

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :

Date de validation par la préfecture :

Date d'affichage :

**CONSEIL METROPOLITAIN DU
MERCREDI 16 NOVEMBRE 2022**

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

QUORUM : 41

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE
MEDITERRANEE régulièrement convoqué le mercredi 16 novembre
2022, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance :

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
0	0	0

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 22/11/039

**APPROBATION DU BILAN DE
LA CONCERTATION
PREALABLE POUR LA
REALISATION D'UN PROJET
DE TRANSPORT EN
COMMUN EN SITE PROPRE
(TCSP) - BUS A HAUT
NIVEAU DE SERVICE (BHNS)
DE LA METROPOLE TPM**

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :

Date de validation par la préfecture :

Date d'affichage :

Séance Publique du 16 novembre 2022

N° D'ORDRE : 22/11/039

**OBJET : APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION
PREALABLE POUR LA REALISATION D'UN PROJET
DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE
(TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) DE
LA METROPOLE TPM**

LE CONSEIL METROPOLITAIN

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L5217-1, L5211-1 et L2121-22-1,

VU le Code de l'urbanisme et notamment les articles L103-2, L300-1, L300-2, R103-1 et suivants,

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 du 16/12/2016, relative à l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025,

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

VU la décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, relative à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour le pilotage du projet, l'élaboration des dossiers d'enquêtes publiques, la concertation et l'organisation de l'enquête publique, pour l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique,

VU l'avis de la commission Mobilités du 10 novembre 2022,

VU le bilan de la concertation préalable, ci-joint,

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

CONSIDERANT que par la délibération n°21/11/360 du Conseil Métropolitain en date du 10 novembre 2021, la concertation publique préalable a été définie pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service,

CONSIDERANT que la Métropole TPM s'est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique, en associant la population et les acteurs socio-économiques du territoire,

CONSIDERANT que la concertation publique préalable s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022 conformément à la délibération du 10/11/2021 :

- l'affichage règlementaire, a été mis en œuvre,
- un avis a été affiché à l'Hôtel de la Métropole TPM, dans les mairies concernées par le projet et publié dans la presse locale (Var-Matin et le Var Information) le 26 novembre 2021. La présentation synthétique du projet a été exposée ainsi que l'agenda des réunions publiques, l'accès au formulaire en ligne permettant de recueillir l'expression des opinions et avis, a été publié ainsi qu'une adresse mail (concertation-bhns@metropoletpm.fr). En complément, l'adresse postale (Métropole Toulon Provence Méditerranée, Monsieur le Président, Concertation B.H.N.S. 107 boulevard Henri Fabre, CS 30536 83041 Toulon Cedex 9) était également indiquée pour favoriser une plus large concertation,
- un communiqué de presse en date du 10 décembre 2021, précisant le projet, les objectifs de la concertation et le dispositif de participation déployé a été diffusé via différents médias (presse écrite, télévision, radio),
- des supports d'informations mis à disposition du public (3 000 plaquettes de synthèse, 650 dossiers de concertation et 800 affiches diffusées), ont permis de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, dans les mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services,
- des expositions destinées ont été réalisées dans cinq mairies traversées par le tracé ainsi qu'à l'Hôtel métropolitain durant la période de concertation. Ces expositions étaient composées de cinq panneaux d'information, de registres papiers, de dossiers de concertation et de plaquettes de synthèse,
- des registres papiers mis à disposition du public ont été tenus pour les contributions et questions, sur le lieu des expositions ainsi que le site internet de la Métropole pour une version dématérialisée,

- Une réunion publique a été organisée dans chaque commune concernée, en présence du maître d'ouvrage aux dates suivantes :
 - Mercredi 15 décembre 2021 -17h00 - La Valette-du-Var :
Salle des Fêtes Charles Couros - Avenue Laurent de Lavoisier
 - Mardi 21 décembre 2021 - 17h00 – Toulon :
Salle Bortolaso – 89, rue Jean-Philippe Rameau – la Rode
 - Mardi 11 janvier 2022 - 17h00 - La Garde :
Salle Justin Mussou – 131, avenue Baptistin Autran
 - Mardi 18 janvier 2022 - 17h00 - La Seyne-sur-Mer :
Bourse du Travail - 42, avenue Gambetta
 - Mardi 25 janvier 2022 - 17h00 – Ollioules :
Salle Jean Moulin – Espace Pierre Puget - Place Marius Trotobas,

CONSIDERANT qu'il convient de dresser le bilan de la concertation en prenant acte des différentes remarques et observations formulées durant la période de concertation et des réponses que peut y apporter, ce jour, la Métropole TPM,

CONSIDERANT que cette concertation préalable a permis de conforter la Métropole Toulon Provence Méditerranée sur l'intérêt et les objectifs du projet de Bus à Haut Niveau de Service qu'elle entend poursuivre,

CONSIDERANT que suite aux différentes remarques et observations formulées lors de cette concertation préalable, la Métropole TPM prend acte de la volonté de faire évoluer le tracé qui a été soumis à la concertation,

Et après en avoir délibéré,

D E C I D E

ARTICLE 1

DE TIRER le bilan de la concertation préalable pour la réalisation d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de la Métropole toulonnaise, ci-annexé.

ARTICLE 2

DE DIRE que le bilan de la concertation préalable sera rendu public et publié sur le site Internet de la Métropole TPM à l'adresse suivante : <https://metropoletpm.fr/bhns>

ARTICLE 3

DE DIRE que la présente délibération devra faire l'objet d'une publication durant un mois conformément aux dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales.

ARTICLE 4

D'AUTORISER Monsieur le Président à lancer toutes les procédures administratives nécessaires à la poursuite de l'opération et d'engager les dépenses correspondantes.

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

Fait à Toulon, le 16 novembre 2022

Hubert FALCO

Président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre

POUR 0

CONTRE 0

ABSTENTION 0

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



**LE BILAN
DE LA CONCERTATION**

OCTOBRE 2022

SOMMAIRE

1 > Avant- propos : méthodologie du bilan de la concertation	4
PARTIE A > LE PROJET DE BHNS PRÉSENTE A LA CONCERTATION	5
2 > Contexte et objectifs du projet.....	6
3 > Caractéristiques du projet.....	8
4 > Coûts et calendrier.....	12
PARTIE B > MODALITES DE LA CONCERTATION	13
5 > Objectifs de la concertation	14
6 > Dispositif d'information	15
7 > Dispositif de participation	20
PARTIE C > BILAN QUANTITATIF	21
8 > Synthèse	22
9 > Chiffres de la participation	23
10 > Statistiques synthétiques.....	26
PARTIE D > BILAN QUALITATIF	29
11 > Synthèse des expressions et réponses de la Métropole.....	30
12 > Enseignements de la concertation	45
PARTIE E > LES SUITES DE LA CONCERTATION	47
13 > Les suites de la concertation	48
PARTIE F > ANNEXES.....	50

1 > AVANT- PROPOS : METHODOLOGIE DU BILAN DE LA CONCERTATION

❖ Le présent bilan de la concertation s'adosse sur une analyse exhaustive et minutieuse de l'ensemble des contributions qui ont émergé durant la phase de concertation du projet de Bus à Haut Niveau de Service [BHNS] porté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

→ Ces contributions ont pris les formes suivantes :

- Courriers postaux adressés à la Métropole Toulon Provence Méditerranée consultables en Annexe 4. à Annexe 8.
- Courriels depuis l'adresse électronique mise à disposition : **concertation-bhns@metropoletpm.fr**
- Avis sur le registre numérique en ligne consultables en Annexe 10.
- Avis sur les registres papiers présents dans les expositions qui se sont tenues à La Garde, La Valette-du-Var, Toulon, Ollioules et La Seyne-sur-Mer ainsi qu'à l'hôtel Métropolitain consultables en Annexe 9.
- Interventions orales lors des 5 réunions publiques

Les réunions publiques ont fait l'objet d'une retranscription écrite intégrale à partir d'un enregistrement audio, permettant d'identifier et de prendre en compte les interventions, questions, avis ou contributions de chacun des participants.

Quand l'information est disponible, l'origine géographique de la contribution est analysée afin d'abonder les statistiques portant sur la répartition des avis par commune.

→ Par convention, nous différencions les « interventions » des « expressions »

- Par « intervention », nous entendons 1 intervention d'1 participant sur 1 support de la concertation (courriel, courrier, prise de parole en réunion publique, avis sur les registres).
- Par « expression », nous entendons 1 avis ou 1 contribution ou 1 question sur un sujet spécifique, formulé dans une intervention.

❖ Ainsi, une intervention d'un participant peut donner lieu à plusieurs avis et/ou contributions et/ou questions.

PARTIE A > LE PROJET DE BHNS PRÉSENTE A LA CONCERTATION

2 > CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

❖ **La Métropole Toulon Provence Méditerranée porte son projet de BHNS pour répondre aux besoins de mobilités durables des habitants du territoire.**

→ La dimension environnementale

Le projet s'inscrit dans les engagements de la France de réduire les émissions de gaz à effet de serre dont les transports routiers sont une des composantes fortes.

Inciter à la réduction de l'usage individuel de l'automobile en offrant des alternatives crédibles, est un levier efficace. C'est la raison du choix de TPM de développer les transports en commun et les modes actifs.

Pour améliorer l'attractivité des transports en commun, le gain de temps et la régularité sont des critères primordiaux.

Or, un site propre dédié au bus, la priorité aux feux et le développement de systèmes d'aide à l'exploitation sont les meilleurs moyens d'augmenter la vitesse commerciale et de fiabiliser les horaires de passages nécessaires à l'augmentation de l'attractivité du service.

Par ailleurs le service sera assuré par des matériels roulants à énergie propre spécifiquement dédiés à la ligne BHNS

→ La dimension sociétale

Le BHNS contribue à l'amélioration du cadre de vie.

La mise en place de voies dédiées est l'opportunité pour TPM de réaliser des aménagements urbains du domaine public, dits de façade à façade. Il s'agira de réfléchir à une redistribution des espaces selon les usages que cela soit pour les transports en commun, les piétons, les vélos, ou la voiture.

Le nouveau partage de la voirie entre ses différents usages, participera à l'apaisement des espaces traversés, à la fluidification de la circulation et par là, à la réduction des émissions de gaz d'échappement.

Les espaces publics seront requalifiés associant végétalisation et choix des matériaux afin de favoriser la réverbération des sols (réduction des îlots de chaleur), l'infiltration des eaux de pluie et la réduction des nuisances sonores. Ils seront repensés afin de permettre une accessibilité complète aux usagers qu'ils soient en mobilité réduite ou pas.

Des équipements tels que des bancs et parcs à vélo permettront de conforter les modes actifs.

Le BHNS accompagne le développement urbain.

Avec une amplitude de service élargie, notamment en soirée, en assurant la desserte du cœur métropolitain qui accueille près des 2/3 de la population et où se réalisent 60 % des déplacements de la Métropole, le BHNS permet une meilleure accessibilité aux grands équipements (pôles publics ou d'emplois, zones commerciales, sites touristiques et de loisirs), ce qui favorise leur attractivité.

La volonté de la Métropole est de disposer d'un vecteur de transport efficace qui s'inscrit au mieux dans le tissu urbain, non pas comme une percée mais une insertion dans le tissu actuel prenant en compte l'ensemble des usages et leurs évolutions (bus, cycles, piétons, voiture) en interconnexion avec le réseau ferré et maritime.

Le BHNS facilite l'accès à la mobilité pour tous

Le coût de la mobilité, de plus en plus difficile à assumer pour certaines catégories socio-professionnelles, se traduit par des changements de comportements vis-à-vis de l'automobile. Le transport public et le BHNS en particulier permettent à chacun d'accéder à la mobilité, grâce à une offre de service adaptée aux besoins et une politique tarifaire attractive.

Le BHNS offre une accessibilité maximale aux personnes à mobilité réduite, tant au niveau des véhicules qu'au niveau des cheminements piétons.

→ La dimension économique

La ligne de BHNS se situe sur l'axe fort de déplacements économiques entre les communes de la Seyne-sur-Mer et de La Garde. Sa mise en service nécessite la réorganisation des flux de circulation et la modification des cycles de feux. Le réseau de transport en commun Mistral fera l'objet d'une restructuration de ses lignes autour de la ligne BHNS Réalisées de manière homogène sur l'ensemble du tracé ces actions vont permettre de restructurer les flux de circulation bus, voitures, vélos.

L'amélioration de l'offre de transport en commun est visible et immédiate : gain de temps, régularité des horaires, une plus grande fréquence, des services plus étendus durant la journée. Cela constituera un gain direct pour les usagers actuels et permettra d'en attirer de nouveaux, pour lesquels cette offre sera plus attractive que les déplacements en voiture individuelle.

Ce report modal aura un impact sur les conditions de circulation, les temps perdus dans les embouteillages préjudiciables à l'activité économiques s'en trouveront réduits.

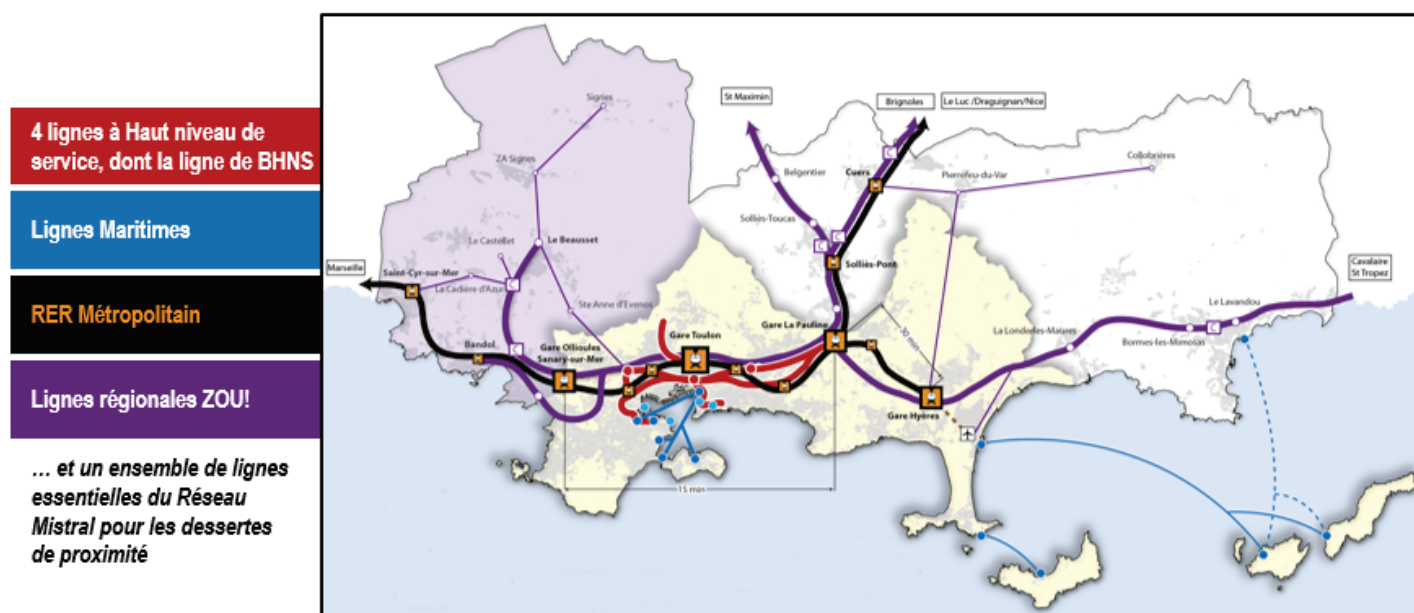
Ces gains qualitatifs seront mesurés et quantifiés. Ils seront ensuite valorisés, c'est-à-dire traduits sous forme monétaire en économique, tant pour les individus que pour la collectivité dans le volet socio-économique du dossier d'enquête publique.

3 > CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est une infrastructure dédiée aux bus circulant majoritairement sur un site propre entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et la gare de La Garde en centre-ville en passant par la gare de la Pauline-Hyères (sur la commune de La Garde), portée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

La ligne sera desservie par de nouveaux bus bi-articulés de 24 m de longueur de forte capacité et offrant aux usagers une qualité de service élevée (informations, connectivité).

Le projet BHNS s'inscrit dans les ambitions du Plan des Déplacements Urbains (PDU) : développer une offre de transport en commun diversifiée, durable et de qualité.

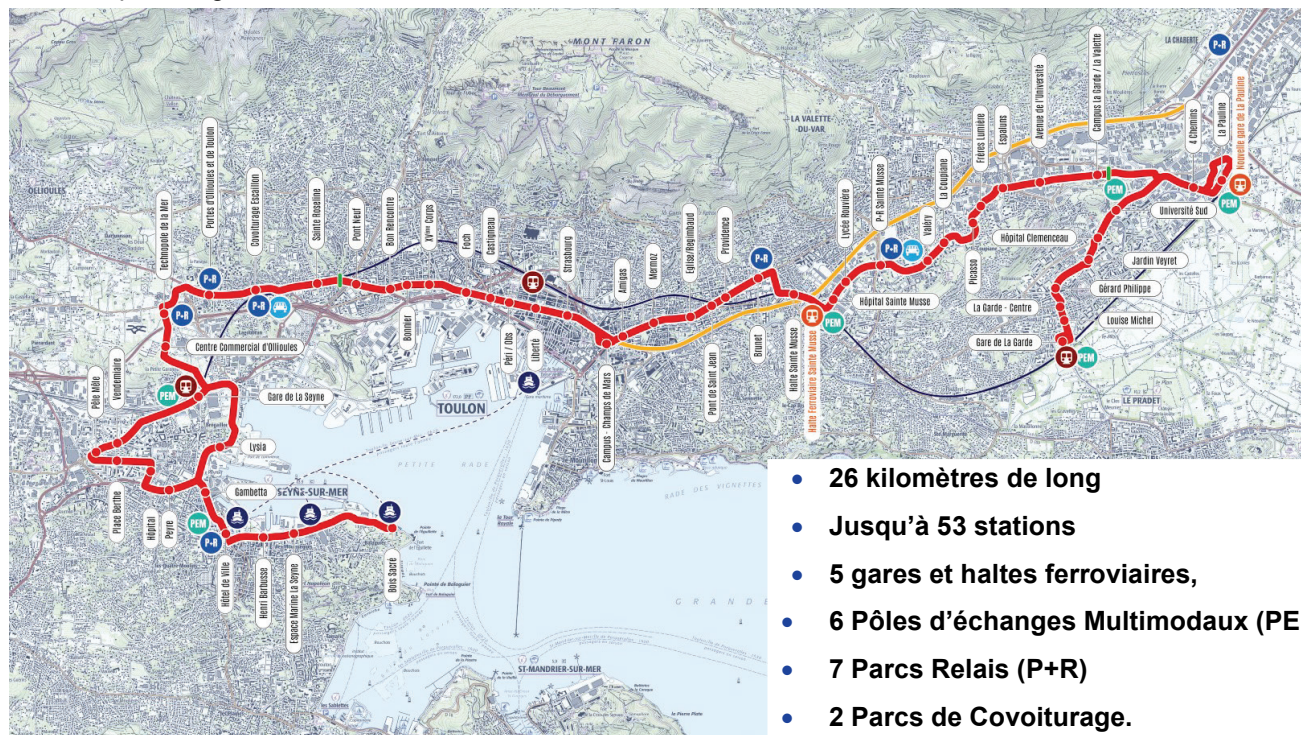


En termes d'intermodalité, le tracé se connecte à 5 gares et haltes ferroviaires appelées à jouer un rôle majeur dans le déploiement du futur RER Métropolitain, 4 Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et 7 Parcs Relais (P+R) avec covoiturage.

Il interagit avec les principales lignes terrestres et maritimes du réseau Mistral, appelé lui aussi à évoluer, ainsi qu'avec la création d'un futur RER métropolitain.

→ Tracé présenté à la concertation

Le tracé initialement envisagé pour la future ligne de BHNS se développe sur environ 26 km, entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et les gares de La Garde à La Pauline et en centre-ville. Ce projet ambitieux constitue la ligne de BHNS la plus longue de France.



- 26 kilomètres de long
- Jusqu'à 53 stations
- 5 gares et haltes ferroviaires,
- 6 Pôles d'échanges Multimodaux (PEM)
- 7 Parcs Relais (P+R)
- 2 Parcs de Covoiturage.

Sont desservis les principaux générateurs de déplacement au-delà des densités urbaines...

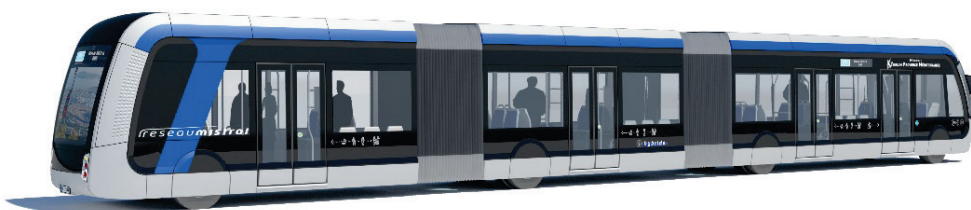
- **La Seyne-sur-Mer :**
 - *Le nouvel embarcadère de Bois Sacré, le futur Pôle culturel, IPFM (futur Campus de la Mer), le port, le quartier Berthe et la gare ;*
- **Ollioules :**
 - *Le Technopôle de la Mer dont le développement se poursuit vers une création de près de 2.000 emplois pour la deuxième phase de développement;*
 - *La zone commerciale ;*
- **Toulon :**
 - *Les quartiers de La Beaucaire, l'Escaillon, Bon-Rencontre, Pont du Las, Centre-ville, Saint-Jean-du-Var, Brunet, Sainte-Musse ;*
 - *Les pôles universitaires (Kedge, École supérieure d'art et de design, Faculté de Droit, Ingémédia, Isen...);*
 - *L'Hôpital Sainte-Musse ; la ZAE Sainte-Musse*
- **La Valette-du-Var**
 - *Le quartier de La Coupiane ;*
 - *Le Centre Commercial Avenue 83 ;*
- **La Garde**
 - *Le Centre Commercial Grand Var ;*
 - *L'Université ;*
 - *Le centre-ville et sa gare ;*
 - *La gare de La Pauline et la zone d'entreprises.*

→ Matériel roulant et haut niveau de service : deux composantes essentielles du concept BHNS

De conception audacieuse, le design et le confort du véhicule permettront l'identification du service, de son haut niveau de qualité et de service rendant le réseau de transport en commun Mistral plus efficace et donc plus attractif :

- **Motorisation propre**
- **Mode Bus**
- **Parfaite accessibilité PMR : emplacements pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), accès quai à quai, rampe PMR**
- **Agencement intérieur favorisant la fluidité des déplacements, larges portes facilitant la montée et la descente des voyageurs (dont 2 portes avec rampe PMR)**
- **Renforcement du service embarqué**
- **Information en temps réel, information sonore et visuelle, information dynamique en station, validation des titres, vidéo surveillance...**

Simulation d'un bus de 24 mètres aux couleurs du Réseau Mistral



→ Principe d'aménagement des stations

- Nombre prévu d'arrêts : environ 53
- Interdistance moyenne entre les arrêts : 480 m
- Design similaire aux stations existantes sur le réseau Mistral
- Quais accessibles aux personnes à mobilité réduite

Dimensions des quais : Largeur minimum 3,00 m - Hauteur 21 cm - Longueur de 30 à 40 m

- Éclairages et informations voyageurs en temps réel



→ Restructuration du réseau Mistral

La mise en place d'une infrastructure d'une telle envergure à l'échelle du réseau sera accompagnée d'une restructuration progressive du réseau Mistral permettant de redistribuer un certain nombre de lignes de bus sur d'autres axes, tout en maintenant un niveau de service et de desserte performant de l'axe Est - Ouest desservi par les lignes 1 et U.

