

## Département du Var

### ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

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

Arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025

### DOCUMENT 3

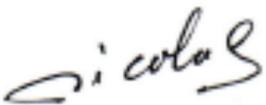
## CONCLUSIONS MOTIVEES sur l'enquête publique parcellaire

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

Maître d'ouvrage : Métropole Toulon Provence Méditerranée

Rédigé par M. Bertrand NICOLAS, Mme Marie-Chantal NAIN et M. Philippe De BOYSERE, commissaires enquêteurs membres de la commission de l'enquête publique unique suivant décision n°E25000021/83 en date du 20 mars 2025 du Tribunal Administratif de Toulon.

Fait à La Garde, le 25 juillet 2025

B. NICOLAS, président	M.Ch. NAIN, membre	P. De BOYSERE, membre
		

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>OBJET DE L'ENQUETE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET</b>	<b>3</b>
2.1	Objectifs du BHNS	3
2.2	Le projet en quelques chiffres et données	3
<b>3</b>	<b>DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>3</b>
3.1	Cadre réglementaire et avis sur le respect de la procédure	3
3.2	Calendrier, permanences et publicité	4
3.3	Bilan comptable et climat de l'enquête publique	4
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONS MOTIVEES</b>	<b>5</b>
4.1	L'opportunité de la Cessibilité	5
4.2	Les concertations préalables	5
4.3	La composition et le contenu du dossier d'enquête parcellaire	5
4.4	Les aspects environnementaux	6
4.5	Les aspects socio-economiques	7
4.6	Les avis de consultation et les réponses du maître d'ouvrage	7
4.7	Les observations du public	8
<b>5</b>	<b>AVIS SUR LE PROJET DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE</b>	<b>8</b>
5.1	Notifications initiales	8
5.2	Affichage en mairies	9
5.3	Bilan de l'enquête parcellaire	10
5.3.1	Régularisations et cas particuliers	10
5.3.2	Les difficultés à régler	12
<b>6</b>	<b>AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE</b>	<b>13</b>

## **1 OBJET DE L'ENQUETE**

Par arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025, monsieur le préfet du Var a décidé l'ouverture d'une enquête publique unique relative à la demande préalable d'utilité publique du projet et la cessibilité du foncier nécessaire à la réalisation de l'opération projet de Bus à Haut Niveau de Service situé sur les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et de La Garde au profit de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

## **2 DESCRIPTION SOMMAIRE DU PROJET**

### **2.1 OBJECTIFS DU BHNS**

Le projet a pour objectif de renforcer les liens et les échanges entre l'Est et l'Ouest de la métropole et le centre-ville de Toulon tout en visant à :

- Contribuer à améliorer la qualité globale (confort des usagers, fréquences de passage, vitesse commerciale adaptée, réduction des temps de parcours) du réseau de transport en commun ;
- Faciliter l'accès de tous à la mobilité et améliorer l'accès à l'emploi dans les zones desservies par les lignes commerciales du BHNS ;
- Améliorer le cadre de vie tout en accompagnant les développements urbain et économique ;
- Réduire le trafic routier grâce au report modal des voitures particulières vers les transports en commun dont le réseau sera restructuré.

### **2.2 LE PROJET EN QUELQUES CHIFFRES ET DONNEES**

- L'aménagement d'une infrastructure BHNS de 70 % en site propre sur 28 km de long, exploitée sous forme de trois lignes commerciales ;
- La requalification urbaine et paysagère des voiries du tracé ;
- La réalisation de travaux d'adaptation du dépôt de bus de Brégaillon et la construction du nouveau site d'exploitation de maintenance et de remisage (SEMR) de Sainte-Musse à Toulon, pour accueillir la nouvelle flotte de bus ;
- Le développement et l'aménagement de 4 parkings relais en silo ;
- L'acquisition d'environ quarante bus et le déploiement du système d'exploitation;
- L'aménagement de l'ensemble des 65 stations desservies au standard BHNS ;
- Réalisation en 13 ans : première mise en service complète du premier tronçon Technopôle de la Mer à Ollioules jusqu'au carrefour Bir-Hakeim à Toulon en 2028 et mise en service de l'ensemble du linéaire à horizon 2038 ;
- Estimation sommaire du projet : 395 M€ dont 341 M€ correspondent aux montants d'investissement dédiés spécifiquement à l'opération BHNS.

