité centré sur la voiture et la fluidification des flux : • maintien des voies de circulation VL sur l'essentiel du tracé, • développement de parkings relais en périphérie (plus de 2000 places), • aucune réduction planifiée du trafic automobile, ni de politique ZFE ou de suppression massive du stationnement. Le projet reste donc inscrit dans une logique de gestion de la circulation, et non de transformation des usages.

Question au MO :

Que peut répondre le maître d'ouvrage à ces observations? L'ambition de créer une rupture écologique fait-elle partie des motivations qui président au choix du BHNS ?

4) Site propre

La circulation du BHNS en site propre a fait l'objet de 39 contributions qui abordent les affirmations et interrogations suivantes.

(LGR3, 6, 7, 8, 9, TNR5, RD94, 120, 124, 140, 142, 148, 152, 168, 176, 179, 181, 196, 204, 212, 214, 217, 285, 294, 320, 330, 332 (FNAUT PACA), 335, 353, 355, 360, 380, 386, 388, 397 (FNE83), 401 (CIL La Palasse), 403, 408, 417 (Collectif Tram), 454 (Comité des Usagers des Transports du Pradet))

Les arguments le plus souvent évoqués par rapport au site propre à 70% sont les suivants :

- Le BHNS risque de souffrir des mêmes problèmes de congestion que le trafic automobile actuel ;
- Le BHNS sera inévitablement soumis aux embouteillages car en grande partie dans la circulation automobile avec le maintien des voies de circulation VL sur l'essentiel du tracé ;
- Le BHNS est une solution réaliste, moderne et cohérente, qui contribuera à désengorger la circulation, à réduire les émissions polluantes et à offrir une alternative efficace à la voiture individuelle, notamment grâce à la circulation en site propre.
- Les 70 % de voies dédiées se situent dans la moyenne haute des villes ayant déjà un BHNS (entre 50 et 80% de voies dédiées). Ce chiffre traduit un équilibre intelligent entre performance, contraintes urbaines et acceptabilité locale. Le reste du parcours bénéficiant de priorité aux feux et d'une régulation efficace.
- Le projet prévoit un transport en commun à 70% seulement en site propre. Le projet est donc plus cher et moins efficace que le projet initial qui prévoyait un TCSP à 100% avec un tramway.
- Le Tramway assure la rapidité et la ponctualité car il est à 100 % sur rails en site propre. Ce n'est pas le cas du BHNS qui roule à plus de 30 % dans la circulation automobile, en dehors de son emprise réservée. De largeur supérieure, les BHNS ne pourront pas se croiser dans plusieurs quartiers La Coupiane, Saint Jean du Var créant des ralentissements dans le fonctionnement du réseau.
- Ce projet apparaît inutile dans la mesure où le BHNS n'aura pas de voie exclusive. Ce sera en finalité un bus XXL, qui prendra plus de place et sera pas moins polluant, au rythme des embouteillages.
- Il est craint que la mise en place des 70 % de sites propres pour le BHNS ne réduise à la portion congrue la place du piéton toulonnais très peu considéré dans les aménagements de voirie ces dernières années.
- Un tramway en site propre permet une traversée plus rapide de l'agglomération que ne le permet le BHNS. Avec ces 65 arrêts et une moyenne estimée de 15 km/h, le BHNS mettra près de 2h pour aller de son terminus de La Seyne à celui de La Garde. Cette durée ne donne pas envie aux gens de prendre les transports en commun s'ils sont si lents.
- La vitesse commerciale à 17 km/h (D p43/45) est une moyenne pour 70 % de sites propres. En site banalisé le BHNS circule à 12 km/h et à 20 km/h en site propre (D p32/45)
- Le tramway est en totalité en site propre et peut assurer un trajet sans obstacles, contrairement au BHNS qui rencontrera d'autres trafics, en particulier automobile. Un

- transport collectif n'est attractif qu'en l'absence de rupture de charge pour aller du début de la ligne au terminus. Malheureusement avec le BHNS c'est plus compliqué car il n'est qu'à 70% en site propre.
- De plus sur trois lieux (la Seyne, St Jean du Var et La Coupiane), la largeur des bus ne leur permettra pas de se croiser à ces endroits-là. Dans le sens Ollioules-La Pauline le bus sera en site propre, dans le sens inverse il sera dans le flux des voitures. Toutes ces décisions, imposées par le choix d'un BHNS plutôt qu'un tramway, contrarient fortement la vitesse et la régularité.
 - Le Bus à Haut Niveau de Service n'aura le caractère d'intérêt général et de Haut Niveau de Service que si son tracé est en site propre proche de 100%. Seul gage d'efficacité réelle et non basée sur des hypothèses qu'on démontre en tordant les chiffres pour leur faire dire ce qu'on veut leur faire dire. Tout ça pour n'avoir comme ambition que 70 % de site propre.
 - Ce projet à 395 millions d'euros pour passer de 17 % de sites propres à 70 % est inutile et d'aucune utilité publique sauf à diminuer des temps de parcours en gros bus sur des tronçons de sites propres.
 - Un Haut Niveau de Service alors que le mode de transport ne sera pas en site propre dans plusieurs endroits, et que sur une bonne partie de son parcours, plusieurs lignes de bus emprunteront son espace de roulement.
 - Le fait que le futur BHNS ne soit pas en site propre à 100% bidirectionnel mais seulement 70%, et encore en additionnant des parties unidirectionnelles sur certaines parties, augmentera significativement la durée du trajet en centre-ville et dans les quartiers du Pont du Las et/ou St Jean du Var.

Autres remarques :

- Le projet de 2025 de trois lignes est différent de celui de 2016 d'une seule ligne. Les 3 lignes n'avaient pas été présentées avant le 12 septembre 2024. Il pourrait être envisagé les lignes L1, L1a, L1b et une ou des lignes de bus desservant Bois Sacre (bateau-bus).
- Il existera des doublons de lignes de bus avec la ligne BHNS, c'est le cas pour les lignes L8 ou L2 avec la ligne L18 venant de St Mandrier et de la ligne L70 venant de Six-Fours qui passe à la gare de la Seyne-Six-Fours jusqu'à la station Strasbourg. Ce doublon sur 3km/28km a un coût d'investissement et de fonctionnement d'environ 10%. De même le doublon des lignes L1 et L1a au centre-ville de Toulon.
- Il est estimé que les planches ne sont pas suffisamment explicites pour le détail des tronçons et longueurs (m) de sites propres, bidirectionnels, unidirectionnels.
- Les explications du calcul du taux de sites propre ne sont pas assez explicites. Le volet H5.4 p26/90 n'apporte pas plus de précisions en l'absence de carte et de données sur les distances inter stations. Il faudrait distinguer les différents types de sites : propres SP100 % ; banalisés SP0%; partagés à x % de site propre pour chaque sens entre chaque station.

Question au MO :

Comment concilier efficacement la circulation du BHNS en site mixte sans que celui-ci soit ralenti ou bloqué dans le flux des véhicules ?

5) Tracé circulation

On comptabilise 141 contributions dans cette thématique où les observations se divisent en 2 rubriques :

- le tracé en général,
- des localisations spécifiques du tracé.

Le tracé en général:

On note en premier lieu un satisfecit donné au tracé du projet, avec l'utilisation de la même phrase le mardi 14 juin 2025 entre 14h et 22h00 : "je suis très favorable à ce type de transport qui facilitera mes trajets quotidiens pour me rendre en formation ou lors de mes stages". Cette phrase répétée en boucle, a manifestement pour origine les nombreux étudiants de l'institut de formation public varois des professions de santé ou IFVPVS (224, 226, 227, 229, 231 à 237, 239, 242, 244, 245, 249, 250, 251, 253, 257, 258, 261, 264 le 14 juin et une dizaine d'autres les jours suivants).

D'autres formulent tout simplement un avis positif en reprenant la présentation du dossier : "le tracé est cohérent avec les centres d'intérêts desservis et il s'agit là d'une réponse pertinente et nécessaire aux enjeux actuels de mobilité, facilitant les déplacements, réduisant la place de la voiture et contribuant à améliorer la qualité de vie et l'environnement" (144, 153, 215, 423).

A l'opposé, le tracé est rejeté dans la majorité des contributions considérant que 7 communes de la MTPM (Carqueiranne, Hyères, La Crau, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier et Six-Fours-les-Plages) sont purement et simplement abandonnées dans le projet (25, 26, 29, 30, 35, 47, 80, 84, 89, 91, 93, 97, 113, 132, 188, 199, 298, 308, 324, 351, 352, 399, 410, 445, 449).

