

## **Annexe 4**

### **Département du Var**

### **Communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et de La Garde**

## **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 le territoire de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

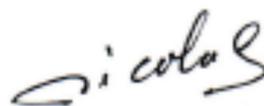
Arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025

## **COMPTE RENDU DE LA REUNION D'INFORMATION ET D'ECHANGE**

**Lundi 16 juin 2025**

**Fait à La Garde, le 20 juin 2025**

Le Président de la commission d'enquête publique  
Monsieur Bertrand NICOLAS



Copies :

Préfecture du Var, Direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial,  
Bureau de l'environnement et du développement durable  
Métropole Toulon Provence Méditerranée, Direction Générale des Services Techniques  
Territoires et Proximité

## SOMMAIRE

<b>1) PARTICIPANTS A LA REUNION .....</b>	<b>3</b>
<b>2) DÉROULEMENT DE LA REUNION.....</b>	<b>3</b>
<b>21) Présentation générale du contexte.....</b>	<b>3</b>
<b>22) Information sur le projet .....</b>	<b>5</b>
<b>23) Echange avec le public.....</b>	<b>5</b>
<b>24) Clôture de la réunion.....</b>	<b>5</b>
<b>3) RESUME DE LA REUNION.....</b>	<b>5</b>
<b>31) L'information sur le projet a permis de détailler les points suivants .....</b>	<b>5</b>
<b>32) L'échange avec le public a abordé les sujets suivants .....</b>	<b>6</b>
<b>4) RETRANSCRIPTION DES ECHANGES DE LA REUNION .....</b>	<b>8</b>
<b>5) ANNEXES.....</b>	<b>46</b>

En concertation avec le maître d'ouvrage, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, conformément à l'article R123-17 du Code de l'Environnement, dans le cadre de l'enquête publique unique, la commission d'enquête publique a décidé de la tenue d'une réunion d'information et d'échange avec le public.

Date de la réunion : lundi 16 juin 2025

Lieu : salle Bortolaso 89 Rue Jean Philippe Rameau, 83000 Toulon

Durée de la réunion : de 18h à 20h30 (2h30 heures)

Objet de la réunion : Présenter le projet dans sa totalité et en abordant les éléments structurants qui ont emporté la décision du choix du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Nombre de participants : 106

La réunion a fait l'objet d'un encart publicitaire dans Var Matin du jeudi 5 juin 2025.

Il y a eu deux parutions d'articles dans le Var Matin des 18 et 19 juin 2025.

## **1) PARTICIPANTS A LA REUNION**

Maîtrise d'ouvrage : MTPM

Mme Geneviève LEVY Vice-Présidente Mobilités

M. Didier GOUBE Directeur Général des Services Techniques

M. Vincent CHERY : Direction Générale des Services Techniques Territoires et Proximité, Adjoint au directeur

Aide à la maîtrise d'ouvrage : société EGIS

Mme Carole NEDELLEC : Directeur de Projet, Infrastructure et Aménagements Urbains

Commission d'enquête publique

M. Bertrand NICOLAS : Président de la commission

Mme Marie-Chantal NAIN : Membre

M. Philippe De BOYSERE : Membre

Société STRATIS

M Philippe DI SCALA animateur

## **2) DÉROULEMENT DE LA REUNION**

Mme LEVY prend la parole pour introduire la réunion par un mot d'accueil.

### **21) PRESENTATION GENERALE DU CONTEXTE**

Après l'introduction de Mme LEVY, le Président de la commission d'enquête prend la parole pour une présentation générale du contexte.

## Rappel sur les objectifs et le projet de l'enquête publique

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), porté par la métropole toulonnaise qui en assure la maîtrise d'ouvrage,

- a vocation à renforcer les liens et les échanges entre l'est et l'ouest de la métropole et le centre-ville de Toulon ;
- et il a aussi vocation à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun, afin de le rendre plus attractif, notamment grâce à l'accroissement de la vitesse commerciale, de la fréquence, de l'amplitude, de la régularité et du confort pour les usagers.

Le projet proposé dans le dossier d'enquête publique comprend :

- L'aménagement d'une infrastructure Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), à près de 70 % en site propre ;
- La requalification urbaine et paysagère des voiries du tracé de la ligne de BHNS de façades à façades ;
- La réalisation de travaux d'adaptation du dépôt bus de Brégaillon à La Seyne-sur-Mer et la construction du nouveau site d'exploitation de maintenance et de remisage (SEMR) de Sainte-Musse à Toulon ;
- Le développement et l'aménagement de 4 parkings relais en silo ;
- L'acquisition d'environ quarante bus ;
- Le déploiement de système d'information voyageurs en station.

Rappel de l'objet de l'enquête publique, de son calendrier et des suites données

L'enquête publique comporte deux volets, elle a pour objet :

- d'une part de se prononcer sur l'utilité publique du projet en déterminant si celui-ci présente un intérêt général pour la collectivité ;
- et d'autre part de déterminer si l'emprise foncière du projet, autrement dit les parcelles à acquérir, est bien nécessaire et justifiée pour la réalisation du projet.

L'enquête publique et les permanences des commissaires se déroulent du 26 mai au 25 juin 2025 dans les 5 communes concernées.

Une semaine après la fin de l'enquête la commission d'enquête remet à la Métropole un procès-verbal de synthèse des remarques, demandes, questions et avis du public.

Deux semaines après la Métropole remet un mémoire en réponse aux questions à la commission.

Une semaine après, la commission établit un rapport et deux conclusions avec un avis motivé :

- une conclusion sur la déclaration d'utilité publique ;
- et une sur l'enquête parcellaire.

Le rapport et les conclusions sont remis à la Préfecture du Var et au Tribunal Administratif de Toulon.

Au terme de cette procédure, monsieur le Préfet du Var peut formuler par arrêtés des accords ou des refus sur la déclaration d'utilité publique du projet et la cessibilité de tout ou partie d'immeubles au bénéfice de la Métropole.

## Rôle de la commission d'enquête

Les membres de la commission sont désignés par le Tribunal Administratif de Toulon.

Le rôle du commissaire enquêteur consiste à informer et à recueillir les observations, les demandes les suggestions du public et aussi à prendre en compte l'intérêt des tiers. Cette fonction de commissaire enquêteur lui impose d'être indépendant, d'être neutre et impartial en préservant l'intérêt général. Il a enfin un devoir de réserve.

### **22) INFORMATION SUR LE PROJET**

Un film de de présentation du projet sur le Bus à Haut Niveau de Service a été projeté.

Des informations complémentaires sur le projet ont été données par l'adjoint au Directeur Général des Services Techniques.

### **23) ECHANGE AVEC LE PUBLIC**

Le président de la commission d'enquête a indiqué que les échanges avec le public sont enregistrés et a rappelé les règles d'intervention du public (prise de parole, présentation, thèmes, une question par intervenant, règles de courtoisie, d'écoute, de respect des autres, de calme...).

### **24) CLOTURE DE LA REUNION**

La réunion a été clôturée par le Président de la commission à 20h30.

## **3) RESUME DE LA REUNION**

### **31) L'INFORMATION SUR LE PROJET A PERMIS DE DETAILLER LES POINTS SUIVANTS**

Un film (5 mn) de synthèse de présentation du projet de Bus à Haut Niveau de Service a été présenté au public. Ce film résumait les points essentiels du dossier d'enquête publique.

Ensuite, M. Chery, adjoint au Directeur Général des Services Techniques, a complété l'information sur le projet.

- Il a d'abord rappelé que le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) avec 70% de site propre est un projet attendu depuis 2016, avec un consensus général sur sa nécessité qui est maintenant un projet en marche.
- Il a évoqué les raisons du choix du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) plutôt que du Tramway. C'est un projet souple et durable, structurant sur 5 communes et accompagné d'une restructuration en parallèle du réseau Mistral.
- Le projet offre une adaptabilité selon les quartiers et les enjeux (stationnement, vélo, partage de l'espace public, etc...).
- L'étude socio-économique présente un bilan positif et la MRAe a donné un avis correct dont les recommandations ont été prises en compte.
- Il rappelle que l'Etat accompagne le projet BHNS (40 M€) notamment en raison des caractéristiques conformes aux exigences de l'appel à projet (notamment de 70% minimum en site propre) et de l'exploitation du BHNS et du réseau Mistral adaptée au territoire.
- Il précise enfin :

Que l'étude du CERTU de 2009 n'a pas été réalisée en prenant en compte le matériel actuel c'est à dire le BHNS tout électrique ;  
Que les études ont été lancées à partir de 2021/2022 ;  
Que 9 km de TCSP sont déjà construits en site propre ;  
Qu'à l'issue de l'enquête publique, le projet pourra encore être modifié et amélioré pour tenir compte des conclusions et avis de la commission d'enquête.

### **32) L'ECHANGE AVEC LE PUBLIC A ABORDE LES SUJETS SUIVANTS**

Le créneau d'échange a permis à une vingtaine d'intervenants de s'exprimer. La majeure partie s'est prononcée contre le bus à haut niveau de service et pour la reprise en considération du tramway. Cependant, des participants ont regretté que les discussions soient monopolisées par le débat pour ou contre le BHNS.

Les intervenants sont pour la plupart des collectifs, des associations ou des élus.

M. Chery, adjoint au Directeur Général des Services Techniques a donné une réponse à chaque intervenant avec l'appui d'un dirigeant du réseau Mistral de Toulon pour les sujets traitant du réseau de bus.

#### Les partisans d'un tramway

- Le Collectif Tramway et Transports en Commun pour l'agglomération toulonnaise demande une nouvelle enquête publique car l'information est jugée insuffisante ; et conteste le refus par la Commission et MTPM de projeter des diapositives du Collectif en séance ; et demande la mise en place d'un tramway au lieu du BHNS ; le financement est trop important pour un objectif de 10% de TCSP.
- Toulon Var déplacement s'interroge sur l'apport du BHNS en cohabitation avec les autres usagers et les autres modes par rapport au tramway.
- Il manque une étude comparative entre le tramway et le BHNS ; il existe des études techniques du CEREMA en faveur de la capacité d'emport du Tramway et de son gabarit avantageux dans l'espace public.

#### Le tracé

- Pourquoi certaines communes de la Métropole sont écartées du projet. L'amélioration du TER est à envisager en connectant le maximum de bus aux différentes gares et en passant une convention financière pour déterminer un Pass Métropolitain facilitant les déplacements (prix ticket TER et ticket Mistral).
- Six-Fours a une spécificité avec la ligne 70 qui ne bénéficiera pas du BHNS ; les 2 branches du tracé (La Seyne et Ollioules) forment un doublon de ligne sur un tronçon et coûtent plus cher.
- Dans le tracé, il est regretté l'exclusion de 7 communes non desservies alors qu'elles font partie de la Métropole, notamment les communes d'Hyères et d'Ollioules.
- Il est demandé comment le tracé, les horaires, les fréquences, la végétalisation ont été définis.
- Il est affirmé que la largeur du BHNS rend impossible son passage à St Jean du Var.

### Les travaux, les investissements, l'environnement

- Présidence de Toulon Avenir critique les délais trop long (13 ans), l'échelonnement des travaux et l'étalement des investissements pour mener à bien le projet.
- Intervention sur le secteur du Pont du Las : le projet est inacceptable au niveau environnemental avec la création d'îlots de chaleur (+2 °).
- Le matériel créera de la pollution probable de particules fines en raison de l'équipement en pneus et du freinage.
- La diminution de la pollution avec le BHNS est insuffisante.

### Pistes cyclables

- Il est noté l'absence de pistes cyclables pour les déplacements de proximité sur Toulon (grands boulevards en particulier, Pont du Las).
- Il est souhaité un "haut niveau de service" en faveur des cyclistes en reliant Naval Group à la gare de La Seyne et en créant une liaison Naval Group au Pont du Las.

### Le stationnement

- Il est craint la conséquence de la suppression de places de stationnement, une trentaine, dans le secteur de l'Escaillon.
- La sécurisation des parkings relais est souhaitée pour surveiller les véhicules et les vélos stationnés.

### Efficacité

- Il a été perdu beaucoup temps entre 2016 et 2025 pour améliorer la mobilité au sein de MTPM ; il s'interroge sur les délais de route entre La Seyne et la Garde et enfin sur la période électorale qui risque de neutraliser le projet.
- La diminution de la circulation grâce au BHNS est dérisoire selon la documentation, en 2058 elle est de 0,7 %.
- Il est souhaité un paiement simplifié pour tous les types de transport, de revoir les correspondances entre gares et bus. Il est craint pour la fluidité du BHNS en particulier sur les grands boulevards en centre-ville de Toulon car il y a trop de lignes de bus.
- Présidence de Toulon Avenir, le flux majeur des déplacements est orienté Toulon Est-Toulon Ouest. L'étude se base sur 35 000 voyageurs par jour alors que le besoin réel est largement supérieur. Pour la ligne 1 l'estimation est de 68 000 voyageurs/jour en moyenne. La meilleure solution est d'envisager de ne rien faire.
- Il est vraiment nécessaire de donner la priorité au BHNS aux feux rouges.

### Autres

- Il n'y a pas de vision globale sur le long terme : que se passe-t-il après 2038 ? quid du développement durable ? capacité d'emport du public ?

- Le projet est l'application pure et simple d'une décision politique : oui pour le TCSP mais contre le BHNS.
- L'enquête publique n'est pas opportune au regard du calendrier électoral.

#### **4) RETRANSCRIPTION DES ECHANGES DE LA REUNION**

La retranscription des échanges est donnée ci-dessous.

##### **Geneviève Levy, Vice-Présidente Métropole TPM en charge de la mobilité**

Merci juste quelques mots pour vous accueillir, pour vous remercier d'être présents et surtout je voudrais remercier les commissaires enquêteurs qui ont accepté que nous fassions cette réunion de concertation. Une de plus. Mais en tout cas merci pour votre implication dans ce projet. Le travail que vous faites. Voilà c'est juste ce que je voulais vous dire pour ouvrir cette séance et ensuite c'est effectivement vous qui allez la tenir et la mener.

##### **Bertrand Nicolas, Président de la commission de l'enquête publique**

Oui, Bonjour Mesdames, Bonjour Messieurs. Vous faites les présentations en revanche. Alors je vous laisse la parole.

##### **Philippe Di Scala, Animateur**

Oui, Bonsoir à toutes et à tous, merci d'être venus aussi nombreux à cette réunion d'information et d'échange consacrée au projet de bus à haut niveau de service de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Madame Lévy a ouvert officiellement cette réunion, je présente Madame Lévy qui est aussi vice-présidente de TPM, en charge notamment de la mobilité.

Au niveau de l'organisation de la réunion de ce soir, on a à peu près prévu 2 h de réunion avec dans un premier temps le mode d'accueil de de la vice-présidente. On va vous présenter également les intervenants qui sont présents ce soir pour échanger avec vous. Et puis la commission d'enquête donc avec les 3 membres de la commission d'enquête que je vais vous présenter nous précisera un peu les modalités d'organisation de cette réunion publique. Elle nous rappellera aussi l'objet de l'enquête publique. On est dans un cadre très défini réglementairement.

Donc on aura ce premier temps d'ouverture. Ensuite un temps de présentation synthétique du projet qui est soumis aujourd'hui à l'enquête publique par les équipes de Didier Goubé et de Vincent Chéry qui vous présenteront donc les grandes lignes du projet, assistés de de Carole Nedellec du Bureau d'étude EGIS. Ensuite vous le voyez, au niveau du timing, on a prévu un long temps d'échanges à peu près 1 h d'échange alors je jouerai peut-être un peu le rôle de modérateur ce soir et de gardien du temps en essayant de respecter ce planning. On a prévu environ de commencer les échanges vers 18h50, 18h55 où vous aurez la parole bien évidemment pour vous exprimer, pour poser toutes les questions que vous le souhaitez.

En termes d'intervenants ce soir donc, je vais vous présenter tout d'abord les membres de la commission d'enquête réunis donc autour de Bertrand Nicolas qui est le président de la commission d'enquête en charge de l'enquête publique du projet BHNS. Il est assisté de Marie Chantal Nain donc, membre de la Commission et de Philippe de Boysère, aussi également membre de la Commission.