## **3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

### **3.1 – CADRE REGLEMENTAIRE ET AVIS SUR LE RESPECT DE LA PROCEDURE**

La commission d'enquête a pu vérifier que le cadre réglementaire détaillé dans le § 3 du rapport, et en particulier dans l'arrêté préfectoral en date du 11 avril 2025 prescrivant

cette enquête publique a été respecté dans leur application par tous les acteurs de l'enquête.

### **3.2 – CALENDRIER, PERMANENCES ET PUBLICITE**

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 26 mai au mercredi 25 juin 2025 soit 31 jours consécutifs.

La commission d'enquête a assuré l'accueil du public en mairies d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et la Garde, à la métropole de Toulon Provence Méditerranée (siège de l'enquête ) et à la Maison de la Mobilité au cours de cinq permanences, les autres jours le dossier d'enquête publique et le registre d'enquête ainsi que les observations et propositions du public étaient accessibles dans les lieux de permanence du lundi au vendredi de 8h30 à 11h30 et de 13h30 à 16h30 ainsi que sur le site des mairies.

Une réunion d'information et d'échange s'est déroulée le 16 juin 2025 à Toulon.

L'information a été réalisée par plusieurs moyens : journaux Var Matin et La Marseillaise des 7 et 26 mai 2025, affichage de l'avis d'enquête et d'une affiche d'information sur les arrêts de bus le long du tracé, affichage de l'avis sur les sites des communes et de la métropole, site internet des communes et de la métropole...

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

### **3.3 – BILAN COMPTABLE ET CLIMAT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

La participation du public a été importante puisque ce sont 536 personnes, qui ont exprimé une observation soit sur un registre en mairie (seules 78 personnes se sont déplacées dans les mairies), soit sur le registre dématérialisé ou par mail, soit par courrier. Mais il n'y a eu que 16 contributions pour le parcellaire.

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

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

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

Toutes les observations exprimées pendant l'enquête et consignées dans les registres d'enquête ou documents remis lors des permanences ou par mails ont été relatées dans le procès-verbal de synthèse.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, après avoir pris connaissance des observations, a été invitée à répondre aux préoccupations exprimées. Les réponses ont fait l'objet d'un mémoire adressé à la commission d'enquête.

## **4 CONCLUSIONS MOTIVEES**

### **4.1 – L'OPPORTUNITE DE LA CESSIBILITE**

Le projet de transport en commun en site propre (TCSP) pour l'agglomération toulonnaise remonte aux années 70. Initialement, il s'agissait d'instaurer un transport sur rail et dès l'année 2002 ont été réalisées des expropriations et certains ouvrages d'art du tracé. Mis sur pause pendant 20 ans lors de la réalisation du tunnel souterrain de Toulon, le projet a été relancé en 2016 sous la forme d'un BHNS puis mis en sommeil jusqu'en juillet 2020 pour des contraintes réglementaires.

Réactivé en 2021, le projet ne peut plus attendre tant en termes de délais que de besoins stratégiques de mobilité pour donner satisfaction aux habitants de la Métropole qui cherche à s'inspirer des expériences de villes de taille similaire; il semble donc aujourd'hui opportun de profiter des infrastructures déjà existantes de site propre dédiées aux bus (environ 9 kilomètres de site propre soit 17 % et des acquisitions foncières déjà acquises ou à acquérir prochainement) pour donner vie et consistance à l'opération sur l'ensemble du linéaire prévu.

Pour la réalisation du projet, l'acquisition de 118 parcelles supplémentaires pour une surface de 34 787 m<sup>2</sup> reste nécessaire.

### **4.2 – LES CONCERTATIONS PREALABLES**

Les deux phases de concertation (concertation initiale du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022 puis concertation complémentaire du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023) ont permis d'aboutir à un consensus sur un nouveau tracé permettant de ne pas impacter les terres agricoles à l'ouest de Toulon et offrant une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

Les modalités d'information et de participation du public ont été conformes au code de l'environnement (articles L121-15-1 à L121-21) : elles ont permis en toute transparence de débattre des objectifs et des caractéristiques principales du projet et d'apporter des corrections. Le public a donc eu toute latitude de s'exprimer en amont du lancement de la présente enquête publique.