Note au MO :

[Un rappel sur les explications du choix géographique du tracé serait judicieux et utile au rapport final de la Commission pour clôturer cette polémique.](#)

D'autres intervenants s'interrogent sur l'intérêt de faire un BHNS dont le tracé n'est pas en totalité en site propre comme pour un tramway? "Sans cette condition, ce TC pâtira des aléas de la circulation, voire générera davantage de congestions et impactera en conséquence sa propre vitesse commerciale et celle des autres TC en service" (3 avis sur le registre mairie de La Garde, + registre dématérialisé 69, 70, 72, 85, 130, 136, 148, 192, 212, 213, 214, 313, 320, 335, 339, 360, 386).

Question au MO :

[Y-a-t-il des BHNS en service en France avec des tracés en totalité en site propre ?](#)

Des localisations spécifiques du tracé:

8 secteurs concentrent souhaits ou critiques:

- **La ville de la Seyne-sur-Mer:** ici le cœur du problème réside sur le tracé au niveau du port avec la suppression de deux voies de circulation sur quatre mais également au niveau du croisement des voies de bus et de circulation au niveau des quais Péri et Fabre. Tous redoutent un effet d'entonnoir qui ne manquerait pas de créer des congestions

supplémentaires alors que la saturation de la circulation devant l'hôtel de ville est une réalité quotidienne, quasi permanente et flagrante aux hyperpointes du matin et du soir. Pour les "Seynois du sud" et Mandréens, cette proposition est inconséquente sans possibilité de contournement (11/19 contributions du registre mairie de La Seyne + 1 sur le registre mairie de Toulon + registre dématérialisé les 92, 119, 131, 306, 313, 316, 329, 333, 334, 338, 343, 358, 363, 418, 442).

Au demeurant, dans sa délibération del-25-023 du 6 mars 2025, le conseil municipal de la ville de La Seyne "considère qu'une réduction des voies du port de deux fois deux voies à deux fois une voie n'est pas possible au vue du trafic actuel, même en projetant les effets positifs du BHNS" et qu'il convient "de continuer à avancer sur le dossier ouvrage d'art immergé et, dans le cas où les calendriers ne correspondraient pas, une avancée sur le plan d'eau sera à mettre en œuvre pour l'équivalent d'au moins une voie, ainsi que l'utilisation d'une seule voie sur le port avec alternat de feux pour le BHNS".

Question au MO :

Quelle solution peut apporter le maître d'ouvrage à ce point manifestement bloquant pour le public Seynois ?

- **La ville d'Ollioules** : Si un intervenant suggère de supprimer le tronçon "Bon rencontre-Technopole de la mer (registre 13 de MTPM) car susceptible d'engendrer des problèmes suite à la réorganisation du réseau, à l'inverse, de nombreuses contributions évoquent l'extension de la ligne BHNS jusqu'au centre-ville, au minimum vers le Technopole de Var matin à environ 2 km. On justifie ici cette extension par "l'inutilité du BHNS pour les habitants d'Ollioules" puisque la station de départ est localisée au Technopole de la mer (3 et 4 du registre papier et sur le registre dématérialisé, 41, 43, 44, 50, 76, 159, 191, 208 228, 355, 356, 361, 388, 439).

Question au MO :

Cette suggestion de quelques Ollioulais mérite d'être étudiée au regard de la faible extension sollicitée et du probable bénéfice généré par cette élongation.

- **La gare de Toulon** : la question de l'absence de desserte de la gare de Toulon par le BHNS est récurrente. L'exclusion de cette gare centrale TGV dans le tracé interroge alors que celui-ci envisage de desservir des gares moins importantes (La Seyne-Six-Fours, Toulon Ste musse, La Garde et la Pauline). Cette éviction selon le public est "une aberration du tracé" (registre dématérialisé 3, 172, 179, 187, 196, 313, 314, 413).

Question au MO :

Est-il techniquement envisageable de corriger le tracé dans ce sens ?

- **Le centre-ville et le boulevard de Strasbourg** : selon plusieurs avis, ce projet ne manifeste aucune amélioration qualitative du boulevard de Strasbourg, axe pourtant emblématique de Toulon; il ne répond pas aux besoins des habitants du centre-ville historique en l'absence de stratégie globale de la problématique TCSP et d'orientations futures en matière de plan de circulation et d'itinéraires en centre-ville (registre dématérialisé 344, 353, 364, 369, 370, 377).

Question au MO :

Comment résoudre la pression automobile sur cet axe cardinal tout en favorisant les transports en commun ?

- **Le quartier de la Beaucaire** : des souhaits sont exprimés pour que le BHNS desserve les nombreux habitants du quartier de la Beaucaire (registre dématérialisé 299, 301, 304, 413, 448).

Préoccupations portées à la connaissance du MO

- **Les secteurs de Saint Jean du Var et de Pont du Las à Toulon**: l'inquiétude est palpable sur le tracé du BHNS dans la traversée de ces portions qualifiées de «points noirs», au regard de l'étroitesse ou de la configuration des lieux, des problèmes de stationnement ou du stationnement anarchique et des livraisons régulières en double file. (1 avis sur le registre mairie La Garde, + registre dématérialisé 117, 128, 170, 196, 204, 201, 313, 317, 293, 337, 353, 387, 398, 408, 444, 452).

Préoccupations portées à la connaissance du MO

- **La zone de Brunet** : les prévisions du tracé de la ligne 1 dans le quartier de Brunet posent questions aux résidents s'agissant en particulier du dépôt de bus et de la proximité des écoles (1 avis sur le registre mairie La Valette et 1 avis sur le registre R18 Maison de la mobilité + registre dématérialisé 202, 271, 396, 425 et 453).

Précisions demandées au MO sur ce secteur

- **Le secteur de La Garde** : le tracé autour du rond-point de l'Université pose souci au regard d'une circulation locale déjà très difficile depuis l'ouverture de l'avenue 83 et sur la commune en général en l'absence de site propre; par ailleurs et selon la direction de l'Université "sur toute la frange nord du campus, l'emprise du projet est importante, empiétant largement sur le domaine public universitaire au point d'interroger sur la capacité à maintenir les besoins du campus et de son projet de transformation ecocampus. En particulier, la passerelle piétonne et PMR, repositionnée sans aucun détail, risque de déborder sur les voiries du campus" (registre dématérialisé 11, 57, 75, 313, 374).

Question au MO :

Un examen plus circonstancié de l'implantation de l'ouvrage semble nécessaire.

Enfin, selon Toulon Var Déplacements, "il existerait une erreur substantielle sur le tracé dans la délibération du lancement du projet de TCSP de la Métropole TPM par délibération du 12 septembre 2024 n°24/09/210. Cette erreur concernerait une modification du tracé entre les 4 Chemins et la gare de La Pauline qui n'est pas conforme à celui acté dans la concertation préalable. L'enquête en cours s'appuierait donc sur une erreur de fond" (385).

Question au MO :

Une réponse d'ordre juridique est attendue en réponse à cette allégation.

6) Tramway

Les partisans du tramway ont émis 154 contributions contre le projet du BHNS, il est donné une synthèse des arguments et des avis.

(LGR2, 4, 5, 9, 10, 11, 12, LVR1, 3, TPMP10, TNR3, 5, TPMP1, 4, LSR15, 16, RD1, 5, 6, 8, 10, 15, 18, 19, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 39, 40, 42, 48, 51, 52, 54, 60, 66, 67, 68, 70, 72, 73, 74, 76, 82, 88, 91, 96, 101, 107, 109, 110, 111, 112, 117, 120, 126, 135, 137, 138, 139, 145, 147, 148, 149, 150, 156, 159, 163, 164, 168, 176, 177, 179, 180, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 192, 193, 194, 195, 196, 198, 201, 203, 206, 211, 212, 222, 228, 247, 254, 260, 262, 284, 288, 290, 294, 300, 305, 306, 307, 309, 310, 312, 317, 318, 320, 321, 324, 325, 329, 330, 332, 336, 339, 340, 344, 346, 349, 353, 357, 359, 362, 365, 366, 367, 369, 372, 380, 386, 388, 392, 394, 397, 400, 401, 403, 407, 417, 419, 438, 440, 443, 447, 451, 454)

Les avantages du Tramway :