La restructuration du réseau sera progressive en fonction des différentes tranches de mise en service du BHNS

Les principes de reconfiguration sont les suivants :

- **Hiérarchiser le réseau en rendant lisible la stratégie de l'offre autour de 4 Lignes à Haut Niveau de Service ;**
- **Augmenter l'efficacité de l'offre en optimisant les fréquences des lignes régulières et en renforçant le niveau de service là où la demande se développe ;**
- **Maintenir un taux de couverture géographique au-dessus de 80 %.**

Les tracés des lignes existantes seront modifiés notamment pour celles ayant des troncs communs avec l'axe BHNS afin de faire profiter aux usagers la capacité de service de la nouvelle infrastructure et développer de nouvelles dessertes sur des sites moins desservis.

4 > COUTS ET CALENDRIER

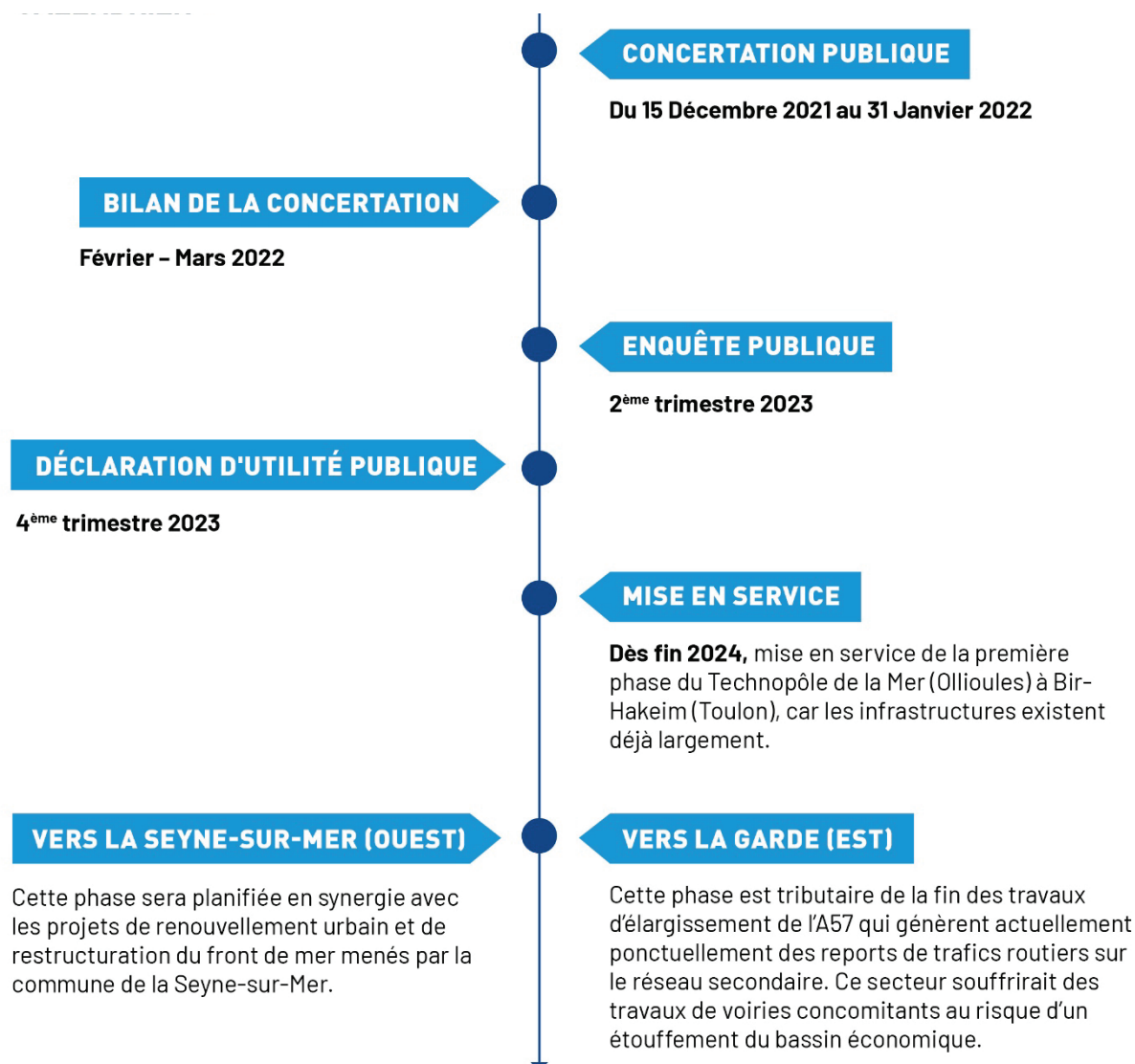
→ Le coût du projet

Dans l'état actuel des études et comme indiqué dans la réponse au 4^{ème} appel à projets « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux », lancé par l'État le 31 mars 2021, le coût global de l'opération est de 405 millions € TTC qui se répartit en :

- **Travaux d'infrastructures : 202 millions €**
- **Travaux de superstructures (Parcs Relais bâtiment d'exploitation) : 101 millions €**
- **Acquisition de matériels roulants : 71 millions €**
- **Divers (acquisitions foncières et études) : 31 millions €**

Par courrier en date du 19 octobre 2021, le Ministre des Transports a précisé à la Métropole Toulon Provence Méditerranée le résultat de ce 4^{ème} appel à projets, lui notifiant l'attribution d'une subvention de l'État à hauteur de 40 M€ pour le BHNS

→ Le calendrier



PARTIE B > MODALITES DE LA CONCERTATION

5 > OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

→ Délibération de la Métropole

Par sa délibération du 10 novembre 2021, le Conseil Métropolitain de Toulon Provence Méditerranée a décidé d'organiser une concertation préalable portant sur son projet de BHNS selon les modalités suivantes :

- un affichage réglementaire sera mis en œuvre, en application de l'article R121-19 du Code de l'Environnement issu du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017,
- un avis sera affiché à l'Hôtel de la Métropole et dans les mairies concernées par le projet et sera publié dans la presse locale afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates et son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques,
- un dossier de concertation permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques. Il, sera mis à disposition du public dans les mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations et propositions de la population. Ce dossier et le registre seront également disponibles sur le site Internet www.metroletpm.fr,
- une réunion publique sera organisée dans chaque commune concernée par le tracé, en présence du maître d'ouvrage, la Métropole Toulon Provence Méditerranée,
- le bilan de la concertation sera publié sur le site Internet de la Métropole TPM et présenté à son assemblée délibérante.

→ Période de la concertation

❖ **La concertation s'est ouverte le 15 décembre 2021 à 8h00 et s'est clôturée le 31 janvier 2022 à minuit.**

→ Objectifs de la concertation

La volonté de TPM est de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet permettant à tous les publics de donner leur avis sur le projet.

Cette concertation portait donc sur l'objectif de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 26 km, entre Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la Garde et de la Pauline-Hyères à l'Est, en desservant les communes de la Seyne-sur-Mer, d'Ollioules, Toulon, la Valette-du-Var et La Garde.

6 > DISPOSITIF D'INFORMATION

6.1 > Information réglementaire

Une information réglementaire a été déployée plus de 15 jours avant le début de la concertation.

Elle comprend des annonces légales dans les journaux et un affichage dans les mairies de La Valette-du-Var, Toulon, La Garde, La Seyne-sur-Mer et Ollioules ainsi qu'à l'Hôtel de la Métropole.

6.1.1 > Les annonces légales



6.1.2 > L'affichage légal

**MÉTROPOLE
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE**

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

**OBJET DE LA CONCERTATION
PREALABLE DU PUBLIC**
La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), porte un projet de réalisation d'un Transport Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) d'environ 29 km entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Paludie à l'Est, en desservant les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

Par délibération le 10 novembre 2021, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a retenu le principe d'organiser une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur ce projet et de recueillir les observations et propositions du public.

**DUREE DE LA CONCERTATION
PREALABLE DU PUBLIC**
Du 15 décembre 2021 à 9h au 31 janvier 2022 à 18h.

**MODALITES DE LA CONCERTATION
PREALABLE DU PUBLIC**
L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs.

ESPACE NUMERIQUE
Un espace internet sur le site de la Métropole (www.metrolopetpm.fr) dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions du public sur un registre numérique sans accessibilité à l'adresse suivante : metrolopetpm.fr/concertation-bhns
Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

**REGISTRE PAPIER, EXPOSITION,
DOCUMENTATION**
Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque Mairie ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain (selon les horaires d'ouverture au public).

- **La Valette-du-Var** : Hôtel de Ville, Place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var
- **Toulon** : Hôtel de la Métropole, 107 boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon
- **Toulon** : Hôtel de Ville, Avenue de La République - 83000 Toulon
- **La Garde** : Hôtel de Ville, Rue Jean Baptiste Lavigne - 83130 La Garde
- **La Seyne-sur-Mer** : Hôtel de Ville, 20 quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
- **Ollioules** : Mairie Annexe, 2 place Marius Trobadais - 83160 Ollioules

COURRIEL ET COURRIER
Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux adresses suivantes :

- **Courriel** : concertation.bhns@metrolopetpm.fr
- **Courrier postal** : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS, 107 boulevard Henri Fabre - CS 30536 - 83041 Toulon Cedex 9

Dates et horaires de réception des courriels et courriers du 15 décembre 2021 à 9h au 31 janvier 2022 à 18h.

REUNIONS PUBLIQUES
Une réunion publique sera programmée dans chaque commune pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions posées. Les mesures sanitaires en vigueur seront respectées.

- **Mercredi 15 décembre 2021 - 17h00 - La Valette-du-Var** : Salle des Fêtes Charles Courou, Avenue Laurent BÉLARDIER
- **Mardi 21 décembre 2021 - 17h00 - Toulon** : La Rode - Salle Bortolazzo, 89 rue Jean Philippe Rameau
- **Mardi 11 janvier 2022 - 17h00 - La Garde** : Salle Justin Mousnier, 131 avenue Baptiste Sultan
- **Mardi 18 janvier 2022 - 17h00 - La Seyne-sur-Mer** : Bourne du Travail, 42 avenue Gambetta
- **Mardi 25 janvier 2022 - 17h00 - Ollioules** : Salle Jean Moulin - Espace Pierre Puget - Place Marius Trobadais

BILAN DE LA CONCERTATION
À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera publié sur le site internet de la Métropole et présenté à son assemblée délibérante.

6.2 > Espace Internet

Un espace dédié sur le site Internet de TPM, ouvert dès le 15 décembre 2021 à l'adresse Internet metrolopetpm.fr/concertation-bhns, a permis de diffuser toutes les informations sur le projet, et notamment :

- La présentation synthétique du projet ;
- L'agenda des réunions publiques ;
- Un formulaire en ligne permettant de donner son avis ;
- Une adresse postale pour écrire sur le sujet à Monsieur le Président de la Métropole TPM ;
- En téléchargement ;

- *Le dossier de concertation*
- *Le document de synthèse*
- *Les panneaux d'exposition*
- *Les annonces légales*
- *L'affiche d'information légale*
- *La délibération de TPM*
- *Le communiqué de Presse*

The screenshot shows the website interface for the concertation. On the left, there is a navigation menu with items like 'Mobilité', 'Le projet BHNS', 'L'essentiel du projet', and 'La concertation'. The main content area features a large blue banner with the text 'PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE' and a photograph of a bus. Below the banner, there is a section titled 'L'essentiel du projet' with a brief description of the project. On the right, there is a sidebar with a 'CONTACT' section and a 'REUNIONS PUBLIQUES' section listing the dates and locations of the public meetings.

6.3 > Communiqué de presse

Le 10 décembre 2021, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a diffusé un Communiqué de Presse de 3 pages précisant le projet, les objectifs de la concertation et le dispositif de participation déployé, aux médias suivants :

- **Presse écrite :**

- *Var Matin*
- *Nice Matin*
- *AFP Marseille*
- *La Marseillaise*
- *La Provence*
- *JBM*
- *TPBM*
- *Le Moniteur*
- *Le Var Information*
- *Le Journal des Entreprises*
- *Le Marin*
- *Objectif Méditerranée*
- *Cité des Arts*
- *Presse Agence – La gazette du Var*
- *Echosud.fr*

- **Télévision :**

- *France 3 Toulon et Marseille*
- *BFM-TV Toulon Var et Alpes Maritimes*

- **Radio :**

- *France Bleu Toulon et Marseille*
- *Chérie FM*
- *Mistral FM*
- *RCF Méditerranée*
- *Virgin Radio Toulon*
- *Nostalgie Toulon*
- *Radio Cote Bleue*
- *Radio Vinci Autoroute*



6.4 > Expositions

Des expositions destinées au public, chacune composée de 5 panneaux d'information en format 80 x 200, d'un registre papier, de dossier de concertation et de plaquettes de synthèse, ont été installées dans chaque mairie concernée par le tracé, ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain, dès le 15 décembre 2021 et jusqu'à la fin de la période de la concertation.

Ces expositions se sont tenues dans les lieux suivants :

- La Valette-du-Var – Hall Hôtel de Ville
- Toulon – Hôtel de Ville – 3^{ème} étage
- La Garde – Hall Hôtel de Ville
- La Seyne-sur-Mer – Hall Hôtel de Ville
- Ollioules – Mairie Annexe
- Métropole TPM – Hall Hôtel de Métropole



6.5 > Supports d'information remis à chacune des mairies concernées par le tracé

En complément du dispositif d'information déployé spécifiquement par TPM et des documents mis à disposition à l'occasion des réunions publiques, des supports d'information imprimés et en version numérique ont été remis à chacune des Mairies concernées par le tracé en vue d'une diffusion sur leurs propres supports de communication et dans leurs espaces d'accueil du public.

→ Kit communication numérique sur clé USB

Remis le 15 décembre 2021 aux services des Mairies de La Valette-du-Var, Toulon, La Garde, La Seyne-sur-Mer et Ollioules et au service communication de la Métropole, celui-ci comprenait :

- Le visuel d'information sur le dispositif de la concertation
- Des affiches prêtes à imprimer en différentes 3 tailles : A3, A2, A0
- Le dossier de concertation
- La plaquette de synthèse

→ Affiches papier en 40 x 60

- Mairie de La Valette-du-Var : 130 exemplaires
- Mairie de Toulon : 130 exemplaires
- Mairie de La Garde : 130 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 130 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 130 exemplaires
- Métropole : 180 exemplaires

→ Dossiers de concertation imprimés

- Mairie de La Valette-du-Var : 50 exemplaires
- Mairie de Toulon : 50 exemplaires
- Mairie de La Garde : 50 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 50 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 50 exemplaires
- Métropole : 100 exemplaires

→ Plaquettes de synthèse imprimées

- Mairie de La Valette-du-Var : 410 exemplaires
- Mairie de Toulon : 710 exemplaires
- Mairie de La Garde : 310 exemplaires
- Mairie de La Seyne-sur-Mer : 510 exemplaires
- Mairie d'Ollioules : 210 exemplaires
- Métropole : 250 exemplaires

7 > DISPOSITIF DE PARTICIPATION

Les moyens d'expression du public ont été diversifiés pour permettre à chacun de participer tout au long de la concertation sur le projet de BHNS.

La concertation s'est déroulée du 15 décembre 2021 à 8h00 au 31 janvier 2022 à minuit.

→ Le registre numérique

- **Disponible en ligne depuis l'espace Internet dédié au projet de BHNS**

→ Le courrier postal

- **Les courriers postaux ont pu être transmis à l'adresse suivante :**

*Métropole Toulon Provence Méditerranée
Monsieur le Président
Concertation BHNS,
107 boulevard Henri Fabre - CS 30536
83041 Toulon Cedex 9.*

→ L'adresse Mail

- **Les participants ont pu s'exprimer via une adresse mail, disponible depuis le site Internet ou sur les documents de la concertation : concertation-bhns@metropoletpm.fr**

→ Les réunions publiques

5 réunions publiques permettant de présenter le projet et d'échanger avec les participants se sont tenues dans chacune des villes concernées par le tracé :

- **Mercredi 15 décembre 2021 - 17h00 - La Valette-du-Var**

Salle des Fêtes Charles Couros - Avenue Laurent de Lavoisier

- **Mardi 21 décembre 2021 - 17h00 - Toulon**

Salle Bortolaso – 89, rue Jean-Philippe Rameau – La Rode

- **Mardi 11 janvier 2022 - 17h00 - La Garde ;**

Salle Justin Mussou – 131, avenue Baptistin Aufran

- **Mardi 18 janvier 2022 - 17h00 - La Seyne-sur-Mer**

Bourse du Travail - 42, avenue Gambetta

- **Mardi 25 janvier 2022 - 17h00 - Ollioules**

Salle Jean Moulin – Espace Pierre Puget - Place Marius Trotobas

→ Le registre papier

- **Un registre papier a été mis à disposition des participants dans chacune des expositions qui se sont tenues en mairie et à l'hôtel Métropolitain ainsi que lors de chacune des réunions publiques.**

PARTIE C > BILAN QUANTITATIF

8 > SYNTHÈSE

→ Les réunions publiques ont mobilisé 337 participants.

- Avec 83 participants, la réunion publique de La Seyne-sur-Mer a été la plus mobilisatrice.

→ Le site Internet a reçu 684 visiteurs différents.

→ Au total, 385 interventions des participants ont fait émerger 1 131 expressions¹ (avis, contributions ou questions).

Parmi ces 1 131 expressions :

- 624 concernent des avis, 282 proposent des contributions au projet et 225 posent des questions à la Métropole.
- 35 % proviennent de participants se déclarant résider à Toulon.
- 767 ont été délivrées sur le Registre numérique en ligne, soit près de 68 % du total des expressions.
- 60 ont été rédigées sur les différents registres papier mis à disposition du public.

→ Les thématiques émergentes du processus de participation

- Les 1 131 expressions (avis, contributions ou questions) ont fait émerger 22 thématiques pour lesquelles les volumes de contributions sont très inégaux.
- Le choix du tracé concentre à lui seul près de 27 % des expressions.
- Le choix du mode Bus (près de 18 %) et le dispositif de la concertation (près de 12 %) forment avec le tracé les 3 premières thématiques abordées par les participants.
- A l'opposé, la ZFE, la circulation sur la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'A57, les services aux futurs usagers du BHNS et l'accessibilité rassemblent moins de 2 % du total des expressions.

→ En matière d'information du public

- La presse a bien relayé l'information avec 19 articles ou reportages sur les principaux médias présents sur la Métropole.
- Au total, 3.000 plaquettes de synthèse, 650 dossiers de concertation et 800 affiches ont été diffusés.

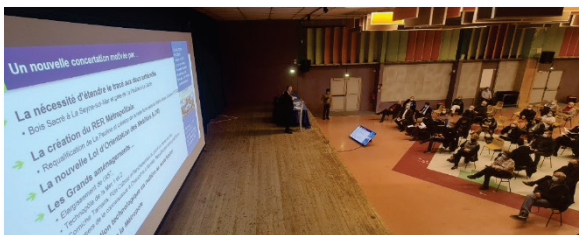
¹ Soit près de 3 expressions par contribution

9 > CHIFFRES DE LA PARTICIPATION

→ Réunion publique de La Valette-du-Var

Présentation assurée par :

- Yannick CHENEVAR, Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée,
 - Thierry ALBERTINI, Maire de La Valette-du-Var
- ▶ **Participants : 59**
 - ▶ **Expressions (orales) : 33**



→ Réunion publique de Toulon

Présentation assurée par :

- Yannick CHENEVAR, Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée, 1^{er} adjoint à la Ville de Toulon
- ▶ **Participants : 69**
 - ▶ **Expressions (orales) : 61**



→ Réunion publique de La Garde

Présentation assurée par :

- Yannick CHENEVAR, Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée,
 - Jean-Louis MASSON, Maire de La Garde
- ▶ **Participants : 67**
 - ▶ **Expressions (orales) : 41**



→ Réunion publique de La Seyne-sur-Mer

Présentation assurée par :

- Yannick CHENEVARD, Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée,
- Nathalie BICAIS, Maire de La Seyne-sur-Mer

▶ **Participants : 83**

▶ **Expressions (orales) : 47**



→ Réunion publique d'Ollioules

Présentation assurée par :

- Yannick CHENEVARD, Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée,
- Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

▶ **Participants : 59**

▶ **Expressions (orales) : 40**



→ Site Internet

▶ **Nombre de consultations : 684 visiteurs**

→ Registre en ligne

▶ **Nombre de visiteurs : 7 283**

▶ **Interventions (formulaire de participation) : 246**

→ Courriers postaux

▶ **Interventions (courriers reçus) : 4**

→ Courriel

▶ **Interventions (courriels reçus) : 19**

→ Médiatisation

► Nombres de traitement dans la presse : 19

- Var Matin : 11 articles
- La Marseillaise : 1 article
- Presse Agence PACA : 1 article
- TPBM : 2 articles
- TV83 (Web Média) : 1 article
- BFM TOULON VAR : 1 reportage
- France 3 TOULON : 2 reportages

14/02/2022 10:06 about:blank

Toulon

Hyères - Le Lavandou

NOUS CONTACTER

- Toulon : 61, boulevard Georges Clemenceau, 83 000 Toulon. Tél : 04 94 93 31 00. Email : toulon@metromtp.fr
- Hyères - Le Lavandou : 4, boulevard Pasteur, 83 400 Hyères. Tél : 04 94 22 51 90. Email : hyeres@metromtp.fr
- Abonnements : Tél : 04 94 22 83 83.
- Publicités : Tél : 04 94 22 83 83.



