



**PRÉFET
DU VAR**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination
des politiques publiques et
de l'appui territorial**

Bureau de l'environnement et du développement durable

Annexe 1

Exposé des motifs et des considérations justifiant l'utilité publique des travaux et acquisitions nécessaires à la réalisation du Bus à Haut Niveau de Service, sur le territoire des communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde,

au bénéfice de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (MTPM).

1 - Présentation du projet

1-1 Son contexte géographique et socio-économique.

La métropole Toulon Provence Méditerranée réunit 12 communes sur un territoire de plus de 300 km² où résident 455 118 habitants soit 40 % de la population du département du Var. Son territoire est majoritairement littoral et fortement contraint. L'infrastructure de déplacement s'organise autour du maillage autoroutier, du réseau ferré et du réseau de transports urbains Mistral.

Les communes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer représentent les communes les plus peuplées. La densité de population est très concentrée dans les centres-villes des communes composant la métropole. Elle compte, par ailleurs, quinze quartiers identifiés comme prioritaires de la ville. D'ici 2030 elle prévoit d'accueillir 30 000 habitants supplémentaires.

Les principaux pôles économiques sont Toulon et La Seyne-sur-Mer. La métropole constitue un pôle d'emploi (indice de concentration de l'emploi* de 107 en 2020) a contrario de l'ensemble du département, qui occupe une fonction résidentielle de pôle (indice de concentration de l'emploi de 91). Les cinq communes La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde concentrent 75 % du nombre d'emplois de la métropole.

Le flux domicile-travail au sein de la métropole est de 198 368 navettes dont 43% sont des déplacements intra-communaux (84 340 flux domicile-travail). L'automobile a une prééminence sur les autres modes de déplacement au sein du territoire notamment pour des motifs de travail, d'accompagnement et de loisirs. En moyenne, 52% des déplacements sont réalisés en voiture. La marche à pied est le 2ème mode le plus répandu avec 35% de part modale. Les transports en commun (bus urbain, bateaux-bus, car interurbain, train) ont une part modale de 7%.

*L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre total d'emplois proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Si cet indice est supérieur à 100, alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Dans ce cas, le territoire considéré occupe une fonction de pôle d'emploi. Dans le cas contraire, on dit que le territoire occupe une fonction de pôle résidentiel.

L'analyse des déplacements démontre que la commune de Toulon rayonne sur tout le périmètre de la métropole, avec des échanges importants entre les communes de La Seyne-Sur-Mer, Ollioules, La Valette-du-Var, La Garde. L'ensemble de ces flux fait ressortir un grand besoin de déplacements entre ces communes, accentué par l'offre d'établissements d'enseignement, d'équipements culturels et de loisirs ainsi que de santé.

L'évolution du mode de vie (télétravail, journée continue, essor du numérique, dématérialisation des démarches administratives, achats en ligne..) permet de constater un changement des parts de mobilité. Si la voiture reste prééminente elle connaît une baisse continue depuis 2008 tandis que le vélo, l'usage des transports en commun ou le déplacement pédestre rencontrent une hausse substantielle.

Compte tenu du contexte géographique et urbain, des infrastructures déjà existantes et à l'appui de données socio-économiques, la métropole Toulon Provence Méditerranée a pour objectif de développer les modes alternatifs à la voiture.

En tant qu'Autorité Organisatrice des mobilités, elle a inscrit dans son plan de déplacement urbain (PDU 2015-2025) une politique dont les grands axes vise à organiser la mobilité sur son territoire, à répondre aux différentes temporalités des déplacements et aux différentes échelles de la mobilité. La création du Bus à Haut Niveau de Service répond aux objectifs du PDU (augmentation de la part modale des transports en commun passant de 5,9% en 2008 à 10% en 2025) ainsi qu'à plusieurs objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)*. Le Bus à Haut Niveau de Service représente un levier de développement, d'attractivité et de qualité de vie et doit répondre à une demande croissante de mobilité, en privilégiant des modes de déplacements avec le plus faible impact possible sur l'environnement.

1-2 Le projet de Bus à Haut Niveau de Service

La métropole Toulon Provence Méditerranée porte la maîtrise d'ouvrage du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ce projet est localisé sur le territoire de la métropole Toulon Provence Méditerranée et concerne les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. Il 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 à améliorer la qualité d'ensemble du réseau de transport en commun.