- Les raisons de l'abandon du projet du tramway ne sont pas connues et on s'interroge sur le changement pour le BHNS et sa légitimité alors que l'ensemble des communes de TPM avait validé la construction d'un tramway, seule solution pour tenter de vraiment désengorger la métropole. C'est un choix imposé par la métropole. C'est d'autant plus problématique qu'un arrêté préfectoral portant DUP a déjà validé le mode de transport sur rail le 21/12/2000 et en 2005, une déclaration d'utilité publique (DUP) s'est prononcée pour la réalisation d'un tramway.
- Il y a obligation légale lors de l'enquête publique de proposer un comparatif des avantages et inconvénients des différents modes de transports en commun (métro, tramway, trolley, bus, ...). Cette étude n'a jamais été ni réalisée, ni proposée au public. Ce qui d'ailleurs apparaît clairement dans la réponse de la Métropole à l'avis de la MRAe (page 32/45).
- Le collectif Tramway et Transport en Commun (LGR4) a joint une page d'une étude du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme (CERTU) qui confirme la pertinence du choix initial du tramway comme système de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).
- Le tramway est modulable pouvant être rallongé
- La dépense de 395 M€ n'a pas d'intérêt pour qu'en 2038 et même 2058 le BHNS prévu dans ce projet n'ait pratiquement pas d'effet de diminution du trafic.
- Toutes les études depuis 1974 démontrent que pour une agglomération de plus de 500000 habitants la seule solution pérenne et efficace serait un tramway, comme Nancy, Nice, Caen, Brest, Rouen, Rennes
- Le Tramway est plus économique dans le temps et à l'entretien, il est plus évolutif avec l'allongement des rames de 30 à 40 m (300 places à bord).
- Le tramway offre plus de capacité de voyageurs, aucune incidence sur la circulation automobile, il n'est pas tributaire de la circulation mais plus écologique.
- Dans le dossier d'enquête publique, il n'y a pas d'étude de comparaison entre le tramway et le BHNS qui justifie le choix du mode de transport, et permet à chacun de donner son avis lors d'une concertation publique. La Mission régionale d'autorité environnementale recommande de compléter la justification des choix en présentant et comparant les solutions alternatives étudiées pour le mode de transport, le tracé de la ligne, la localisation et le dimensionnement des parcs relais.
- L'impossibilité d'installer des rails sur le boulevard de Strasbourg à Toulon masque mal un manque de volonté politique.
- L'argument économique du tramway plus cher n'est pas recevable: c'est un investissement. Celui des nuisances dues au chantier ne l'est pas plus.

- Il faudrait faire passer le tramway en souterrain comme un métro.
- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) (RD126, 284, 332) évoque que le BHNS est une impasse pour la mobilité de demain en raison de sa capacité trop faible d'emport vérifiée par des comparaisons avec des agglomérations comparables Tours, Saint-Etienne.

Le tramway est la voie d'avenir par

- Sa capacité unitaire pouvant aller jusqu'à 300 voyageurs ;
- Son site propre intégral véritable gage de qualité de service ;
- Sa faible consommation d'énergie en raison de son roulement fer/fer ;
- Un meilleur coefficient de remplissage sur l'ensemble des lignes de bus exploitées en synergie avec le tramway ;
- Longévité du matériel roulant. Durée de vie d'un autobus 15 ans, celle d'un tramway 40 ans.
- « Avec le BHNS, il y aura une situation de sous-capacité avec des effets néfastes sur son fonctionnement : temps de montée et de descente importante, phénomène de montée impossible, de descente difficile, diminution de la vitesse commerciale et perte de productivité. » (Avis du CERTU).
- L'analyse socio-économique montre qu'un BHNS à un coût de fonctionnement par passager plus élevé que celui d'un tramway, du fait de son faible débit.
- L'investissement s'amortit au mieux sur 20 ans pour un BHNS contre sur plus de 40 ans pour le tramway.
- Le tramway a de nombreux atouts : il est fiable, rapide, visible, capacitaire, modulable, vecteur d'image, d'insertion aisée.
- Toulon En Commun (RD135) avance les arguments
 - Le projet du tramway est finançable puisque, depuis 2001, TPM a déjà récupéré plus de 500 M€ pour le TCSP, grâce au versement mobilité des entreprises.
 - La structure linéaire de la métropole (entre Faron et mer) permet son insertion sans problème ;
 - le tramway (3m) est moins large que le BHNS (3,5m), il peut donc circuler à Saint-Jean du Var ou au Pont du Las. Un tramway a une emprise moins large, rendant plus facile la sécurisation des cyclistes.
 - Le tramway est le seul moyen de transport qui permet de transporter jusqu'à 320 passagers alors que le BHNS ne peut accueillir que 120 passagers ;
 - Le tramway est non polluant alors que le BHNS roule avec du carburant ;
 - Les habitants de notre métropole méritent un transport en commun fiable, silencieux, économe et écologique.
- Le tramway a moins d'emprise au sol que le BHNS. L'emprise au sol en ligne droite d'un tramway (2 voies) est de 5,8m, celle d'un BHNS de 7 m. L'emprise au sol en ligne courbe d'un tramway (2 voies) est de 7,5m, celle d'un BHNS de 11 m. (Cf Certu).
- Un investissement plus conséquent pour une solution de tramway serait vraisemblablement plus adapté au regard des enjeux et largement amorti à long terme, ainsi que l'ont montré nombre des études produites depuis 30 ans sur ce sujet.

- Avec un tram. on peut végétaliser la voie (gazon) avec le BHNS, on a du goudron avec le risque de faire monter la température et on a des particules de pneus dans l'air pollution supplémentaire.
- Pour l'environnement, le tramway est une solution plus écologique notamment en termes d'émissions à effet de serre. Pour son impact visuel, il est moins important que le BHNS.
- Pour la rentabilité, elle sera nettement meilleure que pour un BHNS, sur le long terme.

La FNE83 (RD397) exprime

Des défauts d'information et de concertation du projet de réseau BHNS.

En effet, les associations ont par recours gracieux signalé l'absence de présentation et débat du tracé en boucle des 4 Chemins à La Pauline, tracé arbitrairement modifié.

Des insuffisances et inexactitudes pour le choix du mode routier BHNS en 2016.

L'étude socio-économique du projet 2016 est entachée d'erreurs manifestes

Les durées de vie des véhicules BHNS et Tramway sont considérées égales à 30 ans alors qu'une rame de tramway dure deux fois

L'attractivité du tramway par rapport au BHNS est par hypothèse de +20 % seulement

Des besoins de transports en commun (TC) minorés

Des usagers captifs, sans voiture.

En conclusion, l'étude comparative de l'étude 2016 des deux modes routier et ferré sur 23 km est éminemment contestable.

En 2025, le choix des modes pour le projet avec 3 lignes TCSP n'est pas réalisé. Le projet actuel est sujet à des a priori ; il est incomplet, et manque d'informations. Un projet qui ne répond pas aux objectifs est inutile En effet les usagers des TC augmenteraient de 34 000 dont 4 400 grâce au BHNS et 30 000 dans les bus.

Les inconvénients du BHNS :

- Le BHNS a été imposé par la métropole
- La fréquentation du BHNS est trop faible, et sera saturée avec un matériel roulant insuffisant pour le nombre de places. Ce projet est un projet minimaliste, qui ne permettra pas à Toulon de rattraper son retard dans l'évolution des mobilités.
- Les couts restent très élevés pour un bus.
- Le BHNS, avec tous les services qu'il pourra proposer, ne sera en définitive qu'un super bus pris dans les méandres de la circulation automobile, avec tous les problèmes et les inconvénients du trafic urbain et péri-urbain.
- Le BHNS a une capacité de transport insuffisante de 35 000 voyageurs/jour. La fréquentation de villes comparables comme Nice et même Avignon dépasse les 100 000 Voyageurs/jour voire 300 000 voyageurs/jour pour Montpellier. Le dossier exprime un doute concernant le nombre de personnes à transporter qui semble complètement biaisé et adapté pour dire que le BHNS a une capacité suffisante, alors qu'en comparaison avec d'autres métropoles de même importance, ce chiffre devrait être trois à quatre fois plus élevé.
- Il est nul de faire un bus avec 30% de trajet au milieu des bouchons, et en plus mal adapté à une métropole comme Toulon, car de taille trop petite.
- Le parcours prévu n'est qu'à 70% en site propre, autant dire que le BHNS ne sera pas vraiment en site propre donc malheureusement pas assez rapide

