

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20250924-lmc1415477A-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : jeudi 25 septembre 2025
Date de publication : 25/09/2025

**CONSEIL METROPOLITAIN DU
MERCREDI 24 SEPTEMBRE 2025**

**NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS
EN EXERCICE : 81**

QUORUM : 41

PRESENTS	REPRESENTEES	ABSENTS
54	20	7

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 25/09/229

**DÉCLARATION DE PROJET
ET RÉITÉRATION DE LA
DEMANDE DE
DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE DU PROJET DE
TRANSPORT EN COMMUN
EN SITE PROPRE - BUS A
HAUT NIVEAU DE SERVICE
DE LA METROPOLE TOULON
PROVENCE MÉDITERRANÉE**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE régulièrement convoqué le mercredi 24 septembre 2025, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

Secrétaire de Séance : VEYRAT-MASSON Béatrice

PRESENTS :

Mme Dominique ANDREOTTI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, M. Gilles BALDACCHINO, Mme Valérie BATTESTI, M. Robert BENEVENTI, M. Philippe BERNARDI, M. Pierre BONNEFOY, M. Laurent BONNET, Mme Béatrice BROTONS, M. Robert CAVANNA, M. Patrice CAZAUX, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Olivier CHARLOIS, M. Laurent CUNEO, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Delphine GROSSO, Mme Pascale JANVIER, Mme Corinne JOUVE, Mme Sylvie LAPORTE, M. Emilian LEONI, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY, M. Mohamed MAHALI, M. Cheikh MANSOUR, Mme Edwige MARINO, M. Jean-David MARION, M. Erick MASCARO, Mme Josée MASSI, Mme Anne-Marie METAL, Mme Valérie MONDONE, M. Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Virginie PIN, Mme Chantal PORTUESE, M. Guy RAYNAUD, Mme Rachel ROUSSEL, M. Bernard ROUX, M. Francis ROUX, Mme Christine SINQUIN, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, Mme Magali TURBATTE, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, Mme Kristelle VINCENT, M. Joseph MINNITI, Mme Brigitte GENETELLI, Mme Sophie ROBERT.

REPRESENTEES :

M. Thierry ALBERTINI ayant donné pouvoir à Mme Sylvie LAPORTE, Mme Basma BOUCHKARA ayant donné pouvoir à Mme Christine SINQUIN, M. Guillaume CAPOBIANCO ayant donné pouvoir à Mme Kristelle VINCENT, M. François CARRASSAN ayant donné pouvoir à M. Francis ROUX, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à Mme Anaïs DIR, M. Amaury CHARRETTON ayant donné pouvoir à M. Laurent BONNET, M. Yannick CHENEVARD ayant donné pouvoir à M. Christophe MORENO, M. Anthony CIVETTINI ayant donné pouvoir à M. Philippe LEROY, Mme Nadine ESPINASSE ayant donné pouvoir à Mme Béatrice BROTONS, M. Laurent JEROME ayant donné pouvoir à Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Arnaud LATIL ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, Mme Amandine LAYEC ayant donné pouvoir à Mme Valérie MONDONE, M. Jean-Louis MASSON ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Jean-David MARION, Mme Cécile MUSCHOTTI ayant donné pouvoir à M. Olivier CHARLOIS, M. Bruno ROURE ayant donné pouvoir à Mme Virginie PIN, M. Albert TANGUY ayant donné pouvoir à M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Sandra TORRES ayant donné pouvoir à M. Joseph MINNITI, M. Gilles VINCENT ayant donné pouvoir à M. Robert BENEVENTI, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-Marie METAL.

ABSENTS :

Mme Véronique BERNARDINI, Mme Corinne CHENET, M. Franck CHOQUET, M. Jean-Pierre COLIN, Mme Valérie RIALLAND, M. Joël TONELLI, M. Jean-Sébastien VIALATTE.

Séance Publique du 24 septembre 2025

N° D'ORDRE : 25/09/229

O B J E T : DÉCLARATION DE PROJET ET RÉITÉRATION DE LA DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LA MÉTROPOLE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

LE CONSEIL METROPOLITAIN

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, en particulier ses articles L.110-1, L.122-1 et R.112-23,

VU le Code de l'Environnement, en particulier ses articles L.122-1-1, L.123-2, L.126-1 et L.123-16,

VU le décret n°2017-1758 en date du 26 décembre 2017 portant création de la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

VU la délibération n°16/12/192 du Conseil Communautaire en date du 16 décembre 2016 relative à l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025,

VU la délibération n°21/11/360 du Conseil Métropolitain en date du 10 novembre 2021 relative aux modalités de la concertation préalable pour la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre de la Métropole Toulonnaise,

VU la délibération n°22/11/325 du Conseil Métropolitain en date du 16 novembre 2022 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable pour la réalisation d'un projet de Transport en Commun en site Propre,

VU la délibération n°23/06/133 du Conseil Métropolitain en date du 8 juin 2023 relative à l'approbation du bilan de la concertation complémentaire pour la réalisation d'un projet de Transport en Commun en site Propre,

VU la délibération n°24/09/210 du Conseil Métropolitain en date du 12 septembre 2024 par laquelle le Conseil Métropolitain sollicite le Préfet du Var à ouvrir l'enquête préalable à l'utilité publique et l'enquête parcellaire du projet de Transport en Commun en Site Propre – Bus à Haut Niveau de Service tel que présenté dans la notice explicative annexée à ladite délibération,

VU les avis réglementaires émis dans le cadre de la consultation interservices qui s'est déroulée du 17 septembre au 6 décembre 2024,

VU l'avis du Conseil Municipal d'Ollioules en date du 27 janvier 2025,

VU l'avis du Conseil Municipal de La Seyne-sur-Mer en date du 6 mars 2025,

VU l'avis de l'Autorité environnementale (MRAe) en date 13 février 2025 et le mémoire en réponse de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 10 mars 2025,

VU le dossier soumis à enquête publique unique déposé le 8 avril 2025 en préfecture du Var,

VU la décision du Président du Tribunal Administratif de Toulon en date du 20 mars 2025 désignant la commission d'enquête publique,

VU l'arrêté préfectoral du 11 avril 2025 prescrivant l'ouverture unique préalable, d'une part, à la déclaration d'utilité publique du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et, d'autre part, à la cessibilité de tout ou partie d'immeubles et de droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération sur le territoire des communes d'Ollioules, de La Seyne-sur-Mer, de Toulon, de La Valette-du-Var et de La Garde,

VU l'enquête publique qui s'est déroulée du 26 mai au 25 juin 2025 et la réunion publique d'information et d'échange qui s'est tenue le 16 juin 2025,

VU le procès-verbal des observations établi par la commission d'enquête le 3 juillet 2025 et le mémoire en réponse établi par la Métropole Toulon Provence Méditerranée le 17 juillet 2025,

VU le rapport unique d'enquête et les conclusions et avis de la commission d'enquête établis le 25 juillet 2025 d'une part au titre de l'utilité publique du projet et, d'autre part, au titre du volet enquête parcellaire (cessibilité) des emprises foncières du projet,

VU l'avis de la Commission Mobilités en date du 18 septembre 2025,

CONSIDERANT que, conformément au Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, a prévu de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 28 km entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'ouest et les gares de la Pauline-Hyères à La Garde à l'est en desservant les communes d'Ollioules, Toulon et La Valette-du-Var,

CONSIDERANT que ce projet de Transport en Commun en Site Propre (TSCP) permet de répondre aux enjeux de mobilité, de développement et d'attractivité du territoire ainsi que de la qualité de vie de l'agglomération toulonnaise, enjeux qui dépendent des facteurs d'évolution démographique, d'urbanisation, des demandes croissantes de déplacements, de la nécessité de privilégier des modes de déplacements qui présentent le plus faible impact possible sur l'environnement,

CONSIDERANT que ce projet a fait l'objet d'une concertation en 2022 puis d'une nouvelle concertation, pour tenir compte de l'évolution du tracé, en 2023, dont le bilan a été tiré lors du Conseil Métropolitain du 8 juin 2023,

CONSIDERANT que le projet de BHNS relève du champ d'application de l'évaluation environnementale prévu par les articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement ; qu'à ce titre, il est soumis, conformément aux dispositions de l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, à l'organisation d'une enquête publique,

CONSIDERANT de plus, la nécessité, dans le cadre de ce projet, de procéder à des acquisitions et des régularisations foncières, impliquant que l'enquête publique soit également organisée en vue d'une déclaration d'utilité publique du projet, conformément à l'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

CONSIDERANT que par délibération n°24/09/210 du Conseil Métropolitain en date du 12 septembre 2024, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a sollicité le Préfet du Var afin d'organiser l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique et à l'enquête parcellaire du projet de BHNS,

CONSIDERANT que par arrêté du 11 avril 2025, le Préfet du Var a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique valant enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et enquête parcellaire, laquelle s'est déroulée du 26 mai au 25 juin 2025 et a mobilisé une forte participation du public,

CONSIDERANT que la commission d'enquête, à la faveur de son procès-verbal établi le 3 juillet 2025, a invité le maître d'ouvrage à répondre à plusieurs observations et que la Métropole Toulon Provence Méditerranée a communiqué à celle-ci son mémoire en réponse le 17 juillet 2025,

CONSIDERANT qu'à l'issue de la procédure d'enquête publique unique organisée, la commission d'enquête, sur la base de son rapport d'enquête et de ses conclusions établis le 25 juillet 2025, qui apprécient le bilan coût/avantages de l'opération ainsi que son opportunité, a rendu un avis favorable sur le projet de BHNS arrêté, assorti de quatre recommandations et de six réserves sur le volet utilité publique du projet et, sur le volet parcellaire, un avis favorable assorti de six recommandations et d'une réserve,

CONSIDERANT que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont tenus à la disposition du public, au siège des collectivités concernées par l'organisation de l'enquête, à la maison de la Mobilité de TPM et à la Préfecture du Var ainsi que sur le site internet de cette dernière :

<https://www.var.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Toutes-les-enquetes-publiques-cloturees/2025/Bus-a-haut-niveau-de-service-Metropole-Toulon-Provence-Mediterranee>

CONSIDERANT qu'il convient d'examiner et de prendre en considération l'ensemble de ces recommandations et réserves,

CONSIDERANT que ces recommandations et réserves ainsi que les réponses apportées par la Métropole sont annexées à la présente délibération et sont présentées ci-après de manière synthétique,

CONSIDERANT qu'en ce qui concerne le volet utilité publique de l'enquête, la commission émet quatre recommandations et six réserves,

Sur les recommandations émises par la commission d'enquête sur le volet utilité publique :

CONSIDERANT que la recommandation n°1 est ainsi formulée « *Le terminus BHNS du Technopôle de la Mer ne desservant que des entreprises, laboratoires et établissement de recherche de pointe, il pourrait être envisagé une prolongation au bénéfice de la population d'Ollioules, au minimum jusqu'au technopôle de Var Matin. La commission recommande que cette possibilité soit étudiée et que le parti retenu soit justifié* »,

CONSIDERANT que le secteur en question est actuellement desservi par les lignes 12 et 120 qui offrent des liaisons directes vers les centres-villes d'Ollioules et de La Seyne-sur-Mer ; que la fréquentation des 3 arrêts de cette zone d'activités ne concerne qu'une vingtaine de voyageurs par jour en moyenne et qu'une telle fréquentation ne justifie pas actuellement une prolongation du BHNS, sauf à créer une antenne de ligne largement déficitaire ; qu'afin de prendre en considération cette recommandation, il est précisé que le réseau Mistral pourra s'adapter sans difficulté majeure au dynamisme du technopôle Var Matin et à la croissance prévue du nombre d'emplois dans les prochaines années, étant entendu que les réflexions actuelles privilégient un prolongement de la ligne U,

CONSIDERANT que la recommandation n°2 est ainsi formulée « *Donner plus de lisibilité à la refonte du réseau de transport en commun, notamment sur la suppression et sur les modifications des lignes de bus* »,

CONSIDERANT que la communication sur la modification d'une dizaine de lignes du réseau est une condition essentielle du succès des lignes du futur BHNS ; qu'ainsi des communications spécifiques sur la restructuration du réseau de transport en commun seront faites au public en amont de la mise en service du premier tronçon du BHNS et des suivants ; les lignes concernées ont été présentées dans le dossier d'enquête (schéma de restructuration) et sont rappelées de manière détaillée en annexe,

CONSIDERANT que la recommandation n°3 est ainsi formulée « *Compléter l'étude de vulnérabilité par une analyse fonctionnelle et présenter les mesures associées permettant de limiter les impacts de l'infrastructure aux fortes chaleurs. Etudier les effets cumulés du projet de BHNS avec bruit, pollution, chaleur, artificialisation des sols* »,

CONSIDERANT que l'étude de vulnérabilité du projet au changement climatique porte, comme l'exige les dispositions réglementaires, sur la vulnérabilité de l'infrastructure au changement climatique, comme la hausse des températures ou les fortes précipitations, c'est-à-dire la résistance et la réaction de ses composants physiques face aux différents aléas climatiques projetés ; que les études présentées en enquête sont des études préliminaires qui feront l'objet de mises à jour et compléments (les études de vulnérabilité fonctionnelle feront partie de ces compléments), dans le cadre des études réglementaires environnementales qui seront menées sur les différentes phases d'aménagement ; qu'en ce qui concerne la limitation des impacts aux fortes chaleurs, le maître d'ouvrage fera ses meilleurs efforts lors des phases ultérieures de conception afin de mettre en œuvre des aménagements vertueux (revêtements clairs, végétalisation par exemple) permettant de garantir un rafraîchissement de la température au sol d'au moins 2°C (voire davantage) par rapport à la situation initiale ; que l'étude d'impact analyse, comme il le lui est réglementairement imposé, les effets cumulés avec d'autres projets mais non entre les facteurs, tels que le bruit, la pollution, la chaleur, etc., pour lesquels une agrégation ne présenterait pas de véritable signification exploitable,

CONSIDERANT que la recommandation n°4 est ainsi formulée « *Préciser l'implantation et les conditions de faisabilité de la passerelle Grand Var/Université* »,

CONSIDERANT que des discussions ont été menées à plusieurs reprises avec l'Université et qu'un accord a été trouvé avec celle-ci lors d'un atelier de travail fin 2023 sur l'implantation d'un fuseau au droit de la future station qui desservira l'EcoCampus ; l'implantation précise et définitive de la passerelle à l'intérieur de ce fuseau sera déterminée en liaison et en accord avec l'Université en fonction des études de son projet Éco-Campus ; que les études ont d'ores et déjà permis de conclure à la faisabilité, aussi bien technique que foncière, de l'implantation de la passerelle dans ce fuseau et que sur cette base, les conditions de faisabilité étant assurées, des études préliminaires seront menées en interface avec le projet EcoCampus de l'Université afin de déterminer son implantation précise et établir les plans de construction,

Sur les réserves émises par la commission d'enquête sur le volet « utilité publique » :

CONSIDERANT que la réserve n°1 est ainsi formulée « *Etudier l'augmentation du tracé du BHNS en site propre pour tendre à 100 % (sans supprimer d'arbres hautes tiges) afin de garantir une vitesse commerciale constante, renforcer de manière ambitieuse l'attractivité vers ce report modal, et répondre aux enjeux de mobilité de la Métropole* »,

CONSIDERANT que le parti d'aménagement d'un tracé en site propre, tel qu'il résulte de la concertation publique de 2022 et 2023, traduit la volonté de la Métropole, d'une part, de limiter les déstructurations foncières d'habitat, de commerce ou d'entreprise, et, d'autre part, de préserver les différentes fonctions et usages de l'espace public (trottoirs, pistes cyclables, stationnement, voies de circulation et espaces verts) dans un milieu urbain très dense ; que le tracé à 70% en site propre (taux conforme aux standards) permet d'atteindre l'équilibre complexe recherché entre la maîtrise de la dépense publique, le maintien maximal des différents usages de l'espace public, les moindres atteintes à la propriété privée et à l'environnement et la garantie d'un transport en commun à haut niveau de service permettant d'obtenir un report modal satisfaisant ; que les études conduites en amont de la définition du projet ont appréhendé, section par section, une insertion à 100% en site propre et ont fait ressortir, compte tenu des fortes contraintes du tissu urbain traversé, peu de gains significatifs au regard des inconvénients (fonciers, coûts, etc.) engendrés ; qu'en effet, tendre vers un site propre intégral signifierait, à emprise constante, de supprimer des usages de l'espace publics (sens de circulation, stationnement, cheminement, etc.) qui sont nécessaires pour autant à la vie économique des quartiers traversés et bouleverserait l'économie générale du projet ainsi que sa rentabilité socio-économique ; que l'offre d'un BHNS à 70% en site propre permet de concilier l'ensemble des enjeux en présence et d'atteindre un niveau de service adapté, suffisant et rentable pour répondre aux besoins de mobilité à l'horizon 2058 ; que l'attractivité et l'efficacité de l'offre du BHNS repose sur la conjugaison des trois facteurs essentiels : la capacité d'emport (150 voyageurs par bus) parfaitement adaptée aux enjeux de mobilité, la vitesse commerciale (17,5 km/h) et la régularité du service garantie par le déploiement sur l'ensemble de la ligne (qu'elle soit en site propre ou non) d'un système de gestion centralisée

intelligent de priorité aux feux de carrefour ; que l'association de ces trois facteurs permet d'obtenir un bon niveau de report modal (taux d'augmentation de 20%) et un gain de temps moyen significatif de 12 min voyageur/heure ; qu'il est nécessaire de rappeler en outre que le taux de 70% en site propre constitue un taux plancher garanti par le maître d'ouvrage ; que si la collectivité estime ne pas pouvoir satisfaire immédiatement et intégralement la réserve n°1, elle s'engage à rechercher à optimiser l'insertion en site propre dans les phases d'étude ultérieures afin d'augmenter ce taux s'il apparaît que des gains de vitesse commerciale pourraient être obtenus,

CONSIDERANT que la réserve n°2 est ainsi formulée « *Proposer une solution alternative pour conserver les 2 fois 2 voies au niveau du port de La Seyne-sur-Mer pour éviter une saturation complète de la circulation* »,

CONSIDERANT que cette réserve part du principe que le maintien des deux voies dans chaque sens sur le port de La Seyne-sur-Mer est seule de nature à éviter une saturation du trafic ; or selon les études de circulation réalisées par la Métropole Toulon Provence Méditerranée dans le cadre de l'enquête publique, le maintien des 2x2 voies au droit du port de La Seyne-sur-Mer ne permet pas d'éviter les problèmes de saturation, lesquels sont causés, notamment à l'heure de pointe, par les points de rétrécissement que sont le quai Gabriel Péri et le carrefour giratoire avec la rue Garibaldi ; que, la capacité d'écoulement du trafic sur un quai à 2x1 voie est en soi satisfaisant (1 800 véhicules/heure par voie pour un trafic constaté à 1 400 véhicules/heure par voie) ; qu'il ressort des études réalisées, que sur le quai Saturnin Fabre, le trafic routier peut être écoulé par une 2x1 voie moyennant des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer les échanges telles que la gestion des carrefours par feux programmables pour adapter les durées aux heures de pointe, la meilleure gestion des traversées piétonnières, la séparation de la circulation des vélos grâce à une piste dédiée et l'exclusion de la circulation générale des transports en commun et de leurs arrêts qui auront leur site propre ; que c'est l'orientation retenue par la Métropole ; que toutefois, pour tenir compte de la réserve, la Métropole s'engage à réaliser les études complémentaires de circulation à l'échelle du quartier permettant d'affiner les données de circulation et d'envisager s'il y a lieu toute solution alternative raisonnable,