Pour la partie maîtrise d'ouvrage donc TPM, Didier Goubé, Directeur Général des Services Techniques à TPM assisté de Vincent Chéry qui est son adjoint donc adjoint au directeur des services techniques et qui est surtout directeur du projet BHNS donc de TPM, Carole Nédellec du Bureau d'études Egis conseil qui est assistant maîtrise d'ouvrage hein sur ce sur ce projet et qui est également directrice de projet. Et moi-même Philippe Di Scala, je jouerai comme je vous le disais tout à l'heure, le rôle de modérateur et un peu de gardien du temps. Et je veillerai à ce que chacun puisse avoir la parole en essayant de donner le micro à tout le monde.

Je l'ai indiqué la commission d'enquête, donc je vais laisser la parole à Bertrand Nicolas qui va nous préciser un peu et nous rappeler l'objet de cette enquête.

### **Bertrand Nicolas, Président de la commission de l'enquête publique**

Bonsoir Messieurs dames. Voilà donc dans un premier temps je souhaite faire un rappel un petit peu sur les objectifs et le projet. Donc le projet du bus à haut niveau de service porté par la métropole toulonnaise qui en assure la maîtrise d'ouvrage a vocation à renforcer les liens et les échanges entre l'Est et l'ouest de la métropole et le centre-ville de Toulon.

Et il a aussi vocation à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun afin de le rendre plus attractif, notamment grâce à l'accroissement de la vitesse commerciale, de la fréquence, de l'amplitude horaire, de la régularité et du confort pour les passagers, voilà un petit peu le cadre du besoin de transport en commun. Alors le projet qui est proposé dans le dossier d'enquête publique comprend plusieurs points. D'abord, l'aménagement d'une infrastructure bus à haut niveau de service à près de 70% en site propre, la requalification urbaine et paysagère des voiries, du tracé de la ligne de façade à façade, la réalisation de travaux d'adaptation du dépôt de bus à Bregailon à la Seyne, et important, la construction du nouveau site d'exploitation et de maintenance de remisage à sainte musse.

Ensuite, le développement et l'aménagement de 4 parkings relais en silo, l'acquisition d'environ une quarantaine de bus électriques, et enfin le déploiement de systèmes d'information voyageurs sur chaque station, qui permet de savoir quand arrive le bus.

Voilà, dans un 2e temps, je voudrais vous rappeler quel est l'objet de l'enquête publiques, c'est à dire pourquoi nous faisons une enquête publique.

L'enquête publique comporte 2 volets, elle a pour objet d'une part de se prononcer sur l'utilité publique du projet en déterminant si celui-ci présente un intérêt général pour la collectivité.

Et enfin, d'autre part, de déterminer si l'emprise foncière du projet, autrement dit, les parcelles à acquérir est bien nécessaire à justifier pour la réalisation de ce projet. Voilà sur quoi nous avons à nous prononcer.

Alors maintenant, l'enquête publique et les permanences des commissaires se déroulent et ont commencé, du 26 mai au 25 juin sur les 5 communes concernées : La Syen, Ollioules, Toulon, La Valette, la garde.

Une semaine après la fin de l'enquête, la commission d'enquête remet à la métropole un procès-verbal synthèse de toutes les remarques, avis, demandes, questions qui ont été réalisées par le public.

Deux semaines après, la Métropole remet à la commission d'enquête un mémoire en réponse à toutes ces questions.

Enfin, une semaine après, la Commission établit un rapport complet et deux conclusions avec un avis motivé. Ces avis concernent une conclusion sur la déclaration d'utilité publique que je vous ai évoqué au départ et une conclusion sur l'enquête parcellaire.

Le rapport et les conclusions sont adressés à la préfecture du Var et au tribunal administratif.

Et au terme de cette procédure, Monsieur le préfet du Var, peut formuler par arrêté des accords ou des refus sur la déclaration d'utilité publique du projet et la cessibilité de tout ou partie d'immeuble au bénéfice de la métropole donc voilà les 2 sujets de l'enquête publique.

Alors je termine en rappelant un petit peu quel est notre rôle. Les membres de la Commission sont désignés par le tribunal administratif. Notre rôle consiste à informer d'abord à partir du dossier qui se trouve dans chaque commune et sur les sites de manière numérique, à recueillir les observations, les demandes, les suggestions du public, et aussi à prendre en compte l'intérêt des tiers. Bon, c'est à dire qu'il peut y avoir des besoins particuliers, notamment dans le domaine parcellaire, qui peuvent faire en sorte qu'ils font appel à nous pour l'évoquer.

Notre fonction de commissaire nous impose d'être indépendant, neutre, impartial, en préservant l'intérêt général.

Nous avons enfin un droit de réserve et un devoir de réserve. À l'issue de cette réunion, il sera établi dans les meilleurs délais un compte rendu qui sera remis à la préfecture du Var et à la métropole et qui sera annexé dans le rapport de fin d'enquête. Donc voilà un petit peu le contexte dans lequel nous agissons et la raison pour laquelle nous avons fait une réunion d'information et d'échange pour permettre à la majorité des personnes d'être informées et de pouvoir poser des questions. Voilà, je cède maintenant la parole à la métropole pour une information sur le projet BHNS.

#### **Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Merci mais je pense qu'on peut tout de suite lancer le film et puis ensuite je ferai mon intervention. Le film qui résume le projet qui vous en présente les grands contours et le périmètre.

#### **Diffusion du film**

Alors je ne l'ai pas encore précisé, mais ce qu'on va vous demander c'est d'abord on fait la présentation et ensuite vous avez vu tout à l'heure, je l'ai présenté dans le sommaire hein, vous aurez largement le temps de vous exprimer.

Donc je vous propose d'abord de laisser la parole à Monsieur Chéry. Qui va vous présenter aussi des grandes lignes du projet. Alors vous avez eu un film de synthèse qui vous a présenté le dossier qui est soumis à l'enquête publique et je crois que Monsieur Chéry va revenir sur certains points qui semblent essentiels ce soir.

#### **Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Oui, merci.

Plus que les grandes lignes, je me donne 1/4 d'heure pour vous livrer certains points qui ont été relevés dans le cadre de l'enquête publique, on est maintenant au-delà du mi-parcours.

Et en préambule, peut être un petit clin d'œil puisque ce matin c'était le bac philo. Le sujet notre avenir dépend-il de la technique ? Donc c'est vrai qu'en écoutant ce sujet je me suis dit que ça pouvait être intéressant, on a 2 heures pour travailler dessus. Voilà notre avenir dépend-il de la technique, j'ai trouvé ça intéressant et illustratif pour notre réunion.

Bon, on a dépassé le mi-parcours de l'enquête publique.

Merci effectivement aux membres de la commission d'enquête on a décidé ensemble de de de d'organiser cette réunion d'information et d'échange.

Et c'est donc en accord avec les commissaires enquêteurs qu'il y a un certain nombre de points effectivement qui ont été relevés dans le cadre de l'enquête publique sur lequel en fait on a décidé ensemble de de les aborder pour pouvoir avancer.

Donc je ne vais pas vous faire le résumé du résumé avec le film que vous venez de voir, j'estime que et je pense que la plupart, la grande majorité d'entre vous connaissent le dossier de DUP, le contour, les périmètres du projet.

Dans l'idée c'est simplement peut être de partir déjà de ce sur quoi on peut être d'accord, c'est être d'accord sur que le TCSP, le transport en commun site propre, c'est un projet qu'on attend tous depuis longtemps.

Qu'on est, je crois, d'accord, je pense, sur sa nécessité et qu'aujourd'hui c'est un projet qui est bel et bien lancé.

Bon le rappel de l'historique effectivement, donc ça c'est indiqué dans le dossier dans le dossier d'enquête publique. Ça remonte aux années 70, hein, cette affaire. Avec notamment, et je vais aller vraiment sur les grandes étapes. Mais c'est des étapes qu'on a retrouvé dans les dans les contributions que vous avez formulées. Donc c'est ce qui sert d'appui à mon à mon propos, c'est de m'appuyer sur vos contributions.

Donc on a une déclaration d'utilité publique en décembre 2000, renouvelée par un nouvel arrêté en février 2025, donc ça, c'est l'arrêté en fait en faveur du tramway.

Donc là on est en 2005, merci Didier.

La configuration..., c'est pas la peine d'essayer de m'interrompre à la Cantonade, merci.

Alors en tout cas, la décision d'engager les travaux et ça, c'est écrit textuellement dans le dossier de DUP en fait, s'est révélée pour la collectivité très complexe et sensible, notamment en lien avec les travaux et le lancement du tunnel, dont le 2e Tube a été réceptionné qu'en février 2014.

Et du coup, pendant tout ce temps-là, effectivement, le dossier de TCSP a été mis dans une forme d'attente parce que les enjeux de circulation étaient tels qu'effectivement, la collectivité a fait le choix effectivement d'attendre que les travaux du tunnel soient réalisés.

C'est en fin de 2016 que TPM délibère en faveur du BHNS. Donc ça, en 2016, c'est pour nous effectivement techniciens, un choix assumé et clair de la collectivité. Il y a eu des avatars avec les

décisions du Conseil d'État et l'impossibilité de lancer l'enquête publique en temps et en heure. Et c'est en 2020 puis en 2021 que le dossier redémarre, toujours sur le principe du BHNS. Donc pas de surprise. Et là effectivement, 2021-2022 c'est vraiment le lancement avec l'AMO ici présente de toutes de toutes les études.

Donc ça c'est un premier point sur le rappel sur le rappel historique.

Aujourd'hui, ce que ce que je veux dire sur effectivement le consensus général sur sa nécessité et que sur le fait que le projet est bel et bien lancé, c'est de vous dire deux choses.

Le propos des techniciens, enfin, de l'équipe qui est ici présente, il y en a plusieurs qui sont dans la salle et qui pourront nous aider à répondre à certaines questions. Ce n'est pas d'affirmer que le tramway est impossible.

En fait, on est sur un choix qui est déjà acté depuis plusieurs années, le choix du BHNS. Et donc de manière factuelle, notre propos est de démontrer que le BHNS fonctionne, fonctionnera, répond aux attentes et répondra aux attentes. Et ça, c'est le propos du dossier de DUP qu'on a monté.

Donc je le précise parce que l'autre travail, c'est effectivement d'étudier la faisabilité du BHNS, d'étudier son efficacité, et de la démontrer. Et nous, on estime qu'à travers l'étude socio-économique, qu'à travers l'analyse des capacités d'emport, le BHNS permet de répondre à la commande qui nous a été formulée et aux arbitrages politiques qui ont été faits. Donc nous, on ne va pas répondre aujourd'hui sur le choix politique. Nous, on est en capacité de répondre sur la faisabilité et sur la solidité du dossier technique qu'est le BHNS.

À ce titre, je veux souligner moi, le sérieux des équipes qui ont bossé avec nous. C'est à dire que le dossier il est honnête. Le dossier, il est clair, les services de l'État l'ont souligné.

Tout ça pour vous dire que moi je me souviens, puisque j'étais présent aux différentes réunions de concertation, il y a maintenant, puisqu'il y a eu donc d'autres réunions publiques, je le rappelle, 6 au total.

Ben voilà, on a beaucoup débattu sur ce sujet, BHNS, tramway.

Moi à l'époque, les études qu'on a aujourd'hui n'étaient pas faites. Aujourd'hui, elles sont faites et elles démontrent que le BHNS fonctionne et fonctionnera. Donc on peut discuter en tout cas de certains choix et arbitrages d'aménagement, ça c'est certain. Des choix d'insertion, des choix de tracés, de restructuration du réseau. C'est le sujet de l'enquête publique. En aparté tout à l'heure, on me demandait tout à l'heure si quand même on ne pouvait pas améliorer le projet. C'est l'objet de l'enquête publique, c'est l'objet de l'avis des commissaires enquêteurs et effectivement on s'appuiera sur ces avis pour encore effectivement améliorer le projet.

Ce que je voudrais rappeler aussi c'est que rappeler que le le BHNS aujourd'hui s'appuie sur 9 km de voies TCSP qui sont déjà existantes, déjà construites.

Donc ça c'est un point important effectivement dans la pertinence du projet. Et puis rappeler aussi que le matériel roulant qui va être qui va être acheté, ce sont des bus 100% électriques. Donc ça veut dire que les comparaisons qui ont pu être faites à une époque entre le bus et le tramway aujourd'hui sont tombées. C'est à dire que depuis 15 ans, je pense à l'étude de 2009 du CERTU, depuis 15 ans les sujets effectivement ont évolué.

On a démontré que, en termes de capacité d'import, le BHNS qui peut accueillir jusqu'à 150 voyageurs, répond effectivement aux enjeux de de territoire. 41000 voyageurs par jour à la mise en service, 57000 à l'horizon 2040, passage 7 à 8 Min par sens.

Donc dans tous les cas, ce qu'on sait, c'est que le BHNS à lui seul, ne va pas résoudre tous les problèmes. Il y a bien un enjeu de restructuration du réseau, il y a bien un enjeu de mise en service de ce qu'on appelait le RER métropolitain avec la Halte Sainte Musse bon maintenant ça s'appelle le service express métropolitain régional, c'est ça, la navette.

Il y a donc on dépasse largement le seul cadre du BHNS, mais en tout cas on est effectivement, et ça on l'a, on l'a bien vu dans le film, sur l'idée d'une d'une colonne vertébrale auquel d'autres éléments de restructuration vont se faire.

Et c'est en site propre, quand je parle des 9 km, c'est 9 km de site propre. Ça correspond à peu près à à 25% des 70% puisque on mais j'y reviendrai tout à l'heure sur les 70% de sites propres.

C'est également un avantage pour nous. Là je vais pas trop m'étendre parce que je pense qu'on va pouvoir en en reparler. C'est le coût d'investissement et d'exploitation.

Le BHNS représente un coût d'investissement et d'exploitation moindre que le tramway. Ça aussi c'est un choix. Alors je sais qu'il y a la durée d'amortissement parce que le tramway dure plus longtemps, et cetera. Mais ça, c'est un choix délibéré. En fait, le choix qui a guidé le raisonnement et notre manière de travailler sur le dossier de DUP, c'est d'abord la souplesse.

C'est à dire que ce que je ressens et ce que je comprends sur le sujet du tram, le tramway, effectivement, c'est un sujet d'offre. C'est une offre maximale mais qui est assez radicale. C'est à dire qu'effectivement, en terme de partage de l'espace public, quand on fait un tramway, forcément on est en site propre, ça c'est évident. Le BHNS, c'est un choix sur lequel on s'appuie et on analyse la demande. C'est tout le travail qu'on a fait sur le dossier, c'est d'analyser la demande et de se caler sur la demande. C'est pour cette raison qu'on arrive effectivement à 70% de site propre parce que selon les quartiers, selon les enjeux, bah effectivement, il a fallu s'adapter. Alors ce qui est intéressant, c'est que dans les contributions qu'on a reçues, dans les dans les remarques, on a des avis qui sont complètement divergents.

Je prends l'exemple du port de la Seyne où là dans les remarques, c'est notamment le fait d'avoir du site propre sur le port avec une suppression de 2 voies, donc de la moitié des voies pour les véhicules personnels, on dit ça ne marchera jamais, il y a déjà des bouchons aujourd'hui, ça sera pire, ça ne fonctionnera pas. Et à l'inverse sur un site comme Saint Jean du Var où là il n'y a pas de site propre, on est en banalisé, on nous fait le reproche inverse. Mais en fait ça c'est tout le sujet sur les arbitrages entre, et on y reviendra, le vélo, le stationnement, la place de la voiture et la place du transport en commun. Et ça, c'est l'avantage du BHNS, c'est qu'on peut mieux adapter le projet selon les quartiers et selon les enjeux. C'est toute la logique du projet qu'on va construire.

Ce que je voudrais également préciser. Alors sur le modèle alors on pourra en revenir tout à l'heure, le bilan socio-économique effectivement est positif.