- Le tracé du BHNS semble particulièrement irréaliste.
- Tenter de nous faire croire que le BHNS peut traverser Saint-Jean n'est pas réaliste. Les rues sont étroites et bouchées en heures pleines.
- La fourche, à l'ouest, anéantit tout le but du BHNS qui était la simplicité. Elle témoigne du fait qu'il ne nous faut pas un BHNS demain, mais quatre lignes de tram.
- Les bus à 24 mètres sont moins fiables que les tramways, avec des pannes régulières qui mettent des semaines à avoir des pièces d'échanges.
- Le BHNS est une solution qui fonctionnera un peu et seulement pendant quelques années qui ne mérite pas un tel d'investissement.
- D'après le dossier, le projet de BHNS coûtera plus cher que les 240 M€ du précédent projet initial prévoyant un transport sur rail. Le projet du BHNS coûterait à minima 341 M€. Le BHNS qui a un l'amortissement sur 20 ans et un coût de fonctionnement élevé (entretien, nombre de chauffeurs à disposition...) serait un échec....
- Le projet prévoit un transport en commun à 70% seulement en site propre. Le projet est donc plus cher et moins efficace car le projet initial prévoyait un TCSP à 100% : un tramway.
- Choisir le BHNS en lieu et place du tramway constituerait non seulement une erreur technique et urbanistique, mais aussi un formidable gaspillage d'argent public, puisque les améliorations à apporter aux transports collectifs resteront largement insuffisantes.
- Le B.H.N.S. ne peut pas être pris pour une alternative et son coût moindre face au tramway serait des plus trompeurs : il reste un véhicule routier (certes plus facile à détourner en cas d'incident de ligne...) mais il reste soumis à une réglementation plus stricte en termes techniques (non-évolutif et bien moins de places dans chaque véhicule aussi long soit-il...arrivant à saturation en termes de fréquence...). Et bien sûr, visiblement inadapté à un parcours aussi long et complexe.
- Le BHNS a une grande amplitude au sol et les voies de circulation ne pourront pas accueillir les cyclistes et le BHNS ne sera pas 100 % électrique, il continuera donc de puiser dans les énergies fossiles.
- La part modale des transports en commun plafonne à 7%, très en deçà des métropoles comparables telles que Montpellier, Grenoble, Rennes ou Strasbourg, qui affichent des parts modales de l'ordre de 20% et visent 30% à court terme. L'objectif affiché par la MTPM pour 2035, à savoir 10%, est notoirement insuffisant et ne permet pas de répondre aux enjeux de mobilité, de transition écologique et d'attractivité du territoire.
- Les objectifs fixés pour le BHNS semblent avoir été calibrés en fonction des capacités limitées de ce mode de transport, et non des besoins réels de la population toulonnaise.
- Il y aura difficultés pour recruter des mécaniciens pour l'entretien des bus et des conducteurs de bus.
- La réalisation de ce projet sur 13 ans n'est pas réaliste, il sera déjà désuet avant sa mise en service.
- Le projet BHNS TPM, loin de constituer une véritable rupture écologique, perpétue un modèle de mobilité centré sur la voiture et la fluidification des flux :
 - maintien des voies de circulation VL sur l'essentiel du tracé ;
 - développement de parkings relais en périphérie (plus de 2000 places) ;

- aucune réduction planifiée du trafic automobile, ou de suppression massive du stationnement.
- Le fait qu'il existe des points « noirs » sur le trajet (Toulon centre, La Valette Coupiane, Saint Jean du Var...) perturbera obligatoirement la bonne marche de ce « site propre », la vitesse trop faible rendra les trajets plus longs.
- Le coût global des travaux pour un BHNS est moins élevé que pour un tramway, mais moins rentable et plus polluant sur le long terme car la maintenance de ces 2 types de transport est beaucoup moins chère pour le tramway.
- L'impact sur la voirie est important car les travaux pour le BHNS pourraient perturber la circulation automobile et les commerces locaux.
- En termes de rentabilité, la maintenance et le renouvellement du BHNS est plus important car effectué plus souvent (10 ans) que pour un tramway. Ce dernier, certes plus cher au départ, bénéficie d'une maintenance et d'un renouvellement sur le plus long terme (40 ans).
- Un tramway est beaucoup plus confortable qu'un bus.
- Le projet proposé ne présente pas une synthèse globale et cohérente de la problématique TCP en centre-ville . Il ne permet pas la réduction de la pression automobile sur les boulevard et ne précise pas les orientations futures en matière de plan de circulation et des itinéraires de bus autours du centre-ville
- Le projet présenté ne répond pas, aux besoins des habitants du centre-ville historique de Toulon et aux enjeux qualitatifs de la porte d'Italie et de la place Valle . Il aggrave l'impact de la circulation sur un espace à vocation piétonne
- Il est estimé :
 - Une absence de prise en compte des orientations du PDU sur le développement des modes doux (pas de piste cyclables, piétons). Le renforcement des liaisons entre le pôle universitaire Blr Hakeim et la ville historique n'est pas intégré dans le projet.
 - Une absence de prévention des surchauffes urbaines et ilots de chaleur exprimée par le manque de plantations et de jardin.
 - Une absence de recherche de l'amélioration de l'attractivité des commerces du centre-ville.
- La réalisation d'un BHNS n'est pas opportune :
 - du fait de l'élargissement récente de l'autoroute urbaine à l'est de Toulon, qui , par ailleurs, au-delà d'écouler plus de flux de véhicules individuels et c'est très positif , offre aussi et surtout des augmentations de linéaires de voies de bus réservés) ;
 - du fait de l'augmentation de transport ferroviaire en capacitaire et en fréquence de passage (RER métropolitain), augmentation longueur des quais, création gare à Ste Musse, ainsi que la fiabilité des horaires et les possibilités de transport vélos ou trottinette/trains ;
 - du fait du bon niveau d'offre de transport par RMTT (fréquence, confort des bus, annonce des heures de passage et de leur conversion progressive au gaz naturel ou à l'hybride, passage en bus articulés d'une partie de la flotte
- Il n'y a pas eu de délibération communautaire approuvant le changement de tramway à BHNS.

- Il est fait référence à un TCSP qui s'inscrivait dans un projet global de réseau de TC aucun élément ne permet a priori de comprendre quelles sont les évolutions du réseau en lien avec le BHNS.

Et les demandes suivantes :

- La commission doit indiquer que le BHNS n'est pas d'utilité publique et il est demandé de rendre un avis défavorable.
- Toulon en Commun demande
 - L'annulation de la DUP du BHNS qui n'est à l'évidence pas le choix le plus adapté pour Toulon et sa métropole.
 - Le renouvellement de la DUP sur le tramway
 - Un audit sur les sommes perçues par la métropole TPM au titre du versement mobilité, ainsi que sur les expropriations effectuées pour un projet de tramway qui n'a jamais abouti.
- L'INDECASA CGT 83 demande
 - De fixer un objectif de part modale transports en commun de 20% à l'horizon 2035 (et non 10%).
 - De viser 220 000 voyageurs/jour sur le réseau (au lieu de 139 000).
 - D'atteindre 80 millions de voyages/an (au lieu de 50 millions).
 - D'étudier sérieusement la réalisation d'un tramway sur l'axe lourd est-ouest, seul mode capable d'absorber le flux attendu et de transformer durablement la mobilité métropolitaine.
- Il est demandé de réaliser un référendum pour demander l'avis de la population de la métropole entre le tramway et le BHNS.

A l'issue de l'enquête publique, il est demandé :

- Qu'un moratoire soit prononcé sur le projet actuel, afin de l'aligner sur les exigences de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), du Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) et de la Stratégie Nationale Biodiversité (SNB).
- Qu'un contre-projet intégrant sobriété, proximité, renaturation et inclusion sociale soit étudié sérieusement, incluant : une réduction planifiée du trafic et du stationnement,
 - un réseau de mobilité active interconnecté ;
 - des zones à trafic limité autour des équipements publics ;
 - une végétalisation ambitieuse des axes structurants, en sol vivant.
- Qu'une évaluation environnementale externe, réactualisée et participative, soit mise en place, tenant compte des seuils planétaires, de la justice environnementale et sociale, des effets cumulés sur les populations les plus exposées.
- Le projet présenté à l'enquête publique n'est en aucune façon ni un projet d'utilité publique ni d'intérêt général.

Question au MO

Comment le maître d'ouvrage prend-t-il en compte toutes ces observations et peut-il répondre à ces demandes ?

7) Réseau de bus

Dans cette thématique, les observations se divisent essentiellement en 2 rubriques :

- l'amélioration du réseau existant de bus,
- les objectifs de la restructuration du réseau

En préambule, des utilisateurs de TC résument l'équation de leurs déplacements quotidiens: "le choix est donc un long périple en bus dans des lignes surchargées ou bien un court trajet en voiture avec une longue bataille pour se garer à l'arrivée" (99, 221).

L'amélioration du réseau existant de bus :

Avant de mettre en œuvre le projet de BHNS qui ne concernera que ceux qui peuvent se rendre aux points de passage de ce bus, de nombreuses contributions insistent sur l'optimisation du réseau existant de TC, en augmentant significativement la fréquence, en élargissant les horaires de nuit jusqu'à 3h du matin au moins pour desservir les zones d'activités et de loisirs le soir. Au demeurant, de nombreux étudiants résidant hors de Toulon ont des cours ou des activités jusqu'en soirée et souhaitent qu'une stratégie d'amplitude horaire soit bien prévue pour faciliter leurs déplacements (442).

Une densification qualitative des TC intra-urbains et des communes limitrophes est souhaitée ("si ce projet sert surtout à renforcer les grands axes, il faut aussi sérieusement renforcer l'offre dans les petites villes, sinon on ne pourra même pas y accéder ! le problème du « dernier kilomètre » est énorme" - 436). On souligne ensuite le besoin d'une complémentarité accrue avec le projet de TER métropolitain, et on demande que l'attractivité du réseau soit plus explicite.