Son tracé de 28 km est à 70% en site propre. Il dessert 65 stations, 5 gares et haltes ferroviaires, 5 pôles d'échanges multimodaux, 6 parcs-relais et 2 sites de covoiturage. Il traverse les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde, et se compose de deux branches à l'ouest, l'une reliant Toulon au Technopôle de la Mer l'autre reliant Toulon à la Seyne-sur-Mer.

Les lignes du BHNS desserviront une grande partie des équipements des communes concernées, notamment ceux concentrés dans les centres urbains. Trois lignes seront exploitées :

- ligne n°1 Espace Marine de La Seyne-sur-Mer – Gare de La Pauline-Hyères
- ligne n°1 a Technopôle de la mer à Ollioules – Bir-Hakeim au centre de Toulon
- ligne n°1 b Campus universitaire de La Garde – Gare de la Garde-Centre

**SRADDET*

Objectif 22 : Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités

Objectif 23 : Faciliter tous types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables

Objectif 39 : Fluidifier l'intermodalité par des pôles d'échanges multimodaux

Objectif 42 : Rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires

Objectif 46 : Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement.

Ce schéma d'exploitation constitue la base de la restructuration du réseau permettant notamment de retirer certaines lignes redondantes de bus des grands boulevards pour irriguer d'autres secteurs et ainsi assurer un taux de couverture de plus de 80 % du territoire.

Il est prévu l'acquisition de quarante bus électriques dédiés spécifiquement à l'exploitation de l'infrastructure BHNS, d'une longueur de 18 et 24 mètres.

Le projet se décline en plusieurs réalisations et aménagements qui s'étaleront sur 12 ans et dont les caractéristiques des ouvrages les plus importants sont :

- L'aménagement d'une infrastructure BHNS, à près de 70 % en site propre sur 28 km
- La requalification urbaine et paysagère des voiries du tracé BHNS de façades à façades, sauf sur les secteurs où l'axe BHNS utilise des voiries TCSP existantes.
- La réalisation de travaux d'adaptation du dépôt de bus de Brégaillon à La Seyne-sur-Mer pour accueillir les premiers bus BHNS et la construction du nouveau site d'exploitation de maintenance et de remisage (SEMR) de Sainte-Musse à Toulon, le dépôt de bus de Sainte-Musse deviendra le nouveau site d'exploitation et de remisage.
- Le développement et l'aménagement de 4 parkings relais en silo (P+R) :
 - À La Seyne-sur-Mer au niveau de l'Espace Marine – la construction d'un parking silo de 600 places dont 300 places dédiées aux usagers des transports en commun
 - À Ollioules, la création de 300 places supplémentaires sur le site du parking actuel aux Portes d'Ollioules et de Toulon
 - À Toulon - Sainte Musse, la construction d'un parking de 400 places dont 200 places seront dédiées aux usagers des transports en commun
 - À La gare de la Pauline-Hyères, l'édification d'un parking relais en étages d'une capacité de 600 places en interconnexion avec le réseau SNCF.
- Le déploiement de systèmes d'exploitation qui permettra d'assurer la performance du BHNS (régularité, vitesse), de réguler en direct la circulation des bus et de gérer leur priorité aux carrefours. Le poste de contrôle centralisé sera implanté au SEMR de Sainte-Musse ; l'ensemble des carrefours seront équipés d'une signalisation lumineuse tricolore spécifique pour donner la priorité du BHNS aux feux .
- Le déploiement de système d'information voyageurs en station, embarqué dans les bus ou sur support mobile.
- L'aménagement de l'ensemble des stations desservies au standard BHNS : 65 stations disposeront d'abri voyageurs, d'information voyageurs dynamiques, d'éclairage spécifique, de caméra de surveillance, de liaison phonique avec poste de contrôle ; les quais d'une hauteur de 28 cm seront intégralement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Leur largeur sera au minimum de 3,00 m pour permettre l'implantation des abris et le passage des PMR. La longueur des stations sera de 30 m minimum et de 40 m dans les secteurs où le BHNS partagera ses stations avec d'autres lignes de bus.
- Les aménagements cyclables : 1900 mètres de pistes cyclables seront créés, 12700 mètres seront sécurisés, 2500 mètres en projets à court terme.