CONSIDERANT que la réserve n°3 est ainsi formulée « *Conserver du stationnement au niveau de La Beaucaire et de Saint Jean-du-Var pour les résidents* »,

CONSIDERANT que pour prendre en considération cette réserve, pour le secteur de la Beaucaire, il sera proposé aux riverains du stationnement sur le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon ; qu'en ce qui concerne le secteur de Saint-Jean-du-Var, du stationnement sera conservé : le boulevard Maréchal Joffre sera peu impacté, la moitié des stationnements autorisés est conservée dans l'avenue du Colonel Picot ; que la Métropole s'engage à ce que les études de conception ultérieures sur ces tronçons comprennent un volet stationnement pour les résidents,

CONSIDERANT que la réserve n°4 est ainsi formulée « *Proposer un ratio suppression/remplacement de la végétation supérieure au ratio prévu le long du tracé du BHNS. Proposer une alternative permettant de ne pas augmenter de 2 degrés la température ambiante sur le secteur de Pont du Las. Préserver les arbres hautes tiges existants, au besoin en supprimant la portion de site propre concernée* »,

CONSIDERANT que l'aménagement d'une infrastructure BHNS implique la restructuration des corps de rue et nécessite ponctuellement la suppression d'arbres existants ; que TPM s'engage à respecter un ratio remplacement/suppression de 3/1 minimum pour chacun des 20 secteurs composant le projet ; que la Métropole s'attache à préserver les arbres à haute tige ; qu'il en est ainsi pour la première phase entre le Technopôle de la Mer et Bir-Hakeim où des terre-pleins centraux ont été développés notamment sur l'avenue du XV^{ème} corps permettant d'avoir un ratio de 6 arbres plantés pour un arbre abattu ; que cette démarche a permis de réduire la température au sol de 10°C quand l'insertion présentée en enquête publique générait une augmentation de la température de 2°C sur cette avenue ; que la Métropole s'engage à obtenir un rafraîchissement de la température au sol d'au moins 2°C par rapport à l'état actuel sur l'ensemble du tracé, en particulier par la mise en place de matériaux à fort albédo, la plantation d'arbres à haute tige et la réalisation de massifs plantés ; que la Métropole ne peut en revanche s'engager à préserver l'ensemble des arbres de haute tige existants, ni donner suite à la suppression de la portion de site propre concernée ainsi que le propose la commission d'enquête, dès lors que cette suppression porterait atteinte à l'équilibre global du projet arrêté ; elle s'engage à mettre en place un suivi écologique spécifique afin de garantir la reprise de la revégétalisation selon le ratio ci-dessus évoqué,

CONSIDERANT que la réserve n°5 est ainsi formulée « *Procéder à des études de besoins plus approfondies afin de déterminer plus précisément la capacité des parkings relais (La Pauline à La Garde terrain Cambridge et Technopôle d'Ollioules). Préciser les conditions d'utilisation des parkings relais (surveillance pour les questions de sécurité, paiement par les usagers...)* »,

CONSIDERANT que conformément au dossier présenté à l'enquête publique, la Métropole n'aménagera pas de parking au Technopôle à Ollioules ; qu'en ce qui concerne le parking relais de La Pauline à La Garde, sa capacité de 600 places est susceptible d'évoluer en fonction des futurs développements urbains et économiques que pourrait supporter ce secteur, en particulier sur le terrain appartenant à la société Cambridge ; que pour répondre précisément à la réserve ci-dessus, des études capacitives seront engagées en coordination avec l'aménageur en fonction de l'avancement de ses propres études ; qu'en ce qui concerne les conditions d'utilisation des parkings relais, il est précisé que ceux-ci seront dédiés aux usagers des transports en commun et de l'ensemble des réseaux innervant le territoire (ZOU !, SNCF et Mistral) ; que ces ouvrages seront sous télésurveillance, raccordés à un poste de commande centralisée et que l'accès au parking sera gratuit sous réserve du paiement d'un titre de transport,

CONSIDERANT que la réserve n°6 est ainsi formulée « *Proposer un délai de mise en service du BHNS plus court que 13 ans afin de répondre à l'attente forte de la population en matière de transports en commun et aux enjeux climatiques.* »,

CONSIDERANT que pour prendre en considération cette réserve, la Métropole indique que la durée de l'opération peut être réduite à 12 ans en réalisant simultanément les deux dernières phases du projet (la branche du port de La Seyne-sur-Mer et celle de La Garde-centre) selon le calendrier annexé ; qu'il convient également de préciser que la mise en service du BHNS s'effectuera de façon progressive, en fonction de l'état d'avancement des travaux ; que notamment la mise en service du premier tronçon représentant presqu'un tiers du projet, sera effective dès 2028 ; que la Métropole s'engage d'une manière générale à mobiliser tous les moyens possibles pour limiter la durée du projet,

CONSIDERANT qu'en ce qui concerne le volet parcellaire de l'enquête, la commission émet six recommandations et une réserve,

Sur les recommandations émises par la Commission d'Enquête sur le volet parcellaire :

CONSIDERANT que la recommandation n°1 est ainsi formulée « *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* »,

CONSIDERANT que les services métropolitains vont prendre contact avec le propriétaire de la parcelle en question,

CONSIDERANT que la recommandation n°2 est ainsi formulée « *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* »,

CONSIDERANT que les services métropolitains ont déjà engagé les échanges avec ces propriétaires, échanges qui vont se poursuivre,

CONSIDERANT que la recommandation n°3 est ainsi formulée « *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* »,

CONSIDERANT que les services métropolitains sont d'ores et déjà en contact avec cette société et que les limites du domaine public ne sont pas modifiées par le projet du BHNS qui n'entraîne pas d'emprise sur cette parcelle ; que, lors des différentes phases de travaux, une attention particulière sera portée afin de limiter les impacts, notamment aux riverains et aux activités économiques de proximité et qu'à ce titre les meilleures garanties d'exploitation pendant la phase chantier seront apportées,

CONSIDERANT que la recommandation n°4 est ainsi formulée « *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* »,

CONSIDERANT que la Métropole s'engage à ce que l'incorporation dans le domaine public de la parcelle AX478, permettant d'assurer la continuité d'un itinéraire cyclable sécurisé, n'empêche pas son accès véhicule par l'impasse Bruno ; qu'elle rencontrera le propriétaire comme le propose la commission d'enquête,

CONSIDERANT que la recommandation n°5 est ainsi formulée « *Le maître d'ouvrage doit se rapprocher du propriétaire [ALTAREA COGEDIM - La Valette-du-Var] pour la destination de l'emprise et les contraintes liées à l'exploitation des commerces (terrasses)* »,

CONSIDERANT que le projet ne prévoit pas de travaux d'infrastructure au droit des commerces et que les emprises présentées à l'enquête ne modifient pas les conditions d'exploitation des commerces ; que, conformément à la recommandation, les services métropolitains vont prendre contact avec le propriétaire pour lui présenter ces différents éléments,

CONSIDERANT que la recommandation n°6 est ainsi formulée « *Le maître d'ouvrage doit obtenir des précisions sur les propriétaires actuels [M. CAMPENIO SCI Claire et Syndicat des copropriétaires du centre Industriel des quatre Chemins] et les actes de vente afin de régulariser l'état parcellaire* »,

CONSIDERANT que les services métropolitains vont prendre contact avec le propriétaire pour obtenir les justificatifs de cession et les renseignements sur les propriétaires ou occupants détenteurs des droits sur les parcelles en question,

Sur la réserve émise par la commission d'enquête sur le volet parcellaire :

CONSIDERANT que la réserve unique est ainsi formulée « *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* »,

CONSIDERANT que la gare de La Pauline-Hyères occupe une position stratégique reconnue dans le SCOT en tant que porte d'entrée du territoire métropolitain; que ce rôle stratégique est appelé à se renforcer, notamment grâce aux projets d'aménagement portés par la SNCF, tels que la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur et le parking dépose-minute; que dans ce contexte l'implantation d'un parking relais à proximité immédiate de cette gare constitue donc un élément essentiel à la cohérence du projet de BHNS ; qu'à la suite de la réserve émise, le maître d'ouvrage va réaliser une étude, en concertation avec le propriétaire - la société Cambridge - et l'occupant, afin d'identifier les solutions les plus adaptées, y compris l'implantation du parking relais, permettant de concilier les objectifs stratégiques de l'ouvrage public avec les intérêts liés à l'exploitation économique de la parcelle par le propriétaire et l'occupant,

Déclaration de projet :

CONSIDERANT que, conformément aux dispositions de l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et suite au courrier du Préfet du Var en date du 1^{er} août 2025, l'organe délibérant de la Métropole est appelé à se prononcer sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement,

CONSIDERANT que l'article L.126-1 du code de l'environnement précise que lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage a fait l'objet d'une enquête publique en application des articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement, l'organe délibérant de l'établissement public responsable du projet, se prononce par déclaration de projet de l'intérêt général de l'opération projetée,

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit mentionner l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à enquête ; comporter les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général ; prendre en considération l'étude d'impact, les avis de l'Autorité environnementale (MRAe) et des collectivités territoriales et leurs groupements consultés en application de l'article L.122-1 V du code de l'environnement ainsi que le résultat de la consultation du public ; indiquer, le cas échéant, au vu des résultats de l'enquête publique, la nature et les motifs des principales modifications apportées au projet sans que celles-ci puissent en altérer son économie générale ; comporter les éléments mentionnés au I de l'article L.122-1-1 du Code de l'Environnement, à savoir préciser les incidences notables du projet sur l'environnement, les prescriptions et mesures destinées à éviter, réduire ou compenser ces incidences notables, les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine,

CONSIDERANT que la déclaration de projet, annexée à la présente délibération, développe l'ensemble des éléments exigés par les dispositions susvisées, lesquels sont également présentés ci-après de manière synthétique,

CONSIDERANT ainsi que le projet de BHNS comprend plusieurs opérations qui consistent à :

- aménager une infrastructure de circulation sur un tracé de 28 km, dont 70% en site propre, permettant de relier l'Espace Marine - à La Seyne-sur-Mer - ainsi que le Technopôle de la Mer - à Ollioules - aux gares SNCF de La Garde-centre et de La Pauline-Hyères à La Garde, en traversant le territoire des communes de Toulon et de La Valette-du-Var ;
- réaliser des travaux de requalification urbaine et paysagère des voiries du tracé de la ligne BHNS de façades à façades ;
- construire un nouveau site d'exploitation de maintenance et de remisage (SEMR) de Sainte-Musse à Toulon pour accueillir la nouvelle flotte de bus et réaliser des travaux d'adaptation de l'actuel dépôt de bus de Brégallion à La Seyne-sur-Mer pour accueillir les premiers bus BHNS ;
- développer et aménager quatre parking relais à La Seyne-sur-Mer (600 places dont 300 dédiées aux usagers de transport en commun), à Ollioules (300 places supplémentaires sur le site du parking actuel), à Toulon (400 places dont 200 dédiées aux usagers de transport en commun), à La Garde (600 places en interconnexion avec le réseau SNCF) ;
- acquérir quarante bus électriques de 24m et 18m dédiés à l'exploitation du BHNS qui comprendra 3 lignes (ligne 1, 1a et 1b) ;
- déployer des systèmes d'exploitation intelligents qui permettront de réguler en temps réel la circulation des bus et de gérer leur priorité aux carrefours ;
- aménager 65 stations de desserte spécifiques BHNS, espacées de 400 mètres en moyenne ;
- déployer un système d'information voyageurs en station, embarqué dans les bus ou support mobile ;
- replanter 975 arbres en compensation des arbres abattus et restaurer un milieu boisé ainsi qu'un milieu semi-ouvert,

CONSIDERANT qu'à la faveur du processus d'évaluation environnementale (étude d'impact, avis de l'Autorité environnementale et des services) et de la consultation du public, l'ensemble des impacts du projet sur les différents milieux (physique, naturel, humain, sanitaire, patrimonial, risques naturels et technologiques) ont clairement été identifiés, analysés et qualifiés, permettant ainsi au maître d'ouvrage de prendre toutes les mesures pour rendre compatible le projet aux enjeux environnementaux et sociaux en présence,

CONSIDERANT que les mesures d'évitement, d'adaptation du projet, de réduction des impacts, d'accompagnement ou de compensation, telles qu'elles sont relatées dans la déclaration de projet annexée, seront mises en œuvre lors de la réalisation du projet et que celles-ci permettent d'obtenir des impacts résiduels de très faible importance à l'échelle du tracé et entièrement acceptables pour les milieux,

CONSIDERANT qu'au-delà de son assiette sur l'espace public existant (65,35ha), le projet entraîne des emprises foncières supplémentaires sur les propriétés privées qui sont limitées (3,06 ha d'emprise répartis sur 101 parcelles sur les 28 km de tracé) au regard du taux de 70% de site propre obtenu, étant précisé que 19,73 ha ont été acquis par la Métropole à la faveur d'une ancienne procédure,

CONSIDERANT que l'ensemble des recommandations et réserves émises par la commission d'enquête a été examiné et pris en considération au chapitre 4 du dossier de déclaration de projet annexé et rappelé dans le cadre de la présente délibération,

CONSIDERANT que le coût d'investissement, qui s'élève à 341 M€ TTC (se décomposant en 42,45 M€ d'études, 228 M€ d'infrastructure et de superstructure, de 57 M€ d'acquisition de matériel roulant et de 13,3 M€ d'acquisitions foncières), manifeste le souci de maîtrise des dépenses publiques du maître d'ouvrage et que ce coût investi permet d'obtenir, d'un point de vue socio-économique, une bonne rentabilité du projet dans la mesure où la Valeur Actualisée Nette Socio-Economique (VAN-SE), agrégat qui monétarise les gains socio-économiques par rapport aux coûts d'investissement et d'exploitation de l'opération, est largement positive (237,1 M€₂₀₂₃),

CONSIDERANT les bénéfices et effets positifs du projet de BHNS en termes d'amélioration, notamment :

- de la part modale des transports en commun (amélioration de 20% à l'horizon 2058 faisant atteindre cette part modale à 10%),
- de la vitesse commerciale des transports en commun en heure de pointe (17,5 km/h), de l'augmentation de la fréquence et de la régularité,
- du confort des usagers,
- du développement des modes doux,
- des déplacements des personnes à mobilité réduite,
- de la desserte des quartiers prioritaires et des établissements de santé,
- du développement de l'intermodalité au moyen des parkings relais,
- de la qualité urbaine et paysagère des voies,
- de l'attractivité des secteurs traversés,
- de la qualité de l'air et effets positifs sur la santé,
- des nuisances phoniques liées au trafic routier,

CONSIDERANT que ces bénéfices et effets positifs, au regard des coûts et impacts maîtrisés du projet de BHNS, justifient l'intérêt général de l'opération dans la mesure où ils permettent, tout d'abord, de répondre aux objectifs de réduction de l'usage individuel de l'automobile à l'échelle du territoire métropolitain à l'horizon 2038 et 2058, ensuite de renforcer les liens et les échanges entre l'est et l'ouest de la métropole tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie et du développement urbain, d'améliorer, enfin, la qualité globale du réseau de transport en commun afin de le rendre plus attractif grâce à l'accroissement de la vitesse commerciale, de la fréquence, de la régularité et du confort pour les usagers et les gains de temps ainsi induits,

Réitération de la demande de déclaration d'utilité publique :

CONSIDERANT que l'article L.123-16 du code de l'environnement prévoit que « *tout projet (...) d'un établissement public de coopération intercommunale ayant donné lieu à des conclusions défavorables (...) de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération motivée réitérant la demande (...) de déclaration d'utilité publique de l'organe délibérant (...) de l'établissement de coopération concerné.* »,

CONSIDERANT que l'article R112-23 du code de l'expropriation dispose que « *si les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête sont défavorables à la déclaration d'utilité publique de l'opération envisagée, le Conseil Municipal est appelé à émettre son avis par une délibération motivée dont le procès-verbal est joint au dossier transmis au préfet* »,

CONSIDERANT que si la commission d'enquête a donné un avis favorable avec réserves sur le projet soumis à enquête publique, la Métropole n'est pas en capacité de lever immédiatement et intégralement toutes les réserves prononcées pour les motifs exposés *supra* et développés au chapitre 4, « *prise en compte des résultats de l'enquête publique unique par le maître d'ouvrage* », de la déclaration de projet jointe en annexe,

CONSIDERANT qu'en application des dispositions précitées, il convient dès lors de réitérer la demande de déclaration d'utilité publique,

Et après en avoir délibéré,

D E C I D E

ARTICLE 1

DE PRENDRE ACTE des conclusions de l'enquête publique et **D'APPROUVER** les modalités de prise en compte des réserves telles que décrites dans le rapport annexé.

ARTICLE 2

D'ADOPTER la déclaration de projet, qui justifie l'intérêt général de l'opération, jointe à la présente délibération.

ARTICLE 3

DE DECLARER d'intérêt général, en application de l'article L.126-1 du code de l'environnement, le projet de Transport en Commun en Site Propre – Bus à Haut Niveau de Service sur le territoire des communes d'Ollioules, de La Seyne-sur-Mer, de Toulon, de La Valette-du-Var et de La Garde.

ARTICLE 4

DE REITERER, sur la base des articles L.123-16 du code de l'environnement et R.112-23 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et au vu des motifs exposés précédemment, la demande de déclaration d'utilité publique auprès de Monsieur le Préfet du Var.

ARTICLE 5

DE SOLICITER auprès de Monsieur le Préfet du Var l'arrêté de cessibilité des emprises foncières comprises dans l'enquête parcellaire.

ARTICLE 6

D'AUTORISER Monsieur le Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée à signer tout acte ou document en lien avec ce dossier.

ARTICLE 7

D'AFFECTER les dépenses nécessaires sur le budget annexe Transports 2025 et suivants.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à Toulon, le 24 septembre 2025

Jean-Pierre GIRAN

Béatrice VEYRAT-MASSON

Président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée

Le secrétaire de séance

POUR 68



CONTRE 2

Monsieur Anthony CIVETTINI, Monsieur Philippe LEROY.

ABSTENTION 4

Monsieur Gilles BALDACCHINO, Monsieur Olivier CHARLOIS ,
Madame Cécile MUSCHOTTI, Monsieur Amaury NAVARRANE.