### **4.3 – LA COMPOSITION ET LE CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE**

Le volet G de 136 pages du dossier d'enquête publique unique comprend l'ensemble de la composition du dossier parcellaire.

Après le rappel, du contexte et de l'objet de l'enquête parcellaire, il est donné :

- Les plans parcellaires sur 45 planches A3 qui comporte le numéro des parcelles avec une légende avec un code couleur pour indiquer l'appartenance de la parcelle.

## Légende



Commune	section	numero	Propriétaire
Toulon	DP	371	CD83
Toulon	DP	412	SARL Construction Développement Investissement
Toulon	DM	2	SCI de l'Escaillon
Ollioules	BM	181	SARL CONSTRUCTION DEVELOPPEMENT ET INVESTISSEMENT
Toulon	DM	242	EDF

- Les états parcellaires des communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde précisant : le code propriété, le propriétaire réel et/ou gestionnaire, le numéro de la planche, la référence cadastrale et son adresse, la surface en m<sup>2</sup>, la nature de la parcelle, l'emprise à exproprier et la surface en m<sup>2</sup> hors emprise et l'origine de propriété.

- L'avis de France Domaine sur la valeur vénale pour une estimation sommaire et globale.

Le dossier est très lisible, facile d'utilisation permettant rapidement de déterminer la nature du propriétaire.

Les observations du public ont pu être déposées sur le registre unique à feuillets non mobiles ouvert pour la DUP et la cessibilité des parcelles dans chaque lieu d'enquête et pour la durée de celle-ci.

Ces registres sont complétés par le registre dématérialisé.

### 4.4 – LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

L'étude d'impact comprend les volets réglementaires. L'ensemble des volets représente un volume très important (plus de 1300 pages) mais certains chapitres sont répétés d'un volet à l'autre.

Certains tableaux de données sont illisibles à moins d'être experts, et auraient pu être utilement présentés en annexes de l'étude car ils nuisent à la clarté des éléments principaux et à une bonne compréhension des résultats. Les nombreuses cartes et photos ne sont pas présentées dans un format permettant une exploitation pertinente.

Il ne ressort pas de l'étude d'impact que le projet BHNS induise une amélioration écologique ambitieuse et certaines données sont en augmentation telles que les émissions de certaines particules, les ilots de chaleur identifiés, les nuisances sonores sur une partie du parcours.

De nombreuses hypothèses et les calculs se basent en partie sur le report modal qui est considéré faible.

La préservation des grands arbres, le ratio suppression/remplacement des plantations destinés à améliorer la qualité de l'air sont également des enjeux que la Métropole TPM doit reconsidérer.

#### **4.5 – LES ASPECTS SOCIO-ECONOMIQUES**

La réalisation de l'étude socio-économique, document de 61 pages, s'est conformée pour sa réalisation à la réglementation très stricte et précise.

Après la description de la situation existante et de l'objectif du Plan de Déplacement Urbains (PDU) qui vise une augmentation de la part modale des transports en commun (passant de 5,9% en 2008 à 10% en 2025), il est évalué que le bilan des coûts et avantages issu de la monétarisation des gains montre l'intérêt réel du projet pour la collectivité et que le projet est socio-économiquement rentable et ne présente pas de risque particulier.

La dépense globale des parcelles non indemnisées pour l'ensemble de l'opération est établie comme suit :

- Les indemnités principales	8 962 000 €		
- Les indemnités accessoires	4 404 500 €		
pour un total d'environ	13.3 M€	soit	3.9% du montant de l'investissement.

Ce montant est pris en compte dans l'estimation sommaire du projet.

Il est donné enfin la quantification des effets du projet dans les dimensions environnementale, sociétale, et économique.

Le coût d'acquisition des parcelles s'avère donc supportable pour la Métropole TPM, maître d'ouvrage.

A noter cependant que l'évaluation de France Domaine a été réalisée sans que l'établissement dispose de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise, et qu'il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

#### **4.6 – LES AVIS DE CONSULTATION ET LES REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

Sur les seize consultations des organismes concernés par le projet BHNS, seuls quatre n'ont pas répondu.

Ont répondu favorablement ou avec des réserves, avec des recommandations ou des demandes : la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, SNCF Réseau, la Direction Régionale des Affaires Culturelles PACA, l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var, la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes, l'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var, le Service Départemental d'Incendie et de Secours, l'Agence Régionale de Santé, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, le Conseil départemental.