- Les aménagements en faveur des piétons : la largeur de trottoir minimale le long de l'infrastructure BHNS sera de 2 m.
- Les aménagements paysagers :
 - Renforcer la couverture végétale en lien avec le traitement des îlots de chaleur
 - Réaliser des plantations dès que cela est possible pour maintenir l'équilibre du bilan végétal et compenser les arbres abattus selon l'équation 3 arbres plantés pour 1 arbre abattu
- Les ouvrages d'art et aménagements hydrauliques associés
 - Franchissement du Saint-Joseph
 - Mur de soutènement secteur Geffrier entre la Beaucaire et Escaillon
 - Passerelles piétonnes : deux passerelles piétonnes seront réalisées : celle de Sainte-Roseline et celle de l'Université de La Garde.

Ces réalisations se dérouleront en 5 phases :

Phase 1 (2025-2028) : Tronçon du Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon)

Phase 2 (2028-2032) : Dépôt de Sainte-Musse et tronçon les Fourches (La Valette-du-Var) à la gare de La Pauline-Hyères (La Garde)

Phase 3 (2032-2034) : Tronçon du 8 mai 1945 (La Seyne-sur-Mer) au Pont de Gaux (Toulon), secteurs de Saint-Jean (Toulon) et secteur Coupiane (La Valette-du-Var)

Phase 4 (2035-2037) : Tronçon de Bois Sacré au carrefour du 8 mai 1945 (La Seyne-sur-Mer)

Phase 5 (2037) : Tronçon de la gare de La Pauline-Hyères à la gare de La Garde-Centre (La Garde).

2 - Le caractère d'utilité publique

En application de l'article L122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant des opérations ayant une incidence sur l'environnement, l'acte déclarant l'utilité publique de l'opération est accompagné d'un document de motivation qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet.

Le projet de BHNS repose sur 3 objectifs :

- la dimension environnementale pour réduire l'usage individuel de l'automobile ;
- la dimension sociétale : le BHNS contribue à l'amélioration du cadre de vie, accompagne le développement urbain et facilite l'accès à la mobilité pour tous et dessert les quartiers prioritaires de Berthe, Pont du Las et Saint-Jean ;
- la dimension économique : le BHNS permet de réduire les temps de parcours et d'améliorer l'accès à l'emploi dans les zones desservies par les lignes commerciales du BHNS, de couvrir des plages horaires plus étendues dans la journée (5 heures -23 heures), d'offrir des gains de temps, une régularité des horaires, des fréquences de passage par une vitesse commerciale adaptée, un bus toutes les 7 à 8 minutes en heures de pointe et 13 minutes en heures creuses.

Les effets positifs du projet sont nombreux :

- amélioration de la part modale des transports en commun et la qualité globale du réseau par l'augmentation de sa capacité d'import
- amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun sur l'itinéraire
- amélioration du confort des usagers et développer des modes doux
- amélioration du déplacement des personnes à mobilité réduite
- amélioration de la desserte des quartiers prioritaires
- amélioration de la desserte des équipements

- développer l'intermodalité (aménagement de parking relais silo)
- requalifier les espaces publics de façade à façade permettant une sécurisation de l'ensemble des usages et un traitement paysager qualitatif de ces espaces
- réduire les nuisances acoustiques liées au trafic routier
- créer des emplois, 65 800 emplois sont desservis par le projet
- améliorer l'accès à l'emploi dans la traversée du bassin de vie
- améliorer la qualité de l'air et ses effets positifs sur la santé.

Le projet s'intègre dans le maillage de transports structurants (autoroute A57, future Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, liaisons maritimes) et permettra des reports depuis la route ainsi que la réduction d'externalités (congestion, accidents, effet de serre, pollution locale, nuisances sonores).

Selon la dernière modélisation de 2023, et sur la période de 2022-2038 on dénombre une croissance des déplacements quotidiens de +7 % correspondant à 78 000 déplacements supplémentaires quotidiens. La répartition serait la suivante en 2038 :

-avec le projet de BHNS : 63 % réalisés en voiture représentant 49 000 déplacements et 37 % réalisés en transports en commun représentant 29 000 déplacements

-sans le projet de BHNS : 91 % réalisés en voiture représentant 71 000 déplacements et 9 % réalisés en transports en commun représentant 7 000 déplacements.