**« SUPERBUS » :
LE PLAN SE PRÉCISE**

La « concertation préalable » achevée, la Métropole étudie dorénavant les avis de citoyens recueillis au sujet du projet de Bus à haut niveau de service (BHNS). Yannick Chenevard, vice-président de TPM, nous livre ses impressions sur cette 1^{re} phase. **P 9**

LE REVEST



Dépôts de déchets sauvages : la colère du maire **P 11**

HYÈRES



Le secteur d'aide à la personne peine à recruter **P 15**

about:blank 1/1

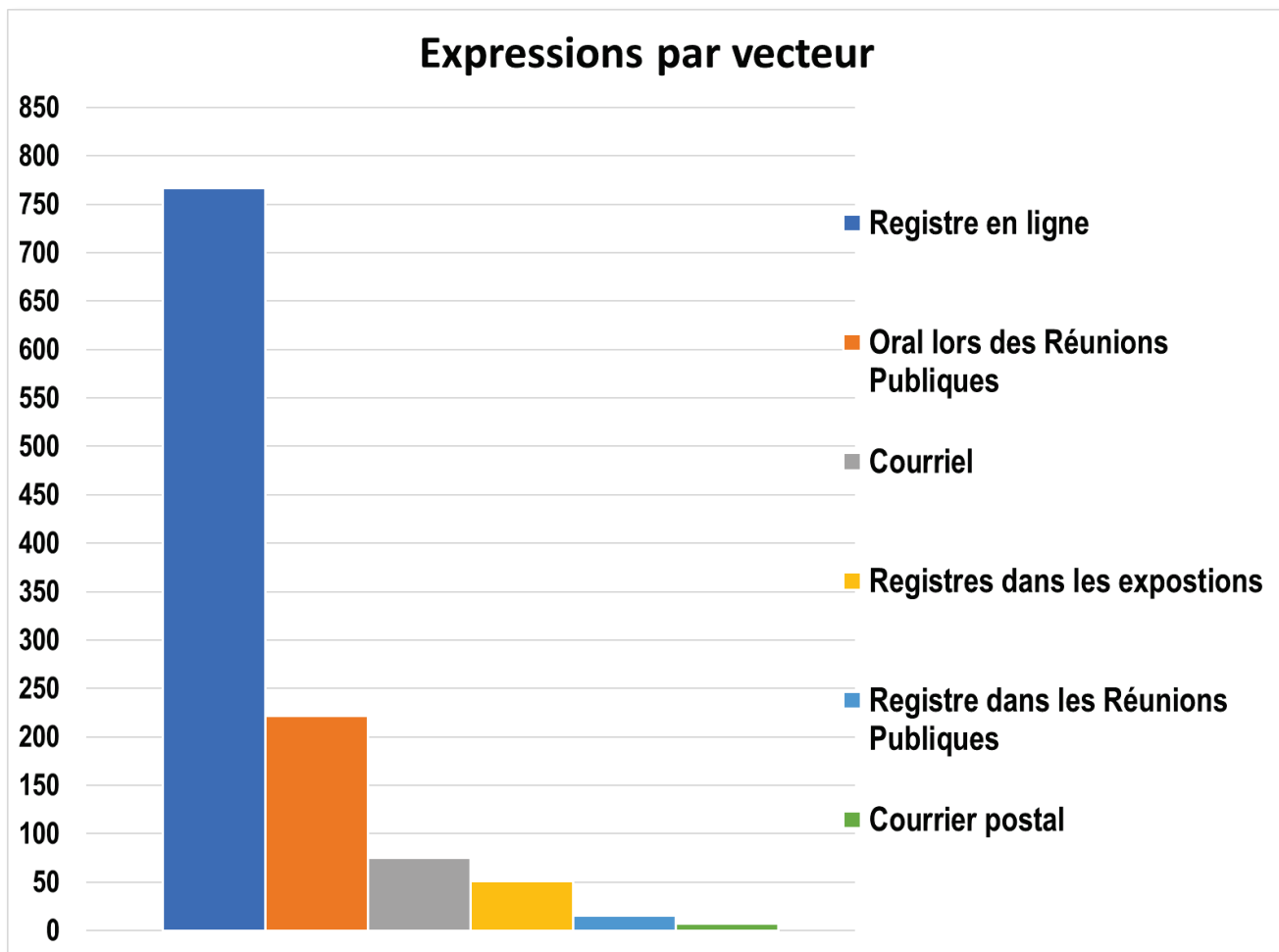
10 > STATISTIQUES SYNTHÉTIQUES

10.1 > Nombre total d'interventions et d'expressions

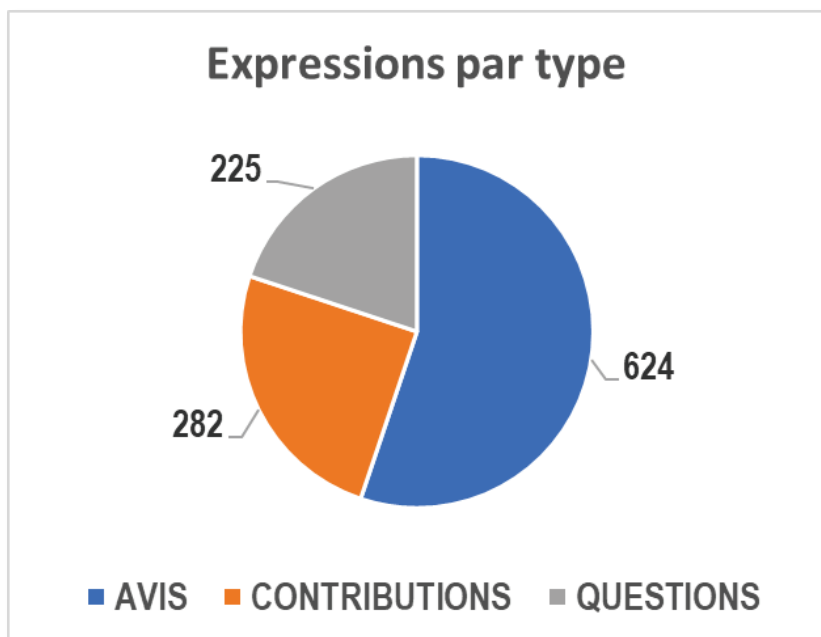
❖ **Rappel : une intervention d'un participant peut donner lieu à plusieurs « expressions » (avis et/ou contributions et/ou questions).**

Modes de contribution	Interventions	Expressions sous forme d'avis, de contributions et de questions
Registre numérique en ligne	246	767
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Seyne sur Mer	4	13
Registre papier dans l'exposition en Mairie d'Ollioules	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie de Toulon	4	10
Registre papier dans l'exposition à l'Hôtel Métropolitain	1	1
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Valette du Var	15	18
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Garde	2	9
Interventions orales en réunion publique de La Seyne sur Mer	25	47
Interventions orales en publique d'Ollioules	11	40
Interventions orales en réunion publique de Toulon	15	61
Interventions orales en réunion publique de La Valette du Var	14	33
Interventions orales en réunion publique de La Garde	18	41
Registre papier dans les 5 Réunions Publiques	7	9
Courrier postal	4	7
Courriel	19	75
Total	385	1131

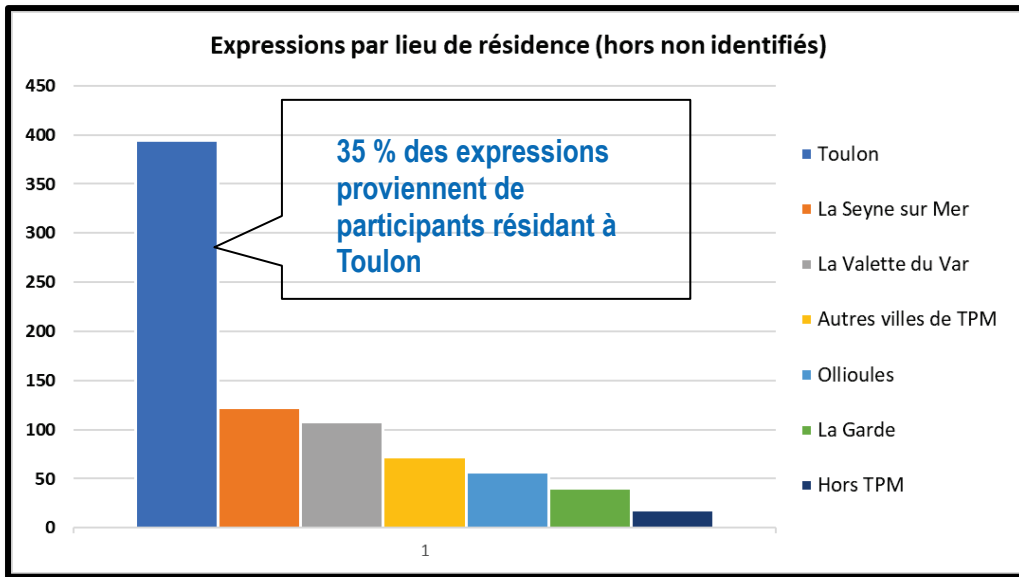
10.2 > Expressions par vecteur



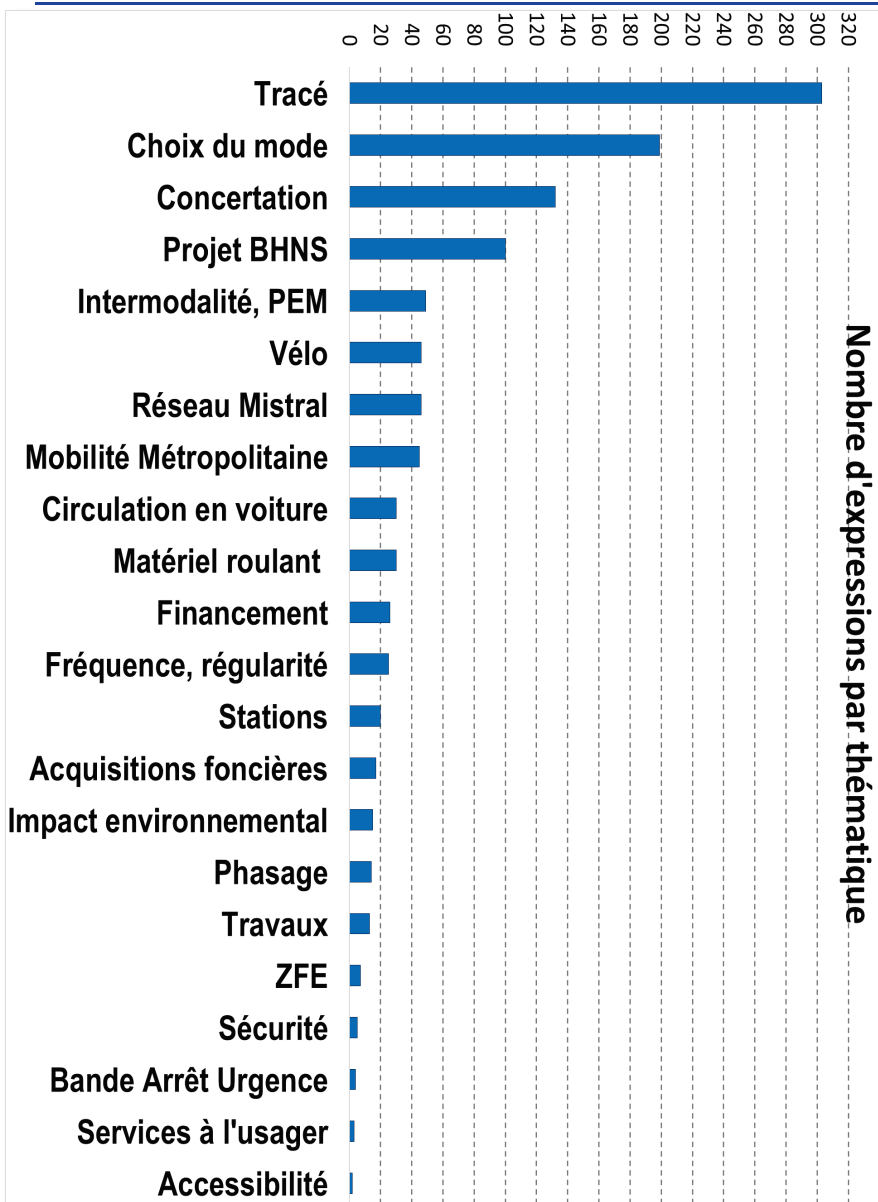
10.3 > Expressions par type



10.4 > Origine géographique des expressions



10.5 > Expressions par thématique



PARTIE D > BILAN QUALITATIF

11 > SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS ET REPONSES DE LA METROPOLE

11.1 > Tracé

→ Synthèse des expressions

- TPM doit renoncer à franchir l'AMAP des Olivades, garantissant la préservation des terres agricoles.
- L'adoption d'un nouveau tracé depuis Bon Rencontre vers La Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer doit être envisagée.
- Une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et Toulon doit être étudiée.
- Le franchissement en site banalisé de Saint-Jean-du-Var et de La Coupiane pénalise le projet (régularité, vitesse commerciale, difficulté du bus dans la circulation).
- L'absence d'interconnexion avec la gare ferroviaire de Toulon est préjudiciable.
- La desserte des zones d'activités Est (AFUZI) et Ouest (ADETO) n'est pas prise en compte.
- La Seyne-sur-Mer : doit-on aller jusqu'à Bois Sacré alors qu'il y a des bateaux-bus ? Faut-il desservir les Sablettes ? Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS vers les quartiers sud ? Comment insérer le BHNS sur le port qui est déjà engorgé ? La desserte du quartier Berthe est indispensable compte tenu de la densité de sa population.
- La ligne doit anticiper l'intégration de la Communauté de Communes Vallée du Gapeau (CCVG) à l'Est.
- Le tracé ne dessert pas les villes d'Ollioules centre, La Valette-du-Var centre, Le Pradet, Hyères-les-Palmiers et Six-Fours-les-Plages.

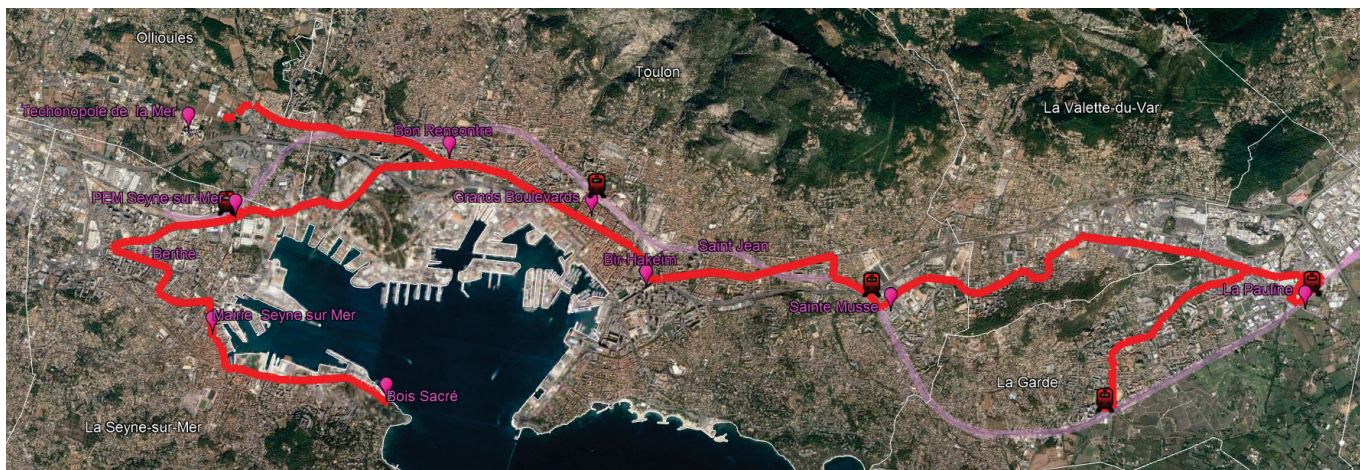
→ Réponse de la Métropole

❖ **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 devient le nouveau tracé de référence qui fera l'objet des prochaines études.**

Ce tracé évitera d'impacter la zone agricole ouest et offrira une liaison directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon. **Cette évolution du tracé implique :**

❖ **L'annulation du tracé initial passant par le chemin de la Bouyère pour relier le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer au Technopôle de la Mer d'Ollioules.**
La mise en place d'un nouvel axe BHNS via la RD 559 entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer et le quartier Bon Rencontre à Toulon.

Le nouveau tracé de référence mis à l'étude à l'issue de la concertation sera le suivant :



❖ Sa longueur est de 28km.

La réflexion d'insertion portant sur la traversée des quartiers de Saint-Jean-du-Var et de la Coupiane sera approfondie avec la volonté de développer plus de sites propres.

L'articulation entre la ligne de BHNS et les zones d'activités situées à l'Est avec le PEM de La Pauline et à l'Ouest sera optimisée dans le cadre de la restructuration du Réseau Mistral. Il n'est pas prévu à ce stade de prolonger la ligne de BHNS

Le BHNS ne dessert pas directement la gare de Toulon car le tissu urbain est trop contraignant pour permettre la circulation d'un véhicule de 24 m.

Le tracé retenu présente une plus forte centralité urbaine en desservant l'axe Strasbourg / Liberté. L'amélioration du confort de la connexion piétonne entre la gare et la ligne de BHNS sera un des sujets de vigilance de la Métropole.

À l'ouest, sur la commune de la Seyne-sur-Mer, la prolongation de la ligne vers les Sablettes au-delà du terminus Bois Sacré, n'est pas justifiée en termes de charge de fréquentation.

La prolongation de la ligne vers les villes du Pradet, La Crau, Six-Fours et Ollioules-centre n'est pas compatible avec l'exploitation de la ligne et le niveau de fréquentation projeté.

Le renforcement de la desserte de ces territoires sera recherché dans le cadre de la restructuration du réseau Mistral.

La liaison entre Hyères-les-Palmiers et Toulon sera renforcée par la restructuration du réseau Mistral, le développement du RER Métropolitain (la mise en service de la halte Sainte-Musse à l'horizon de janvier 2023 en constitue une étape) et la mise en place de navettes entre la gare de Hyères et l'aéroport.

La desserte des villes de la Communauté de Commune Vallée du Gapeau, appelée à intégrer la Métropole, sera posée ultérieurement dans le cadre des évolutions futures du réseau Mistral.

11.2 > Calendrier et phasage

→ Synthèse des expressions

- Le calendrier du projet doit être accéléré.
- Faut-il attendre l'hypothétique pont sur le port de La Seyne-sur-Mer ?
- Un calendrier précis doit être précisé.

→ Réponse de la Métropole

L'objectif de TPM est une mise en service d'une première phase Technopôle – Université de Toulon. Au regard des études environnementales à mener sur le nouvel itinéraire Giratoire de la Pyrotechnie <-> Bon Rencontre, un délai supplémentaire est requis par rapport à la planification présentée en concertation, pour le démarrage des travaux. Par conséquent la mise en service prévisionnelle de ce premier tronçon est prévue pour le premier semestre 2026.

Parmi les invariants retenus par TPM : les travaux du BHNS démarreront à l'Est après la fin du chantier de l'A57 afin d'éviter la superposition de deux grands chantiers sur ce secteur, même si des travaux ponctuels sans impact sur la circulation, pourront être envisagés comme le long du dépôt Brunet afin de liaisonner le quartier Saint-Jean à celui de Sainte-Musse.

Le projet du pont de la Réconciliation à La Seyne-sur-Mer n'est pas un prérequis pour la réalisation du BHNS sur l'ouest de la Métropole.

Le calendrier plus précis sera présenté au moment de l'enquête publique.

11.3 > Choix du mode

→ Synthèse des expressions

- **Capacité d'un BHNS inadaptée aux besoins et à la croissance des déplacements attendus. Capacité insuffisante pour le nombre de voyageurs prévus.**
- **Absence de démonstration de l'efficacité du BHNS**
- **Insertion d'un Bus dans la circulation (site banalisé) problématique.**
- **Tramway entièrement en site propre plus efficace.**
- **Tramway solution axe lourd retenue par toutes les collectivités de taille comparable à celle de Métropole Toulon Provence Méditerranée, associé à des lignes secondaires BHNS**
- **Capacité réelle d'un BHNS est de 150 places et non 180 comme annoncé.**
- **Pas de possibilité d'étendre la capacité d'un bus 24 m à contrario du mode Tramway.**

→ Réponse de la Métropole

Le BHNS correspond aux besoins du territoire métropolitain en termes de capacité selon les chiffres disponibles à date, de montant (moins coûteux qu'un tramway), d'exploitation, de flexibilité (en cas d'incident sur la voie T.C.S.P. le bus peut emprunter la voie de circulation voiture) et des travaux moins lourds à effectuer (tous les réseaux souterrains ne sont pas à déplacer).

Le BHNS n'est pas une réponse unique aux besoins métropolitains de mobilité mais s'inscrit dans un système de transports en commun global composé des 4 Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS référencées au P.D.U.) dont fait partie le BHNS, du T.C.S.P. maritime, du futur R.E.R. métropolitain, de la restructuration du Réseau Mistral et du développement de l'usage du vélo. L'objectif est de répartir les besoins de mobilité entre les différents modes sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Le projet présente + 70 % de site propre : la volonté de TPM est de pousser plus loin la réflexion d'insertion et d'en augmenter la proportion tout en préservant le contexte urbain, socio-économique dans lequel s'inscrit l'infrastructure (contraintes d'emprises et préservation des usages de quartier).