Donc ça c'est un point pour nous qui est qui est fondamental, parce qu'effectivement c'est là où entre la capacité d'emport, la vitesse commerciale, le report modal. Alors on peut faire, on a fait des

comparaisons avec d'autres territoires métropolitains. On voit que le BHNS est dans une moyenne et avec des résultats tout à fait respectables et respectables à horizon lointain.

Là aussi en termes de souplesse, ce que je voudrais dire c'est que si jamais la situation évolue, on sait effectivement qu'augmenter le cadencement du BHNS, modifier son tracé, ce sera beaucoup plus simple et à travers des travaux de voirie tout à fait classiques.

Enfin je voudrais rappeler que l'État accompagne le projet. Donc aujourd'hui, on a une subvention de 40 000 000 d'euros qui est accordé par l'État. On est en train de finaliser le dossier pour effectivement signer cette convention. Pour nous il va de soi que cet accompagnement est fondamental. On a gagné cet appel à projet avec le montant maximal. Ça, pour nous, c'est une vraie reconnaissance et c'est un signal fort qui est donné par l'État sur la validité du projet et sa solidité. Là je sors de la comparaison. Mais voilà, le projet de ce point de vue là aujourd'hui est accompagné par l'État.

J'ai pu lire également des remarques sur l'avis de l'autorité environnementale. L'autorité environnementale pour moi nous a rendu un avis tout à fait correct auquel on a on a répondu point par point. On pourra citer des exemples, mais cet avis qui pointe effectivement des précisions à apporter, qui pointaient justement le sujet de de l'historique du dossier, c'est là-dessus qu'on a rappelé qu'effectivement, comme il y a déjà eu des expos du temps du tramway, effectivement on reprend le même tracé et ça semble tout à fait logique. Donc ça c'est la réponse, ce sont les réponses qu'on a apporté à l'autorité environnementale.

Donc simplement tout ça pour vous préciser et rappeler qu'à l'issue de ces réponses les services de l'État, qui ont tous rendu leur avis dans le cadre de de la consultation Inter administrative en fait, ont estimé qu'on était mûrs et qu'on était prêt pour lancer l'enquête publique. Ça, ce sont des signaux positifs. Donc ça, je ne vais pas maintenant augurer de la suite. Parce que la suite, c'est effectivement l'avis de la commission d'enquête auquel on répondra et effectivement, dans l'espoir d'aller jusqu'au bout du dossier de DUP.

Donc rappeler également que du coup on respecte les exigences de l'appel à projet. Donc ça c'est les 70% de sites propres. Donc je rappelle aussi que dans sur dans d'autres villes on peut avoir des BHNS qui ont moins de taux de sites propres. Mais là aussi on est dans une adaptation et dans de l'arbitrage quartier par quartier.

Et puis également dire que on va être dans une exploitation en fait, qui ne cessera, qui ne cessera d'évoluer. Donc ça c'est tout le sujet de la restructuration au long cours et à l'évolution du réseau. Donc c'est évident que le BHNS, là aussi, va permettre à adapter de manière continue, j'allais dire, le réseau Mistral et tout ce qui compose aujourd'hui les sujets de de la mobilité à l'échelle de la métropole. Voilà moi les quelques sujets sur lesquels je voulais appuyer, c'est ceux que j'avais repérés, qu'on avait repérés ensemble je crois au niveau de la plupart des avis, on en est à 217 contributions. Voilà, et donc c'était un peu la synthèse en numérique. 217 contributions numériques. Merci.

Voilà, et je pense qu'on peut passer maintenant au temps d'échange.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Très bien, c'était très synthétique Monsieur Chéry. Ben je pense que vous êtes venu aussi pour ça. On va pouvoir lancer la phase de questions-réponses. Enfin quand je dis questions, c'est aussi avis. Avant

ça Monsieur Nicolas, vous vouliez peut-être insister sur les modalités d'échange pour la réunion de ce soir.

**Bertrand Nicolas, Président de la commission de l'enquête publique**

Oui, alors un petit mot sur la partie échange donc il vous sera possible donc de poser des questions aux responsables de la métropole. Alors afin d'avoir des échanges fructueux, je vous demande si c'est possible, pour chaque intervention, l'animateur avec son micro prend en charge la prise de parole sur une question courte. Et vous pouvez si vous souhaitez vous présenter, il vous est demandé évidemment de respecter l'intervenant qui discute ou qui répond et de faire preuve de courtoisie, d'écoute, de respect des autres. Merci pour ceux qui vous répondront.

Ceci afin de faciliter les échanges et de faire en sorte que tout le monde puisse parler et puisse écouter.

Voilà, je rappelle que les échanges seront enregistrés. Donc c'est à savoir. De telle manière à ce qu'on puisse par la suite les transcrire en écrit et la totalité des échanges seront mis en annexe du compte rendu que je ferai à l'issue.

Voilà, Merci d'avance pour votre compréhension. Et puis vous pouvez commencer avec l'animateur à poser des.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Merci Monsieur Nicolas. Donc on va essayer de donner la parole. Comme je disais tout à l'heure au maximum de personnes, je vous demanderai d'être concis, comme le précisait Monsieur Nicolas. Je vais vous demander pour ceux qui veulent intervenir de lever la main.

Et Jacques qui est au fond, qui va essayer de distribuer aussi la parole à chacun. Essayez de vous exprimer une fois, et si par la suite on a encore la possibilité, on vous redonnera le micro bien évidemment. Monsieur Nicolas, vous le précisez aussi, la réunion est enregistrée, donc si possible vous pouvez vous présenter si vous le souhaitez et surtout nous indiquer si vous intervenez en votre nom propre ou si vous représentez une collectivité, une association, une entreprise.

On va lancer la parole, les premières questions, qui veut se lancer ? Alors il y avait Monsieur, on va vous donner la parole tout à l'heure. Vous vouliez vous exprimer pendant la présentation de Monsieur Chéry ?

**Maurice Franceschi, Président du Collectif Tramway et Transport en commun**

Merci, Maurice Franceschi, Président du Collectif Tramway et Transport en commun de l'agglomération toulonnaise et vice-président de la Fédération nationale des usagers des transports PACA.

Une remarque préalable au niveau de l'information du public.

On trouve que cette que l'information est très insuffisante. Justement en 2005, lorsqu'il y a eu l'enquête publique, il y avait eu une information avec des plaquettes, y avait eu une plaquette pour La Valette, une plaquette pour la garde donc, et c'était dans toutes les mairies pour les usagers donc, une plaquette générale préalable à la déclaration d'utilité publique. Et donc on trouve qu'il aurait fallu

donc mieux informer justement en distribuant des plaquettes pédagogiques, parce que lorsqu'on veut lire les 1700 pages.

Je vous garantis que même un spécialiste a du mal à intégrer la technicité et la complexité, les calculs, les abréviations et cetera, c'est très complexe et donc nous demandons qu'il y ait une nouvelle enquête publique qui informe mieux le public, et qu'il y ait pour l'instant pas de conclusion sur cette enquête publique parce qu'elle doit être améliorée.

D'autre part, au niveau de la possibilité des associations de s'exprimer à part égale avec ce qui nous est exposé, en particulier avec un film, nous avons demandé de d'exposer quelques diapositives pour la clarté de nos exposés, on nous l'a refusé donc il y a quelque chose qui n'est pas dans l'équilibre et dans l'objectivité pour le public, pour la représentation du public. Donc nous contestons aussi cette réunion d'information qui ne permet pas au public de projeter des diapositives.

Je vais exposer pourquoi nous demandons que ce projet ne soit pas déclaré d'utilité publique parce qu'il n'est pas d'utilité publique, il est nettement insuffisant par rapport aux besoins de la métropole de Toulon.

Pourquoi ? Si l'on regarde les autres métropoles, Toulon a une part de transport en commun de 7%, les autres métropoles équivalentes ont des parts de transport en commun de 20 à 30%, soit 3 fois plus.

Donc nous avons un retard extrêmement important à rattraper. Et que fait-on ? On a un objectif pour 2038 je crois, et même 2058, on voit que c'est le même objectif, à peu près 2038 / 2058 à quelque chose près, d'arriver à 148 000 voyages par jour sur le réseau des transports de notre métropole.

Actuellement, la métropole de Montpellier est à plus de 300000 voyageurs par jour. Actuellement, nous nous sommes à 80000 voyageurs par jour, donc notre objectif devrait être d'aller vers les exemples des autres métropoles. Dans le palmarès des 20 premières métropoles nous sommes les derniers.

Nous sommes le 20e au niveau transport en commun. C'est un retard extraordinaire à rattraper. Et que fait-on ? Il faudrait mettre des moyens très importants, avoir une volonté politique d'aller vers le niveau des autres métropoles. La métropole de Nice a sur sa première ligne de TCSP, je n'ose pas prononcer un mot qui est interdit, 110 000 voyageurs par jour, plus que toute la métropole de Toulon.

Montpellier, donc j'ai dit plus que 300000 voyages par jour, 320000 voyages par jour, sur sa ligne 1 il y a 117000 voyageurs par jour.

Et ils ont un projet de de 5e ligne et sur cette 5e ligne, 80 000 voyageurs par jour nous sur la ligne 1, qu'est-ce qu'on nous propose ? 35000 alors que Montpellier, sur sa ligne 5, va avoir 80000 passagers par jour, mais c'est nettement insuffisant. C'est ridicule.

On n'est pas au niveau des besoins de notre métropole, donc ce n'est pas d'utilité publique et nous refusons que ce soit prononcé d'utilité publique. Ce serait un vrai scandale financier d'abord.

Pourquoi financier il y a eu déjà...

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Est-ce que ? Je vais peut-être pouvoir vous répondre sur les premiers points...

**Maurice Franceschi, Président du Collectif Tramway et Transport en commun**

Excusez-moi, je continue, ne coupez pas la parole.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Mais combien de temps ?

**Maurice Franceschi, Président du Collectif Tramway et Transport en commun**

Je continue jusqu'au bout de ma présentation. Pourquoi financier ? C'est un scandale. Il y a eu déjà 550 000 000 d'euros obtenus par le versement transport des entreprises de plus de 11 salariés, qui versent 0,75% de leur masse salariale pour faire un TCSP, 550 000 000 depuis 2021 jusqu'à 2025 et nous allons avoir un projet de BHNS qui va rajouter 400 000 000 d'euros, ça va faire 950 000 000 d'euros et qu'est-ce qu'on obtiendra ? Juste, on compensera l'augmentation de la population et nous resterons à 7% de part transport en commun, alors que les autres métropoles qui sont à 20% vont arriver à 30% et celles qui sont à 30% vont arriver à 40%.

C'est un scandale cette proposition et nous souhaitons que l'État ne verse même pas ces 40 000 000 d'euros pour un BHNS, qu'elle le verse que pour un tramway. Merci de m'avoir écouté.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors Monsieur, merci Monsieur.

Il y a eu beaucoup d'avis que vous avez pu exprimer. Alors on vous laisse libre, sur la partie financière les chiffres ne sont peut-être pas concordants avec ceux de de TPM. Moi je voulais peut-être revenir et il n'y a pas vraiment de question mais j'ai noté plusieurs points. Le premier point, peut être Monsieur Goubé ou Monsieur Chéry peut revenir sur le manque d'information concernant l'enquête publique. Vous savez que dans le cadre d'une enquête publique, il y a un processus réglementaire qui est très strict et je pense que TPM a été bien au-delà du processus réglementaire avec les affiches en mairie et les annonces presse dans des publicités locales. Monsieur Nicolas, vous voulez revenir peut-être sur ce point sur le manque d'information ? Oui.

**Philippe de Boysère**

Oui Monsieur Franceschi. Ce que je voulais vous dire c'est que la documentation qui existe fait 9 kilos actuellement. Donc ce n'est pas possible de diffuser une documentation à chaque personne. Vous l'avez vu hein Monsieur Pierre vous êtes venu me voir, la documentation mise à la disposition du public fait exactement 9 kilos.

Voilà.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Ouais alors deuxième point, alors on ne pourra pas répondre à toutes les questions ce soir. Vous vous exprimez aussi un avis et vous avez différents modes comme l'ont précisé les membres de la commission d'enquête pour vous exprimer et bien évidemment prendre en compte votre avis.

Peut-être Monsieur Chéry sur la partie pourcentage TC.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Oui, il y a deux choses. Un mot sur l'organisation de l'enquête publique, l'enquête publique, on l'a organisé ensemble avec les commissaires enquêteurs et sous le contrôle des services de l'État. Donc j'entends la critique sur l'absence de plaquettes.

Mais en tout cas, on est bien dans le respect de la réglementation et dans le respect sur la manière dont doit se dérouler une enquête publique. Franchement, je ne sais pas si en 2005 il y avait eu un film qui avait été fait et proposé. Nous en tout cas, effectivement, on a fait le choix cette année, non pas de distribuer des plaquettes, mais plutôt de diffuser un film. Ça nous a paru être un être un média un peu plus moderne, actuel et synthétique, de comprendre le sujet de manière synthétique.

Ensuite, moi j'ai le sentiment, mais moi, tout en restant à ma place de fonctionnaire de revivre le revival des échanges qu'on a déjà eus à de nombreuses reprises sur ce débat... sur l'ambition du BHNS.

Moi, tout ce que je peux vous dire, c'est que la socio-éco qui était montée, l'analyse socio-économique aujourd'hui montre et démontre, enfin moi, c'est en tout cas ce que j'en comprends, ce que je ressens, et ce qui a été travaillé par les équipes, la rentabilité économique du BHNS. On n'est pas rentrés dans une comparaison systématique avec ce qu'ont fait ou font nos voisines, les autres métropoles, qui ne sont pas de la même taille, qui ne sont pas dans le même contexte géographique. Donc je me refuse de me lancer dans ce type de comparatif.

Ce que je sais, par contre, ce que je sais, c'est que si, pour une raison X ou Y, le projet aujourd'hui de BHNS ne se fait pas, on repart pour de nombreuses années d'études, où plus rien encore ne se fera. Quel que soit le projet dont on parle.

Enfin moi, je veux juste rappeler ça. Vous parlez du retard. Si le projet ne se fait pas, s'il ne sort pas, eh bien on aura encore beaucoup plus de retard.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Messieurs, messieurs, messieurs, on parlait tout à l'heure de respect. Et je vous rappelle que la réunion est enregistrée. Si vous voulez que vos contributions soient prises en compte, je vous demanderai de parler dans le micro.

On va prendre une nouvelle question. Monsieur, peut-être ?

Vous aurez la parole. Demandez-la, je vous la donnerai après.

**Alain Vido (Secrétaire de l'association Toulon à venir)**

Merci. Je m'appelle Alain Vido, je suis secrétaire de l'association Toulon à venir.

Je voulais seulement poser une question d'efficacité : pourquoi faudrait-il 13 ans, de 2025 à 2038, à la métropole de Toulon pour construire un BHNS, version très dégradée d'un tramway, alors que les autres grandes villes mettent moins de 5 ans à construire une seule ligne de tramway ?

**Philippe Di Scala, Animateur**

Monsieur Chéry ou Monsieur Goubé, vous voulez répondre ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

On essaie de répondre au fur et à mesure.

Sur le phasage des travaux : plusieurs choses.

Déjà, le projet BHNS, je voudrais juste rappeler, ça a été dit dans le film, c'est 28 km.

28 km, c'est juste colossal. C'est presque... j'ose le mot... pas très raisonnable, tellement le linéaire est long. Aujourd'hui, une ligne BHNS classique, courante quand on parle d'une ligne, c'est parfois 8, 9, 10, 12, 14, 15 km grand grand maximum. Ça, ce sont les exemples de lignes de BHNS là, on est sur un projet de 28 km. Ça, c'est le premier point.

Et donc de fait, quand on a un projet déjà qui s'étale sur 28 km, oui, il y a un phasage et puis oui, il y a une capacité à dépenser. Il y a une capacité à engager les moyens et là pour le coup, je me permets la comparaison, c'est que la métropole de Toulon, je parle sous le contrôle de mes collègues en charge des finances, ce n'est pas la même force de frappe, c'est clair, que Montpellier ou que Aix Marseille en termes de capacité de dépenses.