La SNCF a demandé de reprendre : la description du Parking relais La Pauline comme exprimé. Cette demande a été effectuée par le MO dans le dossier.

La société ESCOTA rappelle que, concernant l'emprise sur la parcelle AW 386 à Toulon, (affectée au domaine public autoroutier appartenant à l'Etat et concédé à ESCOTA), cette parcelle ne pourra faire l'objet d'une procédure DUP. Le maître d'ouvrage a indiqué que le volet G « Enquête parcellaire » a été modifié en conséquence et la parcelle AW 386 est dorénavant indiquée comme appartenant à l'État ou à une collectivité et ne pouvant faire l'objet d'une procédure d'expropriation.

Dans un document de 13 pages, la MRAe donne son avis n°MRAe 000356/AP en date du 13 février 2025. Elle évoque 16 recommandations.

Dans le volet J du dossier, le maître d'ouvrage a répondu à la majorité des recommandations et des demandes. Les modifications souhaitées ont de plus été prises en compte dans les documents du dossier édités à la date du 10 mars 2025.

Les réponses du maître d'ouvrage sont parfois incomplètes et n'apportent pas les éclaircissements attendus notamment aux recommandations de la MRAe et de la DREAL. Ainsi aucune comparaison de solutions alternatives n'est produite par le maître d'ouvrage concernant le mode de transport, le tracé de la ligne, la localisation et le dimensionnement des parcs relais (P+R), l'historique du projet ne pouvant remplacer un comparatif.

#### **4.7 – LES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

C'est à la réception des notifications individuelles accompagnées d'un questionnaire que les propriétaires se sont manifestés soit durant les permanences des commissaires enquêteurs soit sur le registre dématérialisé ou par mail à l'adresse indiquée.

Les observations consignées portent majoritairement sur des demandes de précisions sur la destination des emprises projetées et sur leurs conséquences en termes d'accès de voirie ou réseaux.

Toutefois, quelques-unes manifestent l'opposition des propriétaires à la cession de leurs parcelles pour diverses raisons.

Ainsi la procédure amiable n'est pas totalement aboutie au stade de l'enquête publique unique pour toutes les parcelles dont l'acquisition par la Métropole TPM est nécessaire pour la réalisation du projet de BHNS.

La déclaration d'utilité publique du projet faisant l'objet d'un avis favorable avec des réserves, le maître d'ouvrage expropriant peut continuer à engager les concertations nécessaires sur la base des observations des propriétaires et des ayants-droits qui lui ont été présentées par la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse et auxquelles il a apporté des pistes de réponses et de réflexion.

## **5 AVIS SUR LE PROJET DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE**

### **5.1 – NOTIFICATIONS INITIALES**

Les courriers de notifications individuelles, datés du 18/04/2025, ont été adressés en recommandé avec accusé de réception à l'ensemble des propriétaires le 22/04/2025.

Une fiche de renseignements à retourner par les propriétaires était jointe à ce courrier en application de l'article R 131-7 du code de l'expropriation.

Ce sont au total 177 courriers qui ont été envoyés.

Sur ces 177 courriers :

- 97 ont été distribués avec preuve de l'AR et 9 ont été distribués sans preuve de l'AR mais preuve sur le site internet de La Poste, soit un total de 106,
- 66 n'ont pas été distribués avec preuve par retour de l'enveloppe et 5 n'ont pas été distribués avec preuve sur site internet de La Poste, soit un total de 71.

71 courriers n'ont donc pas été distribués à leurs destinataires. Pour ceux-ci, le maître d'ouvrage a sollicité des mairies l'affichage sur les panneaux réglementaires des notifications individuelles les concernant.

## **5.2 – AFFICHAGE EN MAIRIES**

S'agissant des demandes d'affichage :

- Une 1° demande a été adressée les 26 et 27 mai 2025 aux communes des domiciles des propriétaires n'ayant pas accusé réception des courriers recommandés, soit 22 courriers totalisant les 71 plis. 18 certificats d'affichage ont été reçus (pièces jointes).
- Une 2° demande a été faite par mail aux 5 communes impactées par le tracé pour afficher les courriers des propriétaires n'ayant pas accusé réception des courriers recommandés et dont les parcelles se trouvent sur leur territoire, soit 5 mails totalisant 35 parcelles. Les 5 certificats d'affichage des communes concernées sont produits en pièces jointes.