❖ **La Métropole complètera son analyse en prenant en compte les conclusions de l'enquête ménage menée par le CEREMA qui permettront d'actualiser les modèles numériques de déplacements. Ces études seront rendues publiques au second semestre 2022. C'est à partir de ces chiffres que la Métropole mettra à jour la capacité du mode de transport retenu par la Métropole associé à une restructuration du réseau Mistral pour le transport des usagers actuels et futurs.**

En l'état actuel, le projet prévoit une fréquence toutes les 7 minutes en heure de pointe du matin, ce qui correspond aux besoins de charge au regard de la fréquentation estimée. Cette fréquence peut être augmentée en fonction des besoins, renforçant ainsi le niveau capacitaire total de la ligne de BHNS

11.4 > Dispositif de la concertation

→ Synthèse des expressions

- **La délibération du 10 novembre 2021 prise par la Métropole n'est pas en accord avec l'objet de la concertation : TCSP d'une part, BHNS de l'autre.**
- **Communication insuffisante n'ayant pas permis la mobilisation du plus grand nombre**
- **Le choix du mode aurait dû être mis à la concertation.**
- **Les informations transmises sont succinctes.**
- **Pourquoi ne pas avoir conduit des réunions publiques dans chaque Ville de la Métropole car tous les habitants sont susceptibles d'utiliser la ligne de BHNS ?**
- **La période et la durée de la concertation sont inadaptées : la concertation doit être prolongée pour approfondir certains points.**
- **Le projet soumis à la concertation est insuffisamment étayé par des études et données techniques.**
- **Des plans d'insertion sont-ils disponibles ?**

→ Réponse de la Métropole

La concertation mise en place par la Métropole Toulon Provence Méditerranée est conforme à la législation et à la réglementation.

Le mode BHNS a fait l'objet de différentes études au cours de ces dernières années, démontrant son adaptation aux besoins du territoire métropolitain. La concertation portait donc sur le tracé, les interconnexions et l'intermodalité.

Les attendus de la délibération n°21/11/360 du 10 novembre 2021 prise par TPM détaillent les modalités de la concertation préalable du projet de BHNS. L'objet de la concertation précisé dans les supports d'information est donc conforme à la délibération.

Le dispositif de communication déployé reprend chacune des exigences de la délibération et la complète en plusieurs endroits : réalisation de communiqué de presse donnant lieu à une bonne couverture par les médias, mise en place d'une exposition dans chacune des 5 Communes traversées par le BHNS et à l'Hôtel Métropolitain, réalisation d'un document de synthèse du dossier de concertation.

La concertation était ouverte à tous les habitants de la Métropole qui ont pu être informés par le dispositif déployé et certaines personnes résidant en dehors de villes directement concernées se sont exprimées, que ce soit en réunions publiques ou sur les registres papier et Internet.

TPM a souhaité présenter un projet ouvert à la concertation et aux évolutions éventuelles. En ce sens, la concertation a pu jouer pleinement son rôle en orientant des éléments structurants du projet comme pour le tracé, l'implantation des stations ou des parkings relais.

Certains principes d'insertion ont été esquissés par le biais de profils en travers présentés au dossier de concertation.

Il convient à présent de réaliser les études techniques approfondies, comprenant notamment les insertions, en les adossant aux données tirées de l'Enquête Mobilité CEREMA et aux contributions issues de la concertation. Les études seront affinées par la poursuite des échanges jusqu'à la production du dossier d'enquête publique qui les portera à la connaissance du public.

11.5 > Projet de BHNS

→ Synthèse des expressions

- **Le projet de BHNS est flou et manque d'ambition (réaménagement en profondeur, voies vélos, végétalisation, réduction de la place de l'automobile...).**
- **Le projet de BHNS doit être revu et modifié pour s'engager vers une solution mieux dimensionnée et anticipant une croissance des flux.**

→ Réponse de la Métropole

Le projet de BHNS répond à l'ensemble des enjeux de mobilité du territoire et s'inscrit dans le cadre du P.D.U. métropolitain.

Les études techniques qui seront lancées permettront d'apporter des réponses et des solutions sur chacun des éléments structurants du projet, notamment sur sa contribution au report modal en faveur des transports en commun, la pratique du vélo et son impact.

La Métropole comme tout aménageur est soumise à la réglementation qui vise à réduire les impacts sur le changement climatique. À ce titre, elle affirmera sa volonté de réduire l'artificialisation de son territoire et de favoriser la réduction des îlots de chaleur par la préservation et le développement de couvert végétal et la mise en œuvre de revêtements clairs.

11.6 > Intermodalité

→ Synthèse des expressions

- La création de « Hubs » au droit des gares est essentielle.
- La liaison bateaux-bus et BHNS est très attendue par les Seynois.
- La gare de La Pauline doit mieux être connectée avec l'ensemble des offres de transports en commun.
- Le P+R de la Chaberte sans connexion au BHNS ou à la Gare de La Pauline n'a pas d'intérêt. Qu'est-il prévu ?
- Le P+R de La Pauline paraît sous-dimensionné alors que d'autres scénarios plus ambitieux ont été étudiés.
- Comment seront aménagés les P+R ?
- La gratuité des P+R est-elle envisagée ?
- Pour être efficace, toutes les stations du RER métropolitain devront être équipées de PEM, notamment à La Seyne.

→ Réponse de la Métropole

Le projet de RER Métropolitain, initié par TPM en association avec SNCF – Réseaux et la Région Sud PACA, relevant de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF, a l'ambition d'offrir une desserte cadencée entre toutes les gares ferroviaires du territoire et même au-delà, de Saint-Cyr à Carnoules.

Il constituera une armature ferrée pour le territoire. La livraison prochaine de la halte ferroviaire de Sainte-Musse (janvier 2023) et le futur aménagement de la gare de La Pauline et de son Pôle d'Échanges multimodal (projet LNPCA) témoignent de sa mise en œuvre opérationnelle.

La ligne de BHNS sera au contact des gares de La Pauline, La Garde, Sainte-Musse, Toulon, La Seyne-sur-Mer qui auront bien une vocation de PEM. L'articulation entre les modes de transport (train, maritime, BHNS, bus, voiture, vélo, marche à pied) fait l'objet des études menées conjointement entre maîtres d'ouvrage (Métropole – Mistral, SNCF, Conseil Régional –ZOU !), notamment pour la mise en place d'une billettique interopérable.

À La Seyne-sur-Mer, les stations BHNS seront connectées aux lignes de bateau-bus à Bois-Sacré, à l'Espace Marine (IUFM) et sur le port de la Seyne sur Mer.

Le projet du P+R de la Chaberte répond à un premier objectif d'offrir un espace de covoiturage à l'ensemble des automobilistes en provenance de l'Est de la Métropole. Les études techniques restant à conduire permettront de renforcer les interconnexions entre la gare de la Pauline et le BHNS par le franchissement de l'A57.

Chaque P+R fera l'objet d'une étude d'aménagement visant à proposer un traitement architectural et une insertion paysagère de qualité privilégiant des matériaux à forte réverbération afin de réduire les îlots de chaleur et également à capacité d'infiltration afin de réduire les ruissellements. Une organisation verticale (parking silo) plutôt qu'horizontale permettra de diminuer l'emprise au sol.

Le réaménagement de la gare de La Pauline et la création d'un PEM relèvent de la compétence SNCF qui a conduit une concertation permettant d'aboutir à un projet aujourd'hui en cours d'études techniques.

Le prix du stationnement en P+R sera inclus dans les titres et abonnements des réseaux de transport Mistral, SNCF et ZOU !, sans majoration de coût.

11.7 > Vélo

→ Synthèse des expressions

- **Les bus de la ligne de BHNS accepteront-ils des vélos ?**
- **Le nombre de pistes cyclables est insuffisant : le projet de BHNS doit prévoir la création de nouveaux itinéraires.**
- **L'usage du vélo dans la métropole est dangereux : le projet prévoit-il la création de pistes cyclables protégées, notamment sur des axes très urbains (grands boulevards, Pont du Las ...) ?**
- **Est-il prévu la création d'une offre de service type Vélib ?**
- **Est-il prévu la création de parcs à vélos sécurisés ?**

→ Réponse de la Métropole

Les futurs bus de la ligne de BHNS n'ont pas vocation à accueillir des vélos, tout comme tous les modes de transport en commun qui ne peuvent pas répondre à cette demande à l'heure de pointe. La Métropole et la SNCF en accord avec la Région Sud PACA renforcent les équipements vélos par le déploiement d'abris sécurisés sur le territoire, dans les pôles d'échanges et demain au droit des futures stations du BHNS

La Métropole s'engage à créer un maximum d'itinéraires cyclables le long du tracé de la future ligne de BHNS, conformément à sa politique volontariste en faveur du vélo. Des itinéraires à proximité seront recherchés si leur implantation le long de la voie BHNS est trop contraignante en termes d'emprise et des usages.

Les pistes cyclables aménagées par la Métropole répondent et répondront toutes aux règles de l'art en termes de sécurité de l'usage.

Concernant la location de vélos type Vélib, service déjà présent grâce au partenariat avec Q-Park, la Métropole a privilégié l'aide financière pour l'acquisition de vélos électriques par les particuliers : plus de 9000 dossiers ont déjà été réalisés.

11.8 > Réseau Mistral

→ Synthèse des expressions

- Le réseau Mistral doit profiter de la création de la ligne pour s'améliorer.
- La création de nouvelles liaisons :
 - *La création d'une ligne circulaire à Toulon passant par le Port, les grands boulevards et la gare,*
 - *Lignes nord / sud de Toulon,*
 - *La Garde Ste Marguerite - Toulon Ste Musse / Coudon / BHNS,*
 - *La Valette (Beaudouvin / Centre-ville) – Toulon Ste Musse / Coudon*
 - *Carqueiranne / Le Pradet – Gare de La Garde.*
- Comment les lignes actuelles s'articuleront-elles avec le BHNS ?

→ Réponse de la Métropole

- Comme cela a été exposé dans le dossier de concertation page 54, la réalisation du BHNS implique nécessairement la restructuration du réseau Mistral, pouvant passer par la suppression de certaines lignes, le renforcement de celles existantes, la modification de leur itinéraire ou la création de nouvelles lignes.
- Les lignes seront reconfigurées pour constituer une offre complémentaire au BHNS qui se positionne comme l'un des axes structurants du réseau de transport en commun, avec le RER Métropolitain.

11.9 > Politique Mobilité Métropolitaine

→ Synthèse des expressions

- **La part modale du transport en commun sur la Métropole est faible.**
- **Où en est-on du PDU et de son bilan à mi-parcours ?**
- **Quelles solutions pour les dessertes de proximité ?**
- **Comment faciliter les déplacements depuis les communes situées à l'Est de la Métropole ?**

→ Réponse de la Métropole

Le bilan du PDU à mi-parcours est en cours d'élaboration. Il s'adossera sur les résultats de l'enquête mobilité dont les résultats sont attendus au cours de l'été : une communication conjointe au grand public sera organisée au second semestre 2022.

Les dessertes de proximité, articulées avec la ligne de BHNS et le RER Métropolitain feront l'objet des études conduites dans le cadre de la restructuration du réseau Mistral.

Le réseau Mistral sera étendu aux communes de la Communauté de la Vallée du Gapeau dès que celle-ci intégrera la Métropole.

11.10 > Circulation en voiture

→ Synthèse des expressions

- **Quel impact du BHNS sur la circulation des voitures ?**
- **Comment vont être organisées les livraisons avec une voie de circulation en moins pour les véhicules ?**
- **Il ne faut pas réduire la circulation automobile sur l'avenue Foch, le boulevard Leclerc et le boulevard de Strasbourg avec le tunnel qui est souvent fermé.**
- **Une circulation centrale du BHNS sur les grands boulevards pourrait être préférée. Au-delà de la requalification visuelle de cet axe historique qui serait supérieure, cela fluidifierait la circulation automobile,**
- **La voie en site propre sur l'autoroute sera-t-elle accessible au covoiturage ?**

→ Réponse de la Métropole

L'insertion du BHNS sur la voirie, sa priorité aux feux et aux carrefours modifieront la circulation automobile.

Cette dernière est appelée à se fluidifier par le report modal attendu en faveur du transport en commun dans toutes ses dimensions (BHNS, bus courant, RER Métropolitain), du covoiturage grâce aux différents PEM réalisés et du développement de la pratique du vélo. Des modélisations dynamiques de trafic routier seront réalisées par la Métropole sur les carrefours stratégiques comme Bir-Hakeim, les Grands Boulevards, les quatre Chemins afin d'étudier la faisabilité.

La question des livraisons de marchandise sera étudiée dans tous les secteurs ayant une vocation commerciale. Des stationnements dédiés aux véhicules de livraison seront aménagés quand cela est possible.

Sur les Grands Boulevards toulonnais, le projet prévoit le maintien de la configuration actuelle qui permet d'assurer une circulation des bus mais également de palier à une éventuelle fermeture du tunnel.

La Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de l'A57 à l'est de Toulon, sera réservée essentiellement aux bus et ne pourra pas être proposée pour les véhicules faisant du covoiturage. Cela n'est pas conforme aux règles de sécurité.

11.11 > Matériel roulant

→ Synthèse des expressions

- Absence de confort du bus, soumis au roulis et au freinage brutal à contrario du Tramway.
- Manque d'attractivité d'un « simple bus ».
- Nécessité d'une énergie non polluante.
- Quel sera le choix énergétique ?

→ Réponse de la Métropole

En termes de qualité, le Bus de 24 m est au même niveau qu'un tramway pour la sécurité des voyageurs, l'information embarquée, l'accessibilité PMR, le design intérieur et extérieur et le confort.

L'évolution du matériel roulant Bus permet d'assurer les usagers d'un confort équivalent à celui d'un tramway du fait d'un site propre majoritaire, des trajectoires linéarisées et de la priorité en carrefour. Par ailleurs, le mode de motorisation associé au support pneu permet d'assurer les riverains d'une moindre exposition aux nuisances sonores notamment en courbe.

Les conducteurs seront formés spécifiquement à la conduite des bus à haut niveau de service.

La volonté de TPM est de décarboner l'ensemble de son réseau de transport : de nombreux investissements ont déjà été réalisés (navettes, bus hybrides) et d'autres le seront encore dans les prochaines années.

4 millions de « kilomètres verts » sont actuellement réalisés chaque année sur le réseau Mistral.

TPM conduit actuellement une étude technique pour déterminer le meilleur choix de la motorisation de la future ligne de BHNS qui sera une énergie propre.

11.12 > Financement et Versement mobilité

→ Synthèse des expressions

- Quelle est l'utilisation du versement mobilité ?
- Quelle est la ventilation du financement envisagé ?
- Le budget pour un BHNS est trop important.

→ Réponse de la Métropole

Depuis 2002, le versement mobilité a été dédié au développement des T.C.S.P. terrestre et maritime et aux autres modes attachés à la mobilité telles les pistes cyclables.

Le financement du projet BHNS est assuré par le versement mobilité, complété d'une subvention de l'Etat.

Tel que présenté dans le dossier de concertation, des financements complémentaires sont en cours de montage avec les partenaires que sont le Département et la Région. L'ADEME sera sollicitée pour le matériel roulant.

Le budget du projet est proportionné à la longueur initiale de la ligne (26km), la plus longue de France, et aux équipements associés (matériel roulant, centre de maintenance, parkings relais).

11.13 > Fréquence et régularité

→ Synthèse des expressions

- **La fréquence proposée semble insuffisante et ne change pas l'offre actuelle.**
- **Comment respecter les horaires de passage alors qu'une partie du site est banalisé ?**
- **Nécessité d'avoir une amplitude horaire élargie, notamment le soir, les week-ends et durant les vacances scolaires.**

→ Réponse de la Métropole

L'offre ne peut être analysée sur la base seule de l'infrastructure du BHNS Elle relève de la réorganisation du réseau de bus et de la circulation des bus, bateaux-bus et réseau ferroviaire RER métropolitain, d'une infrastructure système permettant au conducteur de bus de communiquer avec les usagers et le centre de contrôle. Ceci permet de mettre en place une infrastructure réseau consolidée qui assure aux usagers : fréquence, régularité et amplitude horaire, associées à une vitesse commerciale plus importante du fait du site propre.

La fréquence envisagée à ce stade est un bus toutes les 7 minutes en heure de pointe le matin. Elle répond au besoin du réseau. La régularité est obtenue par la combinaison de divers facteurs : le site propre protégeant le bus de la circulation automobile, la priorité aux feux que ce soit en site propre ou en site banalisé et l'information en temps réel adressée aux chauffeurs qui peuvent ainsi réguler et assurer les temps parcours.

L'amplitude horaire sera élargie, notamment le soir sur l'ensemble de la semaine, y compris les samedi et dimanche et quelle que soit la période (vacances scolaires, jours fériés...).

Celle de la Métropole assurera le service de 5h à 23h, quelle que soit la période (vacances scolaires, week-end...).

De plus, des horaires exceptionnels pourront être aménagés ponctuellement lors d'évènements générateurs de déplacements (fête de la musique, 14 juillet...).

11.14 > Stations

→ Synthèse des expressions

- Le nombre de stations est trop important, pénalisant les temps de trajet.
- L'emplacement de certaines stations est à revoir.
- Le campus de La Garde doit être desservi par 3 arrêts (Sea Tech, nord, sud).

→ Réponse de la Métropole

À ce stade, l'implantation des stations n'est pas figée.

Le choix final s'établira sur la base du tracé stabilisé en croisant différents éléments : les données actuelles et projetées d'exploitation du réseau Mistral, les besoins identifiés pour chaque secteur urbain et les possibilités foncières.

Le design, l'ergonomie et l'insertion des stations feront l'objet d'études et seront adaptés au niveau de service requis pour une ligne BHNS, plus spacieuses et équipées.

Toutes les stations présenteront le même niveau de service qu'elles soient situées en banalisé ou en site propre : largeur de quai minimale de 3 m, hauteur de bordure adaptée au plancher des bus, abris voyageurs, assises, éclairage, informations voyageurs dynamiques, accessibilité voyageurs.

La sécurité sera assurée au moyen de la vidéosurveillance et d'une liaison phonique avec le poste de contrôle du réseau Mistral.

11.15 > Acquisitions foncières

→ Synthèse des expressions

- Les expropriations réalisées pour le tramway seront-elles utiles au projet de BHNS ?
- De nouvelles expropriations sont-elles envisagées ?

→ Réponse de la Métropole

Les expropriations réalisées au titre du Tramway et qui ne sont plus utiles à l'insertion de la voie du BHNS du fait de la modification du tracé sur la commune d'Ollioules seront rétrocédées ; c'est le cas notamment pour les terrains de référence cadastrale BI 24, BI27, BI28, BK 21, BK 33, BK 34, BK 37, BK 40, BK41, BK 43

Sur le tracé présenté à la concertation, il n'est pas envisagé à ce stade de nouvelles expropriations. Les nouvelles études à mener sur la liaison Bon rencontre – La Seyne-sur-Mer via Lagoubbran définiront si des acquisitions complémentaires sont nécessaires.

Au droit du Technopôle, une parcelle BN 65 restait à acquérir pour la zone de retournement du BHNS et du P+R. Le nouveau tracé doit permettre de questionner l'utilité de cette acquisition.

11.16 > Impact environnemental

→ Synthèse des expressions

- Il est important que le projet intègre plus les contraintes environnementales.
- Quel sera l'impact en NOX sur le territoire ?
- Y aura-t-il des espaces verts tout au long du tracé ?

→ Réponse de la Métropole

Le Projet de BHNS participe à l'amélioration de la qualité de l'air par le choix d'une énergie non carbonée pour la motorisation des bus de 24 m et par la diminution du trafic automobile.

Il est conduit en interaction avec le projet de création d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE).

Toulon est le territoire de la région PACA où le niveau annuel moyen d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) a le plus baissé depuis 2011 : -34,69 % à Toulon contre -19,9 % en moyenne dans la région PACA.

TPM s'engage à intégrer prioritairement la qualité de l'air dans ses stratégies de développement en vue de limiter l'exposition de la population à la pollution atmosphérique. La Métropole a signé la charte d'engagement pour la qualité de l'air en septembre 2019.

Les aménagements de façade à façade proposeront, partout où cela sera possible, une renaturation de l'espace urbain, les matériaux perméables seront favorisés pour les espaces publics limitant le ruissellement. L'usage de revêtements de sol clair favorisera la réverbération et limitera l'accumulation de la chaleur dans les revêtements. Il s'agit donc d'anticiper la réglementation en termes de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et la réduction des îlots de chaleur.

L'étude d'impact du dossier d'enquête publique comporte un bilan carbone de l'opération ainsi qu'une évaluation des impacts sur le changement climatique.

11.17 > Travaux

→ Synthèse des expressions

- Comment se dérouleront les travaux ?
- Les travaux sont-ils l'occasion de refaire la chaussée ?

→ Réponse de la Métropole

Les travaux se dérouleront de préférence de jour, par tronçon et à l'avancée.

Les travaux porteront sur la voirie et les espaces publics adjacents, dans un principe d'aménagement de façade à façade.

Des alternats et des déviations de circulation seront mis en place afin de limiter l'impact sur la circulation mais également sur le cadre de vie des riverains et des commerçants.

Un dispositif de communication de proximité (dont une application mobile) sera déployé afin d'informer en continu les riverains et les habitants de l'avancée des travaux.

11.18 > Zone à Faibles Emissions (ZFE)

→ Synthèse des expressions

- La ZFE, obligatoire depuis fin 2021, n'est toujours pas créée.
- Le projet de BHNS doit être partie prenante de la création de la ZFE.

→ Réponse de la Métropole

Les études portant sur la création de la ZFE sont en cours.

Le projet de BHNS y a toute sa place.

Cette étude menée par TPM est réalisée de concert avec celle portant sur le BHNS

11.19 > Sécurité

→ Synthèse des expressions

- Inquiétude sur la sécurité des autres modes de déplacements au contact de la ligne de BHNS

→ Réponse de la Métropole

La voirie dédiée à la ligne de BHNS respecte le code de la route et obéit aux mêmes règles d'usages et de signalisation.

Les points de franchissement de la voirie du BHNS, tant pour les piétons que les vélos ou les autres véhicules, seront réglementés et équipés.

11.20 > Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de l'A57

→ Synthèse des expressions

- Si le BHNS emprunte la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU), cela n'est-il pas dangereux ?