(n°1 sur le registre mairie de La Garde et 1 avis sur le registre mairie La Valette + registre dématérialisé 16, 69, 76, 79, 87, 95, 99, 100, 115, 121, 124, 141, 151, 161, 246, 247, 328, 441, 445, 448, 449, 451).

Question au MO :

L'optimisation du réseau existant est une question nodale qui ne peut être déconnectée du projet; quelles solutions pourraient être apportées dans l'urgence ?

Les objectifs de la restructuration du réseau :

Pour beaucoup d'autres personnes, tel qu'il est présenté, le projet semble incomplet car il manque une vision globale, ambitieuse et à long terme de l'offre de TC en complément du projet BHNS, ainsi qu'une approche plus holistique des besoins des métropolitains.

Et si on reconnaît que le projet apporte une amélioration significative dans les secteurs traversés, une vision à très court terme de l'évolution du réseau de bus semble également nécessaire aux habitants non concernés directement par les travaux mais forcément impactés par la restructuration du réseau envisagé (30, 48, 58, 101, 104, 106, 173, 174, 331, 337):

- Quelles seront les créations, suppressions ou reports de lignes et dans quels secteurs ?
- Comment vont s'articuler les lignes de bus qui circulent aujourd'hui sur une partie du tracé retenu ?
- Comment assurer une bonne connexion entre les lignes de bus, maritimes du réseau mistral ?
- Pourquoi une fusion des lignes de bus : L70 et BHNS de la gare de La Seyne à Toulon (Toulon R5 D1).
- Qu'en est-il du ramassage scolaire? Sera-t-il impacté par le projet ? Il conviendrait davantage de le développer plutôt que le réduire (390).

Question au MO:

Des réponses sont attendues sur les interrogations supra

L'argumentation des contempteurs est la suivante: "le fait de ne pas trouver une carte du futur réseau Mistral confirme le caractère imprécis de l'opération. Le réseau ne doit pas être conçu comme un outil technique isolé d'organisation des mobilités : il doit être coordonné avec les autres modes de déplacements (vélos, marche, trains, cars, covoiturage), avec une offre de TC performante et concurrentielle à l'automobile afin d'augmenter sa part modale, favorisant les modes alternatifs à la voiture individuelle (293, 331).

Enfin et proposition intéressante selon 442, " les temporalités de mise en œuvre du projet apparaissent longues au regard des besoins immédiats de la jeunesse étudiante. Un renforcement de l'offre de transport dès les premières phases du projet serait utile pour éviter que les étudiants ne se tournent vers d'autres métropoles perçues comme plus accessibles et attractives ”.

Préoccupations portées à la connaissance du MO pour étude

8) Capacité d'emport

71 OBSERVATIONS

RD1 - RD4 - RD 27 - RD29 - RD39 - RD42- RD57- RD 66 -RD76 - RD 90 - RD111- RD112- RD126- RD135 - RD147 - RD149 - RD150 – RD160 -RD163 - RD168 - RD169 - RD174 - RD175 –RD 176 –RD 177 -RD179 – RD182 - RD187 -RD193 – RD196 – RD198 - RD204 -RD212 -RD221-RD222- RD-228 -RD247- RD-260 RD-276 – RD280 -2RD88 - RD 293 - RD316 - RD317 - RD318 -RD320- RD330 - RD337 - RD344 - RD347 - RD351 – RD353 -RD365 - RD366- RD372 - RD380 - RD384 - RD386 - RD 398- RD401 - RD 403- RD417- RD451 - RD45 LGR5 LVR1 MTPMR10 TR3 MMTPMR4 LSR1 – LSR17

Il est estimé que la capacité d'emport de voyageurs offerte par le BHNS et calculée pour 38 000 voyageurs/jour serait insuffisante :

- au regard de la taille actuelle de la métropole (450 000 habitants) et de l'évolution probable du nombre d'habitants
- au regard de l'étude précédemment réalisée pour un TCSP qui aurait été basée sur 60 000 voyageurs/jours
- qu'ainsi elle ne permet pas un report modal (0,7%) suffisamment ambitieux et ne génère pas l'attractivité souhaitable,
- ne répond pas aux objectifs de 20% de report modal (PDU) et il serait souhaitable de viser un objectif de 220 000 voyageurs/jours (et non 139 000) à l'horizon 2038
- elle n'est pas adaptable puisque la taille de 24 m du BHNS bi-articulé est maximale.

Questions au MO :

- Pourquoi la part modale est-elle calculée sur 38 000 voyageurs jours et en deçà de 20% à l'horizon 2038 ?
- Que répond le maître d'ouvrage à ces observations et notamment à la question de l'adaptabilité du transport en commun dans la métropole devant un éventuel développement des besoins ? Comment y sera-t-il fait face le cas échéant?

9) Travaux

19 OBSERVATIONS

RD19 - RD39 - RD47- RD 122- RD187 - RD205 - RD260 – RD 271 - RD276 - RD286 - RD329 – RD374 – RD389 - RD411 -RD416 –MTPMR10 – MTPMR12-TR5D1 LSR14D1

Des questions particulières relatives aux travaux du BHNS sont exprimées :

- Pourquoi la création d'une passerelle chemin de Bouyère afin de faciliter le cheminement piéton a-t-elle été abandonnée ?
- Rue Guynemer Brunet : quels seront les impacts sur le tronçon de rivière ? Les travaux la recouvriront-ils ? Y-aura-t-il un mur de protection ?
- Est-il possible de réaliser un toboggan au-dessus du chemin de Lagoubran pour pallier la traversée du rond-point, ce type de traversée est déconseillé comme étant accidentogène par le CEREMA
- La passerelle piétonne est positionnée sans détail mais devant être accessible aux PMR elle suppose une large emprise au sol et risque de déborder sur les voiries du campus (campus de l'université La Garde) ?
- Comment sera remplacée la passerelle qui enjambe la voie entre Grand Var et l'Université ? Où sera-t-elle déportée ?
- Est-il possible d'avoir des précisions sur la nouvelle passerelle piétonne de la rue Herriot à Toulon ?
- Il semble que l'aménagement type d'une station de bus du BHNS ne présente pas de protection contre la chaleur, le soleil et qu'il n'y ait aucune végétation prévue. Ces améliorations peuvent-elles être mises en œuvre ?
- Manque détails sur P+R Espace Marine et Gare de La Seyne (trémie sur le parvis ?)
- Eviter le maximum de nuisances sur le dépôt de bus de Bregailon car c'est une voie importante pour la commune
- A propos du projet d'augmenter la capacité du parking des Portes d'Ollioules et de Toulon, on constate que le parking actuel est vide toute l'année.

Question au MO :

Le maître d'ouvrage peut-il apporter des réponses explicites à ces questions et remarques ?

10) Circulation / embouteillages

95 OBSERVATIONS

RD1- RD85- RD14 - RD16 - RD22 - RD26 - RD29- RD31 -RD38 -RD52 -RD57- RD58 - RD60 -RD 69 -RD70 -RD72 -RD74 -RD75 -RD83 - RD85 - RD86- RD92 - RD107 - RD117 - RD124 -RD128 - RD130 - RD134 – RD135 – RD149 – RD150 – RD 163 -RD167 – RD170 – RD174 - RD176 –RD 182 -RD192 -RD194 -1RD96 -RD198 -RD201-RD204 -RD212 -RD214 -RD220 –RD 228 –RD 247 -RD260 –RD 276 -RD285 - RD306 - RD312 - RD321 -RD333 - RD334 - RD337 - RD337 - RD339 - RD342 -RD343 - RD346 -RD350- RD358- RD363 - RD366 – D377 -RD381 -RD392 -RD393 - RD398 – RD407 - RD408 - RD412 - RD418 – RD401 - RD430 - RD431- RD433 - RD442 - RD444 LGR3 LVR4 TR5D1MMTPMR14 LSR2- LSR3- LSR4 - LSR5 - LSR11 - LSR13 - LDR15 - LSR18 - LSR19 - LDR14D1

De fortes craintes ont été exprimées quant à la place du BHNS dans le flot de la circulation automobile et dans le tracé des bus du réseau global. Des points de blocage en particulier ont retenu l'attention du public qui s'est exprimé :

- Le port de La Seyne avec la suppression de 2 voies ;
- Il est joint la délibération du Conseil municipal en date du 6 mars 2025 demandant de continuer à avancer sur le projet d'ouvrage immergé étant donné qu'il est impossible de supprimer 2 voies en raison du trafic actuel même en projetant les effets positifs du BHNS, et de retravailler les croisements voiries/voies BHNS en centre-ville : Faidherbe, Renaudet, Curet, Mazen) ;
- A Toulon : St Jean du Var/Brunet, les Grands Boulevards, le Pont du Las, La Coupiane.