*Par exemple, un courrier a été adressé à la mairie d'Andilly pour l'affichage du courrier adressé à la SCI LE PHAETON. Ce même courrier a également fait une demande d'affichage à la mairie d'Ollioules, puisque la parcelle impactée (BL 138) se trouve sur son territoire.*

En procédant par cette double approche des affichages (par domicile du propriétaire et par localisation de la parcelle impactée), l'affichage a été le plus large possible et d'une durée de quinze jours durant la période d'enquête, satisfaisant ainsi aux dispositions de l'article R131-6 du CECUP:

- Soit par un affichage dans une commune faisant coïncider domicile du propriétaire et localisation de la parcelle impactée,
- Soit par un affichage dans une commune où réside le propriétaire concerné,
- Soit enfin par un affichage dans une commune où se trouve la parcelle impactée.

### **5.3 – BILAN DE L'ENQUETE PARCELLAIRE**

Il ressort des observations du public déposées sur les registres en mairies et sur le registre dématérialisé ainsi que des échanges par mails entre des propriétaires et le maître d'ouvrage que des régularisations sont à effectuer et des différends sont à régler.

#### **5.3.1. Régularisations et cas particuliers**

**Commune d'Ollioules** : Parcelles BL 138 (40 m<sup>2</sup>), BL 139 (167 m<sup>2</sup>), BL 142 (186 m<sup>2</sup>), BL 143 (351 m<sup>2</sup>), BL 144 (161 m<sup>2</sup>), BL 145 (169 m<sup>2</sup>), BM 181 (139 m<sup>2</sup>); + la parcelle BL 146 qui appartient à l'Etat.

Ces parcelles cadastrales à acquérir sont nécessaires pour la réalisation du tracé du BHNS (alignement et régularisation de la voirie), qu'il soit en site propre ou partagé.

**Commune La Seyne-sur-Mer**: Parcelles AD 88 (497 m<sup>2</sup>), BX 102 (816 m<sup>2</sup>), AH 492 (348 m<sup>2</sup>), AH 115 (110 m<sup>2</sup>), AH 209 (12 m<sup>2</sup>), AH 257 (8 m<sup>2</sup>), AH 31 (135 m<sup>2</sup>), AH 32 (12 m<sup>2</sup>), AM 1457 (2001 m<sup>2</sup>), AM 1458 (17 m<sup>2</sup>), AP 681 (38 m<sup>2</sup>), AR 1551 (657 m<sup>2</sup>), BS 1054 (1718 m<sup>2</sup>), BS 1117 (6 m<sup>2</sup>), BS 1109 (138 m<sup>2</sup>), BS 1112 (2404 m<sup>2</sup>), BS 1113 (40 m<sup>2</sup>), BS 962 (134 m<sup>2</sup>), BT 1 (109 m<sup>2</sup>), BT 127 (97 m<sup>2</sup>), BT 128 (39 m<sup>2</sup>), BT 1287 (46 m<sup>2</sup>), BX 103 (823 m<sup>2</sup>), BX 104 (159 m<sup>2</sup>), BX 106 (168 m<sup>2</sup>), BX 105 (36M<sup>2</sup>), BX 47 (1053 m<sup>2</sup>), BX 48 (283m<sup>2</sup>), BX 49 (68 m<sup>2</sup>), BX 51 (16 m<sup>2</sup>).

Ces parcelles cadastrales à acquérir sont nécessaires pour la réalisation du tracé du BHNS, qu'il soit en site propre ou partagé.

#### **Cas particuliers :**

Parcelle BX 102 : l'attention du maître d'ouvrage est attirée sur l'avis défavorable de cession du propriétaire (industriel CNIM Groupe) pour une emprise de 816 m<sup>2</sup> sur une surface totale de 33 655 m<sup>2</sup>, sachant que l'emprise convoitée semble essentielle pour la réalisation du projet.

Parcelles : BX 49 et BX 51 le maître d'ouvrage est en attente des actes de ventes et des actes de propriétés

Parcelle : AR 1551 (de 657m<sup>2</sup>) appartenant à la Sas Corniche du Bois Sacré : il est rappelé au maître d'ouvrage que le propriétaire estime nécessaire, pour que MPTM puisse récupérer l'espace lié au BHNS, de retravailler l'emprise et l'emplacement du rond-point et de la voie de stockage pour être en cohérence avec les plans qui ont servi de base au permis de construire en cours d'exécution.