La capacité d'emport du projet : en 2037 date de mise en service de l'ensemble des lignes du Bus à Haut Niveau de Service, le nombre de déplacements quotidiens en transport en commun est estimé à 130 000 voyages, ceci par la restructuration du réseau conjuguée à une augmentation de la capacité d'emport du matériel roulant en bus de 24 mètres (150 personnes par véhicule) et également 18 mètres. Cette capacité d'emport répond au volume de voyageurs à transporter à la mise en service 2037 et au besoin du réseau Mistral en 2058.

Le coût global du projet est évalué à 341 M€ TTC il se répartit de la façon suivante :

- Infrastructure : 179,75 millions d'euros
- Superstructure : 48,5 millions d'euros
- Matériel roulant : 57 millions d'euros
- Acquisition foncière : 13,3 millions d'euros
- Divers études : 42,45 millions d'euros

L'étude socio-économique démontre que les avantages dégagés par le projet sont supérieurs aux coûts engendrés avec une valeur actualisée nette (VAN) de 1,15€. Un taux de rentabilité interne supérieur au taux d'actualisation et une valeur actualisée nette socio-économique positive.

Indicateurs en M€ 2023 actualisés à l'année 2027	Projet BHNS
VAN SE M€ 2023	237,1
Taux de rentabilité interne	7,5 %
VAN/ € public investi	1,15

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service présente un bilan positif et l'utilité publique de cette opération est justifiée et démontrée.

3 – Les mesures environnementales accompagnant le projet

3-1 Le projet prend en considération l'étude d'impact

Le projet a un impact positif sur les activités humaines, le patrimoine :

- le renforcement de l'intermodalité et de l'offre de déplacements
- l'emploi et l'accès à l'emploi
- les cheminements en mode doux : déplacements piétons, pistes cyclables
- l'amélioration du cadre de vie par la requalification urbaine et paysagère en intégrant le patrimoine culturel et historique.

L'impact résiduel du projet sur l'environnement se révèle négligeable à fort selon les thématiques avec l'accompagnement des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi (cf annexe 3).

Les impacts en phase travaux :

Sur le milieu physique (climat, topographie, géologie, eaux souterraines et superficielles) des mesures préventives s'appliqueront réduisant l'impact à très faible et négligeable.

Sur la population et la santé (population riveraine, qualité de l'air, vibration, bruit, odeurs), les mesures de réduction figurant à l'annexe 3 seront mises en œuvre afin de réduire les perturbations occasionnées par les travaux.

A noter, le projet a peu d'impact sur la qualité de l'air, et aux horizons 2037 et 2058 il ne sera pas à l'origine des dépassements réglementaires.

Sur les risques naturels

- 3 secteurs du projet sont localisés en zone exposée aux crues, le risque de remontée de nappe est présent sur la quasi-totalité du tracé du BHNS, 3 tronçons sont directement concernés par le risque de retrait-gonflement des argiles, 2 types de mouvements de terrain ont été recensés au sein de l'aire d'étude. En phase travaux, les mesures de réduction prévues permettent de considérer que l'impact résiduel est faible.

Sur la biodiversité (habitat naturel et remarquable)

- sur 32 habitats naturels, 4 présentent un enjeu patrimonial modéré, un impact résiduel est classé fort, il s'agit des pinèdes de Pin d'Alep qui seront impactées à hauteur de 0,25 ha à l'Ouest du tracé ;
- la flore, l'impact brut de destruction ou partie de l'habitat est considéré comme faible pour les espèces d'Alpiste et négligeable pour le Grand Cérinthe et la Fausse Cannes de Pline ;
- l'avifaune, les cortèges de milieux ouverts ou semi-ouverts révèlent un impact brut de destruction d'individus fort et pour les cortèges de milieux boisés et anthropiques modéré ;
- les mammifères (hors chiroptères), l'impact brut de destruction d'individus est évalué comme modéré pour le hérisson d'Europe et l'écureuil roux ;
- les chiroptères, reptiles, amphibiens, invertébrés, l'impact brut de destruction d'individus est évalué comme faible ;
- la mise en œuvre du projet aura un impact négligeable sur les corridors écologiques.