Autre point, ce n'est pas qu'une ligne, c'est également des superstructures.

C'est le site d'exploitation, de maintenance et de remisage de Sainte Muse pour les 150 bus électriques. Bah ça voilà, c'est en soit à lui seul, un investissement d'environ 70 000 000 d'euros en termes de travaux, j'entends.

Et puis les parkings P+R, l'État nous attend légitimement sur un parking P+R à proximité de la gare de la Pauline, ça ce sont des infrastructures supplémentaires qui se rajoutent. Donc on est bien sur un projet global. Donc si effectivement vous pensez que le que le BHNS en fait vous dites que c'est très dégradé, moi je sais pas si c'est très dégradé. Ce que je peux dire c'est que c'est pas seulement un coup de peinture sur de la voirie, il y a vraiment une reprise complète de de façade à façade, y compris sur le site par exemple de Saint Jean du Var, on sera où on serait intégralement banalisé, il y a bien des travaux complets qui se font de façade à façade. Et c'est compliqué et c'est long.

Et donc effectivement, l'échelonnement des travaux nous amènera progressivement pour avoir toutes les supers structures, tout le matériel roulant, les 28 km. Sur un projet qui fait 395000000 d'euros TTC au total, effectivement, le rythme de dépenses nous amène in fine à 2038.

C'est normal que ça apparaisse comme ça dans le dossier de DUP. C'est aussi la capacité financière de la collectivité pour maintenir la possibilité de faire d'autres travaux et d'autres chantiers sur d'autres territoires et qu'on ne fasse pas que le BHNS. Donc effectivement, il y a un étalement progressif dans le temps et ça aussi, c'est des arbitrages internes à la collectivité.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

On va prendre une autre question, une autre intervention. On va changer de travé, côté gauche. Il y avait monsieur là-bas au fond.

### **Adhérent Toulon Var Déplacement**

Bonjour xxxxx, donc adhérent de Toulon Var Déplacement, secrétaire en fait et néo toulonnais et ayant vécu à Stockholm, à Grenoble et à Dortmund. Avant j'ai vu pas mal de tramway et vous avez évoqué que le BHNS apporte une souplesse par rapport aux sites propres. Personnellement, en tant que cycliste et piéton, je l'ai vécu très bien avec un tramway. Alors je vous, je vous demande qu'est-ce

qu'un BHNS apporte en cohabitation, notamment avec les autres modes de transport que la voiture, qu'un tramway n'apporte pas mieux. Et pareil aussi sur les aspects qu'on a vu dans la dans la vidéo. Il était noté que les BHNS sont accessibles aux PMR, il y a rien de plus accessible qu'un tramway pour moi et je précise que moi je n'ai pas vécu tout le drama et tout le tout le traumatisme du tramway ici. Donc pour moi c'est vraiment quelque chose que je ne comprends pas.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors, sur la question de la cohabitation avec les autres modes ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors il y a plusieurs questions. Alors dans une seule question, y a plusieurs questions en fait. Alors tout d'abord, il y a la dimension, il y a la dimension de nos avenues, donc on est sur un travail de façade à façade et dans le partage de l'espace public, on a cette contrainte d'être dans le façade à façade.

Donc ça c'est le premier point. C'est-à-dire qu'alors y a une ville que je connais un tout petit peu dans celle que vous avez citée, Stockholm. Les autres je ne les connais pas. Donc voilà, je, je ne vais pas être plus long là-dessus, mais il y a ce sujet.

Ça c'est un, c'est un premier point. Alors après effectivement dans d'autres villes, on voit les vélos rouler sur les voies du tramway, et cetera. Donc de ce point de vue-là, il y a une forme de de partage. Effectivement quand je parle de souplesse, bah je vais vous donner un exemple qui est dans le dossier que vous avez entre les mains.

C'est le long de la voie ferrée à l'Escaillon. Je sais pas si vous voyez donc, c'est en commune de Toulon, le long de la voie ferrée à l'Escaillon.

Il est prévu que le BHNS est en site propre dans un seul sens, le sens entrant vers Toulon et en banalisé dans le sens sortant depuis la ville de Toulon pour aller vers Ollioules.

D'un côté, on a la voie ferrée et on est en négociation avec eux pour essayer de de gratter un petit peu de foncier et gagner un peu en largeur et puis de l'autre côté il y a le sujet du stationnement des riverains.

Et ce stationnement-là qui existe aujourd'hui, il a toutes les chances dans le projet actuel, et là on verra là aussi les avis qu'on va avoir des commissaires enquêteurs, parce qu'il y a des gens qui disent ah mais nous on n'est pas d'accord pour qu'on nous supprime du stationnement. Et c'est là où le BHNS apporte une souplesse. C'est à dire que là, le tramway intégralement en site propre, même s'il est un petit peu moins large, bah en fait il nous règle le sujet, il y a plus de possibilités pour la voiture, il n'y a pas de possibilité pour les vélos et il n'y a pas de parking. Donc laissez-moi terminer donc sur donc sur le plan de l'escaillon ce que je veux juste dire.

C'est pas le sujet, que ce soit faux ou pas vrai, c'est juste ce que je veux dire, c'est que dans l'arbitrage, s'il vous plaît, ce que je veux dire, est-ce que je peux parler Monsieur, est-ce que je peux ?

Mais laissez-moi parler, laissez-moi terminer mon raisonnement.

Ce que je veux dire, c'est que sur la base de cet exemple, la souplesse du BHNS nous a permis d'avoir un arbitrage, de la manière suivante : dans un sens, il est en site propre, et dans l'autre il est en banalisé. C'est dans ce sens que je vous réponds par une forme de souplesse. Voilà.

**Philippe Di Scala, Animateur**

On va prendre une autre question du coup ?

On va passer côté droit monsieur au fond et après Monsieur.

**Président CIL Pont Neuf - Escaillon**

Oui. Bonjour, je suis le président du comité d'intérêt local, quartier pont neuf - escaillon. Alors vous faites allusion à l'escaillon ? Ce que vous oubliez de dire c'est que sur le projet donc qui va se mettre en place, c'est plus de 30 places de stationnement qui disparaissent sur le côté voie ferrée.

Et toutes les rues perpendiculaires sont des petites rues qui sont aujourd'hui des rues saturées. Donc on était intervenu en son temps pour que la mairie rachète effectivement un immeuble qui était à l'angle du boulevard de la Convention pour faire un stationnement et récupérer ces 30 places qui vont disparaître. Malheureusement, le choix n'a pas été fait par la mairie de de Toulon et TPM au cas précis. Donc voilà, moi ce qui pose souci, c'est que nous avons très peu de commerces dans ce quartier. Nous sommes un quartier prioritaire, vous le savez, c'est proximité de Poncaral donc avec des difficultés, donc peu de commerces. Et demain ? Effectivement, si les places de stationnement pour les véhicules disparaissent encore un peu plus, je vois mal comment ces petits commerces de quartier vont pouvoir continuer à vivre.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors je ne sais pas si ça appelle une réponse puisque c'est ce que venait de me dire Monsieur chéri Hein. C'est cette difficulté, la cohabitation avec les cyclistes, avec le stationnement, et cetera. Y a des arbitrages à faire. On va prendre une nouvelle question. Donc alors Monsieur, puisque vous vouliez vous exprimer Monsieur en bleu ?

Allez y.

**Anonyme**

Oui merci Bonsoir je suis toulonnais depuis de nombreuses années, je pense que comme tout le monde on est tous pour le développement d'un taux de transport en commun qui soit efficace. On vous écoute parler Monsieur Chéry, bien entendu, il ne s'agit pas de vous interrompre, vous parlez beaucoup d'ailleurs, tant mieux vous mais quand même, je trouve que vos réponses, je ne permettrai pas de dire qu'elles sont vides, mais en fait, elles ne répondent pas aux questions qui sont posées.

Vous l'avez bien dit au départ, il ne s'agit pas ici de faire un débat politique de choix entre le tramway et le BHNS. En tout cas moi ce n'est pas mon intention. Mais quand même, ça ne nous empêche pas, puisque c'est une réunion publique de nous interroger toulonnais et pas que d'ailleurs, et pas que d'ailleurs parce que ça ne concerne pas que Toulon ,de nous interroger sur les bienfaits.

Et vous parlez de différents bienfaits. Le Président du CIL de l'Escaillon vient de vous contrer en disant, Bah non justement la souplesse de préserver les places de parking, bah c'est non, enfin en tout cas pas

dans ce cas-là. Le Monsieur qui s'exprime et qui dit moi je connais d'autres villes où on a fait du tramway, et puis c'est pas mal le tramway, parce que parce que ça apporte plein de choses, parce qu'il y a une capacité d'emport, qui à ma connaissance est 3 fois plus importante que le BHNS. De mémoire c'est 120 pour le BHNS et un peu plus de 300 pour un.

Ouais et vous dites Bah oui mais il y a un problème de façade à façade ? Oui ça c'est certain. Mais les autres villes qui ont fait des tramways ont eu les mêmes problèmes avec les mêmes boulevards, avec les mêmes routes, avec les mêmes difficultés. Et comme a dit Monsieur il y a des villes qui le font et qui le font. Et nous on est en 2025 et il y a quelqu'un qui a dit bah il y a des villes qui existent qui ont ça depuis moi j'ai regardé parce que ce ça m'intéresse les villes de même strate en moyenne. Les villes de mêmes strates comme Reims ou Rennes ou d'autres, et ont des moyens, comme vous dites, à haut niveau de de service depuis plus de 15 ans.

Et nous, on est quand même très très endormi à Toulon. Alors vous nous dites, vous nous dites un peu de manière sous ultimatum, quelqu'un l'a dit, j'étais d'accord avec lui, bah C'est ça ou rien, parce que sinon on est reparti pour des années ou pour des années. Mais de toute façon ça fait, vous avez dit, ça a été mis en sommet jusque en 2016, on est en 2025 et il était temps de se réveiller parce que ça fait 10 ans quand même, que on est très très endormi et qu'on n'a rien et qu'on ne voit rien venir. Et puis là, tout d'un coup, on voit sortir un projet.

Alors je vais, je vais simplement moi je je. Je suis pas très malin mais. Mais. Mais il y a des calculettes qui vous avez parlé de 28 km de de de ligne, intéressant. De la Seyne jusqu'à la garde, pardon, c'est sûrement très long, mais j'ai noté en fait que dans la présentation il est dit qu'aux heures de pointe enfin ou en moyenne le il va se déplacer à 17 km heure, alors ça veut dire que pour faire les 28 km il va mettre un peu plus d'une heure et demie et puis il y a les 65 arrêts donc les gens quand même s'arrêtent donc on va dire ça ne va pas faire une minute par arrêt mais au moins 30 secondes ça veut dire que ça va durer plus de 02h00 pour relier la Seyne à la garde. Et alors là je m'interroge sur le HNS, le haut niveau de service parce que je trouve que ça fait beaucoup. Je crois qu'aujourd'hui en moyenne il faut 1 h. Je l'ai fait, je me suis permis de le faire pour ne pour parler en sachant. J'ai mis à peu près 1 h donc je me dis ça va doubler le temps.

Et donc là vraiment, je m'intéresse sur le HNS en lettres capitales. En en tout cas, je m'interroge aussi sur votre calendrier parce que vous n'avez pas parlé de période de neutralité pendant la campagne électorale. Qu'est ce qui va se passer en termes d'attribution des marchés ? Est-ce que les marchés sont déjà attribués ? Est-ce que les dossiers de consultation sont déjà faits ? Les marchés sont lancés, les marchés sont attribués parce que vous dites que les travaux vont démarrer largement en 2025 pour avoir quelque chose assez rapidement.

Mais il me semble qu'en 2026 il y a des élections et qu'il me semble que tout ça s'est neutralisé. Donc je m'interroge là-dessus. Et puis je m'interroge aussi sur le financement. Vous avez parlé d'une trentaine de millions ou d'une vingtaine de millions en investissement potentiel. Donc est ce qu'on doit comprendre qu'aujourd'hui le financement en fait n'est pas bouclé ?

Qu'est-ce qu'on entend par investissement potentiel ? C'est dans votre présentation. Et donc ça veut dire que vous cherchez encore de l'argent et donc ça voudrait dire que ce n'est pas financé ? Donc ça me paraît un peu bizarre. Voilà merci.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Monsieur, vous voulez la parole ? Vous l'avez eu. Il y a beaucoup de questions qui transpercent dans ce que vous nous avez indiqué. Moi j'ai noté.

10 ans qu'on a rien, pourquoi autant de temps ? Ensuite la question du trajet global, de la Seyne à la garde, il faut à peu près 2 h d'après vos calculs. Mais est ce qu'il y a beaucoup de gens qui vont faire La Seyne - la Garde ? Ils peuvent prendre aussi qu'un morceau du...

Donc Monsieur Chéry ou Madame Nedellec ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Je vais vous faire rigoler une deuxième fois. Non mais parce qu'effectivement l'idée du BHNS c'est pas de le prendre effectivement pour aller de la Pauline à la Seyne.

Non, non. Mais non mais je enfin attendez. Alors je vais vous donner 2 exemples, sans ironie s'il vous plaît. Non mais parce que c'est un peu facile. C'est un peu facile pour vous mais n'ironisez pas sur les éléments que j'essaye de vous dire.

Aujourd'hui un trajet en bus et donc je ne vais pas parler des 28 km mais j'y reviendrai. Un trajet en bus entre le technopole et je vais me tourner vers Carole. Entre le technopole de la mer à Ollioules et Bir-Hakeim, c'est 30 minutes

Donc on a des ingénieurs qui avec le BHNS en site propre avec la vitesse commerciale débouchent sur un gain de plus de 10 Min sur ces 30 Min donc c'est un gain de 33%.

Non, non. Non. Non, non. Alors attendez. Attendez.

[Quelqu'un parle sans le micro, le son est inaudible]

En fait le raisonnement qu'on a qu'on a essayé d'avoir et notamment dans le dossier de DUP, c'est un raisonnement global. C'est à dire qu'effectivement pour aller aujourd'hui avec la Halte Sainte Musse, pour aller de la Pauline à la halte le mieux c'est le train et c'est la navette donc il est là le sujet et c'est pour ça qu'on met en place des parkings P+R, des parkings relais effectivement à la Pauline et à l'autre extrémité du côté de la Seyne, donc ça c'est le premier point.

La vitesse commerciale, la vitesse commerciale qui est indiquée, c'est une vitesse commerciale tout à fait classique hein, pour des BHNS, pour des tramways.

Et ça intègre effectivement, la vitesse commerciale intègre, merci Carole, le sujet des stations ?

Vous aviez posé la question sur les marchés et la période électorale. Bon, alors, pour être tout à fait clair, aujourd'hui, on a un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui est en cours avec EGIS et puis aujourd'hui, pour la première phase des travaux, on a un marché de maîtrise d'œuvre qui est notifié.

Rien n'est notifié en termes de travaux, ça c'est très clair. Donc là c'est un maître d'œuvre qui travaille sur plan et qui continue à affiner, à améliorer. Je devrais dire même les insertions sur lesquelles on a déjà travaillé.

Les travaux qui doivent débiter sont des travaux à Ollioules. C'est le mur de soutènement du mur Geffrier. Et là, effectivement, il est prévu de pouvoir démarrer ces travaux avant la fin de l'année, le

marché ne sera notifié que lorsque on aura toutes les autorisations réglementaires. C'est d'une simplicité enfantine, Valérie.

Attendez, prenez un micro, Madame Paecht.

**Valérie Paecht, Directrice Générale des Services, Métropole TPM**

Excusez-moi, c'est juste pour répondre sur la période de réserve. On n'a pas de période de réserve pour que le service public se poursuive donc il n'y a pas sur les marchés pour répondre à votre question, on n'a pas de réserve là-dessus sinon le service public et l'intérêt général seraient interrompus pendant la période des élections. Pendant la période des élections il y a des obligations de réserve mais qui n'ont rien à voir avec la poursuite.