Il est estimé que le boulevard de Strasbourg à Toulon avec son flot de circulation automobile continuera de représenter une coupure forte entre la ville haute et le quartier historique et qu'il n'y a pas d'information sur le rabattement des lignes de bus ni sur un plan de circulation cohérent qui réduise la circulation en centre-ville.

Sur l'ensemble du tracé de 30% hors site propre le public estime :

- que le BHNS va causer des embouteillages notamment étant donné sa taille en longueur et en largeur ;
- qu'en conséquence sa vitesse commerciale ne sera pas régulièrement tenue en raison des embouteillages générés par le flot de circulation en particulier aux heures de pointe, au regard de la capacité d'emport de voyageurs journaliers qui devront continuer à utiliser leur véhicule.

Question au MO :

Que peut répondre le maître d'ouvrage à toutes ces observations révélant une forte inquiétude relative aux embouteillages que le BHNS ne réduira pas de manière conséquente, voire qu'il générera sur son parcours dans les quartiers traversés qui ont été mentionnés ?

11) Calendrier

17 OBSERVATIONS

RD4 - RD7 - RD36 - RD47 - RD158 - RD169 - RD174 - RD219 - RD254 – RD262 - RD283 – RD288 - RD337 - RD365 - RD418 - RD443 – RD451

Les délais de mise en service et d'étalement des travaux sur 13 ans inspirent de l'étonnement car ils paraissent longs et disproportionnés s'agissant d'un Bus et qu'une partie des travaux a déjà été réalisée en site propre pour le projet tramway abandonné.

Question au MO :

Le maître d'ouvrage peut-il expliquer ce qui justifie ce délai pour 2038 ?

12) Pistes cyclables

Cette thématique est abordée dans 40 interventions. Ici, les intervenants ne se positionnent que très rarement sur le choix du mode: ils profitent de l'enquête pour faire des doléances en faveur de l'usage du vélo en toute sécurité.

Si on reconnaît que le BHNS est une belle opportunité pour transformer la ville, (alors qu'un tramway aurait eu une emprise moins large, rendant plus facile la sécurisation des cyclistes - 180), il est recommandé de mieux intégrer dans ce projet les mobilités douces, non pas à titre accessoire, mais comme un pilier de l'urbanisme durable. En parallèle, il est demandé de fournir une cartographie claire des pistes cyclables en lien avec le tracé BHNS, la lisibilité de ces aménagements dans les visuels fournis restant limitée (286).

Question au MO :

Cette cartographie précise est-elle aujourd'hui disponible ?

Pour beaucoup de participants à l'enquête, le chantier BHNS, bien que prenant en compte parfois les pistes cyclables, n'est pas à la hauteur des besoins et il est demandé un schéma cyclable cohérent et continu à travers la ville de Toulon et les communes environnantes. Ce schéma doit anticiper dès maintenant la progression du nombre d'usagers des mobilités douces dans les 10 prochaines années pour éviter d'être saturé à court terme.

Pour d'autres intervenants, aucun itinéraire structurant ne double la ligne BHNS sur toute sa longueur, alors même que le linéaire étudié est parfaitement adapté à un aménagement vélo en site propre parallèle ou intégré. Les quelques sections aménagées (1,9 km ?) sont discontinues, non sécurisées, et pensées comme un aménagement d'accompagnement, et non comme une infrastructure à part entière (294, 383). Une sécurisation des itinéraires cyclables est souhaitée, sans discontinuité, ni conflit d'usage avec les voies de bus ou piétonnes ; la continuité cyclable est indispensable car des bouts de tronçons ne servent à rien, ne permettant pas d'envisager le vélo comme un moyen de transport alternatif réel, sans parler de la dangerosité en sortie de tronçons (registre dématérialisé 78, 209, 344).

On exprime des regrets qu'aucune piste cyclable ne soit prévue sur l'axe préférentiel est/ouest, en contradiction avec le PDU ou le Schéma directeur des aménagements cyclables de la métropole.

Au demeurant, "aucun aménagement cyclable en site propre ne semble prévu sur des axes aussi structurants que Pont du Las, boulevard de Strasbourg, avenue de la République jusqu'à la Porte d'Italie et sur Saint-Jean du Var avec l'avenue François Cuzin, alors même qu'ils desservent des quartiers d'habitation, des établissements scolaires et universitaires, et des équipements publics" (registre dématérialisé 56, 189, 213, 214, 354, 374, 402, 405, 406, 413).

Si l'ISEN Méditerranée, l'école des ingénieurs du numérique établissement implantée au cœur du quartier de la Porte d'Italie à Toulon, (404) salue l'ambition portée par la MTPM à travers le projet de BHNS, elle tient cependant à faire part d'un point de vigilance majeur: "l'absence d'un réseau complet de pistes cyclables autour de la Porte d'Italie ni en traversée est-ouest de Toulon, des axes essentiels au développement de la vie étudiante et universitaire. Cette lacune soulève selon l'établissement plusieurs enjeux : elle va à l'encontre de l'ambition affichée du projet, qui affirme vouloir intégrer les modes actifs comme partie prenante de la mobilité urbaine, et elle pénalise une part croissante des étudiants et personnels qui se déplacent à vélo, souvent en intermodalité avec les transports en commun" (registre dématérialisé 86, 404, 413, 78, 374).

Question au MO qui concerne les 2 paragraphes ci-dessus :

Est-il envisagé d'améliorer à court terme ces itinéraires sensibles et fréquentés cités supra, à travers une révision du Schéma directeur des aménagements cyclables de la métropole ?

L'université de Toulon quant à elle demeure toutefois inquiète sur les aménagements piétons et vélos qui ne semblent pas être complètement inclus dans le projet sur le tronçon campus-gare de La Pauline. Le cheminement du BHNS autour de son terminus n'est pas non plus très clair (374).

Question au MO :

Eclairage demandé sur ce point

De meilleurs aménagements sont réclamés :

- prévoir une insertion douce dans la circulation pour rejoindre la bande cyclable et ne pas mettre d'angles droits pour les continuités cyclables (157) sur le secteur d'Ollioules dans le projet BHNS,
- assurer une réelle connexion des pôles multimodaux de la Seyne/ Six-Fours et de Ollioules/ Sanary aux réseaux cyclables en direction des zones d'activités (387);
- rétablir l'ancien chemin de la Bouyère en créant une passerelle légère sur l'A50 dédiée aux modes actifs assurant une liaison entre la gare de la Seyne-Six-Fours et le Technopole de la mer (205);
- améliorer le report modal entre Toulon et La Valette en raison de l'absence d'aménagement cyclables sécurisés (130, 430);
- construire des stationnements vélos protégés dans les pôles d'échange multimodaux (286);
- Pour le Collectif pour l'essor du vélo à Toulon, le chantier BHNS doit financer cette traversée de la ville avec une vraie piste cyclable bidirectionnelle en particulier sur l'avenue de la République à Toulon. les cyclistes attendent cela depuis trente ans ! (210)

Question au MO :

Des réponses sont attendues sur les interrogations supra.

Enfin, deux contributions dont le coordinateur des activités vélo au sein de Toulon Var Déplacements, mettent en relief le fait que le projet BHNS, sous sa forme proposée, ne correspond pas à la loi, notamment l'article L228-2 du code de l'environnement, ni aux normes techniques d'aménagements recommandés, entre autres par le CEREMA, ce qui expose le projet à des risques juridiques (415 et 426).

Question au MO :

Une réponse d'ordre juridique est attendue en réponse à ces contributions.

13) Fréquence / Régularité / Efficacité

47 contributions ont été recensées dans cette thématique.

Plusieurs intervenants à l'instar du 153 soutiennent le projet, "qui répond aux besoins de mobilité sur notre territoire. Ce mode de transport, plus fréquent, plus fiable, permettra de mieux relier les communes de l'ouest et de l'est de l'agglomération".

Toutefois, la plupart des interventions de cette thématique sont des avis personnels sur la gestion du réseau, la conduite des bus et l'amélioration souhaitée du service :

- manque d'arrêt ou de liaison dans tel ou tel secteur,
- vitesse excessive et freinages brutaux générant des risques pour les enfants et les personnes âgées,
- formation des conducteurs défaillante,
- horaires peu respectés ("on continue à faire des offrandes aux dieux pour que le bus local passe" - 441),
- fréquence insuffisante ("on a un vrai report modal de la voiture vers le bus si la fréquence est inférieure ou proche de 10 minutes" - 331 ou " la fréquence des lignes reste très insuffisante le dimanche, avec des intervalles de plus de deux heures entre chaque passage; cela limite sérieusement les déplacements des habitants non motorisés les week-ends"- 429),
- ligne ne fonctionnant pas les dimanches et jours fériés pour se rendre à l'hôpital,
- information voyageur pas toujours fluide, problème d'achat de tickets et absence de paiement en carte bleue,
- difficulté d'accès pour les PMR.