→ Réponse de la Métropole

Le tracé de la ligne BHNS ne passe pas par l'autoroute et donc n'a pas vocation à emprunter la BAU.

11.21 > Services à l'utilisateur

→ Synthèse des expressions

- **Quelles connexions et système d'informations à l'intérieur des bus ?**
- **Les stations doivent être équipées de distributeurs automatiques.**

→ Réponse de la Métropole

Grâce à un système d'information avancé, chaque voyageur pourra organiser et suivre son voyage en temps réel sur son application mobile ou sur les affichages en station et dans les bus.

Une application mobile permettra de gérer de façon dématérialisée l'achat de billets ou d'abonnements puis de valider son titre de transport à bord. Un système de paiement par carte bleue sans contact est à l'étude.

11.22 > Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

→ Synthèse des expressions

- **Quel sera le niveau d'accessibilité ?**

→ Réponse de la Métropole

La ligne de BHNS sera 100 % accessible aux personnes à mobilité réduite, grâce au plancher surbaissé des bus et à la surélévation des quais des stations. Ce dispositif sera mis en place sur la totalité de ligne de BHNS en site propre et en site banalisé.

Des emplacements seront réservés à l'intérieur des bus pour les personnes en fauteuil roulant.

L'affichage et communication en station et dans le bus seront adaptés aux personnes en déficience visuelle et auditive.

12 > ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

- Une expression quasi unanime des participants favorable à la réalisation d'un Transport en Commun en Site propre perçu comme une infrastructure moderne et performante, interopérable avec les autres offres existantes (ZOU !) ou en développement (RER Métropolitain).
- La nécessité de renforcer la pédagogie sur les avantages du mode BHNS au regard des spécificités de notre territoire et du futur déploiement d'un système de déplacement disposant de solutions de mobilité complémentaires et performantes : RER Métropolitain, TCSP maritime, autres lignes LHNS, évolution du réseau Mistral, développement du vélo et du covoiturage...
- Les attentes fortes portant sur l'évolution sensible du tracé à l'Ouest, qui ont fait émerger une variante dite en Y, reliant Bon-Rencontre à Lagoubran. Les autres caractéristiques du tracé, notamment sur Toulon, à l'Est de la Métropole et aux terminus ont par ailleurs été confirmées.
- Un quasi-consensus sur le phasage envisagé par la Métropole, positionnant notamment la réalisation du BHNS à l'Est de Toulon après la fin des travaux d'élargissement de l'A57.
- Le souhait général de voir la mise en service du projet dans les meilleurs délais, et notamment le 1^{er} tronçon reliant le Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Université de Toulon)
- Le renforcement de la liaison avec la gare de Toulon perçue comme essentielle par de nombreux participants.
- Le haut niveau de service attendu en termes de fréquence et de régularité. Pour cela, le choix du site propre devra être recherché tout au long de l'itinéraire et notamment à Saint-Jean-du-Var et à La Coupiane.
- L'intérêt de mailler le territoire de Parcs Relais et de Pôles d'Échanges afin de soutenir l'intermodalité. Les connexions au futur PEM de La Chaberte doivent être étudiées.
- La tarification devra être attractive et inclusive par la mise au point d'une billetterie unique entre les différents modes de transport prenant en compte l'accès au stationnement dans les Parcs Relais et Pôles d'Échanges.

- **Le besoin de restructurer le réseau Mistral en prenant en compte l'évolution des déplacements métropolitains et la mise en service de nouvelles solutions de mobilité.**
- **La place importante que doit occuper le vélo dans le système de déplacement métropolitain et plus particulièrement la réalisation de voies cyclables dédiées accompagnant le projet de BHNS**
- **Une demande d'attention à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).**
- **La volonté de mettre en œuvre un projet qui réponde aux enjeux environnementaux et à la future ZFE. Le choix d'une énergie propre pour le matériel roulant est essentiel.**
- **Le besoin d'information du public qui souhaite être associé en continu à l'élaboration du projet.**

PARTIE E > LES SUITES DE LA CONCERTATION

13 > LES SUITES DE LA CONCERTATION

La concertation a permis de conforter la Métropole Toulon Provence Méditerranée sur l'intérêt et les objectifs du projet qu'elle entend poursuivre.

Elle prend acte de la volonté de faire évoluer le tracé qui a été soumis à la concertation.

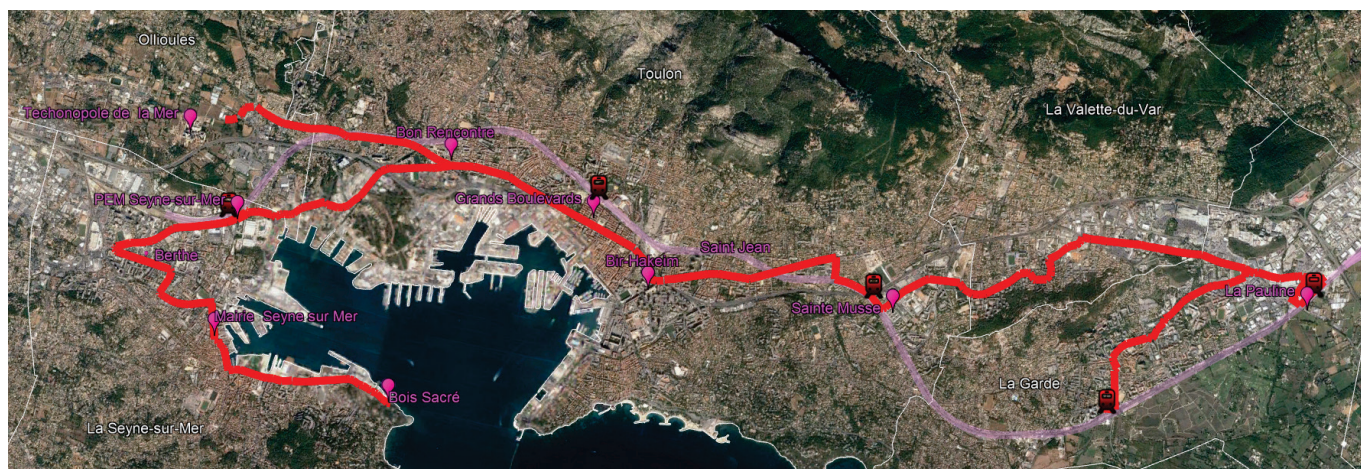
Le tracé en Y depuis Bon-Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran, devient le nouveau tracé de référence qui fera l'objet de prochaines études.

Ce tracé évitera d'impacter la zone agricole ouest et offrira une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

Cette évolution du tracé implique :

- **L'abandon du tracé initial passant par le chemin de la Bouyère** pour relier le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer au Technopôle de la mer d'Ollioules.
- **La mise en place d'un nouvel axe BHNS via la RD 559** entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer et le quartier Bon-Rencontre à Toulon.

Elle prend acte de la nécessaire desserte du quartier Berthe par le BHNS.



Le nouveau tracé de référence issu de la concertation

La Métropole Toulon Provence Méditerranée s'attachera à conduire ce projet avec **la volonté de répondre au plus haut niveau de service possible** pour les usagers des transports en commun, les cyclistes, les riverains du tracé, les entreprises, les commerçants et l'ensemble des habitants de son territoire.

Elle mobilisera des **moyens d'information et de concertation continus** afin d'associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet.

Sur la base de ce bilan, la Métropole mènera **une concertation complémentaire** sur la nouvelle section du tracé entre le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Seyne-sur-Mer et le quartier Bon-Rencontre à Toulon via la RD 559. Cette concertation complémentaire intégrera le PEM de la Seyne-sur-Mer et des éventuelles modifications issues des études complémentaires qui doivent être menées sur le tracé et qui seront présentées au dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Elle maintient son objectif de **mise en service progressive du BHNS avec une première mise en exploitation entre le Technopôle de la Mer et Bir-Hakeim dès le premier semestre 2026.**

Pour cela, la Métropole a décidé de phaser la DUP du Projet BHNS lui permettant d'obtenir les autorisations de travaux réglementaires pour la mise en service du premier tronçon du Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir- Hakeim (Toulon).

Une évaluation environnementale du projet pris dans sa globalité sera menée afin de présenter sa pertinence et son impact tant sur les milieux naturels, humains que sur la socio économie.

❖ **Le bilan de la concertation, qui est soumis à l'assemblée délibérante de la Métropole Toulon Provence Méditerranée est disponible en téléchargement sur le site Internet de la Métropole à l'adresse <https://metropoletpm.fr/bhns>.**

PARTIE F > ANNEXES

Annexe 1. Délibération de TPM

Annexe 2. Annonce légale Var Matin

Annexe 3. Affiche légale

Annexe 4. Courrier du 2021-12-16 de l'UDVN-FNE 83

Annexe 5. Courrier du 2022-01-17 de M-VUILLEMOT

Annexe 6. Courrier du 2022-01-22 de M-VUILLEMOT

Annexe 7. Courrier du 2021-12-16 de l'UDVN-FNE 83

Annexe 8. Courrier du 2022-01-28 du Maire d'Ollioules

Annexe 9. Verbatim des registres papier

Annexe 10. Verbatim du registre numérique

PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



ANNEXE 01

**CONSEIL METROPOLITAIN DU
mercredi 10 novembre 2021**

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

QUORUM : 41

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
55	19	7

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 21/11/360

**MODALITES DE LA
CONCERTATION
PREALABLE POUR LA
REALISATION D'UN
PROJET DE TRANSPORT
EN COMMUN EN SITE
PROPRE (TCSP) DE LA
METROPOLE TOULONNAISE**

Le Conseil Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE MEDITERRANEE convoqué le mercredi 10 novembre 2021, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance : Madame Anaïs DIR

PRESENTS :

Mme Dominique ANDREOTTI, Mme Valérie BATESTI, M. Robert BENEVENTI, M. Philippe BERNARDI, Mme Nathalie BICAIS, M. Frédéric BOCCALETTI, M. Pierre BONNEFOY, M. Laurent BONNET, Mme Béatrice BROTONS, M. Robert CAVANNA, M. Patrice CAZAUX, Mme Marie-Hélène CHARLES, Mme Corinne CHENET, M. Yannick CHENEVAR, M. Franck CHOUQUET, M. Anthony CIVETTINI, M. Laurent CUNEO, M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre EMERIC, M. Hubert FALCO, Mme Claude GALLI-ARNAUD, Mme Brigitte GENETELLI, Mme Delphine GROSSO, Mme Pascale JANVIER, Mme Corinne JOUVE, Mme Sylvie LAPORTE, M. Arnaud LATIL, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY, M. Mohamed MAHALI, M. Cheikh MANSOUR, M. Jean-David MARION, M. Erick MASCARO, M. Jean-Louis MASSON, Mme Anne-Marie METAL, M. Joseph MINNITI, Mme Valérie MONDONE, Mme Isabelle MONFORT, M. Ange MUSSO, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Virginie PIN, Mme Chantal PORTUESE, Mme Valérie RIALLAND, M. Bruno ROURE, Mme Rachel ROUSSEL, M. Christian SIMON, Mme Christine SINGUIN, M. Hervé STASSINOS, M. Yann TAINGUY, M. Albert TANGUY, Mme Magali TURBATTE, Mme Kristelle VINCENT

REPRESENTES :

M. Thierry ALBERTINI représenté(e) par Mme Claude GALLI-ARNAUD, Mme Hélène BILL représenté(e) par M. Franck CHOUQUET, Madame Basma BOUCHKARA représenté(e) par M. Anthony CIVETTINI, M. Guillaume CAPOBIANCO représenté(e) par Mme Kristelle VINCENT, Mme Josy CHAMBON représenté(e) par M. Laurent BONNET, Monsieur Amaury CHARRETON représenté(e) par Mme Geneviève LEVY, M. Jean-Pierre COLIN représenté(e) par Mme Nathalie BICAIS, Mme Nadine ESPINASSE représenté(e) par Mme Béatrice BROTONS, Mme Amandine LAYEC représenté(e) par Mme Virginie PIN, M. Emilien LEONI représenté(e) par Mme Brigitte GENETELLI, Mme Josette MASSI représenté(e) par Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Christophe MORENO représenté(e) par Mme Valérie MONDONE, Mme Cécile MUSCHOTTI représenté(e) par M. Jean-David MARION, M. Bernard ROUX représenté(e) par Mme Sylvie LAPORTE, M. Joël TONELLI représenté(e) par Mme Anaïs DIR, Mme Sandra TORRES représenté(e) par Mme Magali TURBATTE, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON représenté(e) par Mme Dominique ANDREOTTI, M. Jean-Sébastien VIALATTE représenté(e) par M. Bruno ROURE, M. Gilles VINCENT représenté(e) par M. Hubert FALCO

ABSENTS :

Mme Véronique BERNARDINI, M. François CARRASSAN, M. Michel DURBANO, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Laurent JEROME, Mme Edwige MARINO, M. Francis ROUX

Séance Publique du 10 novembre 2021

N° D'ORDRE : 21/11/360

**OBJET: MODALITES DE LA CONCERTATION
PREALABLE POUR LA REALISATION D'UN
PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN
SITE PROPRE (TCSP) DE LA METROPOLE
TOULONNAISE**

LE CONSEIL METROPOLITAIN

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment les articles L5217-1, L5211-1 et L2121-22-1,

VU les articles L103-2, L300-1, L300-2, R103-1 et suivants du Code de l'Urbanisme,

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

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

VU l'avis de la Commission Mobilités du 26 octobre 2021,

CONSIDERANT que conformément au Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, l'objectif de la Métropole Toulon Provence Méditerranée agissant en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, est de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 26 km, entre Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la Garde et de la Pauline-Hyères à l'Est, en desservant les communes de la Seyne-sur-Mer, d'Ollioules, Toulon, la Valette-du-Var et la Garde,

CONSIDERANT que par décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été confiée au groupement EGIS VILLES ET TRANSPORTS/ STRATIS/ ALFRED PETER,

CONSIDERANT que cette mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage est en cours de réalisation pour le pilotage du projet, l'élaboration des dossiers d'enquêtes publiques, la concertation et l'organisation de l'enquête publique, pour l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), ainsi que l'étude du type d'énergie pour le matériel roulant,

CONSIDERANT que préalablement à la réalisation du projet, il y a lieu d'organiser auprès de la population une concertation publique, conformément à l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme,

CONSIDERANT que la Métropole TPM est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique, pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en associant, la population et les acteurs socioéconomiques du territoire,

Et après avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'APPROUVER le lancement de la concertation préalable.

ARTICLE 2

D'APPROUVER l'objectif de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 26 km, entre Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la Garde et de la Pauline-Hyères à l'Est, en desservant les communes de la Seyne-sur-Mer, d'Ollioules, Toulon, la Valette-du-Var et la Garde.

ARTICLE 3

DE DIRE que la concertation sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :

- un affichage réglementaire sera mis en œuvre, en application de l'article R121-19 du Code de l'Environnement issu du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017,
- un avis sera affiché à l'Hôtel de la Métropole et dans les mairies concernées par le projet et sera publié dans la presse locale afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates et son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques,
- un dossier de concertation permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques. Il sera mis à disposition du public dans les mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations et propositions de la population. Ce dossier et le registre seront également disponibles sur le site Internet www.metropoletpm.fr,
- une réunion publique sera organisée dans chaque commune concernée par le tracé, en présence du maître d'ouvrage,
- le bilan de la concertation sera publié sur le site Internet de la Métropole TPM et présenté à son assemblée délibérante.

ARTICLE 4

D'AUTORISER le Président de la Métropole TPM à mettre en œuvre ladite concertation selon les modalités définies et d'engager les dépenses correspondantes.

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

Fait à TOULON, le 10 novembre 2021

Hubert FALCO

Président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre



- Copie -

POUR : 68

CONTRE : 3
M. Frédéric BOCCALETTI, M. Amaury NAVARRANNE, Mme Rachel ROUSSEL

ABSTENTION : 3
Madame Basma BOUCHKARA, M. Anthony CIVETTINI, M. Philippe LEROY

ANNEXE 02

Annonces légales

AVIS D'ENQUÊTES



AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

Arrêté prescrivant l'enquête publique unique relative à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et à la modification du Périmètre Délimité des Abords (PDA) pour les monuments historiques des ruines du château et de son parc, de la vacherie et de sa tourelle du XVI^e siècle, de la fontaine sise place de l'Hôtel de Ville, de l'oratoire Saint-Antoine et de la chapelle Saint-Estève.

Par arrêté en date du 29 octobre 2021, le Maire de la commune de Tourves a ordonné l'ouverture d'une enquête publique unique sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et sur la modification du Périmètre Délimité des Abords (PDA) pour les monuments historiques.

Le projet de PLU a fait l'objet d'une évaluation environnementale, l'avis de l'autorité environnementale est joint au dossier d'enquête.

L'enquête se déroulera en Mairie de Tourves du 24 novembre 2021 à 09h00 au 24 décembre 2021 à 12h00 inclus.

Le dossier d'enquête publique est consultable :

- En mairie de Tourves aux jours et heures habituels d'ouverture : du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00 et de 13h30 à 17h30 ;

- Sur un poste informatique comprenant le dossier d'enquête publique mis à disposition du public à la mairie de Tourves ;

- Sur le site Internet suivant : <https://www.tourves.fr>

Chacun pourra consigner éventuellement ses observations, à compter du 24 novembre 2021 à 09h00 au 24 décembre 2021 à 12h00 inclus :

- Soit sur le registre d'enquête ouvert à cet effet en mairie ;

- Soit les adresses par écrit à l'attention du Monsieur le Commissaire-Enquêteur, au maire de Tourves - Place de l'Hôtel de Ville - 83 170 Tourves ;

- Soit par mail à l'adresse : plu@tourves.fr

Le commissaire enquêteur recevra en Mairie aux dates et heures suivantes :

- Mercredi 24 novembre 2021 de 09h00 à 12h00

- Lundi 29 novembre 2021 de 14h00 à 17h00

- Vendredi 3 décembre 2021 de 09h00 à 12h00

- Mardi 7 décembre 2021 de 09h00 à 12h00

- Samedi 11 décembre 2021 de 09h00 à 12h00

- Mercredi 15 décembre 2021 de 14h00 à 17h00

- Mardi 21 décembre 2021 de 09h00 à 12h00

- Vendredi 24 décembre 2021 de 09h00 à 12h00

Caractéristiques principales du projet de révision du PLU :

- Prendre en compte les dispositions des lois du 3 août 2009 « Grand Lille », du 12 juillet 2010 « Grenelle II », du 24 mars 2014 « ALUR », du 13 octobre 2014 « D'avenir pour l'agriculture » ;

- Permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation en conservant une qualité de vie harmonieuse ;

- Se doter d'équipements publics répondant aux besoins de la population ;

- Permettre un développement de l'économie locale et favoriser l'attractivité touristique ;

- Prendre en compte les milieux naturels, les sites, les paysages remarquables ainsi que le patrimoine communal et assurer leur préservation ;

- Prendre en compte les risques naturels présents sur le territoire.

Caractéristiques principales du projet de modification du périmètre délimité des abords (PDA) :

- Modifier le périmètre de protection de 500 mètres des Monuments Historiques de la commune :

- Oratoire, monument historique inscrit le 18 septembre 1937 ;

- Ruines du château de Vailbelle, mon. ment historique classé le 24 novembre 1967 ;

- Parc du château de Vailbelle, monument historique inscrit le 30 juillet 2003 ;

- Tour du XVI^e siècle, monument historique classé le 21 novembre 1921 ;

- Bâtiment de la ferme de la Vacherie, monument historique classé le 21 décembre 1922 ;

- Bâtiment de la ferme de la Vacherie, monument historique inscrit le 21 juillet 1989 ;

- Fontaine de la Place de l'Hôtel de ville, monument, historique inscrit le 24 février 1926

- Chapelle Saint-Estève, monument historique classé le 24 juin 1948.

Décision pouvant être adoptée au terme de l'enquête :

Cette enquête publique unique a pour objet de permettre à la population et à toutes personnes intéressées d'examiner le projet de révision du PLU, ainsi que le projet de modification du PDA, et de formuler des remarques et observations préalablement à l'approbation du document.

À l'issue de cette enquête, le conseil municipal pourra approuver la révision du PLU, éventuellement modifiée pour tenir compte des avis des Personnes Publiques Associées qui ont été joints au dossier d'enquête, des observations du public et du rapport du Commissaire-Enq. èteur.

À l'issue de cette enquête et au vu des conclusions de Monsieur le commissaire enquêteur, le préfet consultera la commune pour obtenir son accord ; la commune devra encore délibérer favorablement sur la création du PDA.

Modalités relatives à l'enquête :

Toutes informations relatives à l'organisation de l'enquête publique peuvent être demandées par courrier, auprès de Monsieur Jean-Michel Constans, Maire de Tourves, Place de l'Hôtel de Ville, 83 170 Tourves, ou par téléphone au 04 94 37 00 05.

Monsieur Jean-Michel PORCHER a été désigné commissaire enquêteur par le Président du Tribunal Administratif de Toulon.

À l'expiration du délai d'enquête publique, le registre sera clos et signé par le Commissaire-Enquêteur, qui rencontrera sous huit jours le Maire de Tourves afin de lui communiquer un procès-verbal de synthèse des observations. Dans un délai de quinze jours, le Maire pourra éventuellement produire ses observations. Le Commissaire-Enquêteur rendra son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de 30 jours à compter de la fin de l'enquête, accompagné du registre et pièces annexées.

Le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public à la mairie aux jours et heures habituels d'ouverture, et sur le site internet suivant :

<https://www.tourves.fr>, et ce pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

var-matin

UN JOURNAL OFFICIEL HABILITÉ
POUR VOS ANNONCES LÉGALES

VIE DES SOCIÉTÉS

www.clic-legales.com

MARCHÉS PUBLICS

www.varmatinmarchespublics.com

AVIS ADMINISTRATIFS

Adressez vos demandes par mail

Tél. 04 93 18 71 49 - legales@nicematin.fr

AVIS ADMINISTRATIFS



AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme
PROJET DETRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) - BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

OBJET DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (ADM), porte un projet de réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) d'environ 26 km entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares situées à La Garde en contre ville et à La Pauline à l'Est, en desservant les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

Par délibération le 10 novembre 2021, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a retenu le principe d'organiser une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur ce projet et de recueillir les observations et propositions du public.