C'est en termes de communication, mais pas du tout dans la vie de la collectivité.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Je vous en prie, on va prendre une nouvelle question. Du coup, alors on était à droite ou à gauche ? Je me rappelle plus. Alors je vois là-bas. Au fond il y a il y avait des personnes et après je vous donne la parole.

Par là il y avait pas mal de personnes qui voulaient s'exprimer de ce côté-là alors si possible pas une personne qui s'est déjà exprimée hein ?

**Olivier Lutersztejn, Conseiller municipal La Valette-du-Var**

Bonjour Olivier Lutersztejn, conseiller municipal sur La Valette, La Valette en action. Alors je n'ai pas une question, moi j'ai des avis, j'ai entendu une remarque extrêmement pertinente et je vais m'expliquer un peu sur ce que je vais lire l'objet, l'objet de cette de cette enquête publique, elle date, c'est de se prononcer sur l'étape actuelle du projet BHNS, projet qui serait l'épine dorsale du transport en commun. Sur le trajet, La Seyne La Garde. Alors j'entends des voix discordantes en faveur du tramway, mais au fond cela reste le même projet en termes de tracé et en termes de vitesse commerciale, on sait qu'en moyenne en France, c'est toutes les études qui le démontrent, le tramway, c'est 22 km heure et le BHNS, c'est 22 km heure également.

Lorsqu'on projette d'investir plus de 400 000 000 d'euros d'argent public, il faut que ce projet réponde au plus grand nombre.

Or, ce n'est pas le cas puisque sur cette commune de la métropole, sur les 12 communes de la métropole donc 7 ne sont pas concernées par ce projet de BHNS : Saint-Mandrier, Six-Fours, Le Revest, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et Hyères. De plus, Ollioules et La Valette ne sont que très partiellement concernées. Enfin, si on élargit un tant soit peu notre vision du transport en commun sur la région, aucune des villes proches des frontières de TPM ne sont non plus concernées. Sanary, Le Beausset et le Castellet d'un côté, Solliès, La Farlède, La Londe, Cuers de l'autre.

Ce projet de BHNS devrait s'appeler BNSP car sur Saint Jean et surtout sur La Valette, ce bus n'aura de site propre que sur un seul sens.

Cela va apporter son lot de nuisances, très important en termes de travaux. N'oublions pas que les Valettois sortent notamment, je pense aux valettois avant tout c'est mon rôle, de 4 ans de travaux extrêmement pénibles sur l'élargissement de l'autoroute.

Et on va leur coller encore plusieurs années de travaux dans la tête. Cela fait 20 ans que ce projet serpent de mer est étudié. Il aurait peut-être été plus prudent d'attendre 9 mois de plus pour cette enquête publique, certaines villes pouvant changer d'édile en mars prochain.

Au nom du mouvement citoyen que je représente, la valette en action, nous sommes opposés à ce projet en l'état. L'objectif de ce projet, c'est de créer, je le disais tout à l'heure, un transport en commun en site propre à 70% qui reliera la Seyne à la garde en approximativement 1 h. Approximativement 1 h, car vous connaissez l'état de saturation, notamment côté est de Toulon, La Valette entre autres et La garde, cela peut occasionner de nombreux retards.

Mais nous avons déjà un transport en commun en site propre sur la métropole, rapide, performant. Non dépendant des problèmes de circulation puisqu'il est en site propre, c'est le TER. Et vous l'avez dit, Monsieur Chéry, ça relie la scène à la garde en seulement 15 Min.

Il y a déjà eu quelques améliorations notables pour ce réseau TER avec l'adoption notamment d'un abonnement commun Mistral zou qui permet de circuler sur les 2 réseaux avec un abonnement commun.

De plus, ce réseau dessert aussi les villes périphériques de la métropole dont je parlais tout à l'heure, Sanary notamment, Saint Cyr, Hyères, Solliès, Cuers et cetera. Il nous paraît primordial de capitaliser sur ce réseau et il faut aller plus loin. Aujourd'hui, je ne suis clairement pas favorable à dépenser 400 000 000 d'euros d'argent public pour le BHNS. Ce réseau TER doit être amélioré et je vais finir par-là sur 2 propositions axes que je fais, 2 propositions constructives. Le premier en calant le réseau Mistral sur les gares, en faisant passer un maximum de lignes de bus par ces gares TER, aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

Ca serait exactement comme cela peut se faire en France, dans d'autres métropoles, en Ile de France notamment. Actuellement ce n'est pas satisfaisant dans aucune des cartes de la métropole, ni Toulon, ni sainte musse, ni la garde, ni la Pauline, ni Hyères, ni la Seyne. Quand on pense que le premier entrepreneur, le premier employeur de la métropole qui est Naval Group, qui est situé donc à la base navale principalement, n'est relié à la gare de Toulon par aucun bus direct. Ça veut dire que vous êtes une femme en talons hauts, vous habitez Solliès vous pourriez venir en en train jusqu'à la gare de Toulon, mais derrière, vous n'avez pas de moyens de transport en commun qui vous permettent de relier Naval Group à la base navale.

Ce réseau TER doit être amélioré également sur un 2e point en passant à une convention métropole TPM région sud afin que le projet le trajet TER coûte le même prix qu'un ticket Mistral. Il y aurait ainsi au fond, comme en île de France, plusieurs zones, dont une zone intra TPM, ce qui coûterait en fait le même prix qu'on aille de hier à la gare de Ollioules-Sanary.

Et ensuite un tarif par zone pour les gares au-delà de Sanary-Ollioules d'une part et au-delà de de la Pauline d'autre part. Les usagers ne paieraient ainsi que le prix d'un ticket Mistral pour ce trajet TER.

D'autres investissements en dehors de ces améliorations du réseau autour des TER sont nettement plus utiles que ce BHNS projeté. Ainsi, il faut rappeler que La Valette est traversée quotidiennement

par 122 000 véhicules. Des véhicules qui vont et viennent vers la vallée du Gapeau et Cuers d'un côté, vers La Crau, Hyères et la Londe d'autre part.

Nous continuerons à défendre l'idée d'un téléphérique urbain entre l'hôpital Saint-Musse, la Farlède, La Crau. Téléphérique qui s'affranchirait des problèmes de bouchon, qui permettrait de desservir les grands points névralgiques de l'Est toulonnais, hôpital Sainte-Musse, lycée Rouvière, avenue 83, Valgora, Grand Var, Université, zone industrielle de la Garde la Farlède qui n'est actuellement pas desservie par le transport en commun et qui permettrait à la vallée du Gapeau également d'avoir enfin un transport en commun. Et qui enfin propulserait la mobilité de la Métropole TPM dans le 21e siècle.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Je vous remercie. Merci Monsieur. Alors il y a aussi beaucoup de choses. On a bien compris que vous vous opposez au projet de BHNS tel qu'il est présenté aujourd'hui, que vous avez d'autres solutions alternatives. Je voudrais peut-être passer la parole à Sébastien Maréchal qui est le directeur des transports au sein de TPM puisqu'il y avait aussi des questionnements par rapport aux fonctionnements, à la corrélation entre le projet et les lignes Mistral. Et j'ai noté aussi les connexions Mistral avec les gares existantes sur le territoire.

### **Sébastien Maréchal, Directeur Transport et Mobilité, Métropole TPM**

Oui, merci, merci pour cette réflexion globale sur la mobilité sur le territoire. Donc, comme vous l'a précisé Vincent Chéry, on est sur un projet qui fait partie d'un ensemble de projets qui vise à améliorer la mobilité sur le territoire. Vous parlez de connexion avec les gares. Je pense que ça a été assez bien expliqué dans le film.

Puisque le BHNS, il a aussi vocation à mieux desservir les gares. Et cette première vocation, à mon avis, elle est indispensable et il faut la préciser et peut être doper un peu l'argumentaire sur ce sujet-là. Moi je ne sais pas ce que c'est qu'une guerre bien desservie par les transports en commun, mais en tous les cas sur le réseau Mistral dans sa globalité puisque là on sort un peu du cadre du du du BHNS là ce soir, mais c'était un des critères d'analyse des offres de la délégation de service public. Et le BHNS dont on parle ce soir contribue aussi à améliorer le réseau dans sa globalité.

On parle souvent de ligne, moi j'aime bien parler de réseau et d'amélioration de réseau. Et donc dans le cadre de la DSP, on a eu cette analyse avec les évolutions d'offre et les évolutions d'offre que l'on met en place tous les ans, puisqu'on en a parlé aussi dans la présentation. Le réseau Mistral évolue tous les ans et tous les ans on a des évolutions qui sont quand même assez notables en termes de fréquentation du réseau, et bien cela y contribue à ça. Et progressivement on améliore cette interconnexion avec les gares.

Je partage votre analyse sur le tarif multimodal. Donc on a une première étape avec Zou + Mistral et il faut faire un pass métropolitain qu'on attend de de nos de nos vœux les plus sincères depuis un certain temps, la billétique régionale est en train d'évoluer, donc on contribue et on travaille avec eux pour avoir justement les outils qui nous permettent de de faire cela.

Et en tous les cas, voilà, la mobilité sur le territoire, c'est le projet BHNS. Mais ce n'est pas que le projet BHNS et vous avez bien fait de le préciser aujourd'hui dans votre intervention, merci.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Merci Monsieur Maréchal.

Alors Monsieur Monsieur, ça fait ça fait plusieurs fois.

Ah alors on donne la parole à Monsieur, j'avais promis Madame, c'est vous juste après.

Ah mais pas de souci, j'ai une mauvaise vue.

Alors Monsieur d'abord et ensuite Madame.

**Michel Pierre, Vice-Président FNE83**

Oui Bonsoir Michel Pierre de La Seyne sur mer, Vice-président de France Nature Environnement.

Je planche depuis un certain moment sur ce projet de BHNS. C'est très long à lire. Je n'ai pas beaucoup fait de remarques jusqu'à présent parce qu'il faut bien réfléchir et je me suis rendu compte que les besoins évalués là où j'habite dans le sud-ouest, c'est à dire le sud-ouest, c'est la Seyne, Saint Mandrier et Six Fours, c'est un bassin de 100000 personnes.

Les transports là-bas sont 1,5 fois plus élevé que ce qu'on va voir sur la ligne du Technopôle à Toulon où il n'y a même pas 25 000 personnes. Alors c'est quand même drôle, il y a beaucoup plus de gens, il y a moins de monde dans les transports en commun, il y a quelque chose vraiment à faire, parce que l'objectif de ce projet c'est bien de diminuer la part de la voiture, c'est d'avoir plus de monde possible dans les transports en commun.

Alors qu'est ce que je vois ?

Je vois que à la Seyne, la ligne n°1 c'est la fusion de la ligne 8 qui s'appelle aujourd'hui la ligne 2 , avec la ligne 18 qui est la mienne, qui ne viendra plus au centre de Toulon mais jusqu'à la gare de la Seyne. C'est du Rabattement, c'est normal.

Donc à partir de là, on a un certain nombre de personnes qui sont sur cette ligne L1. Et puis il n'y en a déjà pas beaucoup quoi, je viens de vous le dire. Mais non seulement on fait un PHNS à partir de Bon Rencontre, mais il y en a un 2e à côté.

Donc je pense, les techniciens ont bien travaillé, il faut qu'ils montrent que c'est le BHNS qui marche, donc au lieu d'en mettre un, on en met 2.

Et puis je regarde de plus près, dans ce bassin de 100000 habitants, il y a une ligne qui a très bien marché, qui a été bien augmentée, la ligne L 70, puisqu'on a amélioré la fréquence et ça a boosté cette ligne. Et cette ligne, elle va jusqu'à Toulon gare routière.

Elle a le même tracé que ma ligne L18. Et bien elle, elle va continuer d'exister. C'est à dire que tous ces gens qui sont là on ne les met pas dans le transport en commun en site propre. Parce que le transport en commun en site propre ça doit être un transport capacitaire en site prioritaire. Alors ma première question c'est, je voudrais bien qu'on mette cette ligne les passagers de cette ligne 70 qui vont qui passent par la gare La Seyne-Six-Fours, ces Six-Fournais devraient changer avec des fréquences et puis aller comme tout le monde au centre-ville. Je pense que là on augmenterait déjà la capacité nécessaire de ce transport en commun.

J'aimerais bien qu'on donne une réponse, une réponse, un sur les besoins qui à mon avis sont minorés, et 2 sur cette ligne qui manque.

D'autre part, le fait qu'il y ait un doublon entre bon rencontre et Toulon centre, c'est 3 km où il y a 2 BHNS, qui vont rouler évidemment sur la même voie.

Ça veut dire une fréquence améliorée, mais ça veut dire aussi de chauffeurs, plus de bus, c'est à dire que les lignes au lieu de faire 28 km, elles vont être parcourues sur 31 km. +3 km sur 31, ça fait +10% de frais de fonctionnement et de frais d'investissement. Dans des bus plus 10% qu'on peut économiser si on fait un transport en commun capacitaire, là sur le tronç commun, sur le tronç lourd.

Autre chose.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors attendez parce qu'il y a beaucoup de questions-là, mais est-ce que vous ne voulez pas une réponse ? J'avoue que j'ai eu du mal à vous suivre sur les numéros de ligne, et cetera, et sur 2 lignes de BHNS. Est ce qu'il y a bien 2 lignes de BHNS ou est-ce que c'est la même ligne de BHNS avec 2 branches ?

**Michel Pierre, Vice-Président FNE83**

C'est la L1 et la L1A.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Monsieur Chéry, si vous voulez répondre, est-ce qu'il y a 2 lignes de BHNS ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Oui, il y a...

**Michel Pierre, Vice-Président FNE83**

Afficher le plan, s'il vous plaît.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Oui, il y a 2 lignes. Alors attendez, oui oui, il y a 2 lignes. Je vous réponds, oui, oui, il y a bien 2 lignes.

Sébastien, tu veux répondre sur les aspects des numéros de ligne ? C'est toi qui connais le réseau mieux que moi, faut lui passer le micro Monsieur.

**Philippe Di Scala, Animateur**

On vous le redonnera après.

**Sébastien Maréchal, Directeur Transport et Mobilité, Métropole TPM**

Alors moi je me souviens d'il y a 10 ans là, quand on était à l'enquête publique sur la DUP, vous avez d'ailleurs attaqué et bon bref, je ne reviendrai pas là-dessus, mais vous me présentiez un comment on appelle ça un tram train. Donc bon on ne va pas revenir sur ce sujet-là, mais globalement vous parlez

réseau et ça c'est bien parce que on parle de plusieurs lignes et on a on parle d'amélioration du réseau.

Et donc ça participe au plus grand nombre.

Quand j'ai entendu dans les discours des communes qui n'étaient pas desservies, l'infrastructure du BHNS va bénéficier à un réseau global et donc va bénéficier forcément aux villes qui ne sont pas concernées directement par le BHNS. Mais c'est bien la métropole qui gagne avec ce avec ce BHNS.

La L70, ligne 70. On a eu des débats dans le cadre de la concertation où justement, il y avait ces branches dont on discutait il y a quelques temps. Et il y a une des questions qui était, est ce qu'on coupe cette ligne 70 au pôle d'échange multimodal de la Seyne.

Mais sachez que quand on fait une rupture de charge, on perd 50% des gens et donc tous les gens qui ont bénéficié d'un service jusqu'à maintenant, qui fonctionne et qui fonctionne de mieux en mieux du côté de Six-Fours, on est quand même sur une ligne essentielle dont on a débattu dans le cadre du PDU, on met en œuvre cette politique et elle a des résultats. Et demain, couper cette ligne à la gare de La Seyne, on perdrait 50% du gain qu'on a fait jusqu'à maintenant sur ce travail méthodique qu'on a fait aussi avec les secteurs, les comités de secteur et donc on a fait progresser ce réseau-là. Il ne faudrait pas non plus que le projet BHNS le fasse régresser. Et là ce que vous nous proposez c'est peut-être ça. Enfin moi je l'entends comme ça en tous les cas et faut faire attention dans ce qu'on présente parce que quand on fonctionne en réseau, c'est un peu plus compliqué que de raisonner qu'une seule ligne, et souvent on oppose qu'une seule ligne à une seule ligne. Il faut raisonner global, réseau. Et là, comme vous l'a démontré Vincent Chéry, la socio-économique est bonne sur le projet et donc elle bénéficie à l'ensemble du réseau et donc à l'ensemble des communes aussi en périphérie sur le réseau.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors attendez la réponse sur les 2 lignes ou pas ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Oui je confirme qu'il y a bien 2 lignes effectivement sur une partie courte du trajet.