**Commune de Toulon** : parcelles AX 478 (86m<sup>2</sup>), AY 258 (236 m<sup>2</sup>), BE 676 (233 m<sup>2</sup>), CD 332 (36 m<sup>2</sup>), BZ 249 (67 m<sup>2</sup>), CK 264 (261 m<sup>2</sup>), CK 282 (71 m<sup>2</sup>), CL 465 (454 m<sup>2</sup>), CV 22 (131 m<sup>2</sup>), CW 335 (10 m<sup>2</sup>), CW 37 (127 m<sup>2</sup>), CW 408 (12 m<sup>2</sup>), CW 409 (18 m<sup>2</sup>), CW41 (33 m<sup>2</sup>), CW 441 (50 m<sup>2</sup>), CW 460 (8 m<sup>2</sup>), CW 500 (123 m<sup>2</sup>), DL 348 (119 m<sup>2</sup>), DL 349 (112 m<sup>2</sup>), DL 662 (8 m<sup>2</sup>), DL 670 (82 m<sup>2</sup>), DM 2 (25 m<sup>2</sup>), DM 119 (57 m<sup>2</sup>), DN 66 (40 m<sup>2</sup>), DN 72 (135 m<sup>2</sup>), DN 81 (221 m<sup>2</sup>), DN 83 (44 m<sup>2</sup>), DN 165 (146 m<sup>2</sup>), DN 168 (235 m<sup>2</sup>), DN 189 (62 m<sup>2</sup>), DP 412 (76 m<sup>2</sup>)

Les parcelles cadastrales à acquérir sont nécessaires pour la régularisation de l'alignement de la voie publique avec des surfaces comprises entre 8 m<sup>2</sup> et 454 m<sup>2</sup> mais sans impact sur les limites physiques de propriété.

**Cas particuliers :**

Parcelles DL 348 et DL 349

Les propriétaires de ces parcelles ont leur habitation principale sur ces terrains. Ils ne souhaitent pas céder leur bien et demandent une conciliation avec le maître d'ouvrage.

Parcelle CK282

Total Energie demande des précisions sur l'emprise exacte à acquérir et des garanties sur l'absence de nuisance pour l'exploitation de la station-service lors des travaux.

Sachant que l'arrêté de cessibilité implique nécessairement la réalisation des documents d'arpentage portant division parcellaire des biens concernés partiellement par des emprises. Ce travail devra être réalisé en amont par un géomètre et permettra de calculer précisément la surface liée à la régularisation de l'alignement de la voie.

Parcelle AX478

Le propriétaire de cette parcelle ne souhaite pas céder cette surface qui lui permet d'accéder à son entrée d'habitation par une impasse. La perte de cette parcelle pourrait lui condamner la sortie de son terrain avec un véhicule.

**Commune de La Valette du Var** : parcelles AY 25 (9 m<sup>2</sup>) -AO 9 (268 m<sup>2</sup>) – AR 59 (88m<sup>2</sup>) – AR 184 (34 m<sup>2</sup>) – AP 366 (271m<sup>2</sup>)

Il s'agit principalement de régularisations foncières de clôtures en retrait de voirie ou de trottoirs qui sont encore intégrés dans les assiettes foncières des propriétés. Ces alignements sont sans incidence sur les stationnements et les bâtis privés et sont destinés à régulariser les usages du domaine public.

Le remplacement des clôtures et des compteurs fait partie des travaux de reconstitution riveraines intégrés au programme de travaux général pris en charge par le maître d'ouvrage.

**Cas particulier** : parcelle AP 366 ALTAREA COGEDIM

Il convient que le maître d'ouvrage se rapproche du propriétaire afin de lui préciser la destination de l'emprise projetée et d'affiner la réponse apportée à l'exploitation de terrasse au droit des commerces.