DÉCLARATION DE PROJET PORTANT SUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL
DES TRAVAUX DE LA RÉALISATION DU TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE
– BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE DE LA METROPOLE TOULON PROVENCE
MEDITERRANEE

La présente déclaration de projet fait suite aux résultats de la procédure d'enquête publique unique qui est intervenue du 26 mai au 25 juin 2025, laquelle regroupait :

- l'enquête préalable à la déclaration d'utilité du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le territoire des communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde,
- l'enquête parcellaire en vue de la cessibilité de tout ou partie d'immeubles et de droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de l'opération sur le territoire des communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

La déclaration de projet permet à la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération projetée en application de l'article L.126-1 du code de l'environnement.

L'article L.126-1 du code de l'environnement dispose que :

« Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique en application du chapitre III du présent titre, l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. En outre, elle comporte les éléments mentionnés au I de l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

La déclaration de projet est publiée dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat. »

1 OBJET DE L'OPERATION	4
1.1 Historique du fondement du projet.....	4
1.2 Concertation préalable	5
1.3 Financement	5
1.4 Caractéristiques de l'opération.....	5
2 LES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	7
2.1 Prise en considération de l'étude d'impact	9
2.1.1 Impacts notables en phase chantier	9
2.1.2 Impacts notables en phase exploitation	12
2.2 Prise en considération de l'avis de l'autorité environnementale par le projet (MRAe)....	13
2.3 Mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les Incidences.....	14
2.3.1 Milieux physiques	15
2.3.2 Biodiversité.....	15
2.3.3 Milieux humains.....	16
2.3.4 Patrimoine	16
2.3.5 Risques	16
2.4 Modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé	17
2.4.1 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets en phase travaux.....	17
2.4.2 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets en phase exploitation.....	17
3 PRISE EN CONSIDERATION DES AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LEURS GROUPEMENTS	18
3.1 La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var.....	18
3.2 SNCF Réseau	18
3.3 Direction Régionale des Affaires Culturelles.....	18
3.4 ESCOTA	19
3.5 Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var (UDAP)	19
3.6 Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).....	19
3.7 Agence Régionale de la Santé (ARS).....	20
3.8 La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).....	20
3.9 Le Conseil Départemental du Var	21
3.10 La commune d'Ollioules	21
3.11 La Seyne sur Mer	21
4 PRISE EN CONSIDERATION DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	22
4.1 L'appréciation des avantages et inconvénients par la commission d'enquête.....	22
4.2 Recommandations au titre de l'Utilité Publique.....	22
4.2.1 Recommandation 1 : Extension du tracé	22
4.2.2 Recommandation 2 : Restructuration globale du réseau bus	23

4.2.3 Recommandation 3 : Vulnérabilité aux fortes chaleurs.....	25
4.2.4 Recommandation 4 : Travaux passerelles.....	26
4.3 Réserves au titre de l'utilité Publique	26
4.3.1 Réserve 1 : Site propre.....	26
4.3.2 Réserve 2 : Port de La Seyne-sur-Mer	29
4.3.3 Réserve 3 : Stationnement	30
4.3.4 Réserve 4 : Végétalisation	30
4.3.5 Réserve 5 : Parking relais.....	31
4.3.6 Réserve 6 : Délai de mise en service	32
4.4 Recommandation au titre de l'enquête parcellaire	32
4.4.1 Recommandation 1 : CNIM	32
4.4.2 Recommandation 2 : Passerelle Sainte Roseline	33
4.4.3 Recommandation 3 : Total Energie	33
4.4.4 Recommandation 4 : Accès impasse Bruno	33
4.4.5 Recommandation 5 : ALTAREA COGEDIM La Valette du var	33
4.4.6 Recommandation 6 : M. CAMPENIO SCI Claire et Syndicat des copropriétaires du centre Industriel des quatre Chemins.....	34
4.5 Réserves au titre de l'enquête parcellaire	34
5 NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS	35
6 MOTIFS ET CONSIDERATION QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET	36
6.1 Le coût rentable de l'opération	37
6.2 Les impacts maîtrisés de l'opération	38
6.3 Les bénéfices du projet.....	38
6.3.1 Les bénéfices en matière de déplacements et de mobilité.....	38
6.3.1.1 Amélioration de la part modale des transports en commun (TC).....	38
6.3.1.2 Amélioration de la capacité d'emport	39
6.3.1.3 Amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun sur l'itinéraire,	39
6.3.1.4 Amélioration du confort des usagers et du développement des modes doux.....	40
6.3.1.5 Desserte des quartiers prioritaires	41
6.3.1.6 Desserte des équipements	41
6.3.1.7 Développement de l'intermodalité	41
6.3.2 Effets positifs induits	41
6.3.2.1 Réduction des nuisances acoustiques liés au trafic routier	42
6.3.2.2 Augmentation de l'attractivité des secteurs traversés par le BHNS	42
6.3.2.3 Création d'emplois et amélioration de l'accès à l'emploi	42
6.3.2.4 Réduction des nuisances acoustiques liées au trafic routier	42
6.3.2.5 Amélioration de la qualité de l'air et effets positifs sur la santé – bilan carbone positif.....	43

1 OBJET DE L'OPERATION

Le Projet BHNS s'inscrit dans le développement d'une nouvelle offre de mobilité du territoire métropolitain.

Il est une des composantes du développement de l'offre de transport en commun dont les autres composantes sont une restructuration du réseau Mistral et le développement de la Navette ferroviaire toulonnaise.

1.1 Historique du fondement du projet

Le projet de transport en commun en site propre (TCSP) pour l'agglomération toulonnaise a une longue histoire qui remonte aux années 1970.

Initialement porté par le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Aire Toulonnaise (SITCAT), le projet visait à instaurer un transport sur rail dès 1981. En 2000, le projet a été lancé sur cette base conformément au Plan de Déplacements Urbain (PDU). Il a fait l'objet d'un arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique (DUP) en date du 21 décembre 2000 et renouvelé par un nouvel arrêté du 2 février 2005.

A partir du 1er janvier 2002, la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (TPM) a poursuivi le projet pour un coût prévisionnel des travaux de 240 M€ HT. TPM a démarré les opérations dès l'année 2002 en réalisant les expropriations et certains ouvrages d'art du tracé retenu en dehors de l'hyper centre de Toulon.

La configuration de la ville coincée entre mer et montagne, a rendu la décision d'engager les travaux très complexe et sensible pour le quotidien des habitants. En effet, la réalisation d'un TCSP se traduit nécessairement par la suppression de voies de circulation pendant la durée du chantier. Dès lors, il est apparu préférable d'attendre l'achèvement des travaux de la traversée souterraine de Toulon. Ce chantier a duré plus de 20 ans, et le second tube souterrain (sens Marseille-Nice) n'a été réceptionné qu'en février 2014.

Compte tenu de ces délais et des évolutions technologiques, TPM a souhaité, dès 2013, procédé à une actualisation de son projet de TCSP.

À la suite des études préalables et à la concertation publique, TPM a décidé, en fin d'année 2016, de relancer le projet de TCSP sous la forme d'un bus à haut niveau de service (BHNS), pour un coût estimatif total de 441,8 M€ TTC (délibération du 16 décembre 2016).

Le dossier devait être ensuite soumis à une enquête publique.

Or, par deux arrêts des 6 et 28 décembre 2017, le Conseil d'État a annulé plusieurs dispositions réglementaires donnant compétence au Préfet de région pour exercer la fonction d'autorité environnementale. Les procédures d'enquête publique ont été alors suspendues par un arrêté préfectoral du 10 janvier 2018 dans l'attente du nouveau décret ministériel. Ce décret n'est paru que le 4 juillet 2020.

Dans un objectif de transparence, il a été décidé dès 2021 de reprendre le projet au stade de la concertation sur un tracé reliant La Seyne-sur-Mer à la gare de La Garde centre en passant par le Technopôle de la Mer à Ollioules et la gare de La Pauline-Hyères.

1.2 Concertation préalable

Le projet a fait l'objet de deux phases de concertation réglementaire qui se sont déroulées du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022 et du 05 décembre 2022 au 31 janvier 2023.

Six réunions publiques se sont déroulées pendant ces deux phases de concertation.

Au terme de cette concertation est apparu un consensus sur le choix du tracé.

Le bilan de la concertation a été approuvé en Conseil métropolitain le 8 juin 2023.

Par délibération en date du 12 septembre 2024, la Métropole Toulon Provence Méditerranée décide de solliciter Monsieur le Préfet du Var, à l'ouverture des enquêtes conjointes d'utilité publique et parcellaire du projet de BHNS.

1.3 Financement

En 2021, la Métropole a répondu à l'appel à projet TCSP lancé par l'Etat. Le BHNS porté par la Métropole TPM a obtenu une subvention de l'État à hauteur de 40 millions d'euros sous réserve que les travaux débutent au plus tard en 2025.

En 2022, La Métropole a sollicité la Région Sud dans le cadre du programme « nos territoires d'abord » et s'est vu attribuer un volume de subvention de 10 millions d'euros [DEP 22-0828 votée le 16/12/2022].

1.4 Caractéristiques de l'opération

Ce projet prévoit la création d'une infrastructure BHNS de 28 km qui relie La Seyne-sur-Mer à l'ouest (Bois-Sacré) à La Garde à l'est (gares de La Garde et de La Pauline-Hyères), en passant par les communes d'Ollioules, de Toulon et de la Valette-du-Var.

Le coût de l'opération globale est de 395 millions d'euros TTC dont 341 millions d'euros TTC dédiés au projet B.H.N.S.

L'infrastructure présentera 70 % de site propre et 65 stations.

Le tracé en Y depuis Bon Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran, est celui retenu après concertation publique.

Les stations du BHNS proposeront un quai de 40 m de longueur qui supporteront tous les équipements de service aux voyageurs tels des assises, des bornes d'information voyageurs, de l'éclairage, caméras haut-parleurs et abri voyageurs. L'ensemble de ces stations permettront un accès aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite. L'ensemble des équipements permettront l'accessibilité du service aux malvoyants et mal entendants.

Le projet comprend également la construction de 3 parkings relais situés à la gare SNCF de la Pauline-Hyères, à l'Espace marine à La Seyne-sur-Mer et à Sainte-Musse sur la commune de Toulon ainsi que l'extension d'un quatrième aux portes d'Ollioules et de Toulon à Ollioules.

Le projet comprend également la construction d'un Site d'Exploitation de Maintenance et de Remisage (SEMR) pour une capacité de remisage de 150 bus sur le site de Sainte-Musse.

Deux passerelles piétonnes seront érigées :

- la passerelle Sainte-Roseline sur Toulon secteur Herriot au franchissement de la voie ferrée ;
- la passerelle de l'Eco-Campus sur la commune de La Garde au droit de l'Eco-Campus pour liaisonner le campus à la zone commerciale au franchissement de la RD98.

Ces deux passerelles permettent un franchissement sécurisé de la voie ferrée ou voie à grande circulation pour les piétons et les cycles et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet comprend la modernisation du système d'exploitation nécessaire à la mise en œuvre d'un BHNS comme la priorité aux feux, les informations voyageurs, les systèmes d'aide à l'exploitation dynamique.

Les lignes BHNS seront exploitées par des bus électriques de 24 m et 18 mètres de longueur.

Le projet BHNS porté par la Métropole s'accompagne d'une restructuration forte du réseau de transports en commun.

Les 28 km d'infrastructure sont décomposés en 5 phases géographiques de travaux.

Le démarrage de la première tranche de travaux est prévue fin 2025.

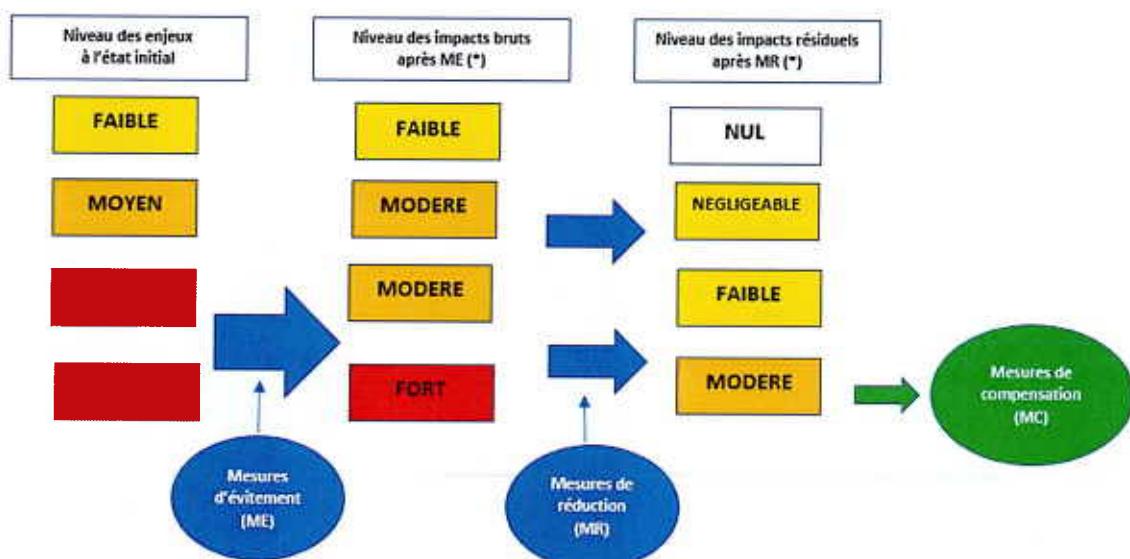
La mise en service de la première phase du Technopôle de la Mer à Bir-Hakeim est envisagée début 2029 pour une mise en service globale de l'ensemble de l'infrastructure et Toulon en 2037 (Échéance retenue au terme de l'enquête publique).

2 LES INCIDENCES NOTABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service a fait l'objet d'un processus d'évaluation environnementale (diagnostic de l'état initial, réalisation d'une étude d'impact, consultation de l'autorité environnementale) concernant les incidences sur l'environnement dans les grands domaines d'étude suivants :

- sur le milieu physique,
- sur le milieu naturel,
- sur les activités humaines et les biens,
- sur le cadre de vie et la santé humaine,
- sur le paysage et le patrimoine (archéologique, culturel et historique),
- sur les risques naturels ou technologiques,

La méthode d'approche de l'évaluation environnementale, en particulier de l'étude d'impact, peut être schématisée de la façon suivante :



(*) ME = mesures d'évitement

(*) MR = mesures de réduction

Ce processus d'évaluation a permis d'identifier et de croiser les niveaux d'enjeu (dans la zone des 50 mètres de prospection écologique du tracé mais également dans l'aire d'étude éloignée des 5 kilomètres) et les niveaux d'impacts (négatifs ou positifs) que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation du projet.

Il a permis également de déterminer des mesures d'évitement ou de réduction des impacts pour limiter ceux-ci et les rendre négligeables ou acceptables. Lorsque les impacts résiduels qui n'ont pu suffisamment être limités, des mesures de compensation ont pu être définies.

Le projet de BHNS, comme l'a rappelé la commission d'enquête dans son rapport, cherche à favoriser un mode alternatif à la voiture particulière, répondant ainsi à des objectifs environnementaux « *d'une situation de déplacement largement dominée par la voiture particulière et conduisant à des nuisances environnementales fortes en matière de pollutions et émissions de gaz à effet de serre, d'acoustique et de cadre de vie* ».

Le projet, dans ses caractéristiques techniques telles qu'elles ont été conçues, recherchait à avoir le moindre impact sur l'environnement.

Les incidences notables ont été identifiées et analysées dans l'étude d'impact.

Le tableau synoptique présenté ci-dessous retrace les niveaux d'enjeu présents à l'état initial, les niveaux d'impacts après mise en œuvre des mesures d'évitement (ou impacts bruts) et les niveaux d'impacts résiduels après mise en œuvre des mesures de réduction.

Il montre au premier coup d'œil que l'opération, en phase travaux puis en phase exploitation, entraîne des effets négatifs très limités sur l'environnement et que les impacts ont bien été appréhendés et maîtrisés, ce qui est une bonne performance pour un projet dont le tracé est de 28 km.

Thème	Thème	État initial Niveau d'enjeu	Niveau d'impact brut	Niveau d'impact résiduel	Niveau d'impact brut	Niveau d'impact résiduel
Temi du sujet climat	Climat	Faible	Nul	Négligeable	Nul	Nul
	Topographie	Faible	Très Faible	Négligeable	Faible	Négligeable
	Géologie	Faible	Faible	Négligeable	Très Faible	Négligeable
	Eaux souterraines	Moyen	Modéré	Très faible	Faible	Négligeable
	Eaux superficielles / Ruisseaux	Moyen	Modéré	Très faible	Modéré	Très faible
	Eaux superficielles / Mer	Moyen	Modéré	Très faible	Modéré	Très faible
	Périmètre protégé	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Habitats naturels	Moyen	Modéré	Modéré	Négligeable	Négligeable
	Habitats remarquables	Moyen	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Zones humides	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
Biodiversité	Flore	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Avifaune	Faible	Modéré à très faible	Faible	Faible	Faible
	Mammifères hors chiroptères	Faible	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Chiroptères	Moyen à fort	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Reptiles	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Amphibiens	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Invertébrés	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Corridors écologique	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Occupation du sol	Moyen	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	L'habitat et les logements	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
Biens matériels et activités humaines	Établissement et équipements publics	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Agriculture	Très faible	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Déplacements / réseaux routier et autoroutier	Faible	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Déplacements / transports en commun	Faible	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Déplacement / Trafic	Faible	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Déplacement / Stationnement	Faible	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Déplacement / Pistes cyclables	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Parcnelles piétonnes à conserver	Faible	Nul	Nul	Négligeable	Négligeable
	Réseaux	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Tourisme et loisirs	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
Population et santé humaine	Activités économiques	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Gestion des déchets	Moyen	Modéré	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Population (contexte démographique)	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Cadre de vie / qualité de l'air	Moyen	Modéré	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Cadre de vie / vibrations	Faible	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Cadre de vie / Ambiance acoustique	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Cadre de vie / Emissions lumineuses	Moyen	Modéré	Faible	Négligeable	Négligeable
	Odeurs	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Patrimoine archéologique	Moyen	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Patrimoine culturel et historique	Moyen	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable
Risque et簪害	Contexte paysager	Moyen	Faible	Négligeable	Négligeable	Négligeable
	Risque naturel / sismique	Moyen à fort	Nul	Nul	Négligeable	Négligeable
	Défauts naturels / inondation	Moyen à fort	Modéré	Faible	Modéré	Négligeable
	Risques technologiques	Moyen	Faible	Faible	Négligeable	Négligeable
	Réseaux et risques technologiques	Moyen	Modéré	Très Faible	Négligeable	Négligeable
	Axes de transport de matières dangereuses	Moyen	Modéré	Très Faible	Négligeable	Négligeable

2.1 Prise en considération de l'étude d'impact

L'étude d'impact s'attache, dans un premier temps, à identifier les enjeux principaux qui sont présents dans l'état initial des milieux physique, naturel, humain, patrimonial ainsi que des risques naturels ou technologiques et à en qualifier les niveaux de sensibilité (négligeable, faible, moyen, fort, etc.).