Mais oui, et j'allais dire, et alors ? C'est à dire qu'effectivement le le BHNS dans dans dans dans dans ce concept de tracé sur 28 km, en discutant avec les collègues de direction des transports et surtout avec l'exploitant, parce que c'est le sujet, mais comment ça va fonctionner ? Comment ça doit fonctionner ? Bah là où effectivement il y a un enjeu d'emport qui doit être maximalisé, c'est là où effectivement on se dit là il faut superposer 2 lignes. Je vois pas le sujet. Bah oui, ça coûte un peu plus cher sur le tronçon où il y a 2 lignes là où c'est pas la peine qu'il y ait 2 lignes, il y en a qu'une et ça c'est plutôt effectivement vers les extrémités. Mais voilà, je ne peux pas vous répondre mieux.

**Michel Pierre, Vice-Président FNE83**

Non, j'ai bien entendu l'argument pour en faveur de rupture de charge pour la ligne 70, mais il va en y en avoir une pour la ligne 18. Mais ça, on s'en soucie pas, donc il faut quand même raisonner globalement.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Oui, ça devient compliqué si vous rentrez ligne par ligne, ça devient très très personnel avec moi. Par ailleurs, ce n'est même pas 2 lignes. Il y aura 2 lignes de BHNS, mais à côté, il y a la ligne 70. Or, tout à l'heure, j'ai entendu dire que des bus allaient emprunter les voies réservées au BHNS. Alors il faut quand même vous dire, et vous devez le savoir, que la priorité au feu ne peut être accordée que toutes les 3 minutes en quelque sorte et pour un sens ça fait 1,5 Min pour les 2 sens 1,5 et les voitures, il faut qu'elles aient le temps de traverser. Donc c'est pour ça qu'on ne peut pas mettre plus de 20 bus prioritaires sur un site propre, et c'est le cas avec les tramways. Avec les tramways, on met une grosse capacité et avec 20 à l'heure ou même 30 parce que là 3 minutes c'est 30 véhicules, on y arrive à faire de la capacité. Avec des véhicules BHNS, il y en aura donc 17, 8 et demi sur la L1 et autant sur l'autre, ça en fait 17. Normalement on peut en faire passer 20. Ça veut dire que si vous voulez aller plus loin dans l'avenir, vous pouvez augmenter votre capacité de 3 sur 17, c'est à dire de 18% et au bout de 18% votre réseau BHNS est saturé, il n'a pas d'avenir, il n'est pas d'utilité publique, il n'est pas durable.

Philippe Di Scala

Je sais pas si Monsieur Chéry, vous voulez répondre ?

Alors Madame, la parole est à vous.

Prenez, prenez le le micro s'il vous plaît.

**Anne-Marie Reboul**

Merci, merci.

Moi je vous, je vais reprendre un peu le le sujet sur les grands enjeux, les grands enjeux, c'est diminuer la circulation automobile ou alors je n'ai rien compris.

00:41:24 Présentateur 12

Votre document, EGIS, il est parfait. On trouve des chiffres, alors j'en ai trouvé. Alors pour 2058, on aura 800 000 véhicules au kilomètre par jour supplémentaires.

Avec le projet BHNS, on en aura juste 60 000 de moins. Comparez 800000 de plus dans le tendancier qui nous attend si on ne fait pas de projet culturel évolutif de société un peu meilleur donc, on aura 800 000 véhicules heures supplémentaires en 2058, véhicules kilomètres en 2058 et avec le BHNS on en enlève 60000. Donc le rapport c'est 0, 7% en moins c'est tout, 0,7% en moins. Tout ça pour ça ? Je suis assez effaré.

Alors ? Deuxième chiffre. Alors je suis allé regarder le schéma régional. Logiquement, quand on fait un projet de transport en commun, on répond aux PDU. Alors le PDU disait 10% de transports en commun en 2025, je ne suis pas sûr qu'en histoire on est plutôt à 7.

Alors on ne sait pas pourquoi d'ailleurs ? Parce que ça marche très bien. On nous l'a démontré.

Alors ce que j'ai compris, c'est que l'objectif du SRADETT pour les transports en commun en 2030, c'était 15% de TC sur la région. Logiquement, sur une métropole où la desserte et la desserte est plus dense, la population est plus dense également, on doit voir un meilleur taux mais gageons que 15% ont fait la moyenne régionale comme au fin fond des vallées alpines.

Pourquoi pas ? Et alors c'est quoi l'annonce du... Je pose la question parce que je n'ai pas bien eu la réponse. J'ai vu le projet de PCAET de plan Climat Air Énergie territorial qui donne un chiffre, il n'est pas encore publié, enfin il est-il est en en gestation depuis assez longtemps mais on peut en avoir des éléments. Et le projet de plan climat Air Énergie territorial, il prévoit en 2030 11,8%. Donc PAF, 15 % pour la région 11,8% pour TPM, je pense qu'on n'est pas tout à fait dans les clous.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors il y avait Madame Nedellec, vous voulez répondre sur la partie, sur le chiffrage.

Alors je n'ai pas bien compris, c'était 600 000 kilomètres par heure ou jour je ne sais pas.

Véhicule kilomètre par jour.

Sur cette question, Madame Nedellec.

**Carole Nedellec, Directrice de projet EGIS**

Bonsoir. Sur les volumes de véhicules. En fait c'est les études, les modélisations qu'on a qu'on a pu faire, on vous confirme qu'il n'y a pas une baisse importante du nombre de véhicules. Après c'est le projet du BHNS qui est comme cela comme l'a dit tout à l'heure... on vous explique, on vous explique...

**Philippe Di Scala, Animateur**

S'il vous plaît

**Carole Nedellec, Directrice de projet EGIS**

On vous explique pourquoi. C'est parce que dans le cadre du projet du BHNS qui a été voulu, c'est un équilibre entre les usages des véhicules qui circulent sur les différents axes. On a en effet, comme l'a dit Vincent Chéry tout à l'heure par exemple sur La Seyne, on a réduit le nombre de voies pour favoriser un report modal. Sur Saint Jean, on n'a pas réduit ce nombre de voies, donc c'est un équilibre entre les 2.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Laissez la, laissez la.

**Carole Nedellec, Directrice de projet EGIS**

Après, c'est le le projet qui est comme cela.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Je voudrais compléter parce que je vais prendre un exemple que vous connaissez bien, c'est celui des grands boulevards. Dans ce que vous avez déposé comme document, là je ne l'ai pas cité tout à l'heure pendant mon propos liminaire, je dis vous, les collectifs, j'ai plus les noms précis en tête, la circulation du tramway sur les grands boulevards avec 2 fois une voie pour les véhicules personnels au lieu des 2x2 existantes aujourd'hui.

Donc ça c'est clair que dans le fonctionnement et dans les choix politiques qui ont été faits sur la ville de Toulon, parce que notamment la fragilité du tunnel et les problèmes énormes de circulation qu'il y

a sur l'agglomération de Toulon, dès lors qu'un problème sur le tunnel, il a été décidé effectivement de maintenir ces 2x2 voies sur les grands boulevards. Donc ça c'est quelque chose effectivement qu'on a complètement intégré dans notre étude BHNS et ça nous permet du coup d'utiliser les voies en site propre existantes avec une capacité d'emport qui est cohérente, et pour un investissement sur les grands boulevards qui devient dérisoire.

Voilà mais effectivement les 2\*2 voies sur les grands boulevards sont conservées. Et là effectivement le projet BHNS n'est pas le projet de tramway, c'est très clair là-dessus on est d'accord si je peux m'exprimer ainsi

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors Madame, Allez-y, je vous l'ai promis tout à l'heure.

**Magali Brunel, élue municipale, Toulon en commun**

Je vous remercie Magali Brunel, élue municipale à Toulon sur la liste Toulon en commun.

Donc je vous ai écouté Madame, Messieurs, j'ai écouté de nombreuses interventions et nous parlons ici d'investissements très importants et qui vont engager le quotidien de tous les habitants de TPM et alentours. Et dans ce projet, ce que j'ai saisi, c'est que nous n'avons pas de vision globale et de long terme, ni sur la temporalité. Il me semble qu'à l'échelle d'une ville, 2038 c'est demain. Et que se passe-t-il après 2038 ?

Ni sur la géographie. La vision ne porte pas sur l'échelle métropolitaine. Rien après La Garde et la Seyne. Or, nous savons bien que l'activité sur notre métropole, elle se joue, elle, bien à l'échelle métropolitaine.

Ni sur les ambitions de lutte contre la pollution. On a parlé de Saint Jean du Var. Je vous parle de la place de la nature dans la ville, des questions de réchauffement climatique et de la baisse nécessaire du transit automobile. Et nous ne répondons pas non plus. On vient de le voir au défi sur l'efficacité d'emploi.

Pour un projet censé être si structurant, en quoi sommes-nous ici à la hauteur des enjeux de l'avenir ? Nous parlons d'ambition durable, vous nous répondez ? On verra. On est souple, on est malléable. Mais ce que nous attendons c'est un projet d'utilité publique et donc une vision de long terme écologique, réellement efficace. Et pour nous le compte n'y est pas.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Merci Madame.

Donc est ce qu'il y a une réponse à faire par rapport ? Alors tout à l'heure, il y avait des gens qui s'exprimaient pour 2038, c'était très loin. Là pour vous, 2038 c'est demain, donc il y a déjà cette différence. Est-ce que quelqu'un veut, veut revenir sur ce point ?

Bien OK, pas de réponse. Une question donc Monsieur, enfin à vous.

**André De Ubeda, Toulon en commun**

On va faire une question à deux voix. Je suis André De Ubeda aussi, de Toulon commun. Désolé de d'enchaîner, et moi ce qui me semble c'est que c'est l'occasion ou jamais d'avoir une discussion sur le TCSP. Transport en commun en site propre, pas sur le BHNS sur le transport en commun en site propre. C'est à dire que la question qu'il aurait fallu se poser c'est tram ou BHNS ?

Les équipes administratives, scientifiques et techniques ont fait leur boulot et il n'y a rien leur enlever là-dessus, c'est parce que c'est une décision politique. Et comme Madame l'a dit, c'est sur la base de ce projet que nous avons travaillé en 2005.

La déclaration de l'utilité publique l'enquête publique a conclu complètement à autre chose. Et pourtant, les équipes, elles, ont fait aussi leur travail. C'est donc bien une décision politique que vous appliquez, ce qui est absolument normal.

Et ce qui m'étonne un petit peu, c'est que les politiques qui ont pris cette décision ne s'expriment absolument pas aujourd'hui à Toulon en commun, nous sommes pour le TCSP et contre le BHNS.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors je pense que.

Vous voulez répondre sur les questionnements politiques.

Pas de pas de de réponse. C'est plus une affirmation donc Monsieur.

**Benoit Pelletier, Directeur de cabinet du Président de la Métropole TPM**

Oui, je me permets de répondre. Je m'appelle Benoît Pelletier, je suis directeur de cabinet du président de la métropole, donc c'est Jean-Pierre Giran aujourd'hui. C'était Hubert Falco avant et j'étais déjà son directeur de cabinet. Et je rejoins complètement ce que vous dites, Monsieur De Ubeda, c'était une décision politique. On a beaucoup parlé des élections et je crois d'ailleurs que cette position politique a été validée par les électeurs à Toulon et y compris dans les 11 autres communes où il y a 12 maires qui ont été élus sur un projet de BHNS. Donc l'application aujourd'hui du projet politique.

Ça sert aussi les élections municipales. Ça me semblait important de le rappeler parce que vous avez beaucoup parlé des élections. C'est un choix qui a été déjà proposé. Vous avez proposé un...

Oui et non, de suivre le choix des électeurs, des élections municipales, ce n'est pas si restrictif que ça. Mais je voulais juste préciser que c'est un choix assumé et parce qu'il a été présenté à la population et qu'il a été validé à Toulon comme dans les 11 autres communes de la Métropole.

**Bertrand Nicolas, Président de la commission de l'enquête publique**

S'il vous plaît, s'il vous plaît, vous donnerez la parole après.

C'est une enquête publique qui traite du BHNS. Alors quand vous avez des discussions ou des demandes à faire dans le domaine politique, je pense qu'il y a des municipalités qui permettent de faire des conseils municipaux et à ce moment-là vous pouvez vous exprimer là actuellement l'objet c'est le BHNS. On prend en compte toutes les remarques qui concernent le tram parce qu'effectivement il peut y avoir des comparaisons. Par contre l'aspect politique il n'a pas à être évoqué ici. Voilà merci.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors Monsieur, j'espère que c'est pas la même chose, vous êtes ensemble mais.

**Philippe Leroy, Conseiller Métropolitain Toulon en commun**

Non mais du coup, parce que je suis d'accord avec beaucoup de choses donc Philippe Leroy, conseiller métropolitain de Toulon en commun.

Je vais parler de plusieurs choses. Je reviens de Saint Étienne. Là il y a un tram qui passe toutes les 3 Min sur la ligne principale, sur la ligne un et on le paye avec la carte bleue.

Donc déjà un petit détail comme ça, payer avec la carte bleue donc on pose sa carte bleue plutôt que d'avoir des tickets à gérer. Une autre carte tram. Moi j'ai plein de cartes à Toulon, j'ai la carte tram, j'ai la carte de la bibliothèque, j'ai aussi ma carte bleue. Il y a des villes qui mettent tout sur la même carte.

Au niveau des correspondances, Monsieur, vous avez parlé, vous avez des correspondances, à Giens par exemple, le bus n'est jamais en correspondance avec le TER. Pour les gens qui sont à Giens, c'est une catastrophe, qui veulent aller en ville, ils ne sont pas en correspondance avec le TER donc faudra penser vraiment à toutes les correspondances.

On parlait de 2 lignes. Naval Group, c'est très bien de les desservir mais Naval Group c'est à certaines heures. Donc peut-être qu'il faudrait prévoir d'avoir seulement peut être 1 sur 4 aux heures creuses de Naval Group et d'envoyer tout à la Seyne parce que la Seyne il y a beaucoup de demandes à ce niveau-là.

Quelque chose qui m'a bien plu c'est le feu prioritaire ne permet pas avec un malheureusement avec un... il faut des gros transports pour que ça fonctionne. Donc il faut malheureusement un tram.

Et je vais parler en dernier du boulevard de Strasbourg. Boulevard de Strasbourg - Liberté, il y a 21 bus qui passent, si le BHNS n'est pas en site propre à ce niveau-là, ça veut dire qu'il va faire la queue comme les autres au niveau de l'arrêt liberté, surtout dans le sens ouest est où il y a qu'une seule voie. Encore dans l'autre sens, il y a une 2e voie qui a été placée. Donc là on pourrait éventuellement penser que le BHNS aurait son propre arrêt, mais de l'autre côté s'il n'a pas un arrêt propre, c'est une catastrophe. Quand on voit les bus qui mettent 10 min pour aller de la gare à l'arrêt liberté parce que c'est devenu une gabegie. Donc qu'est-ce qu'on fait, il faut diminuer la voiture si on veut raisonner pour commander des transports corrects, on ne peut pas continuer comme ça avec un BHNS qui ne soit pas en site propre.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Merci alors sur la réponse sur est-ce que le BHNS va supprimer des bus sur l'axe principal, notamment place de la liberté

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors l'idée sur les grands boulevards. De toute manière, c'est qu'effectivement, en lien avec la mise en service du BHNS, il va y avoir une restructuration du réseau, ça c'est évident. Et on a déjà travaillé avec les collègues des transports et le délégataire de service public à une diminution importante du nombre de lignes en lien avec la mise en route du BHNS. Parce qu'effectivement aujourd'hui, si on maintient le

même nombre de lignes sur le couloir, qui sera partagé sur un site propre entre le BHNS et les autres lignes, effectivement il faut diminuer les autres lignes sinon ça ne fonctionne pas. Et on travaille puisque ça a été évoqué tout à l'heure et je ne peux pas répondre à chaque fois sur les nombreux sujets qui nous préoccupent, qui vous préoccupent. C'est le sujet de la priorité au feu. Oui c'est un vrai sujet sur lequel on travaille. Effectivement la priorité pour le BHNS, il doit être absolument prioritaire et il faut se poser la question sur la manière dont les véhicules, les piétons peuvent traverser.