DUREE DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC
Du 15 décembre 2021 à 8h au 31 janvier 2022 à minuit.

MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC
L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs.

ESPACE INTERNET
Un espace internet sur le site de la Métropole (www.metropletpm.fr) dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions ou du public sur un registre numérique sera accessible à l'adresse suivante : metropletpm.fr/concertation-bhns

Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

REGISTRE PAPIER, EXPOSITION, DOCUMENTATION
Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque mairie ainsi qu'à l'Hôtel Météopolitain (selon les horaires d'ouverture au public) :

La Valette-du-Var : Hôtel de Ville, place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var
Toulon : Hôtel de la Métropole, 107, boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon
Toulon : Hôtel de Ville, avenue de La République - 83000 Toulon
La Garde : Hôtel de Ville, rue Jean-Baptiste Lavène - 83130 La Garde
La Seyne-sur-Mer : Hôtel de Ville, 20, quai Sarazin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
Ollioules : Mairie Annexe, 2, place Marius Trotobas - 83190 Ollioules

COURRIER
Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux adresses suivantes :

Courriel : concertation-bhns@metropletpm.fr

Courrier postal : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS, 107 boulevard Henri Fabre - CS 30636 - 83041 Toulon Cedex 9

Dates et horaires de réception des courriels et courriers : du 15 décembre 2021 à 8h au 31 janvier 2022 à minuit.

REUNIONS PUBLIQUES
Une réunion publique sera programmée dans chaque commune pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions posées. Les mesures sanitaires en vigueur devront être respectées.

Mercredi 15 décembre 2021 - 17h00 - La Valette-du-Var : Salle des Fêtes Charles Couros, Avenue Laurent de Lavoisier

Mardi 21 décembre 2021 - 17h00 - Toulon : La Rocle - Salle Borjasolo, 89, rue Jean-Philippe Rameau

Mardi 11 janvier 2022 - 17h00 - La Garde : Salle Justin Mussou, 131, avenue Bepistidin Autran

Mardi 18 janvier 2022 - 17h00 - La Seyne-sur-Mer : Bourse du Travail, 42, avenue Gambetta

Mardi 25 janvier 2022 - 17h00 - Ollioules : Salle Jean Moulin - Espace Pierre Puget - Place Marius Trotobas

PLAQUE DE LA CONCERTATION
À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera publié sur le site internet de la Métropole et présenté à son assemblée délibérante.

Appels d'offres

AVIS D'APPELS



AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

AREA
Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. le représentant légal - AREA
Région Sud pour Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 29, Bd Charles Nedelec, 13331 Marseille Cedex 03

Référence acheteur : 9CFATA21097. L'avis implique un marché public.

Objet : Rénovation du bâtiment 3 Gymnase et mise en sécurité du CREPS Boulouris à Saint Raphael (83)

Procédure : Procédure adaptée

Forme du marché : Prostation

divisée en lots : oui

Lot N° 1 - Démolitions, gros oeuvre, second oeuvre

Lot N° 2 - Sols sportifs

Lot N° 3 - Plomberie

Lot N° 4 - Electricité

Lot N° 5 - Désamiantage

Lot N° 6 - Clôtures

Critères d'attribution : Offre économiquement la plus avantageuse appréciée en fonction des critères énoncés ci-dessous avec leur pondération 40% Valeur technique de l'offre 60% prix des prestations

Remise des offres : 06/01/22 à 17 heures au plus tard.

Envoi à la publication le : 24/11/2021

Les dépôts de plis doivent être impérativement remis par voie matérialisée. Pour retrouver cet avis intégral, accéder au DCE, poser des questions à l'acheteur, déposer un pli, allez sur <http://seiaf.maregionisud.fr>

Conformément à l'arrêté du ministère de la Culture et de la Communication (NORM : MCC1327120A), le prix de la ligne de référence des annonces légales, tel que défini à l'article premier, est fixé pour l'année 2021 au tarif de base de 4,07 € HT pour le Var.

Annonces

Particuliers
passer votre annonce
et payer par
04.93.18.70.00

Immobilier Var

VENTE PARKINGS - BOXES, GARAGES

TOUS SECTEURS

Vend LOCAL de 10m2 environ à usage de garage, situé à Draguignan 227 Bd J.Collomp, résidence Les Lilas près de la maison de retraite du Malmont. Prix 110 000€ PARTICULIER
Tél.06.26.94.25.57.

VENTE VIAGERS

Azur Viager
04.94.54.55.55
www.le-viager.fr

Viète et expertise gratuites sur tout le 83. Viager libre, viager occupé, viète à terme.

TOUS SECTEURS

FRÉJUS : appartement 2P 64,08m2, 3ème dernier étage, garage, loggia, cellier. Occupé Monsieur 80. Madame 73 ans. Bouquet 37 000 euros HA. 1 rante 440 euros indexée. Clé.C. ETUDE. LODEL VAR 04.94.36.37.55. www.viagerlovel.fr

FRÉJUS 500m PLAGE : villa avec tour SP 130m2, terrain 571m2, garage, parking, terrasse et solarium. Occupé Monsieur 81, Madame 82 ans. Compagnons 13000 euros HA + 144 mensualités 1340 euros indexées. Clé.C. ETUDE. LODEL VAR 04.94.36.37.55. viagerlovel.fr

ACHAT VIAGERS

TOUS SECTEURS

investisseur recherche viager occupé ou nue propriété, maison, appartement. Secteurs : St-Raphael / Fréjus. Cannes. Nice. Dûcion rapide possible. PARTICULIER 06.20.55.25.41.

Immobilier Alpes-Maritimes

VENTE STUDIOS - 1 PIÈCE

NICE OUEST...

Bd de la Madeleine. Vends STUDIO 19m2, terrasse 11m2, proche commodités, mer et Promenade des Anglais, tables cherges, energie D. 88.000€ PARTICULIER Tél.06.54.06.02.74.

VENTE PARKINGS, BOXES, GARAGES

TOUS SECTEURS

ANTIBES CROIX-ROUGE. Superbe GARAGE, 26m2 (8,90 x 3,16, hauteur 2,70) électrifié, double sécurité (bip), facile d'accès, pris autonome, bus et commerces. 41.500€ PARTICULIER Tél.04.93.33.46.77 ou 06.45.84.08.30.

LOCATION DEMANDES APPARTEMENTS

TOUS SECTEURS

Nouvelle retraitée cherche STUDIO ou chambre meublée, à Nice ou Antibes, pour son mécanicien, seul, 40 ans. PARTICULIER Tél.06.05.44.83.06.

TOUS SECTEURS

COLOCATION. Êtes-vous intéressé par la colocation? Pour partager le loyer? le ménage? l'eau? l'électricité? les charges? la compagnie agréable? un appartement plus spacieux? Alors chérezons un 3 PIÈCES ensemble. PART. Tél.06.41.25.84.80.

Immobilier Entreprises-Commerces

VENTE FONDS DE COMMERCE

TOUS SECTEURS

Vends agences matrimoniales, rencontres sérieuses, FIDELID. PARTICULIER Tél.06.07.93.16.15.

ACHAT LOCAUX COMMERCIAUX

TOUS SECTEURS

Investisseurs recherche à l'achat murs commerciaux libres ou loués, emplacement: de qualité, secteurs St-Raphael / Fréjus, Cannes, Nice. Decision rapide possible. PARTICULIER 03.20.55.25.41.

Autos

OCCASIONS (achat)

ACHAT IMMEDIAT Tous véhicules récents. CANNES AUTO PARK 237 Avenue Francis Tonner 06900 CANNES. Tél. 04.93.48.81.48 / 06.25.27.08.83. www.cannesautomobiles.com

AUTO SURE 06 achete immédiatement tous véhicules, même sans contrôle technique ou en panne, de 200 € à 50.000 €. Achat 7/7, service carte grise, enregistrement cession... 37, Bd Saint Roch 06500 Nice. Demander Félix au 06.05.18.05.41

Recherche VOITURES ANCIENNES, super cars, collections de véhicules, directement propriétaire sans intermédiaire, paiement immédiat. PARTICULIER Tél.:377.93.30.02.87.

MERCEDES

MERCEDES C200, essence, 11cv, 2001, 25.000km, camion neuve, garage fermé 6.500€. PARTICULIER Tél.06.77.21.44.02.

CARAV, CAMP, CARS, MOBIL-HOMES

CAMPING-CAR AUTOSTAR, P730 LC Privilege, 2019, 2.000km, toutes options. Prix : 65.000€. PARTICULIER Tél.06.15.30.19.44.

ACCESSOIRES AUTOS

Cause changement VL, vends 4 roues écruées neige, pneus Michelin alpin A4, 225/55R17 97H, plus chaînes de marques Var tourisme plus pneus neufs. Prix à débattre. PARTICULIER. Tél. 06.87.55.07.59

Motos

COLLECTIONNEUR achète cash moto, scooter, moto ancienne, solax plaques et affiches publicitaires. Dédie cement gratuit. PARTICULIER. Tél.06.53.56.72.57.

Art, Antiquité, Brocante

ART

ACHETE tableaux anciens, 19 et 20 ème siècle jusqu'à 1960, peintres français et étrangers tous sujets, bronzes, animaliers, fond d'atelier d'artiste décédé. PARTICULIER. 06.07.83.23.16. v. mailier@wanadoo.fr

COLLECTIONNEUR recherche tous objets chinois, bijoux, estampes, peintures, livres, objets en bois, bambou, canne, éventails, archives, timbres. PARTICULIER. Tél: 04.91.81.20.47

COLLECTION

PHILATÉLIE, NUMISMATIQUE

PHILATELISTE achète comptant au meilleur prix, collections stocks, timbres France, Colonies, tous pays, vieilles lettres, cartes postales, manières. Déplacements, expertises gratuits. Tél : 09.81.78.52.10.

OBJETS ANCIENS

Plus de stupis, achète tous l'ancien, succession complète, tous débarras, paiement au comptant, 04.94.36.38.43 - 06.09.58.70.34. www.débarras-hyeres-toulon.com. M.J. egoff Jean-Philippe

COLLECTIONNEUR achète ARMES ANCIENNES. Insignes militaires, décorations, casques, ordres de chevalerie, pistolets, sabres, fusils de chasse. PARTICULIER Tél.06.14.18.78.95 ou 04.93.20.05.75.

CAUSE RETRAITE vend collection statuettes chinoises anciennes avec documents + jades, bronzes et autres. Prix très intéressants. PARTICULIER Tél. 06.41.21.38.08

ANNEXE 03

AVIS DE CONCERTATION PREALABLE

En application de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme

PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS)

OBJET DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), porte un projet de réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) d'environ 26 km entre le lieu-dit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Pauline à l'Est, en desservant les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

Par délibération le 10 novembre 2021, la Métropole Toulon Provence Méditerranée a retenu le principe d'organiser une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur ce projet et de recueillir les observations et propositions du public.

DUREE DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

Du 15 décembre 2021 à 8h au 31 janvier 2022 à minuit.

MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

L'information du public et le recueil de ses observations et propositions sont assurés au moyen de différents dispositifs.

ESPACE NUMERIQUE

Un espace internet sur le site de la Métropole (www.metroletpm.fr) dédié au téléchargement des documents relatifs à la concertation et au dépôt d'observations et de suggestions du public sur un registre numérique sera accessible à l'adresse suivante :

metroletpm.fr/concertation-bhns

Cet espace internet permettra de consulter et télécharger le dossier de concertation et sa synthèse.

REGISTRE PAPIER, EXPOSITION, DOCUMENTATION

Un registre papier permettant le dépôt des observations et propositions, une exposition d'information générale, le document de synthèse et le dossier de concertation seront mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation préalable au sein de chaque Mairie ainsi qu'à l'Hôtel Métropolitain (selon les horaires d'ouverture au public) :

- **La Valette-du-Var** : Hôtel de Ville,
Place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var

- **Toulon** : Hôtel de la Métropole,
107 boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon
- **Toulon** : Hôtel de Ville,
Avenue de La République - 83000 Toulon
- **La Garde** : Hôtel de Ville,
Rue Jean-Baptiste Lavène - 83130 La Garde
- **La Seyne-sur-Mer** : Hôtel de Ville,
20 quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer
- **Ollioules** : Mairie Annexe,
2 place Marius Trotobas - 83190 Ollioules

COURRIEL ET COURRIER

Le public pourra également faire part de ses avis et remarques aux adresses suivantes :

- **Courriel** : concertation-bhns@metroletpm.fr
- **Courrier postal** : Métropole Toulon Provence Méditerranée - Monsieur le Président - Concertation BHNS, 107 boulevard Henri Fabre - CS 30536 - 83041 Toulon Cedex 9

Dates et horaires de réception des courriels et courriers : du 15 décembre 2021 à 8h au 31 janvier 2022 à minuit.

REUNIONS PUBLIQUES

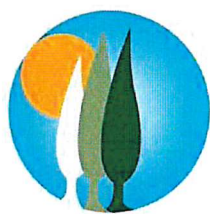
Une réunion publique sera programmée dans chaque commune pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre aux questions posées. Les mesures sanitaires en vigueur devront être respectées.

- **Mercredi 15 décembre 2021 - 17h00 - La Valette-du-Var** : Salle des Fêtes Charles Couros, Avenue Laurent de Lavoisier
- **Mardi 21 décembre 2021 - 17h00 - Toulon** : La Rode - Salle Bortolaso, 89 rue Jean-Philippe Rameau
- **Mardi 11 janvier 2022 - 17h00 - La Garde** : Salle Justin Mussou, 131 avenue Baptistin Autran
- **Mardi 18 janvier 2022 - 17h00 - La Seyne-sur-Mer** : Bourse du Travail, 42 avenue Gambetta
- **Mardi 25 janvier 2022 - 17h00 - Ollioules** : Salle Jean Moulin - Espace Pierre Puget - Place Marius Trotobas

BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de cette phase, la Métropole arrêtera le bilan de la concertation publique. Ce bilan consignera de façon synthétique les avis et remarques exprimés et leur apportera une réponse motivée. Le bilan sera publié sur le site internet de la Métropole et présenté à son assemblée délibérante.

ANNEXE 04



UDVN – FNE 83

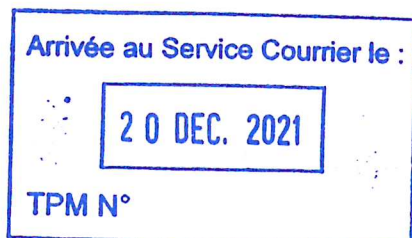
(Affiliée à F.N.E. - PACA)

Union Départementale pour la sauvegarde de
la Vie, de la Nature, et de l'Environnement.

1571, Chemin de Terrimas 83260 LA CRAU



Le 16 décembre 2021



à **Monsieur Hubert FALCO**, Président
de la Métropole Toulon Provence
Méditerranée
Hôtel de la Métropole
107, boulevard Henri Fabre CS30536
83041 Toulon Cedex 9

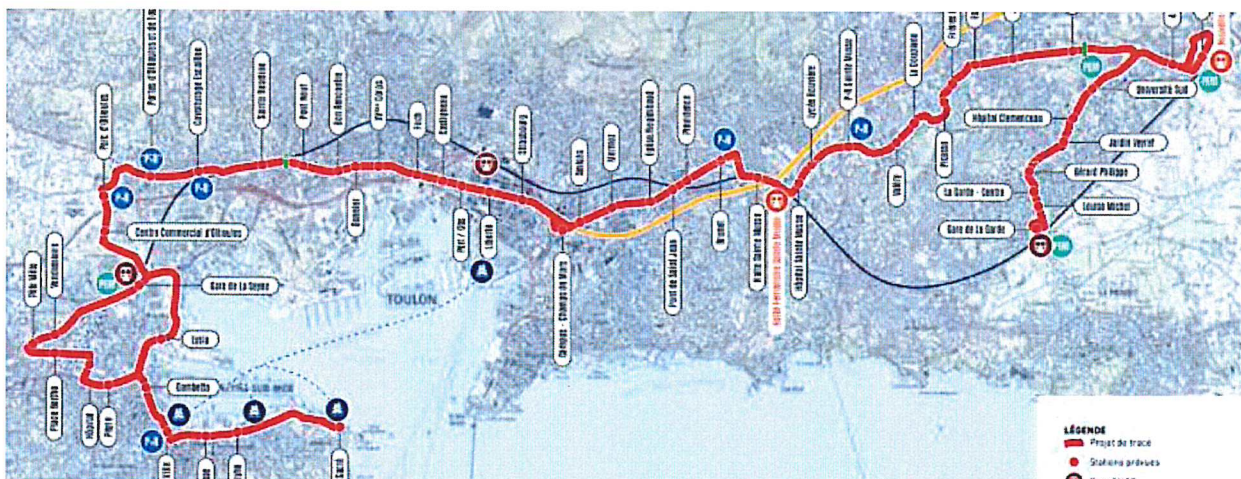
LRAR n°1A 176 957 8525 9

Objet : **Observations et proposition d'une variante du tracé du TCSP de Toulon à La Seyne avec une bifurcation à Bon Rencontre**

Monsieur le Président,

dans le cadre de la concertation sur le projet de TCSP métropolitain, nous vous prions de prendre en considération nos observations et la proposition en objet.

Le tracé TCSP mis en concertation propose des bifurcations à La Pauline et à La Seyne (Figure 1 ci-dessous) :



Or le tracé par Brégaillon-Lysia, sur le parcours de l'actuelle ligne 18 (Figure 2, page suivante) a été présenté et étudié comme variante à la concertation de 2016. Ce tracé supplémentaire par Brégaillon-Lysia n'avait pas été retenu dans la délibération n°194 du 16 décembre 2016.

Il était alors noté que "le tracé ouest (par le quartier Berthe) est nettement plus performant, du point de vue du service rendu à l'utilisateur, que le tracé est

(par Brégaillon). C'est en partie pourquoi, c'est cette variante de tracé qui a été finalement retenue pour la ligne de TCSP complète".

Nous souhaitons qu'un complément à la concertation soit apporté en prenant en compte la proposition du « comité des usagers du déplacement » de la ville de La Seyne qui proposait, en 2015, un tracé direct du TCSP du centre de Toulon à la gare de La Seyne-Six-Fours avec une bifurcation à Bon Rencontre comme représentée à la Figure 3 :

Figure 2 : Tracé à La Seyne, en concertation



Figure 3 : Proposition de bifurcation à Bon Rencontre

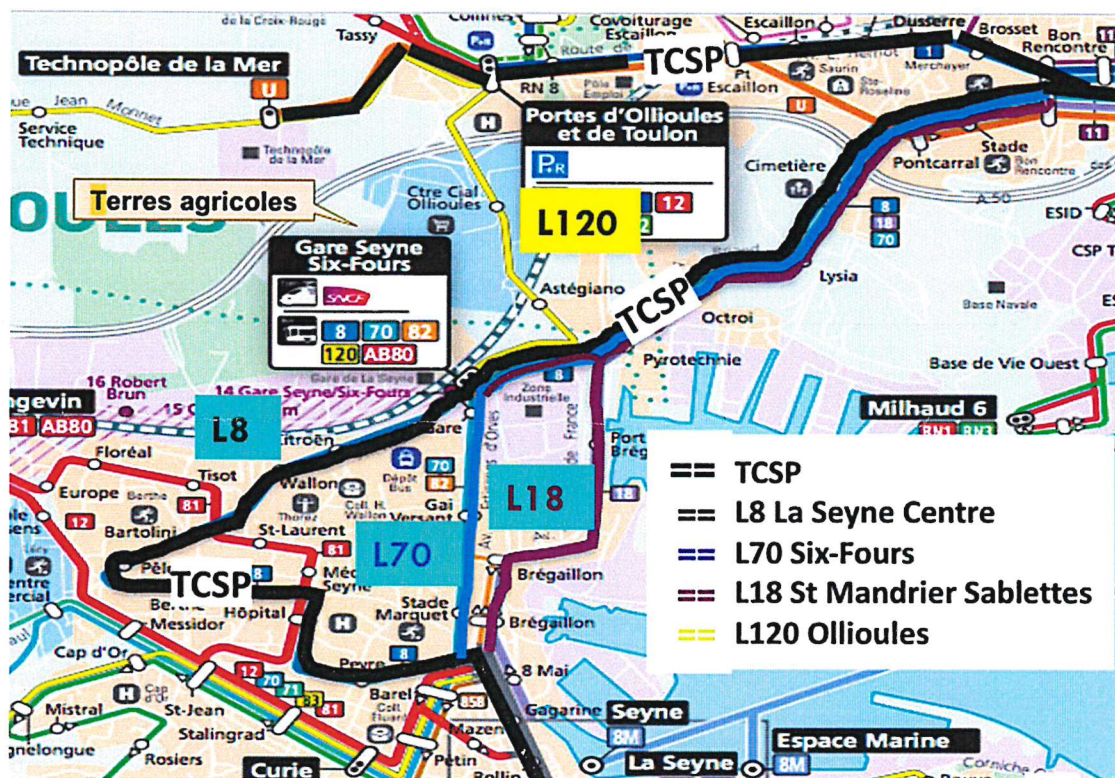


Ce tracé avec bifurcation à Bon Rencontre (Figure 3 ci-dessus) présente des avantages et de meilleurs services rendus que le tracé continu :

- il dessert plus de stations et plus d'habitants
- il dessert directement le site du Technopôle et permettrait un éventuel prolongement de ligne vers Ollioules
- il requiert moins de gros travaux tel que la réalisation d'un pont sur l'autoroute A50
- il évite la création d'une voirie réservée au seul TCSP entre le Technopôle et la gare de La Seyne
- il préserve les terres agricoles maraîchères que traverserait cette voirie
- il évite de nouvelles surfaces imperméabilisées
- il évite le passage du TCSP en zone inondable dans la trémie sous les voies SNCF
- il évite des interruptions de service du TCSP lors d'alertes d'inondation
- il assure le temps de trajet le plus court entre Toulon et l'entrée de La Seyne-sur-Mer
- il évite que des TCSP déjà bondés à La Seyne empêchent des usagers de Toulon-La Beaucaire de prendre ce moyen de transport, faute de places suffisantes
- le TCSP sur la portion de tracé entre la gare de La Seyne-Six-Fours et le centre de Toulon, remplace les lignes de bus 8, 18, et 70 (Figure 4, page suivante) ce qui permet de redéployer des moyens matériels et humains.