(1 avis sur le registre R19 Maison de la mobilité + registre dématérialisé 9, 37, 65, 127, 123, 133, 158, 200, 251 286, 310, 311, 356, 428)

Préoccupations portées à la connaissance du MO pour information

L'enquête publique est aussi l'occasion de formuler des demandes:

- "Il est impératif que cette modalité de transport offre sur l'ensemble de son tracé un cadencement suffisant notamment aux heures de pointes (7h30-9h30 et 16h30-18h30) de l'ordre de 2 à 5 min entre chaque bus. Le besoin est fort de pouvoir accéder au centre de Toulon, de manière simultanée, pour une population mixte (travailleurs / étudiants / élèves) (248).
- plus de bus directs entre Toulon et Hyères (161) et connexion à l'aéroport l'aéroport de Toulon-Hyères pour renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire;
- réduire les lignes en centre-ville de Toulon (reprises par le BHNS)
- augmenter la fréquence des bus en dehors de l'agglomération (vers La Crau, Le Pradet).
- desservir les plages : "Les lignes 1 et 2 sont surchargées aux heures de pointe, c'est difficile à vivre surtout en été. La ligne 3 l'est également les week-ends, vacances et jours fériés, car c'est la seule qui permette de se rendre à la plage facilement depuis le centre-ville. C'est invraisemblable que si peu de lignes desservent les plages, alors qu'elles attirent un très grand nombre et que s'y garer devient de plus en plus difficile. Vous réglerez plusieurs problèmes en un en les desservant mieux et encouragerez les gens à prendre les TC" (99).
- desservir les campus : " il faut réfléchir à des tracés qui desserviraient les différents campus de la ville (université / Montety / Chalucet / lycée Bonaparte et Dumont d'Urville) ou à minima des hubs avec des correspondances également correctement cadencées (248).
- pourquoi ne pas se limiter à des mini-bus plus fréquents ? (285 et 342)

Préoccupations portées à la connaissance du MO pour étude de faisabilité

Le sujet de la gratuité pour inciter à délaisser le véhicule au profit du bus est aussi régulièrement abordé (registre dématérialisé 34, 317, 349, 381, 393, 408, 413).

Question au MO :

Est-ce que des offres commerciales (gratuité sur 1 ou 2 ans ou à certaines périodes pour fidéliser le voyageur ou 1€ le week-end par exemple) vont être proposées pour inciter les habitants de TPM à utiliser les transports en commun et réduire la place de la voiture ?

14) Stationnement / Parking

Le stationnement et le parcage de véhicules ont fait l'objet de 29 contributions qui abordent les affirmations et interrogations suivantes.

(LGR7, TPMR13, TNR4, LSR4, 5, 11, 14, RD16, 23, 64, 71, 75, 83, 84, 95, 131, 147, 148, 159, 209, 213, 248, 285, 286, 293, 367, 387, 388, 442)

Les contributions sur le stationnement sont les suivantes :

- La suppression de places de stationnement au Pont du Las et à Saint Jean du Var est de nature à créer des difficultés pour les riverains.
- La ligne BHNS va supprimer le stationnement le long de la RD8, avenue Edouard Herriot et avenue Général Grosset notamment, qui sont très fortement peuplées par les riverains et sur lesquelles sont implantées de très nombreux immeubles, commerces, laboratoire d'analyse médicale, cabinet médical. Les arrêts pour raison de livraison, d'urgence médicale, d'aide à domicile, d'intervention de sécurité police, EDF, GRD ne seront plus possibles sans arrêter la circulation. Il est proposé de laisser une liaison de bus propre sur la ligne 1 actuelle de Bon Rencontre au Technopole de la Mer et La Beaucaire/La Corbeille.
- Plusieurs observations mentionnent la perte de place de stationnement sur la commune de la Seyne qui seront préjudiciables.
- La suppression de places de stationnement sur l'avenue Colonel Picot est préjudiciable. En effet, 45 places sur les 75 existantes seraient supprimées, ne laissant subsister que 30 places. Or, les résidences du quartier Brunet souffrent déjà d'un manque chronique de stationnement, aggravé par l'usage abusif de garages comme espaces de stockage.
- Il est nécessaire de conserver les places de parking dans la ville de Toulon.
- La suppression de la moitié du stationnement à Toulon n'est pas un problème pour le commerce si, les places restantes deviennent payantes (avec une gratuité pour courte durée), ce sera plus facile de trouver une place libre, mieux qu'aujourd'hui où il est difficile de stationner.
- Le stationnement est difficile dans l'emprise du Champs de Mars, et il est important de maintenir cette contrainte pour éviter une saturation des espaces disponibles. Des solutions de stationnement alternatif, comme des parkings relais ou des zones de stationnement partagé, pourraient être envisagées pour répondre aux besoins des usagers.
- La multiplication de parc relais devrait permettre de réduire la présence des voitures et le besoin de stationnement résidentiel dans les quartiers. Les villes comme Nice ou Lyon rendent le stationnement payant dans les zones résidentielles pour induire l'usage des parkings relais.
- En raison de la suppression de nombreux stationnements sur le parcours, les résidents de ces rues vont perdre la possibilité de garer leur véhicule à proximité de leur logement. Même si l'usage des transports en commun doit se généraliser et être

favoriser, de nombreux toulonnais continueront de posséder un véhicule, et tous ne possèdent pas un garage ou box dans leur immeuble. Le stationnement est déjà un problème à Toulon, il ne sera que renforcé.

- Il est à noter l'absence de prise en compte des besoins des habitantes et habitants métropolitains concernant le problème de stationnement à proximité des lieux de travail et/ou de résidence.

Remarques au MO :

La suppression des places de stationnement au Pont du Las et à Saint Jean du Var soulève une forte opposition au projet. Les places de parking relais trop éloignées ne répondent pas aux attentes des riverains.

Celles sur les parkings :

- La délibération du CM de la Seyne du 6 mars 2025, indique que le parking relais calibré de manière à offrir 300 places dédiées aux usagers des transports en commun au droit du CFA, sur un volume de l'ordre de 600 places, est indispensable pour le quartier et les projets à venir. Pour autant, 750 ou 800 places sembleraient plus adapté intégrant l'avenir des sites des ateliers mécaniques et escaliers mécaniques.
- Pour faciliter l'accès au BHNS, il faut créer davantage de parkings relais gratuits, là où aujourd'hui il est très difficile de se garer gratuitement en agglomération pour accéder aux transports en commun (le seul choix est de se garer sur des parkings de commerçants aujourd'hui). Il faudrait des parkings gratuits autour des pôles d'échanges multimodaux principaux (Gare de la Pauline, Gare Ste Musse, Gare de La Garde, 4 chemins, Escaillon, Bois Sacré, Gare de la Seyne).
- Une contribution est contre la construction du parking à étage à l'espace marine.
- Il est demandé de construire des parkings en silo pour libérer des espaces où stationnent actuellement les voitures (Pont du Las – St Jean du Var...).
- Il est nécessaire de construire des parkings en périphérie, afin que les automobilistes puissent stationner leurs véhicules et leur vélo. Ces parkings relais doivent être surveillés.
- Les parkings relais n'auront pas vocation à rester vides la nuit. Ils doivent accueillir les automobiles qui occupent aujourd'hui les grands axes résidentiels. Rendre ces parkings relais attractifs en les sécurisant est une priorité qui doit faire partie du projet BHNS. Des incitations commerciales devront être étudiées pour en décupler l'usage. A terme il devrait être facile de déposer sa voiture, sans avoir à chercher désespérément une place, à l'extérieur de la ville et de se rendre à domicile en BHNS.
- Les parkings relais envisagés peuvent être un levier important, mais à condition qu'ils soient bien situés, suffisamment capacitaires et réellement intégrés aux itinéraires des usagers. En l'état, de nombreuses personnes venant de communes périphériques devront continuer à se garer en centre-ville de Toulon, où la réduction des voies de circulation et l'augmentation des contraintes de stationnement risquent de rendre la situation plus difficile. Il est donc essentiel que les parkings relais soient pensés à la hauteur de l'enjeu, et très présent en amont des grandes villes que ce soit de Toulon, la Seyne-sur-mer ou la garde.