Et donc là on a un vrai sujet effectivement, mais en tout cas on a fait fonctionner, je me tourne vers Gilles Gauthier qui a travaillé sur les modèles dynamiques pour vérifier que la vitesse commerciale avec le flux de circulation des voitures et les autres lignes fonctionne. Donc voilà, ça c'est le travail qui a été fait effectivement sur les grands boulevards. Donc effectivement, il y a bien un enjeu et qui est lancé, sur lequel on travaille pour diminuer effectivement de manière importante le nombre de lignes. C'est le sujet de la restructuration du réseau qui est porté avec les collègues de la direction des Transports.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Alors on va prendre une question là-bas, là-bas, au fond, il y avait Madame.

Alors je vois des personnes là qui se sont déjà exprimées.

### **Anonyme**

Moi je vais revenir sur les propos tout à l'heure de Vincent Chéry puisque ça m'a hérissé le poil. Donc ma foi, tant qu'à faire, il nous a dit, et c'est tout en partie vrai, le choix du tramway BHNS, c'est un choix politique. C'est le choix d'un politique, d'un maire qui n'a jamais explicité les motivations de son choix.

Sauf que quand même en France, il y a des lois, il y a des réglementations, et dans l'élaboration de tout transport en commun site propre, il y a obligation de faire une étude comparative des différents modes. C'est quoi les avantages ? Les inconvénients d'un métro, c'est quoi les avantages et inconvénients d'un troller, c'est quoi les avantages et inconvénients d'un tramway, c'est quoi les avantages inconvénients d'un BHNS, cette étude comparative, elle est essentielle et elle manque. Et la 2e remarque qui m'a un peu hérissé le poil aussi, c'est quand nous avons vous avez fait appel à l'étude du CERTU de 2009.

Moi j'ai l'avantage de suivre ce projet depuis 45 ans quand même quand même hein. Et l'étude du CERTU n'es pas argumentée pour la motorisation électrique ou pas électrique, l'argumentaire du CERTU dit il faut un tramway, pourquoi ? Pour 2 raisons essentielles. La première raison, c'est que c'est le seul mode de dépassement qui permet de de transporter suffisamment de gens.

Non pas par rapport aux utilisateurs actuels, mais par rapport aux utilisateurs de demain. C'est à dire qu'effectivement si on si on veut effectivement que la ville change, il faut mettre moins de place pour les voitures et plus de place pour les transports en commun. Et ça il y a que le tramway qui devait déjà en 2009 on avait cette étude. Et le 2e argument du circuit en faveur du tramway, c'est de dire on est une ville, c'est bien connu, coincé entre le Faron et la Méditerranée, donc on n'a pas beaucoup d'espace donc il nous faut un mode de transport qui soit étroit.

Et qu'est ce qui est étroit ? C'est le tramway. Le tramway est plus étroit que le bus, tant ligne droite qu'en virage. Donc c'est des arguments techniques qui sont restés d'actualité. Le monde n'a pas changé depuis ce moment-là et ces argumentaires du du cinéma sont toujours pertinents, qui s'appellent d'ailleurs maintenant du cercle qui s'appelle maintenant le CEREMA. Donc je pense qu'à un moment donné, il faut quand même avoir des données techniques et s'y tenir.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Il y avait Madame au fond, tout au fond. Est-ce que Monsieur Chéry, est-ce que vous voulez répondre sur cette sur les études techniques comparatives ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors les études techniques, enfin les éléments techniques on s'y tient. Enfin je vois pas le sujet quand vous dites quand vous affirmez que le tramway change la ville et pas le BHNS, c'est faux.

Il faut regarder tout simplement les images, alors peut être que pour vous c'est insuffisant, peut être ça ne va pas assez loin, mais non je suis désolé. On reprend les images sur certains quartiers je pense, là il me vient par exemple le pont du Las, pas loin de nous, enfin le quartier, le quartier est complètement transformé effectivement dans le projet donc... Je suis désolé il y a un brouhaha.

En tous cas moi je peux, je peux juste répondre là-dessus sur l'étude comparative mais je suis désolé. Là l'étude comparative, en fait, elle a été faite il y a plusieurs années. Je veux dire, quand... Non, non, mais elle a été faite et c'est sur cette base là aussi et c'est sur cette base là. Alors dans l'étude comparative, on ne parle pas de l'impact chantier sur les réseaux, on ne parle pas des 3 ans de chantier nécessaire pour faire un tramway, mais l'étude comparative, elle a été faite. C'est dans ce sens qu'on a répondu à l'autorité environnementale.

Donc ça pour nous ce travail, il a été effectivement réalisé. Vous ne le retrouvez pas dans le dossier DUP aujourd'hui, parce que on nous a demandé et on a étudié un projet de BHNS.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors il y a, il y avait...

[Propos inaudibles]

Alors Monsieur, je vous rappelle parler dans le micro, sinon votre contribution ne sera pas prise en compte. Je pense qu'on peut tourner éternellement le sur le débat tramway, BHNS. Mais je voudrais aussi y a d'autres d'autres personnes qui voudraient s'exprimer aussi Madame au fond.

**Marie-Christine xxxx**

Je suis habitante de Toulon et juste je voulais intervenir à propos du pont du Las, puisque vous vous l'avez fait avant moi, juste pour vous prévenir que dans votre projet vous affichez que la température allait augmenter de 2°.

Quand on lit votre document, aucune amélioration au niveau îlots de chaleur, sauf au Pont du Las où les habitants déjà sont à la peine vont vivre avec 2° de plus.

Et donc effectivement, le projet est tel qu'il est présenté, n'est pas acceptable, il n'est pas acceptable aujourd'hui et il est encore moins acceptable demain.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors je vous réponds de manière, je vous réponds de manière très claire.

En fait, on a répondu à cette remarque à l'autorité environnementale parce qu'effectivement le sujet des îlots de chaleur et le sujet d'augmenter par le BHNS les îlots de chaleur, c'est juste pas admissible. Donc ça, on y a répondu et on est en train de faire évoluer le projet. Et donc là on a bien eu dans nos modèles, dans nos calculs, en fait, on va améliorer la végétalisation et la revégétalisation sur le Pont du las et du coup on va diminuer la température par rapport à ce qui a été affiché. Donc ça c'est en train, ça fait partie. Quand on quand on me demandait tout à l'heure, est ce que le projet peut être encore amélioré ? Oui là typiquement sur ce point précis il sera amélioré à Pont du Las.

**Marie-Christine xxxx**

Alors , il y a un autre point, qui sera d'accord avec moi, c'est comment vous pouvez justifier l'absence de pistes cyclables sur les grands boulevards et avenue du XVe Corps ? Comment, comment ?

Et d'autant plus que votre justificatif est faux. Eh oui, Eh oui, comment on fait pour aller juste en dessous de Vauban quand on habite au Pont du Las ?

Enfin le vélo c'est pour des déplacements de proximité, ce n'est pas pour aller de Hyères à la garde ou de Hyères à Ollioules Hein. C'est d'abord du déplacement de proximité. Or le déplacement de proximité dans vos projets de vélo, ça n'est absolument pas pris en compte et ça c'est extrêmement dommageable pour le futur de Toulon.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors réponse sur les pistes cyclables.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors sur les vélos, les pistes cyclables. Bon, globalement dans le projet, dans la globalité, dans le projet, on augmente la place du vélo, donc ça c'est le premier point et en linéaire et en largeur. Donc ça c'est voilà, c'est le premier élément. Et effectivement il y a des secteurs dans les arbitrages et dans le le dans les arbitrages en termes de partage de l'espace public, et bien effectivement, il y a des artères ou le passage du vélo effectivement. Et ça, c'est c'est une posture. C'est un choix qui a été fait au bénéfice en général du site propre, au bénéfice en général du site propre. Non, non pas la voiture du site propre.

Et donc là, effectivement, sur les grands boulevards, le le le, il n'y a pas de piste cyclable par contre, ce qui figure dans le dossier pour reprendre cet exemple. Mais c'est pareil ce point de vue là, il y a d'autres itinéraires de proximité qui ne sont pas sur l'axe précis du 15e corps ou sur l'axe précis des grands boulevards. Mais à chaque fois il y a des itinéraires cyclables secondaires qui sont cartographiés.

Mais en tout cas, dès qu'on a eu la possibilité en tout cas dans le partage de l'espace public de mettre du vélo. On a tenté de le faire. Mais effectivement, et c'est tout le sujet, la difficulté du projet de

façade à façade, il y a eu des arbitrages techniques difficiles qui ont dû être pris selon les secteurs et selon les quartiers.

**Philippe Di Scala, Animateur**

On va continuer sur le vélo Monsieur, vous voulez poser une question sur le vélo et après on prendra encore 2 questions. Il est bientôt 20h.

**Anonyme :**

Oui, en fait, c'est pour évoquer le fait que dans ce projet qui a pris un peu plus en compte le vélo que l'ancien, malgré tout, les cyclistes devraient avoir droit aussi à un haut niveau de service. Et donc à commencer par la passerelle qui existait par le passé entre la gare de la Seyne et le Technopole Naval Group a été abandonnée, mais le besoin est toujours là.

Donc le BHNS devrait financer une passerelle pour les modes actifs, pour enjamber l'autoroute et relier naval group à la gare. Ensuite, la liaison entre Naval Group et le pont du Las, et bien devrait se faire de manière la plus directe possible. C'est à dire que les arbitrages que vous avez faits devraient être reconsidérés et offrir aux cyclistes la possibilité d'avoir une piste cyclable au sud de la DN 8 jusqu'à l'entrée du pont du Las, ce qui donnerait accès directement en enjambant l'autoroute, au Palais des sports. Et ensuite ? On arriverait donc presque sur le port.

A ce sujet, comme ça je vais d'un coup, le boulevard de Strasbourg n'a pas pris en compte les besoins de cyclistes en disant qu'ils doivent aller sur les itinéraires recommandés qui sont plus au Sud. Sauf que sur l'avenue de la République, aujourd'hui, il n'y a pas de piste cyclable, de traversée de la ville. En fait, le chaînon est manquant et le BHNS doit prendre ça en compte et créer enfin la liaison est-ouest cyclable sans tergiverser.

Je finis juste là-dessus et en fait vous gagnerez de la place en étant pas si timide. Je suis désolé pour les automobilistes mais ils vont peut-être y retrouver leur compte, c'est à dire sécuriser par exemple le parking relais de la Beaucaire. Les gens ne s'y garent pas parce qu'ils ont peur d'y laisser la voiture. Les résidents du Pont du Las pourraient laisser la voiture la nuit et rentrer chez eux en bus. Sauf qu'il faut qu'il y ait des caméras, des vigiles et un enclos et c'est vrai dans de nombreux parcs relais. Si on veut à Saint Jean du Var avoir d'autres possibilités de gagner de l'espace pour y mettre des vélos, et bien il faut que les parkings relais soient efficaces. Saint Jean du Var on propose aussi de repenser la voie site propre en alternance avec une station au milieu. C'est à dire que le BHNS pourrait avoir sa voie site propre et se croiser au milieu.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Merci pour vos propositions. Alors je ne sais pas si ça c'est plus, ce sont plus des propositions hein. Il n'y a pas vraiment de questions, je ne sais pas si vous voulez répondre ou sinon on prend une autre question. En tout cas on prend en compte vos propositions.

Tout à fait.

Alors, vous avez déjà parlé ? Il nous reste très peu de temps. Je voudrais donner la parole à des personnes qui n'ont, qui n'ont pas pu s'exprimer encore. Il y avait Monsieur depuis tout à l'heure qui me demande la parole, qui me fait signe. Et bien je vous la donne.

### **Anonyme**

Oui, excusez-moi.

Tel que je vois, ce qui m'a été donné, c'est, j'ai vu un planning, il y a l'État qui participe à 40 000€, il y a TPM qui participe à 320000€ mais TPM c'est 12 communes.

Il y a 7 communes qui restent sur la touche. Personne n'en parle et pourtant. Et le pire, c'est que j'ai fait même réflexion il y a 3 ans. J'ai été 2 fois en tant qu'Hyérois j'ai fait des allers-retours, c'est à dire je me suis payé le bus jusqu'à La Seyne.

Vous voyez ce que j'ai fait pour dire d'un truc et ça n'est jamais paru sur l'enquête alors là je ne vois pas à quoi servent les enquêtes. J'ai même été à La Garde. J'ai les dates, le 11 janvier 2022 à La Garde et 8 jours après j'ai fait la même chose à La Seyne et rien n'a été noté. Alors ça sert à quoi les enquêtes ?

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Alors là je vous rassure en en tout cas ce soir, je n'étais pas sur les précédentes, mais ce soir votre contribution sera prise en compte. Il y avait Monsieur Maréchal, peut-être qui pouvait...

### **Anonyme**

Non, non, non, non, non, non.

Ça veut dire qu'actuellement si je suis Hyérois je suis obligé de venir ici à La Valette pour .... Et le pire c'est que le maire d'Hyères nous a envoyé une lettre, une newsletter en nous disant pensez à l'enquête, mais il se fout de notre gueule.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Non alors il y a le registre numérique, qui permet aussi aux personnes n'habitant pas sur la commune de donner une contribution.

Monsieur Maréchal, est ce que vous voulez répondre sur le réseau global ? C'était peut-être une réponse tout à l'heure que vous aviez fait et notamment cette question d'intermodalité avec des parkings relais parce que vous êtes aussi concernés, il y a des parking relais. Si vous venez à hyères, vous pouvez aussi vous arrêter à un parking relais.

Alors après Madame, c'est vous qui allez prendre la parole.

### **Sébastien Maréchal, Directeur Transport et Mobilité, Métropole TPM**

Non, juste je rappelle ce que j'ai, ce que j'ai dit au tout début, on est sur une politique globale, là on parle d'un projet. Donc il faut intégrer ça dans une politique globale. Ce projet s'intègre dans une politique globale. Donc je reviens sur la politique globale qui est menée dans la métropole. Il y a eu des investissements très lourds qui ont été faits en 2015 sur la voie ferrée qui relie la Pauline à Hyères, 35 000 000 d'euros au titre du CPER, qui ont été dépensés et qui ont permis de faire sauter le régime dérogoire et donc d'augmenter le nombre de trains qui permettent de relier hier à Toulon.

Donc ça c'est des investissements qui ont été faits. Il y a un pôle d'échange qui est en cours de d'étude du coté de Hyères pour justement améliorer aussi la desserte des transports en commun.

Et je profite pour répondre à Monsieur Leroy que la correspondance de la ligne 67. Heureusement qu'il n'y a pas que la ligne 67 qui dessert aussi la gare de Hyères et la ligne 67, elle est aussi en correspondance avec les bateaux de la TLV. Donc il y a des correspondances, il y a des établissements scolaires. La correspondance ce n'est pas qu'en un seul point et on regarde la globalité et on regarde l'intérêt collectif, où est ce qu'il est sur les lignes. Par contre, je note qu'il y a une volonté de rabattement meilleure sur la gare de Hyères. Et bien ça tombe bien parce qu'il y a ce projet de pôle d'échange multimodal mais qui ne fait pas l'objet de la consultation ce soir. Voilà donc c'est un projet global, ce que ce qui est fait à Toulon va permettre de redistribuer des kilomètres aussi dans les autres communes. Donc je le rappelais tout à l'heure, et ça fait partie d'une politique globale qui n'est pas présentée ici puisque c'est un projet qu'on présente qui est celui du BHNS.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors Madame, vous voulez vous exprimer ? Je vous avais promis la parole. Allez y.