Ainsi le pôle d'échanges multimodal de la gare de La Seyne-Six-Fours reste un **pôle de correspondances** entre le TCSP, le RER toulonnais au quart d'heure et les bus, y compris la ligne 120 vers le Technopôle d'Ollioules.

Figure 4 : Tracé TCSP avec bifurcation à Bon Rencontre et correspondances



Nous vous demandons, Monsieur le Président, que cette proposition de bifurcation à Bon Rencontre soit officiellement prise en considération durant cette concertation comme une variante du projet actuel de TCSP métropolitain.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Michel PIERRE,
Vice-Président de l'UDVN-FNE83 pour l'ouest-Var,
60 rue Pablo Picasso 83500 LA SEYNE SUR MER
0670218010 m7pierre@gmail.com

Copies par courrier : Mme Nathalie BICAIS, Maire de La Seyne
Mr Robert BENEVENTI, Maire d'Ollioules

ANNEXE 05

Marc Vuillemot
622, chemin Aimé Genoud
83500 La Seyne-sur-Mer

La Seyne, le 17 janvier 2022,

Monsieur le président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée

Monsieur le vice-président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée chargé des
mobilités

Copie : Madame la maire
de La Seyne-sur-Mer

OBJET : TCSP-BHNS – Consultation du 18 janvier 2022

Monsieur le président,
Monsieur le vice-président,

Vous conviez mes concitoyens seynois, comme vous l'avez fait pour ceux de l'ensemble des communes appelées à être desservies par le futur "super-bus", c'est-à-dire le *bus à haut niveau de service (BHNS)* retenu comme *transport en commun en site propre (TCSP)*, à un temps de concertation ce mardi 18 janvier à la Bourse du Travail de la Seyne-sur-Mer.

Vous savez l'intérêt que je prête depuis des années à la fois à la démarche de démocratie participative et à l'amélioration des offres de transport collectif de notre métropole. J'assisterai donc, sauf imprévu, à la rencontre. Ma position d'ancien maire de la commune me conduira cependant à respecter un devoir de réserve, demeurer discret et ne pas intervenir.

Cependant, des échanges que j'ai régulièrement avec pas mal de Seynois, et notamment ceux qui participaient aux nombreuses rencontres du *comité des usagers des mobilités* que nous sollicitons régulièrement par des saisines, j'ai acquis la conviction qu'un certain nombre de points me semblent devoir obtenir des réponses lors de la rencontre consultative, d'autant qu'il apparaît une possible régression par rapport à ce qui me semblait avoir été décidé.

Je m'autorise à vous les exposer ci-après.

1. – Le tracé dans la partie seynoise de la ligne

1.1. – La desserte du quartier Berthe

Il apparaît dans les documents soumis à concertation l'hypothèse d'une liaison qui, longeant la zone portuaire de Brégaillon par la voie départementale entre la Pyrotechnie et l'entrée du centre-ville, ne desservirait pas le quartier Berthe, voire non plus la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours.

Il demeure certes sur les plans un tracé alternatif traversant le quartier Berthe. Serait-ce à dire que certains "super-bus" auraient un trajet direct délaissant la gare, le plus grand ensemble d'habitat social du Var où vivent près de 15.000 personnes, un grand pôle commercial, un collège, des écoles et deux crèches, des équipements sociaux, culturels et sportifs, des lieux de culte, la médiathèque majeure de la ville, l'hôpital, le commissariat de police, autant de services publics ou privés qui bénéficient à toute la population, bien au-delà de celle du quartier Berthe, tandis que d'autres "super-bus" – mais à quelle fréquence ? – assureraient ces dessertes ?

Ça serait inacceptable, et l'hypothèse d'un trajet direct via Brégaillon avait d'ailleurs été écartée. Ça le serait parce que la desserte d'un quartier populaire vulnérable par un transport commun moderne et cadencé à un rythme garanti d'une moyenne de 10 minutes est un vecteur majeur de lutte contre la ségrégation urbaine, un soutien indispensable à la mobilité pour l'insertion sociale et professionnelle des habitants en difficulté qui gagneront en dignité, et une voie pertinente pour le changement positif de l'image d'un quartier en souffrance. Ça le serait aussi parce que le site propre sur lequel circulera le "super-bus" a été réalisé par la commune pour le tramway il y a vingt ans, permettant une traversée rapide du quartier Berthe sans nuire au temps de trajet, et que son délaissement serait un gâchis des moyens publics investis.

Et, à ceux qui objecteraient, certes à bon droit, que la desserte de la zone industrialo-portuaire de Brégaillon est nécessaire, il convient de rappeler que devait être étudiée l'hypothèse d'une liaison cadencée par bus depuis la gare et, en sens inverse, depuis le centre-ville, où existeront deux sites intermodaux (train/BHNS/bus et bateaux-bus/BHNS/bus), y compris en accédant au cœur du site portuaire sécurisé, à l'instar des trois lignes de bus internes à la Base navale militaire de Toulon.

Le sujet est d'importance pour la cohésion sociale et l'équité entre territoires et habitants. Des réponses sont donc attendues.

1.2. – L'enjeu environnemental des quartiers bordant le lit du ruisseau de Faveyrolles

L'autre sujet relatif au tracé qui pose problème concerne les communes d'Ollioules et de La Seyne, aux alentours de la gare SNCF. Des agriculteurs, des associations environnementales et de promotion des mobilités propres l'ont soulevé lors d'une enquête publique.

Ils contestent le tracé, qui demeure inchangé sur les documents soumis à la concertation, proposant une alternative : à partir d'un embranchement à l'arrêt de Bon-Rencontre, la création deux lignes de "super-bus", l'une desservant la base terrestre du technopôle de la mer à Ollioules, l'autre empruntant la voirie départementale existante via le cimetière ouest de Toulon et Lagoubran. Cette hypothèse supprimerait toutefois la desserte de la zone commerciale du quartier Quiez à Ollioules.

Les préventions écologiques sont fondées. Mais demeure la même question que celle qui se poserait pour Berthe et Brégaillon, avec une alternance de "super-bus" venant de Toulon, l'un desservant le technopôle d'Ollioules, l'autre Lagoubran et La Seyne : est-il acceptable qu'un transport en commun structurant n'assure une desserte que tous les quarts d'heure aux heures de pointe et toutes les demi-heures en heures creuses ? La fréquence et la rapidité sont indispensables pour inciter à délaisser la voiture.

Là encore, les Seynois, les entreprises et associations du territoire, attendent d'être informées et, si possible, rassurées. Pour cela, un tracé faisant le plus possible consensus, issu d'une démarche démocratique large, doit être proposé par la Métropole.

2. – Les interconnexions entre modes de déplacements

2.1. – Les parkings-relais

Délaisser la voiture pour emprunter les transports collectifs est une nécessité économique et environnementale, donc civique. Dans une métropole dont la partie occidentale a une géomorphologie très collinaire, même avec les dessertes de minibus par appel-bus, l'automobile est souvent le seul moyen de rejoindre un axe structurant de transports en commun tel que le train, le bateau-bus ou le futur "super-bus". Il faut donc prévoir des parkings-relais le long du site propre dédié.

Les documents proposés à la consultation par la Métropole en situent deux le long du tracé seynois du *TCSP-BHNS* (et deux autres pour les bateaux-bus), ayant chacun une capacité de 150 à 200 places de stationnement : l'un à la gare SNCF et l'autre aux Esplageolles.

Cela appelle deux remarques.

S'agissant de la gare, cette capacité – qui est à peu près la capacité actuelle – est notoirement insuffisante ; la Métropole a-t-elle choisi de renoncer au projet engagé d'extension vers l'est du parking existant ?

Quant aux Esplageolles, y a-t-il – et ce serait une heureuse nouvelle – un nouveau revirement et la remise à l'ordre du jour de la réalisation d'un parc de stationnement sur plusieurs niveaux, dont l'attente justifiait que l'ancienne équipe municipale n'ait pas engagé de travaux sur le site ?

En tout état de cause, les avis que je recueille sont que ces deux équipements se réalisent avant la mise en service du "super-bus". Qu'en est-il ?

2.2. – Le pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de La Seyne – Six-Fours

Les documents présentés par la Métropole font certes apparaître sur une carte un pôle d'échanges multimodal (PEM) à la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours, mais, contrairement à ceux de Sainte-Musse et de La Pauline, aucune présentation détaillée ni échancier ne sont exposés.

Le programme est pourtant en partie engagé. Le « pont-rail – pont-route » est réalisé depuis près de dix ans. Le terrain de l'extension du parking est acquis. Mais le reste est au point mort. Si la cause de cette suspension de chantier est liée aux questions environnementales soulevées par des agriculteurs et des associations (voir *supra* 1.2.), il est fondamental de mettre en œuvre des solutions de préservation écologique, de réajuster le programme et de le redémarrer de telle sorte qu'il soit réalisé avant la mise en service du "super-bus", et même avant celle du "RER toulonnais".

Est-ce dans l'intention de la Métropole ? Quand ? Comment ?

2.3. – L'interconnexion avec les lignes maritimes de bateaux-bus

Quoiqu'il soit étrange que, lorsqu'on est questionné au téléphone dans le cadre de l'enquête de mobilité en cours lancée par la Métropole, on s'entende répondre, lorsqu'on évoque les lignes de bateaux-bus, qu'on est « hors-sujet », il est incontestable que, avec ses 25 kilomètres de littoral, dont plus de la moitié dans la Rade, et ses quatre – et bientôt six – embarcadères de bateaux-bus, La Seyne a la chance de pouvoir compter sur un mode de transport collectif original, agréable et rapide.

Ça n'a pas échappé aux concepteurs du projet de tracé du futur "super-bus", puisque trois de ses arrêts permettront une interconnexion avec les lignes maritimes de *Réseau Mistral* : Hôtel de Ville, Espace Marine et Bois Sacré.

On doit dès lors se demander pourquoi la Métropole repousse sine die la mise en service d'une desserte maritime reliant Saint-Mandrier, Les Sablettes et Tamaris au centre-ville de La Seyne, que Gilles Vincent, maire de Saint-Mandrier, et moi-même, lorsque j'étais maire, réclamions depuis des années. Avec la création de l'embarcadère de Bois Sacré, qui sera connecté au "super-bus", ce serait une formidable opportunité pour les habitants de nos quartiers sud de délaisser la voiture, même sans créer une ligne spécifique, l'emplacement de la station maritime de Bois Sacré permettant d'accueillir les bateaux-bus des trois lignes existantes (8M venant du centre de La Seyne, 18M venant des Sablettes et 28M venant de Saint-Mandrier).

Beaucoup de Seynois, qui partagent très nombreux cette vision de l'intermodalité "bateau-bus / super-bus" attendent de la Métropole que cette dimension soit intégrée au projet qu'elle soumet à la concertation. En a-t-elle l'intention ?

3. – Le calendrier de réalisation

Les documents soumis à l'analyse des Seynois dans le cadre de la concertation entamée par la Métropole pour le futur "super-bus" attestent de la volonté d'avancer. Ainsi, la mise en service d'un premier tronçon reliant la base d'Ollioules du Technopôle de la mer à Bir-Hakeim (ouest de Saint-Jean-du-Var) est prévue pour fin 2024.

Ce sera un peu plus long pour la partie qui ira, à l'est, jusqu'à la gare de La Garde, qui ne sera réalisée qu'à la fin des travaux d'élargissement de l'autoroute A57. C'est compréhensible.

Mais à l'ouest, pour la desserte de La Seyne, c'est bien plus inquiétant : aucun calendrier n'est affiché. Et la cause en est clairement explicitée par la Métropole : ce serait la faute de la mairie qui a décidé de chambouler le projet de traversée du port avec la perspective de la réalisation improbable d'un pont plutôt que l'élargissement des quais qui était programmé.

C'est certes écrit avec des mots savants et des précautions courtoises telles que l'usage du conditionnel, mais c'est très clair dans le document présentant le calendrier. Nul ne sait en effet si le fameux « pont de la réconciliation » pourra voir le jour. Et donc le "super-bus" devra encore attendre pour desservir La Seyne.

C'est pourquoi il serait judicieux que l'intérêt collectif préside à la réflexion. Sauf peut-être les quelques aficionados d'un des maires-adjoints seynois qui ne semble vivre depuis des années que

pour voir un hypothétique pont franchir la Rade au droit du port de La Seyne – mais ne semble plus vraiment en odeur de sainteté depuis le récent schisme intervenu dans la majorité municipale –, il ne se trouverait pas grand monde pour reprocher à la maire de revenir au projet plus raisonnable d'un élargissement des quais, dont nous avons obtenu de vous-même l'intégration dans les projets métropolitains comme complément du programme de rénovation du centre ancien.

À défaut, il faut a minima assurer, dès la première phase, la desserte de la gare SNCF et de Berthe, voire avec une boucle desservant Brégaillon, dans la foulée de la mise en service du premier tronçon que vous exposez. Les infrastructures sont en grande partie réalisées : la voie en site propre existe depuis les années 90 du collège Henri-Wallon au carrefour du 8 mai 1945, le pont rail-route permettant le franchissement de la voie ferrée est construit depuis près de dix ans, et la route départementale rejoignant la Pyrotechnie dispose de quatre voies.

Voilà, Monsieur le président, Monsieur le vice-président, une partie des sujets pour lesquels des réponses sont attendues par beaucoup de Seynois lors de la réunion du 18 janvier prochain.

Vous vous en souvenez certainement, les temps de concertation à La Seyne sont très souvent vifs, mais constructifs et denses. Ce fut notamment le cas pour le sujet qui sera à l'ordre du jour ce mardi, comme ce le fut avec la SNCF autour du projet de ligne à grande vitesse Provence Côte d'Azur. La courtoisie prévaut dès lors que la Ville a pris la peine de les préparer en amont avec nos concitoyens et nos acteurs économiques et associatifs. Je suppose que Madame le maire a pu réunir à cet effet le *comité des usagers des mobilités* ou une autre instance qui lui aura succédé. La réunion de mardi devrait donc être, comme d'habitude, utile et efficiente.

Je vous remercie d'avoir prêté attention à mes remarques et questionnements, et vous prie d'agréer, Monsieur le président, Monsieur le vice-président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Marc Vuillemot

ANNEXE 06

Marc Vuillemot
622, chemin Aimé Genoud
83500 La Seyne-sur-Mer

La Seyne, le 22 janvier 2022,

Monsieur le président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée

Monsieur le vice-président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée chargé des
mobilités

Copie : Madame la maire
de La Seyne-sur-Mer

OBJET : TCSP-BHNS – Consultation du 18 janvier 2022

Monsieur le président,
Monsieur le vice-président,

Vous avez bien voulu solliciter l'avis des Seynois quant au projet métropolitain de « *super-bus* » (*bus à haut niveau de service*).

Suite aux avis donnés par les uns et les autres des intervenants, et après avoir échangé avec divers Seynois à l'issue de la réunion du 18 janvier, la plupart des remarques que j'ai émises dans le courrier que je vous ai adressé le 17 janvier me semblent confortées. D'autres ont quelque peu évolué. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir prendre en compte dans l'enquête publique les éléments qui suivent.

1. – Le tracé dans la partie seynoise de la ligne

1.1. – La desserte du quartier Berthe est un impératif

Je confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Il apparaît dans les documents soumis à concertation l'hypothèse d'une liaison qui, longeant la zone portuaire de Brégaillon par la voie départementale entre la Pyrotechnie et l'entrée du centre-ville, ne desservirait pas le quartier Berthe, voire non plus la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours.

« Il demeure certes sur les plans un tracé alternatif traversant le quartier Berthe. Serait-ce à dire que certains "super-bus" auraient un trajet direct délaissant la gare, le plus grand ensemble d'habitat social du Var où vivent près de 15.000 personnes, un grand pôle commercial, un collège, des écoles et deux crèches, des équipements sociaux, culturels et sportifs, des lieux de culte, la

médiathèque majeure de la ville, l'hôpital, le commissariat de police, autant de services publics ou privés qui bénéficient à toute la population, bien au-delà de celle du quartier Berthe, tandis que d'autres "super-bus" – mais à quelle fréquence ? – assureraient ces dessertes ?

« Ça serait inacceptable, et l'hypothèse d'un trajet direct via Brégaillon avait d'ailleurs été écartée. Ça le serait parce que la desserte d'un quartier populaire vulnérable par un transport commun moderne et cadencé à un rythme garanti d'une moyenne de 10 minutes est un vecteur majeur de lutte contre la ségrégation urbaine, un soutien indispensable à la mobilité pour l'insertion sociale et professionnelle des habitants en difficulté qui gagneront en dignité, et une voie pertinente pour le changement positif de l'image d'un quartier en souffrance. Ça le serait aussi parce que le site propre sur lequel circulera le "super-bus" a été réalisé par la commune pour le tramway il y a vingt ans, permettant une traversée rapide du quartier Berthe sans nuire au temps de trajet, et que son délaissement serait un gâchis des moyens publics investis.

« Et, à ceux qui objecteraient, certes à bon droit, que la desserte de la zone industrialo-portuaire de Brégaillon est nécessaire, il convient de rappeler que devait être étudiée l'hypothèse d'une liaison cadencée par bus depuis la gare et, en sens inverse, depuis le centre-ville, où existeront deux sites intermodaux (train/BHNS/bus et bateaux-bus/BHNS/bus), y compris en accédant au cœur du site portuaire sécurisé, à l'instar des trois lignes de bus internes à la Base navale militaire de Toulon.

« Le sujet est d'importance pour la cohésion sociale et l'équité entre territoires et habitants. Des réponses sont donc attendues. »

1.2. – L'enjeu environnemental des quartiers bordant le ruisseau de Faveyrolles : la solution de bon sens réside dans un tracé direct de Toulon-Bon Rencontre à la gare SNCF de la Seyne–Six-Fours

Sur le sujet préoccupant pour les sites agricoles et les écosystèmes de la liaison entre la base terrestre du technopôle de la Mer d'Ollioules et la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours, les propositions formulées par les associations du groupe UDVN-FNE-Var d'un tracé direct de Bon Rencontre à la gare SNCF via Lagoubran semblent devoir être retenues.

Elles offrent l'avantage de :

- préserver l'environnement et les nappes phréatiques du quartier Quiez (Ollioules) à celui de l'Octroi (La Seyne) ;
- envoyer un signal fort aux tenants de la préservation de l'agriculture de proximité, dont les municipalités d'Ollioules et de La Seyne elles-mêmes qui viennent de s'engager dans une démarche de *Zone agricole protégée (ZAP)*, en renonçant à la traversée du Domaine des Olivades à cheval sur les deux communes ;
- accélérer la réalisation du projet de « *super-bus* », les voies actuelles étant même suffisamment larges pour permettre la réalisation d'un site propre (RD 559) ;
- permettre la réalisation d'une économie significative sur les investissements (acquisitions des terres agricoles, réalisation des chaussées, traitement des réseaux, notamment pluvial), pouvant être réinvestie sur la réalisation rapide du pôle multimodal de la gare de La Seyne (voir plus bas).

2. – Les interconnexions entre modes de déplacements

2.1. – Le parking-relais des Esplageoles

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Délaisser la voiture pour emprunter les transports collectifs est une nécessité économique et environnementale, donc civique. Dans une métropole dont la partie occidentale a une géomorphologie très collinaire, même avec les dessertes de minibus par appel-bus, l'automobile est souvent le seul moyen de rejoindre un axe structurant de transports en commun tel que le train, le bateau-bus ou le futur "super-bus". Il faut donc prévoir des parkings-relais le long du site propre dédié. »

« Les documents proposés à la consultation par la Métropole en situent deux le long du tracé seynoïse du TCSP-BHNS (et deux autres pour les bateaux-bus), ayant chacun une capacité de 150 à 200 places de stationnement : l'un à la gare SNCF et l'autre aux Esplageolles. »

Aux questions que je posais préalablement, mais qui n'ont pas obtenu de réponse lors de la réunion, je substitue une demande : il est nécessaire de réaliser avant la mise en service du « *super-bus* » un parc de stationnement de 150 à 200 places sur plusieurs niveaux sur l'actuel parking des Esplageoles.

2.2. – Le pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de La Seyne – Six-Fours

J'approuve les propositions des associations du groupe UDVN-FNE-Var. Il faut revenir au programme initialement prévu, avec réalisation d'une station du « *super-bus* » et des autres lignes de bus au droit de la gare, en particulier sur l'actuel parking d'automobiles, complétée par la réalisation de parkings à voitures et à deux-roues sécurisés et d'une station de taxis à l'est de la gare, notamment sur l'emprise de l'ancienne société *Profer*.

La question de sa desserte en venant de Toulon étant réglée par la modification du tracé (voir ci-dessus 1.2), le pôle d'échanges multimodal peut et doit être créé avant la mise en service du « *super-bus* ».

2.3. – L'interconnexion avec les lignes maritimes de bateaux-bus

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Quoiqu'il soit étrange que, lorsqu'on est questionné au téléphone dans le cadre de l'enquête de mobilité en cours lancée par la Métropole, on s'entende répondre, lorsqu'on évoque les lignes de bateaux-bus, qu'on est « hors-sujet », il est incontestable que, avec ses 25 kilomètres de littoral, dont plus de la moitié dans la Rade, et ses quatre – et bientôt six – embarcadères de bateaux-bus, La Seyne a la chance de pouvoir compter sur un mode de transport collectif original, agréable et rapide. »

« Ça n'a pas échappé aux concepteurs du projet de tracé du futur "super-bus", puisque trois de ses arrêts permettront une interconnexion avec les lignes maritimes de Réseau Mistral : Hôtel de Ville, Espace Marine et Bois Sacré.