Sur les 46 domaines réglementaires d'étude, il est relevé que :

- 13 ne présentent qu'un niveau d'enjeu très faible ou faible,
- 22 sujets présentent un niveau d'enjeu qualifié de moyen,
- 11 relèvent d'un niveau d'enjeu fort ou très fort,

Dans un second temps, l'étude d'impact décrit les effets directs et indirects du projet de BHNS sur l'environnement, pendant la phase chantier ainsi qu'après la mise en service du BHNS, et détermine les mesures à prendre pour supprimer, réduire et, à défaut, compenser les conséquences dommageables du projet.

Lorsqu'ils sont négatifs, ces effets (ou impacts) sont eux-mêmes qualifiés de soit négligeables, soit de faibles, soit de modérés ou soit de forts.

Les impacts positifs et les bénéfices de l'opération, quant à eux, seront exposés au chapitre 6 de la présente déclaration.

Pour souligner la prise en compte des différents impacts qui ont été identifiés, la présente déclaration adopte une perspective globale et se cantonne à rappeler de manière synthétique, et non exhaustive, les principaux impacts bruts négatifs les plus notables (c'est-à-dire avant toute mesure corrective de réduction, d'accompagnement ou de compensation) qualifiés de modérés à forts.

Les impacts bruts évalués dans l'étude d'impact comme étant faibles ou négligeables ne sont pas ici rappelés mais sont, bien évidemment, également pris en compte par le projet et sa mise en œuvre.

2.1.1 Impacts notables en phase chantier

Durant la phase chantier, sur les 46 domaines d'enjeux environnementaux étudiés, 24 domaines ont été identifiés comme étant impactés de manière modérée et 2 domaines (habitats remarquables et avifaune) de manière forte.

Outre les mesures classiques et adaptées (MR01) d'organisation et de gestion des chantiers d'infrastructure qui visent à la réduction des nuisances de toutes natures (accès, circulation, traversée des carrefours, déchets, prévention des pollutions, etc.), la Métropole mettra en œuvre des mesures spécifiques, dites mesures de réduction, afin de réduire notamment les incidences et de les rendre acceptables (impact négligeable ou faible) pour le milieu considéré.

La mise en œuvre de ces mesures permettra de réduire les impacts modérés à un seul domaine seulement (celui des habitats naturels). Par ailleurs, un seul domaine pour lequel l'impact résiduel n'aura pu être rendu acceptable (celui d'habitats remarquables) fera l'objet d'une mesure de compensation.

Sur le milieu physique (climat, topographie, géologie, eaux souterraines et superficielles)

- Sur les eaux souterraines : les travaux ne prévoient pas de pompages ou de rejets dans les eaux souterraines. Les interférences avec les nappes phréatiques sous-jacentes aux travaux (décaissements limités à 1m de profondeur) seront l'exception. En raison de la perméabilité des formations en place, générant localement des risques de pollution des eaux souterraines du fait des produits stockés ou

manipulés, (hydrocarbures par exemple), des mesures préventives (MR04/MR05) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

- Sur les eaux superficielles : travaux réalisés en retrait du réseau hydrographique sauf pour le franchissement par le tracé du ruisseau du Saint-Joseph qui nécessitera des interventions dans le lit du cours d'eau. Proximité de plusieurs cours d'eau (Vallat de Faveyrolles, le Las, l'Eygoutier, le ruisseau des Paluds, Le Régana, le ruisseau de Pierrascas) qui peuvent être exposés à une dégradation temporaire pendant la durée du chantier à des pollutions accidentelles ou des rejets d'eaux d'exhausse, de ruissellement, etc. De même les travaux de remblaiement de 2400m² dans le port de La Seyne-sur-Mer, en particulier les opérations de dragage des sédiments, pourraient altérer la qualité des eaux côtières. Des mesures de réduction (MR06/MR07) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

Sur le milieu naturel (biodiversité)

- Sur les habitats naturels y compris remarquables : plusieurs habitats naturels seront impactés (boisements thermophiles mixtes, Frênaies riveraines, pinèdes de Pins d'Alep, prairies mésophiles, arbres d'alignement, fourrés rudéraux, etc.). En ce qui concerne les enjeux les plus importants, une pinède de Pins d'Alep (aux faibles fonctionnalités écologiques) sera détruite à hauteur de 0,25ha, principalement sur la partie ouest du tracé. La restauration et la gestion écologique d'une pinède identifiée (MC01) permettra de compenser les effets négatifs de ces destructions. L'impact indirect le plus important est celui du risque de développement d'espèces exotiques envahissantes du fait du passage répété des engins de chantier, de l'apport de terres végétales extérieures ou de semences ou fragments d'espèces invasives. Des mesures d'évitement et de réduction (ME01, MR08/MR09/MR11/MR12/MR14/MR15) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

Par ailleurs, sur l'ensemble du tracé de 28 km, au total 325 arbres d'alignement seront abattus, essentiellement des platanes et des palmiers. Cet impact fort entraîne une mesure forte de compensation qui consiste à replanter 955 (975 en définitive) sujets d'alignement (MR17) ainsi que la restauration de milieux semi-ouverts (MC02) permettant un gain écologique important (Cf. chap 2.3).

- Sur l'avifaune : les travaux, en particulier de défrichement, de débroussaillage, de démolition de bâti, pourraient avoir des effets destructeurs sur des nids ou individus (Fauvette pitchou, Chardonnet élégant, Serin cini, Hirondelle, Martinet noir, Corneille noire, etc.) ou des effets de dérangement durant la période de reproduction/nidification, période durant laquelle les oiseaux sont particulièrement sensibles aux bruits, vibrations, etc.

Des mesures de réduction (en particulier la MR17, replantations d'arbre ornementaux de grande taille dans les emprises) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

- Sur les mammifères, dont les chiroptères : sur les quatre espèces de mammifères qui ont été repérées, deux (l'Écureuil Roux et le Hérisson d'Europe) risquent d'avoir des impacts notables (écrasement ou dérangement) du fait des travaux de débroussaillage/défrichement ou des travaux de nuit au regard de leur faible capacité de fuite. Quant aux chiroptères, cinq espèces ont été identifiées dans les gîtes arboricoles ou vieilles bâtisses. 9 arbres se situent directement sous l'emprise des travaux dont 4 devront être abattus. En cas de travaux de nuit, les chiroptères seraient menacés de destruction. Une adaptation des horaires des travaux (MR16) permettra de rendre négligeable ce risque.

Sur l'ensemble de cette problématique, des mesures d'évitement de réduction (ME01, MR08/MR09/MR10/MR13/MR15/MR16/MR17) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

Sur l'activité humaine et les biens (occupation du sol, habitat, établissements, agriculture, activité économique, etc.)

- Sur l'habitat et le logement : les travaux sur l'ensemble du linéaire entraînent, au-delà de l'espace public, quelques emprises foncières principalement sur des jardins ou espaces privatifs non bâtis. Sept biens bâtis sont voués à être démolis (dont deux à usage d'habitation). Par ailleurs des nuisances temporaires à proximité des habitations seront générées.
Une démarche d'acquisition foncière, donnant lieu à indemnisation, sera engagée et des mesures de réduction des nuisances seront prises (MR19), Cf. chap 2.3.
- Sur les établissements et équipements publics : plusieurs établissements et équipements publics administratifs (santé, enseignement, etc.) situés le long du tracé seront impactés durant les travaux, en particulier les populations sensibles aux nuisances sonores ou à la qualité de l'air (enfants, malades, personnes âgées). Les problématiques de maintien d'accessibilité par différents modes de transports, de maintien de stationnement aux abords d'établissements, de dessertes sécurisées et balisées et de continuité pour les services et usagers sont identifiées.
Des mesures de réduction en vue du maintien des conditions d'accès et de fonctionnement (MR20/ME21) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).
- Sur les déplacements (infrastructures et transport en commun) : des perturbations seront temporairement causées localement aux différents modes de déplacement (piétonnier, cycliste, voiture, transport en commun) en raison des rétrécissements, réductions de largeur roulable, modifications de circulations, déviations ou interruptions temporaires d'itinéraire, réductions d'accessibilité, modifications de zones de stationnement, etc. Le réseau de transport en commun pourra être ponctuellement perturbé du fait des difficultés de circulation, de déplacements d'arrêts, de modifications de grilles horaires ou de pertes de vitesse commerciale sur certaines lignes.
Des mesures limitatives de perturbations (MR21/MR22) seront mises en œuvre sur ces impacts identifiés (Cf. chap 2.3).
- Sur les réseaux humides et secs : s'insérant dans un milieu urbain particulièrement dense, de nombreux réseaux enterrés ou aériens (eau potable, assainissement, électricité, gaz, télécommunications, éclairage public, etc.) seront inévitablement interceptés. La continuité de service par différentes techniques (protection, dévoiement de réseau, etc.) est le point majeur qui fait l'objet de la mesure (MR23) pour réduire cet impact (Cf. chap 2.3).
- Sur l'activité touristique et de loisirs : le principal impact sur ces activités est lié aux travaux de remblaiement dans le port de plaisance de La Seyne-sur-Mer qui neutraliserons durant le chantier une trentaine de places de stationnement, (sur les 370 existantes), rendrons difficile l'accès à l'embarcadère et induirons une dégradation d'image touristique des lieux. Des mesures (MR21/MR24), en particulier de préservation de la circulation et de création d'un embarcadère temporaire seront mises en œuvre pour réduire ces impacts (Cf. chap 2.3).
- Sur la gestion des déchets de chantier : les principaux impacts potentiels sur l'environnement sont surtout liés aux déchets de voirie (déconstruction des chaussées) qui peuvent contenir des hydrocarbures aromatiques polycycliques.
Des mesures de réduction (MR25), comprenant tri et analyses des déchets puis acheminement vers les filières adaptées, seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

Sur la population et la santé (population riveraine, qualité de l'air, vibration, bruit, odeurs)

- Les gênes potentielles concernent les populations des quartiers traversés par le tracé et les riverains qui habitent au droit des travaux. Le passage des engins, les travaux de terrassement, de mise en mouvement de matériaux (terre, gravier, enrobés, etc.) entraîneront des nuisances temporaires telles que l'émission de poussière ou de gaz d'échappement.
En ce qui concerne la qualité de l'air, ont été identifiées (étude particulière sur l'air et la santé) et qualifiées de modérées les principales sources d'émissions polluantes : émissions des moteurs thermiques, rejets des centrales à bitume, mouvement des terres et des matériaux, opérations d'épandage de liants

hydrauliques. Salissures, dépôts de poussière sur les végétaux, inhalation ou ingestion de particules sont les principales nuisances.

En ce qui concerne le bruit (étude acoustique spécifique), les niveaux sonores durant la phase chantier pourraient augmenter, de manière très localisée et temporaire, l'ambiance sonore lorsque les activités les plus bruyantes auront lieu (travaux de décapage, de démolition, de terrassement).

L'ensemble de ces impacts feront l'objet de mesures de réduction (MR01/MR26/MR27) qui seront mises en œuvre durant le chantier (Cf. chap 2.3).

Sur les risques naturels et technologiques (climat, topographie, géologie, eaux souterraines et superficielles)

- Sur le risque inondation : bien que les zones de travaux s'inscrivent pour une large part hors zones de risques d'inondation au PPRI, plusieurs tronçons du projet sont localisés dans trois secteurs de zones d'expansion de crue (le Vallat de Faveyrolles, le Las, l'Eygoutier et de ses affluents). En cas de crue durant le chantier, les matériels et matériaux entreposés dans les zones d'expansion pourraient perturber les écoulements et agraver le phénomène voire engendrer certaines pollutions.
Des mesures de réduction (MR32) seront mises en œuvre pour ne pas aggraver le risque inondation (Cf. chap 2.3).
- Sur le risque technologique : il s'agit principalement du risque d'endommagement ou de rupture de réseaux de gaz ou d'électricité et plus particulièrement sur le gazoduc Aubagne-Toulon.
Des mesures de réduction (MR33), notamment de détection précise de conduite et de piquetage en surface seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

2.1.2 Impacts notables en phase exploitation

En phase exploitation, sur les 46 domaines d'étude, seul le domaine de l'ambiance acoustique (localisé à 2 secteurs) est concerné par des impacts résiduels modérés. Cette question fera l'objet de mesures spécifiques pour traiter ces impacts.

Le projet de BHNS est majoritairement aménagé au niveau du terrain actuel, en milieu urbain dense, en suivant le plus souvent le réseau viaire existant. En phase exploitation, après mise en service, il ne présente globalement que des impacts négatifs modestes sur les différents milieux (physique, naturel, etc.) et engendre plusieurs impacts positifs. Le projet entraîne une imperméabilisation supplémentaire de 6,7 ha environ, soit une diminution de capacité d'infiltrations des eaux de ruissellement mais qui à l'échelle des masses d'eau concernées n'est pas du tout significative.

Les principaux impacts négatifs en phase exploitation sont résumés ci-dessous.

- Sur les eaux superficielles (cours d'eau) : augmentation des rejets d'eaux pluviales de ruissellement des zones imperméabilisées qui accroîtront le débit des milieux récepteurs exutoires.
Des mesures de réduction (MR34/MR35), consistant à créer des bassins de rétention et à mettre en place des dispositifs (décanteurs d'hydrocarbures) de gestion des eaux pluviales, seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).
- Sur les eaux côtières : la création d'une voie bidirectionnelle pour le BHNS par remblaiement sur 25 mètres de largeur au niveau du port de plaisance de La Seyne-sur-Mer pourrait entraîner un risque de pollution accidentelle (déversement de matière dangereuse à la suite d'un accident de circulation) ou chronique (traces d'hydrocarbure sur le sol, poussière ou déchets urbains).
Des mesures et dispositifs de gestion spécifiques des eaux pluviales au niveau du port (MR36) seront mises en œuvre (Cf. chap 2.3).

- Sur le bruit : dans son ensemble le projet influe de manière négligeable sur les niveaux sonores en façade des bâtiments situés le long du tracé. Cependant, dans deux secteurs à La Seyne-sur-Mer (rue Louis Curet/avenue Youri Gagarine, boulevard Jean Rostand) une augmentation prévisible supérieure à 2dB(A) a été calculée.
Des mesures de protection acoustique des façades et de réduction ponctuelle de vitesse de circulation au droit de celles-ci (MR39) seront mises en œuvre (*Cf. chap 2.3*).
- Sur le risque d'inondation : les incidences du projet sur le risque inondation sont liées
 - o d'une part, aux rejets d'eaux de ruissellement des zones nouvellement imperméabilisées qui, en cas de fortes pluies, peuvent augmenter de façon importante les débits des milieux récepteurs.
 - o D'autre part, au franchissement du ruisseau le Saint-Joseph qui nécessitera de réaliser un remblai dans son lit majeur en rive gauche en amont de la voie SNCF ainsi que la coupure d'un fossé rejoignant le passage inférieur de la voie ferrée.
 Des mesures spécifiques (MR34/MR41/MR42) de réalisation de bassin de rétention, de suppression de remblais en rive du cours d'eau en compensation du remblai nécessaire au franchissement et de rétablissement de continuité du fossé par l'installation d'un dalot seront mises en œuvre (*Cf. chap 2.3*).

2.2 Prise en considération de l'avis de l'autorité environnementale par le projet (MRAe).

Conformément aux dispositions prévues par les articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement, la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet du Var afin d'obtenir l'avis de l'Autorité environnementale (la Mission Régionale d'Autorité Environnementale : MRAe) sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

La DREAL PACA a pu consulter :

- par courriel du 23 décembre 2024 l'Agence Régionale de Santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur (ARS), qui a transmis une contribution en date du 13 janvier 2025 ;
- par courriel du 23 décembre 2024 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 21 janvier 2025.

La Mission Régionale d'Autorité Environnementale Provence-Alpes-Côte-d'Azur (MRAe) a délibéré et a remis son avis le 13 février 2025, lequel a été annexé au dossier d'enquête.

L'ensemble des recommandations de la MRAe a été pris en compte dans le dossier de DUP.

Les recommandations sont les suivantes :

L'étude d'impact se focalisant uniquement sur la ligne elle-même pour plusieurs thématiques, la MRAe recommande de clarifier le périmètre de projet retenu dans le cadre de l'évaluation environnementale et d'intégrer à l'analyse l'ensemble des composantes du projet.

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

Selon la MRAe un tel le projet est l'occasion de requalifier les espaces urbains et d'améliorer la place et le confort des modes doux et des piétons. Elle considère que le dossier ne s'empare pas pleinement de cette thématique.

Elle recommande de développer et de détailler les enjeux paysagers à une échelle appropriée et d'approfondir la définition du projet paysager dans toutes ses composantes. Elle recommande de mieux préciser la stratégie de gestion des nouvelles plantations.

Enfin, la MRAe recommande de préciser les hypothèses de trafic et le périmètre du réseau routier retenu pour évaluer l'impact du projet sur le bruit et la qualité de l'air et le cas échéant, de l'élargir à l'ensemble des voies subissant une hausse de trafic significative du fait soit du report du trafic automobile, soit de la desserte des parkings relais

La Métropole a apporté les précisions sur l'ensemble de ces recommandations dans le mémoire en réponse pièce J du dossier d'enquête publique qui précise le choix du mode de transport ainsi que les raisons qui ont conduit à l'implantation des parkings relais. Également, il est précisé les trafics routiers générés par ces parkings relais ainsi que les GES (gaz à effet de serre) et niveaux sonores produits. Les périmètres de réseau sont explicités tant pour les modélisations de trafic que pour les modélisations de la qualité de l'air. TPM développe une stratégie végétale permettant de réduire la température au sol et de préserver la biodiversité. La volonté est de préserver les arbres à haute tige existants mais quand cela n'est pas possible, de compenser par la plantation de 3 arbres au minimum par secteur. C'est un objectif qui est confié au maître d'œuvre, architecte paysagiste, en charge des phases de consultation ultérieures de projet BHNS.

2.3 Mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les Incidences

La Métropole tient compte des enjeux et des impacts du projet, tant en phase chantier qu'en phase exploitation, identifiés dans les différents volets de l'étude d'impact.

A cette fin, la Métropole met en place des mesures d'évitement, de réduction voire de compensation afin de limiter les impacts du projet sur les milieux physiques (terres, sols, eau et climat), naturels (biodiversité), humains (population, santé humaine, activités économiques), patrimoniaux (paysage et patrimoine archéologique, culturel ou historique) ainsi que des risques naturels ou technologiques.