**Commune de La Garde** : parcelles AH 819 (120 m<sup>2</sup>) – AL 792 (440 m<sup>2</sup>) – AH 475 (30 m<sup>2</sup>) – AO 571 (77m<sup>2</sup>) – AO 654 (507m<sup>2</sup>) – AO 660 (12 m<sup>2</sup>)– AO 663 (190m<sup>2</sup>) – AL 781 (4837 m<sup>2</sup>) – AL 794 (50 m<sup>2</sup>) – AL 792 (440m<sup>2</sup>)

Il s'agit principalement de régularisations foncières de clôtures en retrait de voirie ou de trottoirs qui sont encore intégrés dans les assiettes foncières des propriétés. Ces alignements sont sans incidence sur les stationnements et les bâtis privés et sont destinés à régulariser les usages du domaine public.

**Cas particulier : SCI Claire » (AL 792) et Syndicat des copropriétaires du centre Industriel des quatre Chemins (AI 781 – AL 794)**

Il ressort un différend entre l'état parcellaire et l'information donnée par la Société CAMPENIO par mail en date du 24 avril 2025 selon laquelle une cession est intervenue. Il convient que le maître d'ouvrage prenne attache avec la Sté CAMPENIO pour obtenir les justificatifs de la cession évoquée (acte de vente) et obtenir les renseignements sur les propriétaires détenteurs des droits sur les trois parcelles. Il convient de régler également la question du bail à construction sur l'une des trois (AL792).

**5.3.2. Les difficultés à régler**

**Commune de LA GARDE**

**Parcelle AO659 – Propriétaire : société CAMBRIDGE**

La société Cambridge a manifesté son désaccord avec la DUP et avec le projet de cessibilité de sa parcelle AO 659 d'une surface de 4200 m2 pour différents motifs. Ceux-ci ont été présentés dans les conclusions sur la DUP.

Pour rappel, le propriétaire souligne notamment :

- L'absence de concertation préalable avec la société Cambridge propriétaire de la parcelle,
- Que la construction du P+R de 600 places, objet de l'emprise projetée, lui paraît disproportionnée par rapport aux besoins et qu'aucune étude sérieuse d'implantation et de dimensionnement n'est produite au dossier d'enquête justifiant la nécessité de cette capacité de 600 places (avis MRAE, DREAL et réponses du maître d'ouvrage Volet J),
- Que les parkings actuels sont obligatoires et nécessaires à l'immeuble de bureaux d'une surface utile de l'ordre de 2800 m2 imposant l'existence de 140 places de parking,
- Que la destination de l'immeuble et de ses parkings restent sur le marché locatif par la société Cambridge nonobstant le départ de l'école d'infirmières occupante actuelle,
- Que l'implantation du P+R de 600 places telle que projetée par la maître d'ouvrage, détériorerait définitivement la circulation déjà saturée voire bloquée de cette zone en entrée/sortie Est de l'agglomération toulonnaise, en détériorant certainement la vitesse de circulation du BHNS,
- Qu'aucune étude d'emplacement alternatif permettant d'atténuer l'effet négatif du P+R sur la circulation routière.

**Appréciation de la commission d'enquête**

L'opposition à l'expropriation de la parcelle AO 659 manifestée par son propriétaire, la société Cambridge, s'appuyant sur des motifs recevables, justifie qu'une étude complémentaire soit conduite par le maître d'ouvrage à laquelle sera obligatoirement associée la société Cambridge.

Elle visera à déterminer :

- Quelles sont les solutions alternatives à l'implantation du P+R en fin de ligne du BHNS La Pauline afin d'une part, de préserver dans la mesure du possible les droits de la société foncière à exercer son activité économique (location immeuble avec parking), et d'autre part, de prendre en compte les difficultés de circulation dans la zone qui sont constatées par la société Cambridge et également par les personnes publiques consultées (MRAe et DREAL) et nullement contestées par le maître d'ouvrage,
- Si la capacité de 600 places du P+R qui est présenté dans le projet de BHNS est réellement proportionnelle aux besoins dans ce secteur et en lien avec le report modal prévu dans le projet à l'horizon 2038 et 2058 et que l'étude de trafic conclue être « léger ».

En conséquence, à l'issue de la procédure, le différend entre le propriétaire, la Sté Cambridge et le maître d'ouvrage MTPM relatif à la parcelle AO 659 doit être réglé afin de permettre à celui-ci de mettre à jour au besoin l'état parcellaire. Un document d'arpentage portant division parcellaire sera réalisé pour le cas où l'emprise définitive de la parcelle AO 659 serait partielle.