Des mesures d'évitement et de réduction seront mises en œuvre (cf annexe 3) pour atténuer ces incidences sur l'environnement.

L'impact résiduel fort concerne les pinèdes méditerranéennes, en tant qu'habitat remarquable, et les milieux ouverts et semi-ouverts. Ils font l'objet de deux mesures compensatoires (MC) :

- MC01 Restauration de milieux boisés
 - alignements d'arbres, le projet prévoit la plantation de 975 arbres d'alignements en remplacement des 325 sujets abattus, soit la replantation de 3 arbres pour 1 arbre abattu
 - Pinèdes de Pin d'Alep, une parcelle de 1 hectare composée en majorité d'une pinède Pin d'Alep mature, située à 400 mètres du lieu impacté, viendra en équivalence écologique
- MC02 Restauration de milieux semi-ouverts
 - il s'agit de créer une mosaïque paysagère naturelle et d'offrir une zone de refuge.

Ces mesures compensatoires bénéficient d'un plan de gestion d'une durée de 20 ans.

Des mesures seront également mises en place en phase d'exploitation par le maître d'ouvrage, il s'agit principalement d'un :

- suivi des mesures sur les réseaux d'assainissement pluvial : il sera procédé à la maintenance et à l'entretien des installations
- suivi des mesures sur le milieu naturel : en phase de fonctionnement, le coordinateur environnement devra s'assurer de la réussite de la mesure d'accompagnement qui prévoit le déplacement de l'Alpiste aquatique (phase 2 de l'opération). Un suivi sera opéré tous les ans durant 5 ans puis tous les 5 ans durant 15 ans. Chacun des passages fera l'objet d'un compte-rendu.

- suivi des mesures sur le cadre de vie et la santé : afin de vérifier les niveaux de bruit après la réalisation de la ligne de BHNS, des mesures seront réalisées aux mêmes endroits que lors de la campagne de 2021 à 2023 sur les secteurs concernés par le projet et également au niveau de la rue Curet à La Seyne-sur-Mer au droit des logements au niveau desquels auront été mis en place des protections anti-bruit
- bilan de l'efficacité de l'aménagement en termes économiques et sociaux au plus tard cinq ans après sa mise en service et rendu public
- suivi paysager du développement des arbres plantés sur 5 ans.

L'annexe 3 présente l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi en phase travaux et en phase exploitation. Le montant prévisionnel consacré à l'ensemble de ces mesures représentent 4 500 000 € HT.

3-2 La prise en considération de l'avis de la commune d'Ollioules intéressée au regard des incidences environnementales notables du projet sur son territoire.

Le conseil municipal d'Ollioules s'est prononcé favorablement sur ce projet par délibération n°25/01/2.5 du 27 janvier 2025.

3-3 La déclaration de projet portant sur l'intérêt général de l'opération, intègre les mesures environnementales et les résultats de l'enquête publique.

Le conseil métropolitain de la métropole Toulon Provence Méditerranée s'est prononcé favorablement par délibération n°25/09/229, le 24 septembre 2025, par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération. Cette déclaration de projet acte la levée de réserves, les justifications apportées aux réserves non levées ou partiellement levées, émises par la commission d'enquête. Elle intègre également les mesures environnementales ainsi que les recommandations de la commission d'enquête.

3-4 - La prise en considération des résultats de l'enquête publique

Dans ses conclusions motivées, en date du 25 juillet 2025, la commission d'enquête a émis :

- ✓ un avis favorable sur la demande de déclaration d'utilité publique des travaux suivi de quatre recommandations et six réserves ;
- ✓ un avis favorable sur la cessibilité de tout ou partie d'immeubles et de droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'ouvrage assorti de six recommandations et d'une réserve.

Il résulte de l'ensemble de ces éléments que compte tenu de l'objet de l'opération et des avantages qu'elle présente eu égard aux inconvénients limités qu'elle comporte, le projet revêt un caractère d'intérêt général et répond aux exigences pour être déclaré d'utilité publique.

Vu pour être annexé à
notre arrêté en date
du - 9 OCT. 2025
Toulon, le
- 9 OCT. 2025

Le Préfet,

Simon BABRE