Les principales mesures sont résumées dans le présent paragraphe et leur indexation est rappelée ci-après :

ME = mesure d'évitement

MR = mesure de réduction

MC = mesure de compensation

MA = mesure d'accompagnement

S = suivi environnemental

ME01 : Mise en défens préventive des habitats naturels à enjeu et de la flore patrimoniale

MR01 : Mesures générales d'organisation du chantier

MR02 : Charte « chantier vert »

MR03 : Edition d'un Cahier des Contraintes Fonctionnelles des Chantiers (CCFC)

MR04 : Gestion de l'eau souterraine en phase travaux

MR05 : Prévention de la pollution de l'eau et du sol en phase travaux

MR06 : Réduction des impacts sur les eaux superficielles en phase travaux

MR07 : Réduction des impacts sur les eaux du port de La Seyne-sur-Mer en phase travaux

MR08 : Adaptation des travaux selon le cycle biologique des espèces

MR09 : Limitation / adaptation des emprises des travaux et/ou des zones d'accès et/ou des zones de circulation des engins de chantier et Limitation / adaptation des installations de chantiers

MR10 : Adaptation des modalités de circulation des engins de chantier

MR11 : Optimisation de la gestion des matériaux (déblais et remblais)

MR12 : Dispositif d'aide à la recolonisation du milieu

MR13 : Abattage doux des arbres favorables aux Chiroptères

MR14 : Dispositif de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (actions préventives et curatives)

MR15 : Dispositif préventif de lutte contre une pollution et dispositif d'assainissement provisoire de gestion des eaux pluviales et de chantier

MR16 : Adaptation des horaires des travaux
MR17 : Plantation d'arbres au sein des emprises du projet
MR18 : Remise en état des zones de chantier
MR19 : Démolition des bâtis
MR20 : Maintien de condition d'accès et de stationnements suffisants aux abords des établissements et des équipements Publics
MR21 : Réduction des impacts de déplacement en phase travaux
MR22 : Phasage des opérations de travaux
MR23 : Dévoiement des réseaux existants
MR24 : Création d'un embarcadère temporaire
MR25 : Gestion des déchets en phase travaux
MR26 : Réduction des nuisances liées au chantier
MR28 : Réduction de l'impact paysager en phase travaux
MR29 : Remise en état du site en fin de travaux
MR30 : Prise en compte des enjeux archéologiques avant et pendant le chantier
MR31 : Prise en compte des enjeux patrimoniaux
MR32 : Prise en compte du risque inondation en période de chantier
MR33 : Respect des conditions de pose d'une tranchée en cas de croisement avec une conduite de gaz
MR34 : Mise en place d'ouvrages de rétention en compensation à l'imperméabilisation
MR35 : Gestion des eaux pluviales
MR36 : Gestion des eaux pluviales au niveau de la zone remblayée dans le port de La Seyne-sur-Mer
MR37 : Réduction des émissions polluantes
MR38 : Réduction des impacts sur l'air
MR39 : Mise en place de protection acoustique
MR40 : Remplacement des arbres abattus
MR41 : Mise en place de déblais en réduction de l'effet des remblais du BHNS
MR42 : Rétablissement du fossé présent en amont de la voie ferrée en rive droite du Saint-Joseph
MC01 : Restauration de milieux boisés
MC02 : Restauration de milieux semi-ouverts
MA01 : Mesure d'accompagnement pour déplacement d'un pied d'alpiste aquatique
S1: Suivi environnemental (août à février : 1 passage/mois - mars à juillet : 2 passages/mois)

2.3.1 Milieux physiques

Que cela soit en phase chantier ou en phase travaux les impacts sont faibles avec cependant des impacts modérés pour les eaux superficielles.

En phase chantier des mesures de prévention de la pollution de l'eau sont mises en œuvre. Il s'agira de s'attacher à contrôler les rejets avant qu'ils ne rejoignent le milieu naturel par confinement essentiellement. (MR04), (MR05) et (MR06).

En phase exploitation, il s'agira de gérer les ruissellements par la mise en place de rétention en compensation de l'imperméabilisation (MR34) et mise en place de dispositifs de décantation (MR35).

2.3.2 Biodiversité

Les mesures de réduction sont mises en œuvre essentiellement en phase de chantier les impacts en phase exploitation étant négligeables.

Il s'agira donc d'adapter le calendrier du chantier au cycle de vie (MR08), de limiter les emprises chantier au strict minimum (MR09), d'adapter les modalités de circulation des engins (MR10) et notamment leur vitesse afin de limiter la poussière, de favoriser la recolonisation du milieu (MR12) tout en mettant des dispositifs pour réduire le développement d'espèces envahissantes (MR14) et préserver les milieux de pollution de chantier (MR15).

Des mesures préventives de protection pourront être mises en place (ME01) et un écologue devra assurer au préalable de la destruction d'un habitat, qu'il n'y a pas de nidification.

Spécifiquement pour la pinède de Pins d'Alep au droit de Geffrier impactée par les emprises nécessaires à la mise en place d'un site propre bidirectionnel ainsi que pour les prairies milieux semi ouverts impactés par le projet une mesure de compensation (MC01) est mise en œuvre sur 1 hectare sur la parcelle EK0068 visant à mettre en place une gestion sous « cloche » dans sa partie la plus dense où l'abattage d'arbres sera proscrit et l'entretien de la végétation se limitera aux obligations légales de débroussaillage (OLD).

Une mesure d'accompagnement MA01 sera mise en place relative à la présence d'un pied d'Alpiste aquatique à proximité du carrefour des 4 chemins à La Garde, il sera déplacé à proximité immédiate, hors emprise.

2.3.3 Milieux humains

En phases de travaux, les entreprises sont soumises à la réglementation en termes de bruit, poussières, lumières qui seront définies dans le cadre des mesures générales de chantier MR01. Une attention particulière sera portée à la définition du cahier des charges fonctionnelles de chantier (CCFC) définissant les heures d'ouverture et fermeture de chantier, les conditions d'accès pour les riverains, mais également les conditions d'accès aux commerces, aux équipements publics afin d'assurer la continuité de l'activité économique et sociale durant la phase de chantier (MR20). En cas de coupures de la circulation des itinéraires de déviation seront mis en place et une communication sera faite (MR21).

Le réseau Mistral poursuivra sa mission de transport en commun sous chantier via des quais provisoires et embarcadère provisoire pour La Seyne-sur-Mer (MR24). Ponctuellement, les itinéraires pourront être modifiés afin de respecter le plan de circulation mis en place (MR21).

En phase exploitation, les impacts sont positifs n'entraînant pas de mesures compensatoires hormis des protections acoustiques MR39 ponctuellement pour les bâtiments, le long de l'avenue Louis Curet (RD18) et avenue Gagarine à La Seyne-sur-Mer. Ces protections acoustiques seront mises en œuvre selon la typologie des bâtiments et si les protections de façade actuelles ne permettent pas d'atteindre le niveau sonore réglementaire.

2.3.4 Patrimoine

En phase travaux, les impacts sont faibles sur le patrimoine historique ne nécessitant pas de mesures spécifiques même si une attention sera portée à la remise en état après travaux (MR29), le respect des emprises du chantier et le confinement des déchets (MR28).

En terme paysager, si l'abattage de certains arbres est nécessaire la replantation d'un minimum de 3 arbres pour 1 abattu va permettre de requalifier les espaces urbains. (MR40).

2.3.5 Risques

En phase chantier, les risques d'inondations sont pris en compte en limitant les travaux dans les cours d'eau en période de crue.

Les procédures de poses des canalisations à risques permettront de réduire les risques (MR33) et le maintien des conditions d'accès aux établissements et équipements permettront d'assurer les circulations et livraisons de matières dangereuses en sécurité (MR20).

En phase d'exploitation, le maintien du fossé en amont de la voie ferrée au droit du Saint-Joseph permettra de réduire le risque d'inondation (MR42) tout comme la mise en place d'ouvrage de rétention (MR31) ainsi que la réalisation d'un déblai permettant de compenser le remblai de la voie TCSP (MR41).

2.4 Modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement et la santé

2.4.1 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets en phase travaux

En phase chantier, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux pour limiter les incidences sur le milieu environnant. Les entreprises de travaux devront mettre en place un plan de préservation de l'environnement.

La Métropole TPM mettra en place un dispositif lui permettant d'avoir un suivi fin du calendrier des travaux, garant du respect des délais et également d'anticiper l'impact des chantiers afin d'informer les habitants et de définir un dispositif permettant de mettre en adéquation la vie locale et les impératifs de travaux.

Ce dispositif permettra notamment de mieux évaluer en temps réel, l'impact des travaux sur les habitants.

Des mesures de suivi sur le milieu naturel sont également prévues comme :

- La mesure d'accompagnement concernant le déplacement de l'Alpiste aquatique. (À noter que cette mesure sera mise en œuvre sur la phase 2 du projet, qui fera l'objet d'un dossier d'autorisation environnemental (DAE) spécifique).
- Un suivi environnemental et la mise en place d'un Système de Management Environnemental : le projet fera l'objet d'un système de management environnemental (SME) dont les objectifs sont notamment de :
 - Garantir le respect des engagements pris par le maître d'ouvrage en matière de préservation de l'environnement ;
 - Mettre concrètement en application les mesures environnementales lors des travaux et contrôler leur bonne mise en œuvre.
 - Mettre en place un Plan de Respect de l'Environnement (PRE).

2.4.2 Modalités de suivi des mesures et de leurs effets en phase exploitation

Plusieurs mesures seront mises en place en phase exploitation :

- Suivi des mesures sur les réseaux d'assainissement pluvial les eaux de ruissellement sont rejetées dans les réseaux pluviaux existants ou directement dans le milieu récepteur. Les services compétents de TPM se chargeront d'assurer l'entretien et la maintenance de ces installations d'assainissement pluvial et de contrôler le fonctionnement correct des dispositifs mis en place.
- 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. 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 ainsi que la gestion de la parcelle EK0068 mise en gestion au titre de la compensation de la réduction de la pinède au droit de Geffrier et la réduction de milieux semi-ouverts.
- 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, mais également au niveau de la rue Louis Curet à La Seyne-sur-Mer au droit des logements au niveau desquels auront été mises en place des protections acoustiques.
- Bilan de l'efficacité de l'aménagement (analyse socio-économique), 5 ans après la mise en service de l'infrastructure.
- Suivi paysager du développement des arbres plantés sur 5 ans.

3 PRISE EN CONSIDERATION DES AVIS DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET LEURS GROUPEMENTS

Une concertation inter administrative a permis la consultation des maires et des services entre septembre 2024 et janvier 2025.

La liste des services ou des collectivités consultés est la suivante :

- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var
- SNCF Réseau
- Direction Régionale des Affaires Culturelles
- ESCOTA
- Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var (UDAP)
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)
- Agence Régionale de la Santé (ARS)
- La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)
- Le Conseil Départemental du Var
- Les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, la Valette-du-Var, La Garde et Toulon
- La Région PACA
- La Chambre d'agriculture du Var

Les remarques formulées au cours de cette concertation inter administrative ont été prises en compte dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique et sont précisées ci-dessous

3.1 La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var

La CCI émet un avis positif au projet présenté et souhaite être assurée de la prise en compte de l'accès au commerce pour le dernier kilomètre et de la desserte en transport en commun des zones d'activités non desservies par le BHNS.

TPM apporte confirmation de la mise en œuvre de places de livraisons et de la restructuration du réseau Mistral assurant la desserte des zones économiques.

3.2 SNCF Réseau

SNCF réseau demande la mise à jour de l'étude d'impact en fonction des éléments du projet LNPCA gare de la Pauline qu'elle a transmis.

Les éléments ont été intégrés au dossier d'étude d'impact.

3.3 Direction Régionale des Affaires Culturelles

La DRAC précise que des investigations ont déjà été réalisées dans le cadre de l'ancien projet TCSP de la Métropole visées par arrêté n°6868 du 11 novembre 2004. Il conviendra d'analyser sur les secteurs où le tracé évolue le besoin d'investigations complémentaires.

TPM sollicitera la DRAC pour évaluer au cas par cas la nécessité de réaliser des investigation complémentaires (La Seyne-sur-Mer, rue Saint-Bernard, boucle de La Pauline).

3.4 ESCOTA

Escota précise que la parcelle AW386 située sur la commune de Toulon, inscrite à l'enquête parcellaire, concédée à Escota par l'Etat ne peut faire l'objet de la DUP.

Escota apporte des précisions sur la bretelle de l'A57 (temporalité) et les données pouvant impactées les temps de parcours induits par la présence des travaux sur l'A57 en 2023.

TPM a modifié le dossier d'enquête publique en ce sens.

3.5 Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Var (UDAP)

L'UDAP émet un avis favorable au projet de BHNS porté par la Métropole accompagné de quelques observations.

Le tracé est situé dans le SPR (Haute Ville pour les Grands Boulevards et Compose pour Bir-Hakeim), l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) doit être consulté pour tout aménagement dans cette zone.

Pour les Grands Boulevards, l'UDAP souhaite que les alignements d'arbres des grands boulevards soient replantés et demande une réflexion spécifique pour les mobiliers des stations (abris notamment) qui devront être homogènes sur l'ensemble des Grands Boulevards.

Pour le secteur de Bir-Hakeim, l'UDAP prescrit la réduction de l'espace de voirie par la réduction du nombre de voies au profit d'une extension du square Kennedy et du Champs de Mars et le développement des espaces piétonniers.

Pour la rue Saint-Bernard, l'UDAP préconise de reconquérir l'espace minéral par de la végétalisation.

L'ABF recommande que l'objectif soit donné au maître d'œuvre qui a été missionné par TPM de préserver autant que possible les arbres à haute tige et, en cas de replantation, les sujets devront être caractérisés par leur force et hauteur.

L'UDAP souhaite par ailleurs être associée tout au long de la mise en œuvre de ce projet au-delà de l'instruction obligatoire du permis d'aménager.

Si TPM prévoit la mise à niveau des stations des Grands Boulevards, à laquelle l'UDAP sera associée dans la définition du design, le projet BHNS ne comprend pas la requalification des Grands Boulevards.

Durant l'année 2024 puis 2025, TPM a poursuivi les études de requalification de la rue Saint-Bernard et de Bir-Hakeim afin de tendre vers les préconisations de l'UDAP.

Ces aménagements tout comme les mobiliers urbains en ligne et de station seront soumis à l'UDAP dans le cadre du permis d'aménager.

3.6 Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS)

Le SDIS rappelle l'obligation de respect du code de l'urbanisme, ainsi que le code de la construction et de l'habitat. Le projet doit permettre de maintenir un accès en permanence aux engins de secours.

Les caractéristiques minimales des nouvelles voies sont rappelées tout comme l'arrêté du 31/01/86 à la protection contre l'incendie des bâtiments d'habitation.

Les voies réservées aux bus devront être accessibles aux véhicules de secours.

Les plantations et mobiliers ne doivent pas empêcher les accès des pompiers que cela soit aux points d'eau ou aux bâtiments et les haies doivent être entretenues afin de ne pas augmenter les risques d'incendie.

Tous les aménagements relatifs à la Défense Extérieure Contre l'incendie (DECI) seront soumis à avis du SDIS et notamment les parkings silos en application de l'arrêté préfectoral n°2017/01-004 et l'arrêté du 25 juin 1980 relatif au règlement contre le risque incendie dans les ERP.

TPM prend en compte ces préconisations, les éléments de conception seront soumis au SDIS afin d'intégrer ces éléments tant en conception qu'en exploitation.

3.7 Agence Régionale de la Santé (ARS)

L'ARS émet un avis favorable sur le projet considérant un impact faible mais positif sur les déplacements modes doux (santé), sur la réduction de la place de la voiture (qualité de l'air) et la lutte contre les îlots de chaleur et que des mesures de protections acoustiques sont prévues quand la législation le requiert.

L'ARS note cependant que l'aménagement présenté précise une augmentation de la température de + 2°C sur l'avenue du XVème corps et émet une réserve à ce titre pour que soit ré étudier l'aménagement afin de ne pas engendrer d'augmentation de la température de l'espace urbain. Une autre réserve porte sur la nécessité de suivre les recommandations du CEREMA pour les végétaux afin de limiter les risques d'allergies au pollen.

Durant l'année 2024 puis 2025, TPM a poursuivi les études de requalification de l'avenue du XVIème Corps qui ont permis l'insertion d'un terre-plein central planté d'arbres à haute tige qui contribuent à une baisse de la température globale ambiante de 10°C.

TPM développe une stratégie de reverdissement tout le long du tracé. Cette stratégie intégrera un volet de santé publique. Ainsi, les espèces non allergisantes seront privilégiées pour les aménagements, ou, à défaut, des espèces faiblement allergisantes. Les espèces fortement allergisantes (aulnes, bouleaux, charmes, etc...) seront proscrites.

3.8 La Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

La DREAL formules 6 remarques sur le projet BHNS auxquelles TPM a apporté des éléments de réponses

Améliorer le linéaire de site propre afin que les secteurs banalisés ne pénalisent pas la vitesse commerciale pour autant TPM précise que la vitesse commerciale et la régularité seront préservées par une gestion centralisée de la priorité aux carrefours à feux. Les arbitrages entre les usages urbains ont permis d'atteindre ce ratio de 70 % permettant une exploitation rentable de l'infrastructure de transport.

Concernant le développement des pistes cycles, celui-ci s'appuie sur des itinéraires de substitution existants ou développés progressivement par TPM dans le cadre de son programme. TPM a porté une attention à l'application de l'article L228-2 du code de l'environnement en sécurisant les pistes cyclables existantes, en développant et en s'appuyant sur les itinéraires parallèles.

Pour le stationnement, la DREAL précise que l'augmentation du stationnement de près de 1500 places n'est pas compatible avec la saturation du réseau routier, cependant la volonté de TPM est de développer une offre en périphérie de la ville en début de réseau BHNS afin d'y attirer les voitures avant qu'elles ne pénètrent dans le périmètre urbain. Le stationnement en ville est légèrement réduit afin de permettre l'insertion de la plateforme TCSP.

Concernant la socio économie, TPM confirme que si la fréquentation à Horizon 2028 est légèrement en baisse ; cela est dû à la réalisation partielle du projet et la rupture de charge que cela entraîne. En 2058 date de référence des études socio-économique, il est noté une augmentation de 17 % de la fréquentation par rapport au scénario de référence [2058 sans BHNS].

Le report modal dû à la seule mise en place du BHNS n'est pas quantifié car il est considéré que le report modal est la conjugaison étroite entre la restructuration du réseau et la mise en exploitation du BHNS.

Afin de préciser l'enjeu foncier, TPM apporte les éléments complémentaires. Le projet BHNS porte sur 89 hectares. Les surfaces supplémentaires de parcelles à acquérir est de 39 200 m² soit 4,4 % de l'emprise projet quand la surface des acquisitions déjà faites est de 197 399 m² soit 22 % de l'emprise du projet.

Le plan de financement demandé par la DREAL est précisé et l'étude d'impact financière établie conformément à l'article L. 1611-9 du Code Général des Collectivités Territoriales, en 2023 attestant la capacité financière de TPM à supporter le projet sera transmise à la DREAL en vue de l'élaboration de la convention financière avec l'Etat.

3.9 Le Conseil Départemental du Var

Le département émet un avis favorable sur le projet et demande à être associé au fil de l'eau des études afin de valider les détails techniques, pour le tracé qui emprunte les routes classées sur le domaine public départemental.