**Angélique De Combes**

Oui Bonjour donc je m'appelle Angélique de Combes donc je suis une simple habitante. Donc je ne connaissais pas trop en fait le BHNS, je connaissais plus le tramway.

Donc je voulais savoir comment en fait ce tracé, il a été défini et quels sont les quartiers qui seront desservis ?

Est-ce qu'il y aura des impacts sur la circulation et le stationnement et des mesures seront-elles prévues pour éviter les embouteillages ? Est-ce que les fréquences et les horaires seront-ils adaptés aux besoins des habitants ? Exemple, un service renforcé aux heures de pointe.

Et ma dernière question, est ce que ce projet à long terme pourra-t-il évoluer vers un tramway ou un autre mode plus durable ?

Et quels aménagements urbains seront prévus autour des stations ? S'il y aura des espaces verts, des pistes cyclables ou des parkings relais ? Voilà.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Il y a beaucoup de questions-là, alors on vous a présenté beaucoup de choses dans le film mais je vais laisser Monsieur Chéry.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Merci en tout cas pour votre question parce qu'effectivement on revient un peu aux fondamentaux. Bah moi je vous invite déjà à revisionner le film parce qu'il y a déjà des éléments de réponse et notamment sur la manière dont le tissu urbain va évoluer, la manière dont la végétation va être traitée. Là effectivement, il y a tout un travail qui a été conduit et qui est encore mené aujourd'hui par les équipes de maîtrise d'œuvre. C'est comme ça que j'ai pu répondre à Madame sur le Pont du Las, sur le fait que sur la végétalisation, la revégétalisation, donc là il y a, il y a un vrai gain effectivement

qui va être à l'œuvre. Oui, le BHNS, son rythme va être adapté selon les heures de pointe et selon les heures creuses, bien évidemment.

Je mêle sur vos questions.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Il y avait une question sur le choix du tracé.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Alors le choix du tracé ? Ce tracé au départ son ossature de tracé en terme d'historique, c'était le tracé des anciens projets et notamment historiquement. Mais ça y est je remets une pièce dans la machine du tramway.

Et comme il y a eu tout un travail d'alignement des propriétés d'expropriation, et cetera. Le choix normal et classique de la métropole, ça a été de de conserver effectivement cette ossature en termes de tracé. Et puis progressivement, au fur et à mesure de la maturation du projet, et bien on a eu des demandes supplémentaires. Comme quoi le le BHNS, une forme de d'attractivité en fin de compte puisque sa longueur n'a cessé de de de s'agrandir pour aller jusqu'à bois sacré à la Seyne et puis pour aller jusqu'à la Pauline à Hyères puis la gare de La Garde centre qui est concernée.

Donc ce maillage avec les les différentes guerres SNCF. Donc c'est ça l'histoire de ce tracé et c'est comme ça qu'on aboutit en fait à un projet, qui est de 28 km, ce qui est absolument considérable pour un projet de ce type, voilà.

Alors aujourd'hui non là ce n'est pas d'actualité ce que je peux vous dire non c'est que quand j'ai entendu dire comme remarque ça concerne que 5 communes et les 7 autres ne sont pas concernées.

Mais non c'est bien un projet qui effectivement est assis sur 5 communes mais qui concerne bien les 12 communes et au-delà même je devrais dire parce que y a bien une restructuration. Et quand on fait un parking relais à la Pauline ou quand on en fait un de l'autre côté du côté de de la Seyne, le gare de la Seyne, le futur pôle d'échange multimodal, bah là clairement le projet, cette colonne vertébrale irradie au-delà des 5 communes concernées et donc derrière là on rejoint les propos de Monsieur Maréchal. Derrière, c'est toute la restructuration et le jeu des interconnexions avec cette colonne vertébrale. Voilà

Philippe Di Scala

Bien il est quasiment 20 h. Je vous propose qu'on prenne encore 2 questions des gens qui ne se sont pas encore exprimés, on va en dire une de chaque côté.

Alors allez-y parce que je crois vous reconnaître.

**Richard Tognetti**

Alors je suis Richard Tognetti, j'ai travaillé 25 ans sur le projet du tramway en tant que délégué de la ville d'Ollioules au SITCAT et à TPM.

Monsieur Maréchal me connaît très bien. Donc moi j'ai 3 questions, alors elles seront abrégées parce que certains intervenants ont abordé ces questions mais je reviens quand même sur l'opportunité de cette enquête publique parce que, au mois de mars, il y a des élections municipales.

Or, je crois savoir que 2 prétendants sont pour le tramway, donc, risquent d'annuler ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui si par malheur c'était accepté.

Je dis par malheur, parce que le projet initial tramway, il avait été fait d'une façon exemplaire, il y avait une DUP, il y avait eu des négociations, avec les CIL, avec les commerçants, nous sommes allés voir Monsieur à Grenoble, à Montpellier, à Strasbourg, comment se passait un tramway. Apparemment vous n'y êtes jamais allé, puisque vous avez dit que vous ne connaissiez pas Grenoble, donc bon, je vous conseille donc d'y aller.

Donc disons que cette enquête publique, elle a de grandes chances de tomber à l'eau et là, il y aura encore eu de l'argent dépensé inutilement pour des réunions comme aujourd'hui, les 2 réunions de concertation à laquelle j'ai participé à Ollioules, où j'attends toujours la réponse que j'ai posée à Yannick Chenevard sur le passage de Saint Jean du Var et du Pont du Las. Parce que quand j'avais proposé qu'on utilise les tracés du tramway pour faire passer les bus normaux, ceux d'aujourd'hui je ne parle même pas des articulés, il n'y en avait pas, on m'a répondu Monsieur Tognetti, là où passe un tram, il ne passe pas deux bus normaux alors vous m'expliquerez comment vous ferez passer votre bazar.

Deuxième remarque, c'est à propos du tracé. Alors le tracé, je suis concerné par Ollioules bien entendu.

Contrairement à ce que disait Monsieur tout à l'heure là. Les villes ont délibéré à l'époque pour le choix du tracé et à Ollioules, nous avons opté pour le passage là aujourd'hui, à Naval Group qui à l'époque n'existait pas, mais uniquement pour desservir la zone commerciale, il traversait l'autoroute, cela aurait répondu à la question du vélo pour aller à la gare de la Seyne et nous arrivions à la gare de la Seyne et ensuite par La Seyne.

Le maire de Saint-Mandrier était venu demander qu'on allonge jusqu'à Pin Rolland, donc c'est pas le cas d'aujourd'hui. Et de l'autre côté, c'est le maire du Pradet aussi qui est venu pleurer pour qu'on aille jusqu'au Pradet parce qu'il y avait un collège qui allait être construit. Mais aujourd'hui la métropole elle va jusqu'à Hyères, jusqu'à La Crau.

Et si ça avait été fait à l'époque, aujourd'hui on y serait là-bas. Et je ne parle pas de la voie qui partait des routes au mourillon comme le tram qui passait au au siècle dernier. On en serait là aussi parce que pendant 10 ans, on a rien foutu.

Pour ce qui est de ce tracé là, de ces 2 voies, de cette fourche.

Je serais curieux de savoir combien de personnes empruntent le bus articulé pour aller à Naval Group parce que moi j'y passe assez souvent. Il y a énormément de voitures mais il n'y a personne dans le bus alors peut être que je ne passe pas aux bonnes heures hein. Mais ça les chiffres vous devez les avoir. Vous pourriez peut-être me les communiquer.

Et 3e point, c'est sur le matériel. Alors le matériel je ne vais pas m'étendre mais j'ai vu début sur pneus à Clermont-Ferrand c'est une catastrophe, c'est le monopole de Michelin, les pneus ça fait des

particules fines, on oublie d'en parler, les freins à disques également. Bon donc alors pour ce qu'il s'agit de pollution, ben ma foi on a beaucoup de choses à revoir. Voilà c'est tout ce que je voulais dire.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Merci Monsieur Tonetti est ce que vous voulez répondre ?

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Sur les choix politiques et sur le retard, non moi je n'ai pas de réponse à apporter.

**Valérie Paecht, Directrice Générale des Services, Métropole TPM**

Je n'arrête pas d'entendre des propos fort désagréables. \*\*\*\*\*. Tais toi à l'attention de mes directeurs et je demanderai à l'Assemblée un peu de respect des fonctionnaires. Merci.

**Vincent Chéry, Directeur projet BHNS, Métropole TPM**

Merci alors juste simplement un historique sur le tracé. Un rappel, puisque vous l'avez cité, c'est bien à l'issue des 2 phases de concertation et notamment de la 2e que le tracé a évolué. C'était notamment à la demande d'un certain nombre de collectifs et d'associations. Et donc le tracé, effectivement, c'est comme ça que la fourche de Bon Rencontre est apparue effectivement et là-dessus je me souviens, pas tout le monde, que certaines et certains d'entre vous ont quand même noté favorablement cette évolution du tracé, qui était acté à l'époque, et qui permet puisqu'on parle d'impact environnemental aujourd'hui d'avoir complètement réglé le sujet de l'implantation du tracé BHNS sur les espaces agricoles et naturels sur ce secteur.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Alors pour compléter Monsieur Chéry, cette constatation, j'avais les notes. Cette concertation complémentaire a été menée du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023 sur ce fameux y avec le tracé qui allait depuis Bon Rencontre vers la Technopole de la mer à Ollioules. Une dernière question, on va prendre de ce côté-là maintenant ? Alors monsieur là-bas au fond ?

**Valentin Gies, Président de Toulon @venir**

Je vous remercie, Valentin Gies, professeur des universités et président de Toulon @venir.

Je voudrais surtout qu'on apaise le débat.

Je pense que c'est nécessaire parce qu'en fait on entend parler de beaucoup de choses en politique. Je crois qu'ici il y a beaucoup de gens qui ont voté un jour pour l'équipe municipale en place, qui a fait des choses très bien. Il faut le dire aussi et c'est pas pour ça qu'on peut être d'accord avec tout. Et personnellement je ne suis pas d'accord avec le projet de BHNS. On a eu l'occasion de le dire mais on peut se respecter et défendre nos opinions.

Ce que je voudrais dire surtout, c'est que le choix qui arrive ici c'est un choix fort pour l'avenir qui concerne la première ligne, l'axe fort de la Métropole est-ouest de l'agglomération toulonnaise, la métropole.

Pourquoi c'est important ? Parce que c'est 90% des déplacements qui se font est-ouest sur notre territoire. Et pourquoi il faut s'écarter de la politique parce que l'adéquation entre un mode de transport et les besoins en flux de voyageurs ne dépend pas de la politique, mais de la physique.

À présent, restons sur cette question des flux. Je vais prendre les métropoles de taille équivalente, Montpellier, Rennes, Strasbourg, Douai, Grenoble, j'ai fait le calcul. J'ai pris les chiffres, vous pouvez les retrouver. Sur la ligne 1 considérons la ligne 1 comme la ligne la plus empruntée de ces réseaux, la moyenne des déplacements par jour est de 68000 voyageurs.

J'ai une question. Pourquoi à Toulon ? Qui est dans le dans le lot de tête de ces villes là en termes de population ? Pourquoi on fait une étude qui porte sur 35 000 voyageurs par jour ? J'aimerais vraiment le comprendre. Il y a 2 possibilités à cela.

Soit les hypothèses qui ont été prises sont trop basses. Enfin, de toute façon, elles sont trop basses. Mais soit il y a une volonté de prendre ces hypothèses-là de manière très basse et auquel cas c'est un véritable manque de volonté et je trouve ça vraiment dommage parce qu'il y a une énorme volonté dans plein d'autres domaines pour faire de cette métropole une métropole super active et une métropole qui réussit. Je trouve ça vraiment vraiment vraiment vraiment profondément dommage.

Et je me pose vraiment cette question, pourquoi ce chiffre de 35 000 a été pris ? Si c'est ça à ce moment-là, comme l'a évoqué avant qu'il soit président de la métropole, Monsieur Giran peut être il serait plus sage de rien faire du tout. Plutôt que de dépenser de l'argent ensuite. 2e possibilité. Soit le chiffre est vraiment trop faible et auquel cas peut être qu'une autre solution, c'est de remettre le métier sur le l'ouvrage.

Je vous remercie.

### **Philippe Di Scala, Animateur**

Merci Monsieur. Alors là je ne suis pas sûr que ce soit un choix de prendre un chiffre, c'est plus un chiffre qui découle d'études. Mais je vais laisser peut-être les techniciens nous préciser ce chiffre de 35 000 voyageurs jour.

Alors bah je suis embêté pour vous répondre sur les chiffres parce que les chiffres qu'on a exploités ressortent des études et des modèles qu'on a fait et de manière pour moi rigoureuse, réelle. Alors est ce qu'il y a un sujet de périmètre, c'est à dire est ce que vous parlez globalement du nombre de voyageurs sur l'axe est ouest ? Nous on s'est intéressé à ce qui ne se passe pas sur l'axe est-ouest. On s'est intéressé à ce qui se passe sur le tracé du BHNS et sur cette capacité d'emport. Moi c'est tout ce que je peux vous répondre. Parce que s'il y a de ce point de vue là.

Une erreur ? Ah bah je je me fais pas de souci, ça sera pointé de toute manière par les différents services qui seront amenés à se prononcer, à donner leur avis. Enfin voilà, moi je là-dessus sur en tout cas moi tout ce que je peux vous dire et c'était dans mon propos liminaire et on a fait le travail de manière honnête. Voilà moi c'est tout ce que je peux dire... Je vous vois sourire. Mais voilà, dans la manière dont on a travaillé et dont on a traité ce dossier, on a tenu à le faire de manière honnête parce qu'effectivement on se posait effectivement des questions. Je vous rejoins complètement en tout cas sur l'enjeu.

Par contre, il y a un point sur lequel je voudrais, en en discutant avec mes collègues de transport de la mobilité à de nombreuses reprises, on fait quand même le constat aujourd'hui.

Que de ne rien faire puisque vous dites peut-être la solution serait de ne rien faire ? Ah bah non ça ne marche pas parce que y a en fait aujourd'hui y a bien un processus d'amélioration continue du réseau qui est à l'oeuvre et qui est mené au quotidien par nos collègues des transports, de la mobilité et par et par la délégation de service public. Mais en fait on se rend compte aujourd'hui qu'on et là vous parlez de retard, mais effectivement ça plafonne et c'est pour ça je reviens aux propos du début, on a besoin effectivement d'un projet structurant et de cette colonne vertébrale.

**Philippe Di Scala, Animateur**

Bien, il est 20 h, on va devoir clôturer hein, cette réunion d'information consacrée au BHNS de de Toulon pour en semaine dernière. Je voudrais d'abord vous remercier hein, pour votre présence, aussi pour la qualité des échanges et pour votre participation respectueuse à cette réunion. Je vais donc laisser le soin à Monsieur Nicolas peut être de nous présenter, de clôturer cette réunion et de nous présenter les futures échéances concernant l'enquête publique. Je vous rappelle que l'enquête publique dure encore jusqu'au 25 juin. Vous pouvez encore vous exprimer sur le projet.

**Bertrand Nicolas, Président de la commission de l'enquête publique**

Oui, vous avez votre tableau, donc les prochaines permanences auxquelles nous serons présents, vous avez encore la possibilité de venir nous voir. La possibilité aussi de faire des interventions par le biais du registre dématérialisé.

Vous avez aussi une adresse mail qui va vous être projetée donc vous avez, c'est toutes les possibilités pour pouvoir continuer à poser des questions, à faire des observations ou à faire des demandes. Donc n'hésitez pas jusqu'au 25 juin. Voilà, je vous remercie aussi d'être venus nombreux, ça permet à chacun d'avoir posé des questions et d'avoir écouté les réponses. Merci.