Remarques au MO :

La demande de places de parking gratuit est récurrente, notamment par les riverains dont les places de stationnement sont supprimées

15) Financement

Le financement a fait l'objet de 42 contributions abordant les sujets suivants :

(LSR11, OLR1, OLR2, RD38, 53, 111, 116, 120, 142, 147, 150, 168, 176, 201, 204, 220, 221, 276, 277, 279, 280, 288, 294, 300, 313, 330, 337, 342, 344, 346, 347, 348, 355, 368, 381, 384, 401, 417, 419, 430, 432, 444)

- Le coût d'investissement est trop élevé pour une ville surendettée.
- Il est estimé que le prix d'acquisition d'une parcelle symbolique de 1€/m² n'est pas équitable avec sans doute des augmentations d'impôts.
- Utiliser les moyens financiers pour améliorer les bus existants, notamment en améliorant les horaires et les fréquences.
- Le projet de BHNS coûtera plus cher que les 240 M€ du précédent projet initial prévoyant un transport sur rail. Le projet du BHNS coûterait a minima 341 M€.
- Le choix du BHNS, par rapport au tramway, est un choix de bon sens car moins coûteux.
- Il est difficile d'accepter de dépenser 400 M€ pour ajouter une ligne de bus en partie HNS, au milieu des autres lignes et de la circulation. Mettre 395M€ pour faire un pari sur une hypothèse fautive du nombre de voyageur transportés conduirait à un gaspillage d'argent public.
- Il a déjà été procédé à de nombreuses expropriations, il a été créé une surtaxe transport acquittée par les entreprises de plus de 10 salariés, et il a été dépensé pour près de 100 millions d'euros de travaux pour choisir un bus aux capacités de transports trois fois moindre qu'un tramway.
- Le tramway permet la réduction du coût d'exploitation par voyageur (moins de véhicules à entretenir, un chauffeur pour 300 passagers).
- L'investissement à long terme du tramway est pratiquement équivalent au BHNS du fait qu'un tramway est mis en service pour 40 ans, tandis qu'un BHNS ne dure que 15 à 20 ans. Ce matériel doit être remplacé. Le coût global du projet actuel BHNS de Toulon serait supérieur à 600 M€, le plus cher du monde.
- Grenoble a investi 31% de plus par habitant que TPM, il vaut mieux avoir une dette faible et beaucoup d'embouteillages et de pollution, ou un tramway et un endettement raisonnable, comme de nombreuses métropoles de France.
- L'évaluation économique repose sur des modèles anciens fondés sur le confort et les gains de temps, non sur les externalités environnementales ou sanitaires.
- Le coût complet du projet n'est pas évalué à long terme, en incluant les dépenses de fonctionnement, de maintenance lourde ou de renouvellement du matériel et des infrastructures.
- Le BHNS est un gaspillage d'argent, basé sur des analyses passéistes et sans ambition. Le BHNS type Toulon, c'est le modèle le plus cher au monde.
- Le coût de 47 M€ pour les bus interroge car il n'y a pas d'appel d'offre et le matériel n'est pas choisi.
- Il est estimé que 400 à 500 M€ auraient été injectés au fil du temps dans la mobilité grâce au 1,75 % du "versement mobilité" des entreprises.

- Il est demandé à la Chambre Régionale des Comptes le bilan des dépenses déjà engagée, sachant que le supplément (0,75 %) du versement mobilité (anciennement transport) payé par les entreprises de plus de 10 salariés pour un TCSP a rapporté depuis 2001 plus de 500 M€.
- La taxe de 1.75% est de nouveau légitime à cause du projet de bus, et comme ce dernier ne sera pas opérationnel en totalité avant 2030, les pouvoirs publics vont pouvoir encore récupérer 200 millions d'euros.
- Les coûts de fonctionnement sont plus élevés pour le bus par rapport au tramway, notamment les frais de maintenance de pneumatiques.
- Dans le budget global de 405 M€, le coût du km en tramway est, fourchette haute de 40 M€, ce chiffre pharaoniques est étonnant pour un simple bus.

Question au MO :

Est-il possible d'avoir un bilan détaillé du financement du projet et de l'origine des fonds, notamment de l'utilisation du « versement mobilité » ?

16) Spécifiques

On comptabilise 26 contributions dans cette thématique où les observations sont diverses et variées:

- Plusieurs contributions attirent l'attention sur l'amélioration souhaitée de la sécurité des passages piétons à proximité des arrêts de bus (R19 maison mobilité) et sur les problématiques d'accessibilité des transports aux PMR (78) qui est le premier frein pour une véritable inclusion (303).

Préoccupations portées à la connaissance du MO

- Le thème de l'insécurité est abordé à plusieurs reprises en citant des "quartiers chauds " (arrêts Berthe/Pontcarral, Saint Jean, Beaulieu...) sur le futur tracé (154, 393, 430 et 432).

Question au MO :

Qu'est-il prévu en termes de sécurisation des utilisateurs du BHNS, de connexion en temps réel avec un centre de surveillance? Caméras? Sociétés privées de protection? Contrôle systématique des titres de transport ?

- Des demandes de communication de l'étude tramway de l'EP de 2005 sont formulées (R LS R1) ainsi que celle des études comparatives entre les modes de transport BHNS et Tramway (164).

Question au MO :

Ces documents sont-ils disponibles pour le public ?

- Dans cette rubrique également se trouvent de nombreux avis ou simples commentaires sans question particulière dont les plus intéressantes sont:
 - en tant que complément du tramway, le B.H.N.S. aurait toute sa place (179)
 - dans le budget global de 405 millions, il n'y a pas d'aide aux particuliers pour l'acquisition du vélo. c'est regrettable car cela permet à bon nombre de débiter la mobilité douce (393).

Question au MO :

Les aides à l'acquisition de cycles (bonus vélo et prime à la conversion pour un vélo à assistance électrique) supprimées à compter 15 février 2025, peuvent-elles être de nouveau envisagées?

Proposition : pour dédier au BHNS une identité territoriale avec un nom évoquant notre territoire - valorisation des quartiers traversés avec des éléments culturels et patrimoniaux dans les stations RD 286

Enfin, quelques interventions sont sibyllines, déconnectées du sujet de l'enquête en raison d'absence de lecture de la documentation ou d'interprétations erronées.

4) MEMOIRE EN REPONSE DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

La Métropole Toulon Provence Méditerranée dispose d'un délai réglementaire de 15 jours, à compter du jeudi 3 juillet 2025, pour produire un mémoire en réponse aux observations, remarques, questions et demandes de ce procès-verbal.

NUMERO	NOM	DATE	OBJET	RELEVANCE	STATUT	REMARQUES
RD094	Anonyme	23/05/2025	3 documents joints de 2 pages	1	1	
RD095	Michel Pierre	23/05/2025	1 document joint	1	1	
RD096	Clare Bernard	23/05/2025		1	1	
RD097	Marine Le gwen	30/05/2025		1	1	
RD098	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD099	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD100	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD101	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD102	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD103	Anonyme	30/06/2025	DOUBLON 104	1	1	
RD104	Anonyme	30/05/2025	HORS SUJET LIGNE MISTRAL	1	1	
RD105	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD106	Anonyme	30/05/2025	LES 2 BUS ET TRAM	1	1	
RD107	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD108	Anonyme	30/05/2025	ESTHETIQUE BUS	1	1	
RD109	Anonyme	30/05/2025	REINES ET METRO	1	1	
RD110	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD111	ANTHIMAC	30/05/2025		1	1	
RD113	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD114	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD115	Anonyme	30/05/2025		1	1	
RD116	Anonyme	30/05/2025	DOUBLON 116	1	1	
RD117	Anonyme	01/06/2025		1	1	
RD118	PIERRE MICHEL	01/06/2025		1	1	
RD119	PIERRE MICHEL	01/06/2025		1	1	
RD120	CAVARO ELODIE	01/06/2025		1	1	
RD121	Anonyme	02/06/2025		1	1	
RD122	Anonyme	02/06/2025	Hors enquête	1	1	
RD123	Anonyme	03/06/2025	Double RD121	1	1	
RD124	Anonyme	02/06/2025	Double RD 121 et RD122	1	1	
RD125	N. Blanca	02/06/2025		1	1	
RD126	M. Grimaud	02/06/2025	Double RD124	1	1	
RD127	Anonyme	02/06/2025	Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)	1	1	
RD128	Anonyme	03/06/2025	Hors enquête avis sur réseau Mistral	1	1	
RD129	Anonyme	03/06/2025		1	1	
RD130	M. Gheta	03/06/2025		1	1	
RD131	Anonyme	03/06/2025		1	1	
RD132	M. Savery	04/06/2025	Hors enquête demande sur réseau Mistral	1	1	
RD133	Anonyme	04/06/2025	Report calendrier	1	1	
RD134	Anonyme	04/06/2025		1	1	
RD135	Anonyme	04/06/2025	Toulon en Commun	1	1	
RD136	Anonyme	04/06/2025		1	1	
RD137	Anonyme	04/06/2025		1	1	
RD138	Anonyme	04/06/2025		1	1	
RD139	Anonyme	05/06/2025		1	1	
RD140	Brigitte Granatolo	05/06/2025		1	1	

Développement le train

Demande de renouvellement de la DUP sur le territoire