3.10 La commune d'Ollioules

Si la commune est favorable au projet BHNS, elle émet une réserve relative à l'édification d'un parking silo sur le parking des portes d'Ollioules et de Toulon ; cette parcelle faisant l'objet d'une servitude *non altius aedificandi*.

TPM confirme réduire la capacité de ce parking à 600 places afin de respecter cette servitude.

3.11 La Seyne sur Mer

La commune, par délibération rendue en dehors du délai de consultation des personnes publiques associées, observe l'absence d'impacts négatifs du projet sur la qualité de l'air, le bruit et la faune/flore. Par ailleurs, elle considère que la mise à deux fois une voie devant le port n'est pas envisageable sans la poursuite des études de l'ouvrage immergé. Elle privilégie, le temps de réaliser un tel ouvrage, la réalisation d'une voie par remblaiement du plan d'eau du port avec l'installation de feux d'alternat pour le BHNS et, une fois l'ouvrage d'art immergé réalisé, la réservation de la voie-remblai aux piétons.

La réponse à ces observations est développée dans le paragraphe 4.3 concernant la réserve n°2 émise par la commission d'enquête.

4 PRISE EN CONSIDERATION DES RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le commissaire enquêteur a rendu son rapport et ses conclusions le 31/08/2025. Les conclusions de ces observations ont été notifiées par la préfecture du Var à la Métropole Toulon Provence Méditerranée le 1 août 2025.

La commission d'enquête après avoir apprécié les avantages et inconvénients du projet a émis un avis favorable à la Déclaration d'utilité Publique assorti de quatre (4) recommandations et six (6) réserves ainsi qu'un avis favorable sur l'enquête parcellaire assorti de six (6) recommandations et une (1) réserve.

4.1 L'appréciation des avantages et inconvénients par la commission d'enquête

Dans les conclusions de son mémoire en réponse, la commission d'enquête considère qu'il y a effectivement un intérêt général dans la mise en œuvre d'un nouveau moyen de transport en commun au regard des besoins de mobilité métropolitains, elle émet des doutes sur la viabilité du projet en termes stratégique, de validation du concept et du choix du mode ; pour autant la commission d'enquête souligne les avantages du projet développé par la Métropole relativement à la souplesse d'exploitation de l'équipement et également la rentabilité économique du projet d'un point de vue socio-économique (VAN-SE), ainsi que le gain de temps estimé pour les usagers des transports en commun.

La commission d'enquête précise ne pouvoir nier l'utilité publique du projet, à défaut de l'absence d'une autre alternative après de longues années d'attente de la population, les effets de celui-ci ne semblent pas à la hauteur des défis attendus. En effet, pour la commission d'enquête, la capacité d'emport du BHNS et l'ampleur de la restructuration du réseau de bus paraissent limitées, avec une faible capacité d'évolution dans le temps, au regard des besoins futurs liés au dynamisme économique et démographique de MTPM. Cependant TPM précise que les études socio-économiques basées sur l'évolution prospective du territoire montrent que la capacité du projet BHNS et la restructuration du réseau associée permet de répondre à la demande estimée en 2058.

4.2 Recommandations au titre de l'Utilité Publique

4.2.1 Recommandation 1 : Extension du tracé

Le terminus BHNS du Technopôle de la Mer ne desservant que des entreprises, laboratoires et établissement de recherche de pointe, il pourrait être envisagé une prolongation au bénéfice de la population d'Ollioules, au minimum jusqu'au technopole de Var Matin.

La commission recommande que cette possibilité soit étudiée et que le parti retenu soit justifié.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Le secteur Technopôle Var Matin est actuellement desservi par les lignes 12 et 120, qui offrent des liaisons directes vers les centres-villes d'Ollioules et de La Seyne-sur-Mer. La fréquentation des 3 arrêts desservant cette zone d'activités est relativement faible avec une vingtaine de voyageurs par jour en moyenne. Cette fréquentation ne justifie pas actuellement une prolongation du BHNS, sauf à créer une antenne de ligne largement déficitaire.

Afin de prendre en considération cette recommandation, il est précisé que le réseau Mistral pourra s'adapter sans difficulté majeure au dynamisme du Technopôle Var Matin et à la croissance prévue du nombre d'emplois dans les prochaines années.

A cet effet, les réflexions menées actuellement privilégient plutôt de prolonger la ligne U qui relie aujourd'hui le Technopôle de la Mer à la zone d'activités Toulon Est.

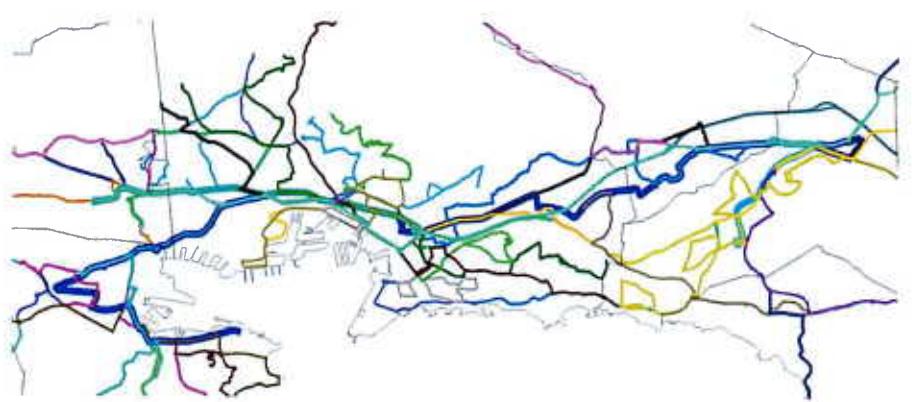
4.2.2 Recommandation 2 : Restructuration globale du réseau bus

Donner plus de lisibilité à la refonte du réseau de transport en commun, notamment sur la suppression et sur les modifications des lignes de bus.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

La communication sur la modification d'une dizaine de lignes du réseau est une condition essentielle du succès de la mise en service des lignes du futur BHNS. C'est pourquoi des communications seront faites au public en amont de la mise en service du premier tronçon ainsi que des suivants.

Les lignes concernées ont été présentées dans le dossier d'enquête à l'appui du schéma de restructuration ci-dessous rappelé :



- | | |
|--|---|
| L1 : La Seyne - La Pauline - BHNS | L31 : Artillerie de Marine - Campus la Garde |
| L1a : Technopole - Bir Hakem - BHNS | L36 : Ste Roseline/Bonnes Herbes - Ameniers |
| L1b : Campus La Garde - Gare de La Garde Centre - BHNS | L40 : Mas du Farron - La Barre |
| L2 : La Seyne Espace Marine - Campus La Garde / La Valette | L70 : Plage Bonnegrâce - Gare routière Toulon |
| L3 : 4 Chemin des Routes - Mourillon | BN2 |
| L6 : Ripelle - Terre Promise | BN1 |
| L9 : Centre Commercial Ollioules - Hôpital Ste Musse | L81 : Langevin - Le Mai - Fabregas |
| L10 : Montserrat - Auberge Provençale | L87 : Le Brusc - Beaussier |
| L11 : La Baume - Artillerie de Marine | L102 : Aéroport - GR Toulon |
| L20 : Fort Rouge / Fort Blanc - Fort d'Artigues | Ligne U |
| L23 : Gare routière Toulon - Espace 3000 | |

- ❖ La restructuration du réseau bus a été élaborée selon l'objectif d'optimiser la complémentarité avec le BHNS et ainsi offrir un maximum de possibilités de déplacements pour les usagers du réseau Mistral, tout en réduisant le nombre de lignes circulant sur les troncs communs (Grands Boulevards) afin d'assurer une exploitation robuste du BHNS. Dans l'optique de garantir la performance et l'attractivité globales du réseau Mistral, des lignes « de proximité » sont rabattues sur le BHNS, tandis que des lignes « diamétrales » permettent de relier directement des quartiers situés de part et d'autre du cœur de la Métropole, tout en étant connectées au BHNS à certains arrêts.
- ❖ Par rapport au réseau actuel, la mise en service du BHNS et des 3 lignes L1 La Seyne – La Pauline / L1a Technopôle de la Mer – Bir-Hakeim / L1b Gare de La Garde – La Pauline est accompagnée des principales modifications suivantes :
 - La ligne 9 n'a plus pour terminus Hôpital Sainte-Musse mais la gare de la Garde afin de maintenir une liaison directe et attractive entre les centres-villes de Toulon et de La Garde. Étant donné le fort potentiel de fréquentation de cette ligne « structurante », sa fréquence est portée à 10 min toute la journée avec le prolongement de toutes les courses jusqu'au terminus Centre commercial d'Ollioules.
 - Les lignes 29-39-103 ne desservent plus le centre-ville de Toulon et sont rabattues sur le BHNS respectivement à Gare de la Garde / Hôpital Sainte-Musse / Campus La Garde- La Valette-du-Var
 - La ligne 11B devient la ligne 11 : à l'ouest son itinéraire est modifié afin de desservir le quartier Beaucaire, dans le centre-ville de Toulon elle emprunte l'avenue de la République, et à l'est, elle est prolongée jusqu'à Hôpital Sainte-Musse en assurant la desserte des 3 arrêts actuels situés avenue Joseph Gasquet.
 - La ligne 11 devient la ligne 10 : elle est prolongée jusqu'au terminus BHNS La Pauline en empruntant l'avenue de la République dans le centre-ville de Toulon et en desservant le centre-ville de La Valette avec une fréquence élevée (10 min toute la journée).
 - La fréquence de la ligne 70 est portée à 10/12 min en HP/HC vu le fort potentiel de fréquentation de cette ligne « structurante ». Son itinéraire actuel jusqu'à la gare routière de Toulon est maintenu car un rabattement sur le BHNS à la gare de La Seyne / Six-Fours aurait un double inconvénient :
 - Dégradation du service difficilement acceptable pour les habitants de Six-Fours désirant se rendre au centre-ville de Toulon : allongement du temps de trajet et pénibilité d'une rupture de charge ;
 - En heures de pointe, risque que les voyageurs de la L70 surchargent les rames BHNS venant du centre de La Seyne, et que ces dernières soient saturées en entrant dans Toulon au point de devoir laisser des usagers à quai (impossibilité de monter dans des bus bondés).
 - La ligne 72 est prolongée jusqu'à Gare de La Seyne / Six-Fours afin d'assurer une connexion BHNS aux usagers de cette ligne.
 - La ligne 129 est supprimée afin d'éviter un doublon avec le BHNS, et tous les arrêts actuels seront maintenus en étant desservis par le BHNS ou une autre ligne (L10-L31).
 - La ligne 31 est prolongée jusqu'à Campus La Garde - La Valette et n'emprunte plus l'avenue du Colonel Picot (doublon BHNS) mais l'avenue Ortolan afin de maintenir la desserte des arrêts L10 actuels.

- La ligne 23 ne dessert plus le centre-ville de Toulon et est rabattue sur la ligne 3 au terminus Mourillon, ligne qui offre un haut niveau de service avec une fréquence de 8 min toute la journée.

Cette restructuration bus permet de rendre robuste l'exploitation du BHNS sur les troncs communs où le nombre de lignes a été significativement réduit. Ainsi par exemple, outre les 2 lignes BHNS L1/L1a, la station Liberté ne sera desservie que par trois autres lignes (L3-L9-L15).

Pour cela, plusieurs lignes « diamétrales » (L10-L11-L20) ne transitent plus par les Grands Boulevards mais par l'avenue de la République, ce qui favorisera l'intermodalité entre les lignes terrestres et maritimes grâce à des temps de correspondance réduits à Station Maritime. Par ailleurs, cette interconnexion bus/bateau sera également encouragée par le projet BHNS en lui-même car les voyageurs bénéficieront de correspondances optimisées pour deux stations de La Seyne (Hôtel de Ville et Espace Marine).

4.2.3 Recommandation 3 : Vulnérabilité aux fortes chaleurs

Compléter l'étude de vulnérabilité par une analyse fonctionnelle et présenter les mesures associées permettant de limiter les impacts de l'infrastructure aux fortes chaleurs.

Étudier les effets cumulés du projet de BHNS avec bruit, pollution, chaleur, artificialisation des Sols

Suite donnée par le maître d'ouvrage

L'étude de vulnérabilité du projet au changement climatique porte, comme l'exige les dispositions réglementaires, sur la vulnérabilité de l'infrastructure au changement climatique (comme la hausse des températures ou de fortes précipitations) c'est-à-dire sur la résistance, la réaction et le comportement de ses composants physiques face aux différents aléas climatiques projetés.

Cette étude est donc réglementairement cantonnée à l'analyse des conséquences du changement climatique sur le projet uniquement et non sur le territoire concerné (articles R.122-4 à R.122-5 du code de l'environnement « *la vulnérabilité du projet au changement climatique* »).

Le maître d'ouvrage s'est donc attaché à la conduite de cette analyse.

Les études présentées en enquête publique sont de niveau « études préliminaires » qui donneront lieu de mises à jour ou de compléments d'étude (les études de vulnérabilité fonctionnelle feront parties de ces compléments) dans le cadre des études réglementaires environnementales qui seront menées sur les différentes phases d'aménagement par tronçon.

L'analyse d'une « vulnérabilité fonctionnelle » aux fortes chaleurs consistera à étudier les capacités de fonctionnement du réseau BHNS à garantir la continuité de son niveau de service, à répondre aux besoins d'accès aux territoires, au besoin de circulation des services d'urgence, etc.

En ce qui concerne la limitation des impacts aux fortes chaleurs, le maître d'ouvrage fera ses meilleurs efforts lors des phases ultérieures de conception afin de mettre en œuvre des aménagements vertueux (revêtements clairs, végétalisation par exemple) permettant de garantir un rafraîchissement de la température au sol d'au moins 2°C (voire davantage) par rapport à la situation initiale.

Enfin, l'étude d'impact analyse, comme il le lui est réglementairement imposé, les effets cumulés avec d'autres projets concomitants mais non entre les facteurs tels que le bruit, la pollution, la chaleur, etc. pour lesquels une agrégation ne présenterait pas de véritable signification exploitable.

4.2.4 Recommandation 4 : Travaux passerelles

Préciser l'implantation et les conditions de faisabilité de la passerelle Grand Var/Université.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Des discussions et des concertations ont été menées à plusieurs reprises avec l'Université et un accord a été trouvé avec celle-ci lors d'un atelier de travail fin 2023 sur l'implantation d'un fuseau au droit de la future station qui desservira l'EcoCampus.

L'implantation précise et définitive de la passerelle à l'intérieur de ce fuseau sera déterminée en liaison et en accord avec l'Université en fonction des études du programme d'aménagement de l'Eco-Campus.

Les études ont permis de conclure d'ores et déjà à la faisabilité, aussi bien technique que foncière, de l'implantation de la passerelle dans ce fuseau. Sur cette base, les conditions de faisabilité étant assurées, des études préliminaires seront menées en interface avec le projet EcoCampus de l'Université afin de déterminer l'implantation précise de l'ouvrage et établir les plans de construction.

La passerelle permettra ainsi de répondre aux différents besoins de passage, principalement ceux des étudiants, chercheurs, intervenants ou corps professoral. Elle permettra également à l'ensemble des usagers des transports en commun d'avoir un accès sécurisé, accessible aux PMR, vers le centre commercial.

4.3 Réserves au titre de l'utilité Publique

4.3.1 Réserve 1 : Site propre

Étudier l'augmentation du tracé du BHNS en site propre pour tendre à 100 % (sans supprimer d'arbres hautes tiges) afin de garantir une vitesse commerciale constante, renforcer de manière ambitieuse l'attractivité vers ce report modal, et répondre aux enjeux de mobilité de la métropole.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Le parti d'aménagement d'un tracé en site propre, tel qu'il résulte de la concertation publique de 2022 et 2023, traduit la volonté de la Métropole, d'une part de limiter les déstructurations foncières d'habitat, de commerce ou d'entreprise, et, d'autre part, de préserver les différentes fonctions et usages de l'espace public (trottoirs, pistes cyclables, stationnement, voies de circulation et espaces verts) dans un milieu urbain très dense.

Le tracé à 70% en site propre (taux conforme aux standards) permet d'atteindre l'équilibre complexe recherché entre la maîtrise de la dépense publique, le maintien maximal des différents usages de l'espace public, les moindres atteintes à la propriété privée et à l'environnement et la garantie d'un transport en commun à haut niveau de service permettant d'obtenir un report modal satisfaisant.

Les études conduites en amont de la définition du projet ont appréhendé, section par section, une insertion à 100% en site propre et ont fait ressortir, compte tenu des fortes contraintes du tissu urbain traversé, peu de gains significatifs au regard des inconvénients (fonciers, coûts, etc.) engendrés.

En effet, tendre vers un site propre intégral signifierait, à emprise constante, de supprimer des usages de l'espace publics (sens de circulation, stationnement, cheminement, etc.) qui sont nécessaires pour autant à la vie économique des quartiers traversés et bouleverserait l'économie générale du projet ainsi que sa rentabilité socio-économique ainsi que l'expose l'examen section par section ci-dessous :

La Seyne-sur-Mer entre Bois-Sacré et Mouissèques. La mise en œuvre d'un site propre nécessite l'élargissement des emprises sur la corniche Giovannini. Au regard du taux de charge en début de ligne et des conditions de trafic routier, il a été arbitré de maintenir le bus dans la circulation.

La Seyne-sur-Mer au droit de la gare de La Seyne- Six-Fours. Il a été envisagé de disposer le BHNS sur le parvis de la gare cependant cette solution nécessite la création d'un nouveau passage à niveau sur la voir ferrée ce qui n'est pas autorisé par la réglementation.

La mise en place d'un site propre **sur la RD 67** nécessiterait l'élargissement de la tranchée couverte et du pont-rail, travaux lourds qui n'ont pas été retenus au regard de la faible section considérée.

Toulon RD 559 entre le carrefour de la Pyrotechnie et Lagoubran, la mise en œuvre d'un site propre bidirectionnel intégral nécessite soit la refonte complète du profil en travers de l'axe routier soit la réduction à une voie du sens entrant dans Toulon pouvant avoir un impact très fort en termes de circulation. Il a été arbitré de mettre en place des approches en site propre à l'amont des carrefours à sens giratoire pouvant apporter une réponse aux congestions observées.

Toulon RD 559 Cimetière Lagoubran, dans des emprises contraintes et sans impacter le canal, en préservant les arbres à hautes tiges, pour répondre aux contraintes urbaines (accessibilité au cimetière, liaison forte routière Toulon - La Seyne-sur-Mer) la mise en place d'un site propre bidirectionnel nécessite de supprimer une fonction (stationnement, un sens de circulation pour les voitures, la piste cyclable). Il a été arbitré de privilégier de basculer une des deux voies voitures entrant dans Toulon en site propre.

Toulon rue Aristide Briand, dans des emprises contraintes, corps de rue en U, en préservant les arbres à haute tige, la mise en place d'un site propre bidirectionnel nécessite la suppression d'un sens de circulation ou l'ensemble du stationnement de rue ou la piste cyclable. Il a été privilégié de maintenir 50 % du stationnement de rue, sécuriser la piste cyclable et de renforcer le couvert végétal.