## **6 AVIS DE LA COMMISSION SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE**

L'enquête parcellaire vise à la détermination des parcelles à exproprier nécessaires à la réalisation du BHNS, autrement dit de l'emprise foncière du projet: tout ou partie d'immeubles, avec leurs accessoires (tréfonds, droits réels tels que usufruit, emphytéose, droit d'usage ou d'habitation, servitudes). L'expropriation peut être limitée à l'un de ces droits. Elle nécessite d'accomplir toutes les recherches permettant d'identifier les propriétaires, des titulaires des droits réels et des autres ayants droit à indemnité (locataires, fermiers).

La Commission considère que le projet BHNS nécessite indéniablement pour la réalisation des différents travaux et aménagements inhérents à son exécution, l'acquisition de parcelles ou parties de parcelles de propriétés privées ou publiques. Tous les biens nécessaires à cette réalisation ont été localisés sur le plan parcellaire et leurs propriétaires clairement identifiés et informés, dans la mesure de tout ce qui a été réglementairement possible de faire.

In fine, le plan parcellaire est compatible avec le plan des travaux, et toutes les emprises visées doivent recevoir une affectation conforme à l'objet desdits travaux. Pour mémoire, le projet BHNS s'appuie sur des acquisitions foncières ayant déjà été réalisées par la Métropole dans le cadre de ses précédents projets de TCSP, ce qui explique que le nombre de parcelles restant à acquérir semble relativement réduit au regard de la longueur du tracé. Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause cette enquête publique parcellaire.

**Au vu de ce qui précède :**

**la commission d'enquête émet les recommandations suivantes :**

Recommandation 1 : CNIM

Le maître d'ouvrage est invité à se rapprocher rapidement du propriétaire de la parcelle BX 102 au regard de l'avis défavorable de l'industriel sur l'éventuelle expropriation.

Recommandation 2 : passerelle Sainte Roseline

A Toulon au niveau de la passerelle piétonne projetée en remplacement de la passerelle Sainte Roseline, les propriétaires des parcelles DL 348 et DL349 vivent actuellement dans leur habitation et refusent de céder leur parcelle.

La commission demande qu'un entretien soit organisé entre les propriétaires et un responsable de la métropole pour discuter les conditions d'achat de leur bien.

Recommandation 3: Total Energie

Il serait utile de prendre contact avec la société Total Energie concernant la parcelle CK 282 pour répondre à leurs interrogations, notamment au niveau de l'emprise exacte de la surface prise pour le projet et les garanties d'exploitation pendant les travaux.

Recommandation 4 : accès impasse Bruno

Le propriétaire ne souhaite pas céder la parcelle AX478 sauf s'il obtient l'assurance du maître d'ouvrage de continuer à sortir en véhicule par l'impasse Bruno. Un entretien avec le maître d'ouvrage pourrait résoudre cette difficulté.

Recommandation 5 : ALTAREA COGEDIM La Valette du var

Le maître d'ouvrage doit se rapprocher du propriétaire pour la destination de l'emprise et les contraintes liées à l'exploitation des commerces (terrasses)

Recommandation 6 : M. CAMPENIO SCI Claire et Syndicat des copropriétaires du centre Industriel des quatre Chemins

Le maître d'ouvrage doit obtenir des précisions sur les propriétaires actuels et les actes de vente afin de régulariser l'état parcellaire.

**Après étude du dossier, analyse des observations du public et des réponses du maître d'ouvrage et des recommandations qui précèdent :**

**La commission d'enquête émet un  
avis favorable  
à la cessibilité des parcelles**

accompagné de la réserve suivante :

**La Garde - Parcelle AO 659 – Sté Cambridge**

La commission d'enquête a émis une réserve à la déclaration d'utilité publique compte tenu du différend soulevé par le propriétaire durant l'enquête. La contestation porte sur l'emprise projetée existant à ce stade de la procédure.

La commission demande au maître d'ouvrage de conduire une étude complémentaire dont l'objet sera de trouver une solution alternative à l'implantation du P+R telle qu'elle est projetée sur la parcelle AO 659 appartenant à la société Cambridge, sur la commune de La Garde, en termes de périmètre et de destination.

Si les parties conviennent d'un accord, le maître d'ouvrage pourra régulariser l'état parcellaire en conséquence avant l'arrêté de cessibilité.