Ollioules – Technopôle de la Mer, la mise en place d'un site propre bidirectionnel nécessite des imperméabilisations complémentaires de terrain que les conditions de trafic routier ne justifient pas.

Le BHNS est rendu prioritaire au carrefour giratoire de l'ordre du Mérite favorise les conditions de circulation sur la RD206 vers le Technopôle de la Mer.

Toulon – Herriot – Site dans des emprises contraintes entre domaine SNCF et parcelles pavillonnaires. Considérant la piste cyclable existante à sécuriser, la mise en œuvre d'un site propre bidirectionnel nécessite la suppression d'un sens de circulation voiture ou bien la réduction des largeurs des usages au-delà de ce qui peut être acceptable pour leur usage.

Toulon Saint-Jean – Maréchal Joffre. Dans des emprises contraintes, corps de rue en U sur un secteur commercial composé de petits magasins, la mise en place d'un site propre bidirectionnel entraîne la suppression de 50 % des stationnements et d'un sens de circulation accompagnée de la possible création d'une liaison nouvelle vers la rue Morazzani. Les trottoirs se trouvent réduits à leur largeur réglementaire minimale nécessitant l'abattage de l'intégralité des arbres à haute tige. Il a été privilégié l'usage de l'espace public.

Toulon Saint-Jean Colonel Picot, Dans des emprises contraintes, corps de rue en U sur un secteur plutôt résidentiel mais comportant quelques magasins et écoles, la mise en place d'un site propre bidirectionnel entraîne la suppression d'un sens de circulation qui va générer des itinéraires de cabotage dans les rues résidentielles transverses.

La Valette-du-Var La Coupiane, secteur résidentiel, desservant une école primaire et maternelle, collège, centre aéré.

La mise en place d'un TCSP bidirectionnel nécessite de réduire la largeur des trottoirs ou d'enlever un sens de circulation voiture. Il est privilégié au regard des usages et du trafic de maintenir le plan de circulation et de favoriser les cheminements piétons apaisés.

La Garde – RD 29 - avenue du 1^{er} bataillon de Marine du Pacifique. La réalisation d'un site propre bidirectionnel peut être envisagée selon deux solutions :

- L'utilisation des emprises au sud du boulevard réduiraient à néant l'espace vert.
- La réduction de la capacité de l'avenue 1^{er} bataillon de Marine du Pacifique à 2 voies pour dédier les voies nord au BHNS.

Au regard de la fréquentation de cette branche, la priorisation du BHNS aux carrefours apparaît adapté au niveau de service du BHNS au regard des impacts générés par les deux alternatives.

La Garde - centre-ville - Le BHNS évolue dans un site urbain contraint. La mise en place d'un TCSP bidirectionnel en site propre, nécessite à emprise constante sur certaines sections soit un dénattage du tracé (peu conseillé en termes d'exploitation) soit la réduction des trottoirs à une largeur minimale peu adaptée aux usages (école par exemple), et la suppression d'un sens de circulation et donc la refonte complète du plan de circulation de La Garde n'est pas envisagée.

L'offre d'un BHNS à 70% en site propre permet de concilier l'ensemble des enjeux en présence et d'atteindre un niveau de service adapté, suffisant et rentable pour répondre aux besoins de mobilité à l'horizon 2058.

En effet l'attractivité et l'efficacité de l'offre de ce BHNS repose sur trois facteurs essentiels associés entre eux, dont les études ont démontré la pertinence sur un tracé à 70% en site propre :

- **la capacité d'emport** : 150 voyageurs par bus de 24 mètres ; les courbes de charges démontrent que cette capacité est suffisante pour répondre aux évolutions des enjeux de mobilité à l'horizon 2038 et 2058,
- **la vitesse commerciale** (17,5km/h)
- **la régularité du service** qui est garantie par le déploiement sur la totalité de la ligne (que les sections concernées soient en site propre ou non) d'un système de gestion

centralisée intelligent de priorité aux feux de carrefours permettant d'assurer une vitesse commerciale constante, permet d'obtenir un bon niveau de report modal . Il est précisé, que ce système de gestion des feux de carrefour s'appliquera également aux sections du tracé qui ne sont pas en site propre.

Ces trois facteurs associés permettent d'obtenir un bon report modal (taux d'augmentation de 20%) et un gain de temps moyen de 12 minutes.voyageur/heure.

Le taux de 70% en site propre constitue un taux plancher garanti par le maître d'ouvrage.

La Métropole, bien qu'elle estime ne pas pouvoir satisfaire immédiatement et intégralement cette réserve n°1, s'engage à rechercher à optimiser l'insertion en site propre lors des phases d'étude ultérieures afin d'augmenter ce taux s'il apparaît que des gains de vitesse commerciale pourraient être obtenus.

4.3.2 Réserve 2 : Port de La Seyne-sur-Mer

Proposer une solution alternative pour conserver les 2 fois 2 voies au niveau du port de La Seyne-sur-Mer pour éviter une saturation complète de la circulation.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

La réserve part du principe que le maintien des deux voies dans chaque sens sur le port de La Seyne-sur-Mer est seule de nature à éviter une saturation du trafic.

Or selon les études de circulation réalisées par TPM dans le cadre de l'enquête publique, le maintien des 2x2 voies au droit du port de La Seyne-sur-Mer ne permet pas d'éviter les problèmes de saturation, lesquels sont causés, notamment à l'heure de pointe, par les points de rétrécissement que sont le quai Gabriel Péri et le carrefour giratoire avec la rue Garibaldi.

La capacité d'écoulement du trafic sur un quai à 2x1 voie est en soi satisfaisant (1 800 véhicules/heure par voie pour un trafic constaté à 1 400 véhicules/heure par voie).

Il ressort des études réalisées que, sur le quai Saturnin Fabre, le trafic routier peut être écoulé par une 2x1 voie moyennant des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer les échanges telles que la gestion des carrefours par feux programmables pour adapter les durées aux heures de pointe (surtout dans un contexte marqué par un phénomène de pendularité : le matin sens Six-Fours vers Toulon prédominant et inversement le soir), la meilleure gestion des traversées piétonnières, la séparation de la circulation des vélos grâce à une piste dédiée et l'exclusion de la circulation générale des transports en commun et de leurs arrêts qui auront leur site propre de circulation. Il s'agit de l'orientation retenue par la Métropole

Toutefois pour tenir compte de la réserve, la Métropole s'engage à réaliser les études complémentaires de circulation à l'échelle du quartier permettant d'affiner les données de circulation et d'envisager, s'il y a lieu, toute solution alternative raisonnable.

4.3.3 Réserve 3 : Stationnement

Conserver du stationnement au niveau de La Beaucaire et de Saint Jean du Var pour les résidents.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Pour prendre en considération cette réserve, en ce qui concerne le secteur de la Beaucaire, il sera proposé aux riverains du stationnement sur le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon.

En ce qui concerne le secteur de Saint-Jean-du-Var, du stationnement sera conservé :

- Le boulevard Maréchal Joffre sera peu impacté,
- la moitié des stationnements autorisés est conservée dans l'avenue du Colonel Picot.

La Métropole s'engage à ce que les études de conception ultérieures sur ces tronçons comprennent un volet stationnement pour les résidents.

4.3.4 Réserve 4 : Végétalisation

Proposer un ratio suppression/remplacement de la végétation supérieur au ratio prévu le long du tracé du BHNS.

Proposer une alternative permettant de ne pas augmenter de 2 degrés la température ambiante sur le secteur de Pont-du-Las.

Préserver les arbres hautes tiges existants, au besoin en supprimant la portion de site propre concernée.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

L'aménagement d'une infrastructure BHNS implique la restructuration des corps de rue et nécessite ponctuellement la suppression d'arbres existants.

La Métropole TPM s'engage à respecter un ratio remplacement/suppression de 3/1 minimum pour chacun des 20 secteurs composant le projet.

La Métropole s'attache à préserver les arbres à haute tige, il en est ainsi pour la première phase entre la Technopôle de la Mer et Bir-Hakeim où des terre-pleins centraux ont été développés notamment sur l'avenue du XV^{ème} corps permettant d'avoir un ratio de 6 arbres plantés pour un arbre abattu.

Cette démarche a permis de réduire la température au sol de 10°C quand l'insertion présentée en enquête publique générait une augmentation de la température de 2°C sur cette avenue.

La Métropole s'engage à obtenir un rafraîchissement de la température au sol d'au moins 2°C par rapport à l'état actuel sur l'ensemble du tracé, en particulier par la mise en place de matériaux à fort albédo, la plantation d'arbres à haute tige et la réalisation de massifs plantés.

En revanche, elle ne peut s'engager à préserver l'ensemble des arbres de haute tige existants ni donner suite à la suppression de la portion de site propre concernée ainsi que le propose la commission d'enquête, dès lors que cette suppression porterait atteinte à l'équilibre global du projet arrêté.

Cependant la Métropole s'engage à mettre en place un suivi écologique spécifique afin de garantir la reprise de la revégétalisation selon le ratio ci-dessus évoqué.

4.3.5 Réserve 5 : Parking relais

Procéder à des études de besoins plus approfondies afin de déterminer plus précisément la capacité des parkings relais (La Pauline à La Garde terrain Cambridge et Technopole d'Ollioules).

Préciser les conditions d'utilisation des parkings relais (surveillance pour les questions de sécurité, paiement par les usagers...).

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Conformément au dossier présenté à l'enquête publique, la Métropole n'aménagera pas de parking au Technopole à Ollioules.

En ce qui concerne le parking relai de La Pauline à La Garde, sa capacité de 600 places est susceptible d'évoluer en fonction des futurs développements urbains et économiques que pourrait supporter ce secteur, en particulier sur le terrain appartenant à la société Cambridge.

Pour répondre précisément à la réserve ci-dessus, des études capacitaires seront engagées en coordination avec l'aménageur en fonction de l'avancement de ses propres études.

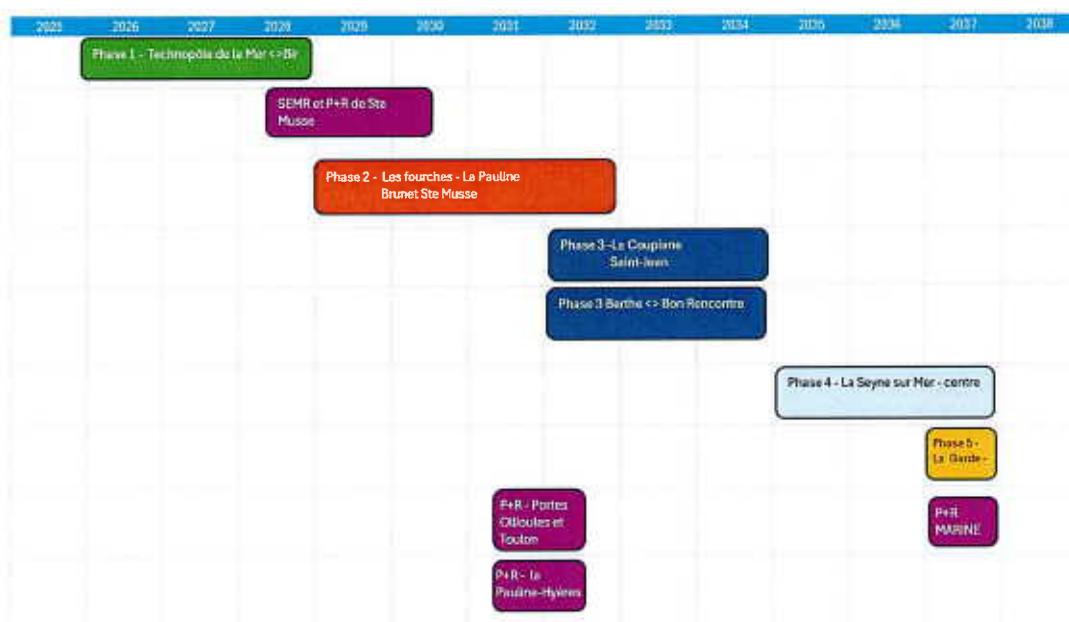
Concernant les conditions d'utilisation, il est précisé que les parkings relais seront dédiés aux usagers des transports en commun et de l'ensemble des réseaux innervant le territoire, ZOU !, SNCF et Mistral ; que ces ouvrages seront sous télésurveillance, raccordés à un poste de commande centralisée et que l'accès au parking sera gratuit sous réserve du paiement d'un titre de transport.

4.3.6 Réserve 6 : Délai de mise en service

Proposer un délai de mise en service du BHNS plus court que 13 ans afin de répondre à l'attente forte de la population en matière de transports en commun et aux enjeux climatiques.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Pour prendre en considération cette réserve, la Métropole indique que la durée de l'opération peut être réduite à 12 ans en réalisant les deux dernières phases (la branche du port de La Seyne-sur-Mer et la branche de La Garde-centre) simultanément selon le calendrier présenté ci-dessous.



La mise en service du BHNS s'effectuera de façon progressive, en fonction de l'état d'avancement des travaux. La mise en service du premier tronçon, représentant presqu'un tiers du projet, sera effective dès 2028.

La Métropole s'engage d'une manière générale à mobiliser tous les moyens possibles pour limiter la durée du projet.

4.4 Recommandation au titre de l'enquête parcellaire

4.4.1 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

MTPM prendra contact avec le propriétaire afin de lui expliciter les conditions de réalisation du projet BHNS.

4.4.2 Recommandation 2 : Passerelle Sainte Roseline

À 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Des échanges épistolaires ont d'ores et déjà eu lieu avec les propriétaires et se poursuivront.

4.4.3 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

MTPM est d'ores et déjà en contact avec la société Total Energie.

Le projet BHNS ne modifie pas les emprises physiques du domaine public. Une attention sera portée en phase travaux afin de limiter les impacts sur les activités économiques de proximité.

4.4.4 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

La Métropole s'engage à ce que l'incorporation de cette parcelle dans le domaine public, permettant d'assurer la continuité d'un itinéraire cyclable sécurisé, n'empêche pas son accès véhicule par l'impasse Bruno.

Elle rencontrera le propriétaire à cet effet.

4.4.5 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).

Suite donnée par le maître d'ouvrage

Il n'est pas prévu de travaux d'infrastructure au droit des commerces. Les emprises présentées à l'enquête parcellaire ne changent pas les usages des commerces.

Conformément à la recommandation, les services de la Métropole se rapprocheront du propriétaire pour lui présenter ces différents éléments.

4.4.6 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

MTPM prendra attaché avec la société CAMPENIO pour obtenir les justificatifs de cessions évoquées et obtenir les renseignements sur les propriétaires détenteur des droits sur les trois parcelles situées sur la commune de Toulon (AL781, AL794 et AL792) et du bail à construction sur AL792.

4.5 Réserves au titre de l'enquête parcellaire

La Garde - Parcalle 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 parcalle 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.

Suite donnée par le maître d'ouvrage

La gare de La Pauline-Hyères à La Garde occupe une position stratégique reconnue dans le SCOT en tant que porte d'entrée du territoire métropolitain.

Ce rôle stratégique est appelé à se renforcer notamment grâce aux projets d'aménagement portés par la SNCF, tels que la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et le parking dépose-minute portés.

Le tracé BHNS dessert La Pauline, en liaison avec la gare de La Garde centre, la halte Sainte-Musse, la gare de Toulon, et enfin la gare de La Seyne-sur-Mer.

Dans ce contexte, l'implantation d'un parking P+R de 600 places à proximité immédiate de la gare de La Pauline-Hyères constitue donc un élément essentiel à la cohérence du projet de BHNS.

Il s'agit en effet d'une condition impérative pour la cohérence du projet, cohérence validée par l'État par le biais de l'accord d'une subvention de 40 millions d'euros. Ainsi, l'État pose à juste titre l'exigence que le tracé BHNS desserve la gare de La Pauline. Pour que le report modal soit pleinement efficient, la création d'un parking P+R à proximité immédiate de la gare de La Pauline s'impose.

A la suite de la réserve émise, le maître d'ouvrage va réaliser une étude, en concertation avec le propriétaire (la société Cambridge) et l'occupant, afin d'identifier les solutions les plus adaptées, y compris d'implantation du parking relais, permettant de concilier les objectifs stratégiques de l'ouvrage public avec les intérêts liés à l'exploitation économique de la parcelle par le propriétaire et l'occupant.

5 NATURE ET MOTIFS DES PRINCIPALES MODIFICATIONS

Les modifications apportées au projet par TPM sont des ajustements.

Elles porteront sur la mise œuvre systématique, et par section, de la plantation *a minima* de trois arbres à haute tige pour un arbre abattu. Ce ratio de 3 est adapté à un milieu urbain particulièrement dense.

Il est souligné qu'il constitue une limite basse mais qu'il pourra être augmenté lors des mises en œuvre des différentes phases du projet.

Par exemple, pour la mise en œuvre de la première phase du projet BHNS entre le Technopole de la Mer et Bir-Hakeim, une augmentation du ratio est d'ores et déjà envisagée dans la mesure où le maître d'ouvrage est en capacité de planter 6 arbres pour 1 abattu.

Ce ratio de 6 est atteint grâce à une légère réduction des largeurs des fonctionnalités de l'espace public (trottoir, voirie), permettant ainsi, sans altérer ni dégrader ces fonctionnalités, de réaliser des terre-pleins centraux végétalisés ou d'accroître le square Kennedy et le Champs de Mars.

Ces dispositions permettent d'aller au-delà du seuil d'abaissement de la température de 2 ° Celsius par rapport à l'état initial.

La durée des travaux pour la mise en œuvre complète de l'infrastructure sera réduite à 12 ans contre 13 au projet présenté en enquête publique.

Il s'agira de réaliser les travaux de la phase 5-branche de La Garde en 2037 simultanément à la phase 4 relative à l'extrémité de la branche de La Seyne-sur-Mer.

6 MOTIFS ET CONSIDERATION QUI JUSTIFIENT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL DU PROJET

En application de l'article L.126-1 du code de l'environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et les considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Ce caractère d'intérêt général de l'opération peut être appréhendé comme étant l'ensemble des bénéfices et avantages obtenus, y compris socio-économiques, lequel est mis en regard du coût d'investissement et d'exploitation du projet ainsi que de ses impacts et inconvénients sur les différents milieux physiques, naturels, humains, santé, patrimoniaux, etc..

Cette mise en balance des avantages et inconvénients est exposée dans le présent chapitre.

Elle permet au maître d'ouvrage de considérer, au vu des coûts (dont la rentabilité socio-économique est démontrée), des emprises foncières et atteintes à la propriété privée assez limitées au regard du taux de site propre (70%) obtenu, du faible impact de l'artificialisation des sols (6,7ha) et des impacts maîtrisés sur les différents milieux, que les bénéfices attendus du projet dans les différents enjeux de mobilité, environnementaux, sociaux, de cadres de vie ou économiques l'emportent sur les inconvénients.

Elle permet également, au vu de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement ou de compensation, de considérer que l'intérêt général du projet est démontré.

Au préalable, il sera en effet rappelé que le projet BHNS porté par la Métropole TPM est un projet nécessaire et essentiel au développement des mobilités pour le territoire métropolitain.

Le projet BHNS est l'un des maillons de l'ensemble des réseaux de transport pensés pour évoluer progressivement et répondre au mieux aux besoins des habitants.

Il est une des traductions concrètes de la vision stratégique défendue par la TPM en matière de mobilité durable et de développement urbain cohérent, en complémentarité avec l'ensemble des modes de transport, projets urbains et aménagements futurs.

Il répond aux objectifs de l'appel à projet lancé en 2021 par l'Etat :

- favoriser le report modal de la voiture vers des modes de transport moins polluants et décarbonés ;
- encourager un développement durable des territoires, avec une mise en cohérence entre les politiques de déplacements et d'aménagement ;
- promouvoir l'accès à la mobilité en veillant, en particulier, à l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des zones rurales.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) met en œuvre une politique de mobilité ambitieuse qui accompagne les nombreuses évolutions que le territoire a connu ces 30 dernières années, tant en termes de démographie, d'urbanisation que de déplacements.

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

Cette politique, dont les grands axes sont inscrits dans le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025, arrêté en Conseil communautaire du 7 avril 2016, est non seulement un levier de développement, d'attractivité et de qualité de vie mais doit également permettre de répondre à une demande croissante de

mobilité, tout en privilégiant des modes de déplacements qui ont le plus faible impact possible sur l'environnement.

Pour ce faire, TPM cherche à optimiser son réseau de transports en commun, en choisissant les modes performants, innovants, souples, raisonnés et adaptés aux caractéristiques géographiques du territoire, tel que le BHNS, projet figurant par ailleurs dans plusieurs documents cadre (Plan de Mobilité, SCoT).

Le projet de transport en commun ne se résume pas qu'à un projet de mobilité. Les bénéfices attendus concernent à la fois les déplacements, mais aussi le cadre de vie, le renouvellement urbain, l'environnement et le développement économique concerné par le bassin de vie traversé.

6.1 Le coût rentable de l'opération

Le coût de l'opération BHNS se décompose comme suit :

Coût d'investissement : 341 millions d'euros TTC

Etudes : 42,45 millions d'euros

Foncier : 13,3 millions d'euros

Travaux : 228,25 millions d'euros

Matériel roulant : 57 millions d'euros

Participations financières :

Etat : 40 millions d'euros

Région : 10 millions d'euros

Département : en cours d'instruction

L'analyse socio-économique démontre que le projet est rentable. La valeur actualisée nette par euro investi est de 1,15 et le taux de rentabilité interne (TRI) est de 7,5 %.

Il apparaît que les avantages liés au projet (gains de temps, économies sur les coûts de transport, etc.) se cumulent année après année et viennent compenser les coûts d'exploitation dès la mise en service.

La valeur actualisée nette [VAN] (indicateur du projet) correspond à la somme actualisée, sur la durée de vie du projet, des avantages monétarisés du projet diminués de l'ensemble des coûts monétarisés (en euros constants, hors frais financiers). Il est positif pour la collectivité [237,1 M€₂₀₂₃].

Si le bilan de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité est négatif du fait de l'achat et du renouvellement du matériel roulant, l'AOM a toutefois, une subvention d'exploitation différentielle positive : les recettes supplémentaires perçues par l'exploitant couvrent les coûts différentiels d'exploitation. La subvention versée à l'exploitant pour normalement compenser la perte d'exploitation est inférieure en situation de projet qu'en référence. Par ailleurs les usagers des véhicules individuels et des transports en commun présentent un bilan positif de 569,9 M€₂₀₂₃ en raison des gains de temps importants (577,6 M€₂₀₂₃) quand les riverains bénéficient de gains environnementaux (pollution et bruit) liés à la diminution de la circulation, valorisés à hauteur de 2,4 M€₂₀₂₃.

La Puissance Publique également présente un bilan positif de 12,2 M€2023 sur la période d'évaluation, du fait d'une amélioration de l'accidentologie routière de 9,6 M€2023 ; cette amélioration compense les pertes sur les taxes perçues (carburant, entretien, billet TC).

L'équilibre socioéconomique du projet est atteint en 2052 ; c'est-à-dire que l'ensemble des coûts initiaux est compensé à partir de 2052, soit 14 ans d'exploitation après la mise en service.

Les avantages dégagés par le projet sont supérieurs aux coûts engendrés : le projet est rentable pour la collectivité d'un point de vue socio-économique.

6.2 Les impacts maîtrisés de l'opération

Le bilan de l'évaluation environnementale et la mise en œuvre de la séquence Éviter/Réduire/Compenser (ERC) permet de constater que les impacts notables du projet sur les différents milieux (physiques, naturels, humains, patrimoniaux) et sur les risques naturels ou technologiques sont bien maîtrisés.

La mise en œuvre du processus d'évaluation environnementale démontre que le maître d'ouvrage a parfaitement identifié les enjeux du territoire traversé et que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation mis en œuvre permettent de limiter notamment les impacts d'un projet de 28 km sur l'environnement.

6.3 Les bénéfices du projet

Le projet de BHNS permet de rendre le transport en commun plus attractif sur l'itinéraire desservi par le tracé de 28 km.

Ce bénéfice principal recherché est obtenu grâce à l'amélioration de la vitesse commerciale et à la stabilisation de la régularité du service des bus circulants sur l'axe, mais également par sa complémentarité au réseau ferré existant.

Le report de stationnement en périphérie permet de rééquilibrer les espaces fonctionnels, de développer de plus larges trottoirs et de sécuriser les itinéraires cyclables.

L'effet cumulé favorise le report modal de la voiture vers ces trois modes de déplacements (transport en commun, vélo, marche à pied). Il en découle une baisse notable du trafic routier à l'heure de pointe du matin, moindre le soir pour la zone desservie. Ceci contribue à la fluidification du trafic routier sur les axes connexes et notamment autoroutiers.

La fluidité des déplacements apportés par le projet favorise de fait les échanges, la desserte des quartiers prioritaires ou l'accessibilité aux équipements et donc le développement économique.

6.3.1 Les bénéfices en matière de déplacements et de mobilité

6.3.1.1 Amélioration de la part modale des transports en commun (TC)

Compte-tenu de la restructuration du réseau et de l'offre complémentaire qui sera proposée, la mise en service de la ligne de TCSP et du réseau restructuré devrait s'accompagner à l'horizon 2038 d'une augmentation du nombre de déplacements en transports en commun. Cette hausse est estimée à environ 29 % par rapport à 2022, soit environ 130 000 déplacements en transports en commun (TC) chaque jour. À l'horizon 2058, cette hausse est estimée à environ 41 % par rapport à 2022, soit environ 142 000 déplacements TC chaque jour.

Ceci est possible par une augmentation de la qualité du service à l'usager.

Des projections montrent un gain de près de 10 minutes entre le Technopôle de la Mer et Bir-Hakeim soit 30 % de la durée du trajet actuel.

La fréquence du BHNS de TPM sera de 7 à 8 minutes à l'heure de pointe et peut être réduite tout en maintenant une régularité et donc le respect des horaires.

Dès sa mise en service, le BHNS bénéficiera d'une amplitude de service élargie (5h-23 h) et d'une continuité renforcée afin de mieux répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant en semaine qu'en week-end et pendant vacances scolaires.

Mais au-delà du volume des déplacements, les modèles permettent de préciser la qualité du report modal induit par l'attractivité du BHNS.

Sur la période 2022-2038, on dénombre 78 000 déplacements supplémentaires quotidiens sur le périmètre du modèle de trafic. Dans le scénario fil de l'eau (sans nouveau transport en commun), la voiture absorbera 91 % des déplacements soit 71 000 déplacements tandis que les transports en commun (TC) participeront à hauteur de 9% soit 7 000 déplacements.

Dans le scénario avec un nouveau mode de transport en commun, la voiture participera à hauteur de 63 % à la croissance des déplacements (+49 000 déplacements) tandis que le réseau Mistral contribuera à hauteur de 37 % (+29 000 déplacements).

- Un nouveau TCSP associé à un réseau TC restructuré captera donc une bonne partie de ces déplacements supplémentaires

6.3.1.2 Amélioration de la capacité d'emport

La capacité d'emport s'acquiert par le nombre de bus qui dessert le réseau, la taille des bus, l'augmentation des fréquences grâce à la régularité du service délivré.

Le BHNS permet d'assurer une meilleure stabilité de l'exploitation en ligne et limite les temps de régulation. Associé à une restructuration du réseau et la mise en service de bus 24 m sur les tronçons les plus chargés, c'est l'ensemble du réseau qui augmente sa capacité d'emport pour répondre à la croissance des déplacements en transport en commun. Plus de 20 % par rapport à l'absence de BHNS.

À l'horizon 2058, il est estimé 41 % de déplacement en transports en commun par rapport à 2022, soit environ 142 000 déplacements TC chaque jour.

Cette augmentation des déplacements est parfaitement supportée jusqu'à l'horizon 2058 par l'effet conjugué du BHNS et de la restructuration du réseau.

6.3.1.3 Amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun sur l'itinéraire,

Le projet comprend également l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun sur l'itinéraire du BHNS.

Les voies dédiées aux bus, associées à un système d'aide à l'exploitation permettent d'assurer la régularité tout augmentant la vitesse commerciale. Cette vitesse commerciale moyenne est estimée à 17,5 km/h à l'heure de pointe. La maîtrise de l'exploitation permet d'augmenter la fréquence du service tout en maintenant sa régularité en station.

Ces systèmes d'exploitation permettront d'assurer la performance du BHNS en régulant en direct la circulation des bus et en gérant leur priorité aux carrefours, ceci que le bus soit en site propre ou non. Un bus dans la circulation est en mesure d'envoyer un signal au feu permettant de déclencher le cycle vert et d'ouvrir le carrefour pour lui et tous les véhicules se trouvant devant lui.

Également, quand bien même les bus BHNS emportent plus de voyageurs les temps de montée et de descente n'augmentent pas car elles pourront se faire par toutes les portes qui sont plus larges que celles d'un bus standard.

Le poste de contrôle centralisé sera implanté au Site d'Exploitation et de Remisage qui sera construit à Sainte-Musse.

6.3.1.4 Amélioration du confort des usagers et du développement des modes doux

Sur le confort des usagers du BHNS :

La flotte BHNS sera composée de bus neufs de nouvelle génération, plus confortables et plus sûrs.

L'accessibilité aux services sera plus aisée :

- Une accessibilité PMR complète et optimale (emplacements Usager en Fauteuil Roulant, accès quai à quai),
- Une information sonore et visuelle des voyageurs, le système d'aide à l'exploitation et à l'information en temps réel (SAEIV), les équipements de validation des titres, de sécurité et de vidéoprotection,
- De larges portes facilitant la montée et la descente des voyageurs (dont 2 portes avec rampe pour les Personnes à Mobilité Réduite - PMR),
- Un dispositif d'information voyageur en temps réel à l'intérieur du véhicule par des écrans d'information (prochains arrêts, correspondances, ...),

Et également, l'agencement intérieur favorisera la fluidité des déplacements dans le BHNS.

L'ergonomie des stations est revisitée. La largeur des quais sera de 3 mètres au minimum, les abris voyageurs seront allongés à parfois 4 modules d'abris actuels. Des assises complémentaires seront disposées et il sera privilégié la plantation d'arbres sur les quais afin de rafraîchir les abris.

Sur les modes actifs

Le déploiement du BHNS permet une amélioration globale des circulations en modes actifs. La largeur des trottoirs sera portée à 2 mètres au minimum.

Il est prévu le déploiement de pistes cyclables le long du tracé du BHNS. Le développement de nouvelles pistes cyclables est réalisé en complément du réseau de pistes cyclables ou itinéraires cyclables développés par la Métropole TPM. Pour des raisons d'emprises, certaines sections de l'itinéraire ne disposent pas d'un aménagement spécifique (type bande cyclable ou piste cyclable), les cycles sont alors insérés dans la circulation.

Ainsi le projet BHNS permet de créer directement 1 900 m de pistes cyclables, d'en sécuriser (bandes cyclables transformées en pistes) 12 700 m et de s'appuyer sur des pistes en projets court terme de 2 500 m.

Amélioration des déplacements des personnes à mobilité réduite.

Le projet répond à l'objectif de faciliter l'accessibilité de tous les usagers, notamment des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), conformément aux obligations législatives (Loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des

droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées). L'accessibilité des PMR sera obtenue sur l'ensemble de l'espace public.

Par la reconfiguration des arrêts de bus et du matériel roulant, le projet permet d'améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et répondre aux autres types de déficience : visuelle, auditive...

Le projet prévoit la plantation d'arbres à haute tige et la mise en œuvre de revêtement clair permettant d'améliorer le confort d'évolution des modes actifs.

6.3.1.5 Desserte des quartiers prioritaires

Le BHNS va largement améliorer la desserte des quartiers prioritaires que sont le quartier Berthe à La Seyne-sur-Mer, le Pont-du-Las et Saint-Jean-du-Var à Toulon. La capacité d'emport est multipliée par 1,5 et la fréquence du service est accrue.

6.3.1.6 Desserte des équipements

Le BHNS va améliorer la liaison universitaire entre Bir-Hakeim et le Campus de La Garde, et sur une plage horaire plus large.

Il renforce les interconnexions avec le futur RER Métropolitain : La Seyne-sur-Mer, la halte Sainte-Musse, La Garde Centre - La Pauline Hyères.

Il renforce la desserte des centres hospitaliers de La Seyne-sur-Mer et de Sainte-Musse permettant d'envisager une plus faible pression automobile sur ces secteurs.

6.3.1.7 Développement de l'intermodalité

Le projet comprend également le développement et l'aménagement de parking relais en silo :

- À La Seyne-sur-Mer au niveau de l'Espace Marine – la construction d'un parking silo de 600 places, soit 413 de plus qu'à l'heure actuelle, 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,

Ces aménagements participeront largement au développement de l'intermodalité, cela grâce à l'organisation et à la cohabitation harmonieuse des modes doux (vélo, marche) comme vu précédemment, des TC (bus, trains) et l'aménagement de parkings autos.

6.3.2 Effets positifs induits

Le projet ne se limite pas à l'aménagement d'une infrastructure de transport, il s'agit également de requalifier les espaces publics de façade à façade.

La création de cheminements doux pour les cycles et les piétons (vastes trottoirs, jalonnement piétons, accessibilité des espaces pour les piétons), pistes ou bandes cyclables le long du BHNS) permet aussi de réorganiser les usages au sein de l'espace public, tout en améliorant la sécurisation des différents modes.

Le projet du BHNS s'est ainsi attaché à intégrer une réflexion sur l'insertion paysagère du projet en fonction des quartiers traversés et à proposer des traitements paysagers à la fois harmonisés et diversifiés selon les séquences urbaines parcourues.

Ainsi, les aménagements paysagers s'adaptent au contexte urbain et s'inscrivent en cohérence avec les corps de rue.

Le respect et la mise en valeur des éléments existants et patrimoniaux ont également motivés et fondés la démarche paysagère.

6.3.2.1 Réduction des nuisances acoustiques liés au trafic routier

La réalisation du BHNS en site propre sera à l'origine d'un report modal des véhicules légers vers des déplacements en transports en commun qui entraînera une réduction du trafic de ces véhicules légers et, ainsi, une diminution des nuisances sonores dues au trafic routier sur ces voies.

Le projet améliorera, à court et long terme, l'environnement sonore des quartiers traversés dans la mesure où il participe à la réduction du trafic automobile.

6.3.2.2 Augmentation de l'attractivité des secteurs traversés par le BHNS

En rendant les secteurs plus accessibles, le projet contribuera à l'attractivité des quartiers traversés et entraînera l'implantation de nouveaux habitants.

Ceci est favorable au développement urbain et économique de ces quartiers, notamment pour les commerces de proximité.

6.3.2.3 Création d'emplois et amélioration de l'accès à l'emploi

Les lignes empruntant l'infrastructure BHNS permettront de rejoindre les quartiers résidentiels avec ces zones d'emplois pour les déplacements journaliers.

L'accès entre ces pôles de déplacements sera facilité par l'amélioration des déplacements liée à la création d'une ligne forte de transport en commun, d'une fréquence de desserte élevée garantie, et à la restructuration plus globale du réseau de transport en commun.

Le projet favorisera ainsi le développement économique des secteurs traversés, notamment en raison des gains de temps générés, de l'amélioration de la desserte qui auront un effet attractif sur les entreprises.

65 800 emplois sont desservis par le projet (dans un périmètre allant jusqu'à 500 m de l'infrastructure), soit 51 % des emplois des communes desservies.

6.3.2.4 Réduction des nuisances acoustiques liées au trafic routier

La réalisation du BHNS sera à l'origine d'un report modal des véhicules légers vers des déplacements en transports en commun qui entraînera une réduction du trafic des véhicules légers et ainsi une diminution des nuisances sonores dues au trafic routier sur ces voies.

Le projet améliorera, à court et long terme, l'environnement sonore des quartiers traversés dans la mesure où il participe au report modal et que l'ensemble de la flotte des bus du BHNS sera à motorisation électrique.

Ainsi, le projet aura des effets positifs en réduisant les nuisances acoustiques liées au trafic routier.

6.3.2.5 Amélioration de la qualité de l'air et effets positifs sur la santé – bilan carbone positif

Comme vu précédemment, l'étude air et santé a montré que l'impact de la mise en service du projet sur les émissions de la zone est assez limité, et compris entre -0,6 % et +1,2 % quel que soit le composé et l'horizon considérés :

- Concernant les polluants gazeux, la mise en service des lignes de BHNS devrait entraîner une légère diminution des émissions. Cet effet, très légèrement bénéfique, peut être mis en relation avec la diminution du trafic de véhicules thermiques, en particulier les poids lourds et les bus.
- À l'inverse, la mise en service du BHNS devrait entraîner une légère augmentation des émissions de polluants particulaires (pm10, pm2,5, arsenic, nickel, benzo(a)pyrène). Cet effet est à relier avec l'augmentation, modeste, du trafic global sur la zone d'étude en cas de mise en service des BHNS, ces polluants étant également émis par les véhicules électriques (phénomènes d'usure). De plus, cette augmentation reste minoritaire par rapport à la tendance globale à la baisse des émissions sur la zone.
- Concernant les gaz à effet de serre, la mise en service des lignes de BHNS aura un impact légèrement bénéfique sur les émissions de dioxyde de carbone et de méthane, l'impact sur le protoxyde d'azote étant négligeable. Sur l'ensemble des gaz à effet de serre, la mise en service des lignes de BHNS devrait impliquer une baisse des émissions de l'ordre de -0,1 % à l'horizon 2058.

Ainsi, avec le projet de BHNS, on peut s'attendre encore à une petite amélioration de la qualité de l'air à proximité du projet par rapport à un scénario sans projet.