« On doit dès lors se demander pourquoi la Métropole repousse sine die la mise en service d'une desserte maritime reliant Saint-Mandrier, Les Sablettes et Tamaris au centre-ville de La Seyne, que Gilles Vincent, maire de Saint-Mandrier, et moi-même, lorsque j'étais maire, réclamions depuis des années. Avec la création de l'embarcadère de Bois Sacré, qui sera connecté au "super-bus", ce serait une formidable opportunité pour les habitants de nos quartiers sud de délaisser la voiture, même sans créer une ligne spécifique, l'emplacement de la station maritime de Bois Sacré permettant d'accueillir les bateaux-bus des trois lignes existantes (8M venant du centre de La Seyne, 18M venant des Sablettes et 28M venant de Saint-Mandrier). »

J'écrivais dans mon précédent courrier : « Beaucoup de Seynois, qui partagent très nombreux cette vision de l'intermodalité "bateau-bus / super-bus" attendent de la Métropole que cette dimension soit intégrée au projet qu'elle soumet à la concertation. »

Et je conclusais en sollicitant une réponse à l'occasion de la réunion de concertation du 18 janvier, qui n'a pas été fournie. Je la réitère donc sous forme de demande : cette proposition de correspondance entre lignes maritimes au terminus du « *super-bus* » peut et doit se traduire avant même la mise en service de celui-ci pour rendre le service attendu d'elle, et elle incitera d'autant plus à l'usage de celui-ci lorsqu'il fonctionnera.

2.4. – La desserte de la gare SNCF de Toulon par le « super-bus »

J'ajoute aux sujets traités dans mon courrier du 17 octobre l'intérêt qu'il y a à assurer la desserte de la gare SNCF de Toulon par le « *super-bus* ». Je partage l'avis du groupe des associations de l'UDVN-FNE-Var sur ce point. Cette ligne, qui sera la plus importante de la métropole, doit desservir la seule gare du territoire où s'arrêtent les trains à grande vitesse et les *Intercités*.

3. – Le calendrier de réalisation

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Les documents soumis à l'analyse des Seynois dans le cadre de la concertation entamée par la Métropole pour le futur "super-bus" attestent de la volonté d'avancer. Ainsi, la mise en service d'un premier tronçon reliant la base d'Ollioules du Technopôle de la mer à Bir-Hakeim (ouest de Saint-Jean-du-Var) est prévue pour fin 2024.

« Ce sera un peu plus long pour la partie qui ira, à l'est, jusqu'à la gare de La Garde, qui ne sera réalisée qu'à la fin des travaux d'élargissement de l'autoroute A57. C'est compréhensible.

« Mais à l'ouest, pour la desserte de La Seyne, c'est bien plus inquiétant : aucun calendrier n'est affiché. Et la cause en est clairement explicitée par la Métropole : ce serait la faute de la mairie qui a décidé de chambouler le projet de traversée du port avec la perspective de la réalisation improbable d'un pont plutôt que l'élargissement des quais qui était programmé.

« C'est certes écrit avec des mots savants et des précautions courtoises telles que l'usage du conditionnel, mais c'est très clair dans le document présentant le calendrier. Nul ne sait en effet si le fameux « pont de la réconciliation » pourra voir le jour. Et donc le "super-bus" devra encore attendre pour desservir La Seyne.

« C'est pourquoi il serait judicieux que l'intérêt collectif préside à la réflexion. Sauf peut-être les quelques aficionados d'un des maires-adjoints seynoïses qui ne semble vivre depuis des années que pour voir un hypothétique pont franchir la Rade au droit du port de La Seyne – mais ne semble plus vraiment en odeur de sainteté depuis le récent schisme intervenu dans la majorité municipale –, il ne se trouverait pas grand monde pour reprocher à la maire de revenir au projet plus raisonnable d'un élargissement des quais, dont nous avons obtenu de vous-même l'intégration dans les projets métropolitains comme complément du programme de rénovation du centre ancien.

« À défaut, il faut a minima assurer, dès la première phase, la desserte de la gare SNCF et de Berthe, voire avec une boucle desservant Brégaillon, dans la foulée de la mise en service du premier tronçon que vous exposez. Les infrastructures sont en grande partie réalisées : la voie en site propre existe depuis les années 90 du collège Henri-Wallon au carrefour du 8 mai 1945, le pont rail-route permettant le franchissement de la voie ferrée est construit depuis près de dix ans, et la route départementale rejoignant la Pyrotechnie dispose de quatre voies. »

La question a été évoquée lors de la réunion de concertation du 18 janvier. Il est apparu dans vos interventions que vous partagez le sentiment assez général à La Seyne de la difficulté de réalisation du « pont de la réconciliation », supposant, comme vous l'avez indiqué à juste titre, des rampes d'accès très longues en aval et en amont, complexes à réaliser dans l'environnement urbain alentour. Le renoncement de la métropole, compétente en matière de voiries, à ce projet et le retour au projet initial de l'élargissement des quais pour reporter la circulation automobile sur l'ouest de l'actuel port permettrait d'accélérer la réalisation du site propre du « super-bus ».

Je demeure à disposition pour expliciter tel ou tel des points que j'ai évoqués.

Je prie d'agréer, Monsieur le président, Monsieur le vice-président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Marc Vuillemot

ANNEXE 07



Ollioules, le 28 janvier 2022.

Monsieur le Président de la Métropole
Direction de l'Immobilier et du Foncier
Hôtel de la Métropole
107, Boulevard Henri Fabre
CS 30536
83041 TOULON Cedex 9

A l'attention de Monsieur Yannick Chenevard

Service Urbanisme-Aménagement

Espace Pierre Puget
2 Place M. Trotobas

Affaire suivie par : Sandrine Marsallon

☎ 04 94 30 41 37

service.urbanisme@ollioules.fr

Réf. (A rappeler impérativement) RB/SM/025

Objet : concertation – projet de bus à haut niveau de service

Monsieur le Président,

La réunion publique, qui s'est tenue à Ollioules, le 26 janvier dernier, a été l'occasion d'un échange d'idées particulièrement enrichissant.

A la suite de ce débat, et après mures réflexions, nous souhaiterions réfléchir à un tracé alternatif, qui permettrait d'accroître la résilience écologique, économique et sociale de notre territoire.

Depuis longtemps, de nombreuses voix se sont élevées contre ce projet de tracé pour protéger nos espaces agricoles, limiter l'impact de ce nouvel équipement structurant, sans pour autant omettre son indéniable apport en matière économique mais aussi écologique.

Il est aujourd'hui évident que seul un tracé consensuel, partagé par tous les acteurs du territoire permettra une réalisation rapide et satisfaisante de ce projet, indispensable au développement de notre métropole.

Les enjeux de lutte contre l'érosion de la biodiversité, la volonté de sauvegarder nos surfaces agricoles sont au cœur de nos politiques publiques. La protection renforcée (ZAP) que nous venons de mettre en place sur les trois communes de La Seyne, Six-Fours et Ollioules en est la traduction.

Dans ces conditions, comment nos concitoyens pourraient accueillir favorablement la construction d'une infrastructure qui impacte nos espaces agricoles et la continuité écologique ?

Le nouveau tracé proposé se décomposerait en deux lignes.

La première, rejoindrait Toulon, par la rue Aristide Briand (arrêt Lysia) et la gare de la Seyne, puis rejoindrait ensuite son tracé d'origine.



La seconde viendrait desservir le Technopole de la Mer, son terminus. A cette occasion, une réflexion sur le devenir de la parcelle BN 65 (propriété de la Famille Bourgarel) doit être organisée afin que son utilisation soit valorisée.

Cette modification du tracé éviterait la création d'un pont routier sur l'autoroute, limitant la dépense publique et la consommation d'espaces non bâtis. Néanmoins, le succès de ce projet dépend du traitement préalable de l'échangeur de Châteauvallon, déjà aujourd'hui inadapté, en raison notamment du cisaillement des flux des véhicules

Je vois donc dans cette nouvelle proposition de tracé des avantages indéniables, dans ses dimensions économique et écologique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Bien cordialement.



Robert BENEVENTI,
Maire d'OLLIOULES,
Conseiller Départemental,
Vice-président de MTPM.

ANNEXE 08



UDVN – FNE 83

(Affiliée à F.N.E. - PACA)

Union Départementale pour la sauvegarde de
la Vie, de la Nature, et de l'Environnement.

1571, Chemin de Terrimas

83260 LA CRAU

Adresse mail : info@udvn-fne83.fr

Site web : <http://www.udvn-fne83.fr>

Le 26 janvier 2022

à Monsieur le Président Hubert FALCO de la
Métropole Toulon Provence Méditerranée
Hôtel de la Métropole
07, boulevard Henri Fabre CS30536
83041 Toulon Cedex 9

LRAR n° 1A 184 538 3559 9

Objet : Dans le cadre de la concertation du TCSP : Pente du tracé du TCSP entre la gare de La Seyne et Ollioules. Motorisation. Sécurité en zone inondable sous le pont-rail.

Monsieur le Président,

Le tracé pour le TCSP-Bhns, de mode routier, est identique à celui de la déclaration d'utilité publique modifiée en 2005 pour la première ligne de TCSP, de mode ferré.

Tout changement dans un projet, en l'occurrence de mode de transport, permet des adaptations qui présentent des avantages et des inconvénients.

La décision de création du nouveau pont-rail par décalage vers l'est est intervenue en 2005 mentionnée dans l'étude d'impact par la création de "Un pont-rail à La Seyne sur Mer sous la voie ferrée Paris-Vintimille **plus à l'est que celui prévu**". « 2003-12-DUP-modificatrice-tramway_Etude impact », page 6 sur 9, Point 1.6.6.

Il est ajouté, au point 2.1.2, que le projet a

« Peu d'incidences sur les eaux superficielles et souterraines : Le projet de tramway s'inscrit dans des zones inondables au niveau de La Garde et du Pradet. Cependant, il emprunte les voiries existantes donc sans modifier l'imperméabilisation du sol et les conditions d'écoulement. La communauté d'agglomération a accepté que la ligne soit ponctuellement inondée et que le service soit interrompu en période d'inondation »

Il est évident que les incidences du déplacement du pont-rail à La Seyne ont été oubliées. En effet, sa réalisation en 2014 a conduit à y créer une **zone humide, zone inondable**.

Le mode ferré obligeait de limiter la pente du tracé à 2,6 % de la gare de La Seyne vers la station suivante "Centre Commercial" en passant en dessous de l'émissaire des eaux usées présent à mi-pente en sortie de la trémie sous le pont-rail.

Cette configuration à faible pente nécessitait de réaliser une tranchée dans les terres agricoles sur une largeur pratiquement double de celle des emprises des voiries.

Avec le mode routier, en épousant le relief, le choix d'une pente plus forte, de 7% est possible avec une voirie passant au-dessus de l'émissaire des eaux usées. Auquel cas, le tracé du Bhns occupe une moindre surface sur les terres agricoles.

Première question : La pente du tracé Bhns envisagé est-elle de 7 % ou de 2,6 % ?

Le choix du mode routier permet un tracé avec une forte pente de 7 % mais avec des contraintes sur la motorisation des véhicules. Cela exige de la puissance en alimentation (trolley-bus) ou embarquée (moteurs thermiques) d'autant plus que les stations Gare de La Seyne - Centre Commercial sont très éloignées pour un rechargement des batteries ou des condensateurs dans le cas d'un superbus électrique.

Sans connaissance de la pente, nous ne pouvons préconiser une motorisation sauf celle d'un superbus thermique, gaz/biogaz, qui « passe partout » y compris en ZFE.

Quelque soit le choix de la pente, le tracé passe sous le pont-rail dans la nappe phréatique, dans une **zone humide**, zone inondable sans exutoire naturel.

Deuxième question :

Est-ce que les Élus de la Métropole "acceptent que la ligne soit ponctuellement inondée et que le service soit interrompu en période d'inondation", entre les deux plus grandes villes du Var ?

Si le véhicule sur rails, guidé, était capable d'éviter la zone inondée par une marche arrière, l'évitement d'une zone inondée par les véhicules routiers est réglementé. Ainsi sur le prolongement de l'avenue Brun à la départementale D18, par le nouveau pont-rail, il est prévu des « barrières relevantes ou pivotantes » et des "itinéraires de déviation type S à suivre" sous le contrôle de la Mairie de La Seyne dans le cadre de son PCS, Plan communal de sauvegarde.

Le TCSP-Bhns de mode routier ne peut éviter la réglementation routière.

Troisième question

Qui de Madame le Maire de La Seyne ou de Monsieur le Maire d'Ollioules ou quelle autre autorité sera en mesure d'interdire le passage du Bus à Haut Niveau de Service selon le sens de circulation dans la zone inondée et selon quelles modalités de déviation ?

Nous espérons que l'étude d'évitement de ce tronçon, selon le tracé direct Gare de La Seyne à Toulon, puisse être une solution aux impacts sur les eaux de surface, sur les eaux souterraines, sur les terres agricoles maraîchères **et sur le Canal de Provence**, pour préserver un écrin de verdure aux portes ouest de la Métropole, en évitant ainsi au Bhns la zone humide, inondable.

Dans l'attente de vos réponses, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération la plus distinguée,



Michel PIERRE,
Vice-Président de l'UDVN-FNE83 pour l'ouest-Var,
60 rue Pablo Picasso 83500 LA SEYNE SUR MER
michel.pierre@actenergies.net
0670218010

CC : Monsieur le Maire d'Ollioules
Madame le Maire de La Seyne-sur-Mer
Monsieur le Préfet du Var

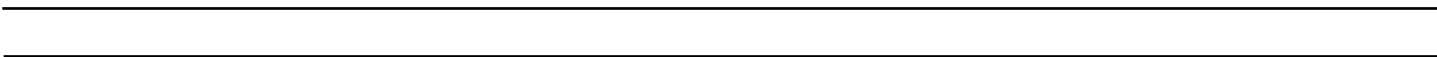
ANNEXE 09

Observation n°1

Déposé le 15 Décembre 2021

Par Balatunovic Milivoje

Projet nécessaire pour la métropole



Observation n°2

Déposé le 15 Décembre 2021

Par CHAUMIOLE Claude

une meilleure organisation sur la circulation des bus...pas de tramway, trop cher à construire, et difficultés énormes à réaliser

Observation n°3

Déposé le 15 Décembre 2021

Par FELUT DIDIER

entièrement d'accord avec le projet.

il permettra une réalisation beaucoup plus rapide et souple que pour un tramway.

je souhaite sa réalisation le plus tôt possible.

Observation n°4

Déposé le 15 Décembre 2021

Par PROTIN LAURENCE

Le projet de développement du transport en commun en site propre et du BHNS sur la métropole de Toulon a retenu toute mon attention et suis ravie d'une telle initiative.

Je souhaiterais que les BHNS acceptent le transport des vélos, comme le font les navettes maritimes actuellement ainsi que les TER., et que des parkings à vélos et voitures soient prévues près des arrêts du BHNS en périphérie de Toulon.

Merci

Observation n°5

Déposé le 15 Décembre 2021

Par Litot Eric

Bonjour,

Je reste étonné que la métropole ait abandonné la solution du tram qui aurait en même temps décongestionné les voies routières, et restructuré le paysage urbain.

Le doublement de l'autoroute et la construction du complexe Avenue 83 sont autant de chantiers d'un autre temps qui suscitent de gros embouteillages et encouragent le tout voiture.

Je ne comprends pas comment un bus à haut niveau de service résoudra les soucis de déplacement d'une agglomération coincée entre la mer et la montagne.

Merci.

Observation n°6

Déposé le 15 Décembre 2021

Par Cazenave Cécile

Mon avis est qu'il serait très nettement préférable d'opter pour une ligne de tramway, à la place d'un BHNS, car ceci apporterait un service très largement supérieur aux habitants de l'agglomération toulonnaise. Je ne vois pas où est l'intérêt de remplacer des bus par d'autres bus. Ce moyen de transport est aujourd'hui totalement dépassé. La solution tramway ou métro a déjà été adoptée dans toutes les grandes métropoles françaises depuis bien longtemps. Toulon est très en retard à ce sujet.

Observation n°7

Déposé le 15 Décembre 2021

Par romanes sabine

Bonjour,

Je fais une remarque concernant le tracé pressenti pour le BHNS. Habitant Le Pradet, il n'y a pas de bus direct pour aller à l'université de La Garde, à Grand Var et à l'Avenue 83. Il serait bien utile de prolonger le tracé qui actuellement se termine à la gare de La Garde jusqu'au centre ville du Pradet pour les pradétans mais aussi les Carqueirannais.

Bien cordialement,

S.R



24, Rue Paul Lendrin, 83000 Toulon
Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Agréée en qualités d'association de protection de l'environnement et de défense des consommateurs

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre Réunion publique du 15 décembre 2021.

Communiqué de Toulon Var Déplacements

Après l'abandon du projet de Tramway en 2006 et le renoncement en 2016 d'un projet de Bus-hns, La Métropole Toulon Provence Méditerranée relance un nouveau projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il est temps car la part modale des transports en commun est inférieure à 10 % alors que les autres métropoles dépassent les 20%.

Rappelons qu'entre 2001 et 2010 les acquisitions foncières pour la totalité du projet de tramway ont été réalisées, des travaux importants ont été effectués pour les alignements des immeubles et les passages sous les ponts. Plus de 300 millions d'euros, provenant du versement transport des entreprises, ont été utilisés dans le cadre du premier projet.

Vu l'importance du sujet, les dates choisies pour cette concertation sont inappropriées, elles se situent à la période des fêtes de fin d'année pendant laquelle les préoccupations des citoyens sont centrées sur la préparation de ces fêtes et les déplacements familiaux. Pour son bon déroulement, nous demandons que cette concertation soit prolongée d'un mois.

L'enquête publique aura lieu en 2022, et la mise en service fin 2024 du premier tronçon qui ira de La Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon), alors que les infrastructures existent déjà largement. Le reste de la ligne, vers La Seyne et La Garde sera peut être terminé en 2028. Puisque les métropoles réalisent leurs lignes de TCSP en moins de 5 ans et qu'une grande partie des travaux ont été réalisés, il est nécessaire d'avoir un planning plus rapide d'autant que les finances sont là. Même la Cour Régionale des Comptes s'est étonnée des retards accumulés depuis 20 ans.

Le but de cette concertation a pour objet, en particulier, de faire émerger le mode de transport et le tracé d'un TCSP comme l'indique le titre de la délibération de TPM du 10 novembre 2021 :
« **modalité de la concertation préalable pour un projet de TCSP** ».

Or, dans la presse, l'avis de concertation préalable, issu de cette décision, est rédigé de manière susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du public. En effet, en juxtaposant à « transport en commun en site propre (TCSP) », les termes « bus à haut niveau de service (BHNS) », cet avis semble impliquer que ce TCSP serait un BHNS !... Cette présentation n'est pas juridiquement conforme. En effet le type de véhicule du TCSP n'a pas fait, à ce jour, de procédure décisionnelle conforme.

De plus, dans l'annonce sur le site de TPM (<https://metropoletpm.fr/avis-concertation-bhns>) , l'avis est précédé de l'en tête « Avis de Concertation publique BHNS » , ce qui laisse supposer que le choix du BHNS n'a pas à être discuté, alors que pour la réalisation d'un TCSP, il faut au préalable en justifier le mode et la motorisation. Même si la Métropole souhaite un mode de type Bus-hns, ce mode peut évoluer si les arguments pour le mode Tramway apparaissent plus pertinents. Afin de clarifier l'objet de cette concertation, nous demandons de faire rectifier l'intitulé, en y supprimant l'allusion au BHNS afin de permettre au public d'exprimer ses avis et ses choix en toute indépendance.

Dans cette concertation qui intéresse tous les habitants de la Métropole, il est nécessaire qu'en plus de l'examen dans chaque commune, soit abordé la vision globale du TCSP pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Nous demandons donc qu'une réunion concernant toutes les communes de la Métropole TPM soit organisée sur ce sujet, en particulier qu'un échange fructueux soit établi pour justifier le choix du mode entre le BHNS et le Tramway, par une comparaison objective de l'ensemble des critères de choix .

Pour conclure, nous demandons une véritable transparence dans cette concertation, une large information à l'ensemble des citoyens qui donne la place juste aux contre-propositions, avec les moyens des médias locaux et du site de TPM.

Nous œuvrons et voulons que le juste choix soit fait pour rattraper le retard de notre Métropole dans le domaine des transports en commun.

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements

Observation n°8

Déposé le 15 Décembre 2021
Par FRANCESCHI Maurice

Merci de mettre à la disposition du public le communiqué que nous avons lu lors de la réunion publique à La Valette le 15/12/2021, ci-dessous et en pièce jointe .pdf .

M. Franceschi, président de l'association Toulon Var Déplacements

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre
Réunion publique du 15 décembre 2021.

"Communiqué de Toulon Var Déplacements

Après l'abandon du projet de Tramway en 2006 et le renoncement en 2016 d'un projet de Bus-hns, La Métropole Toulon Provence Méditerranée relance un nouveau projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il est temps car la part modale des transports en commun est inférieure à 10 % alors que les autres métropoles dépassent les 20%.

Rappelons qu'entre 2001 et 2010 les acquisitions foncières pour la totalité du projet de tramway ont été réalisées, des travaux importants ont été effectués pour les alignements des immeubles et les passages sous les ponts. Plus de 300 millions d'euros, provenant du versement transport des entreprises, ont été utilisés dans le cadre du premier projet.

Vu l'importance du sujet, les dates choisies pour cette concertation sont inappropriées, elles se situent à la période des fêtes de fin d'année pendant laquelle les préoccupations des citoyens sont centrées sur la préparation de ces fêtes et les déplacements familiaux. Pour son bon déroulement, nous demandons que cette concertation soit prolongée d'un mois.

L'enquête publique aura lieu en 2022, et la mise en service fin 2024 du premier tronçon qui ira de La Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon), alors que les infrastructures existent déjà largement. Le reste de la ligne, vers La Seyne et La Garde sera peut être terminé en 2028. Puisque les métropoles réalisent leurs lignes de TCSP en moins de 5 ans et qu'une grande partie des travaux ont été réalisés, il est nécessaire d'avoir un planning plus rapide d'autant que les finances sont là. Même la Cour Régionale des Comptes s'est étonnée des retards accumulés depuis 20 ans.

Le but de cette concertation a pour objet, en particulier, de faire émerger le mode de transport et le tracé d'un TCSP comme l'indique le titre de la délibération de TPM du 10 novembre 2021 : « modalité de la concertation préalable pour un projet de TCSP ». Or, dans la presse, l'avis de concertation préalable, issu de cette décision, est rédigé de manière susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du public. En effet, en juxtaposant à « transport en commun en site propre (TCSP) », les termes « bus à haut niveau de service (BHNS) », cet avis semble impliquer que ce TCSP serait un BHNS !... Cette présentation n'est pas juridiquement conforme. En effet le type de véhicule du TCSP n'a pas fait, à ce jour, de procédure décisionnelle conforme.

De plus, dans l'annonce sur le site de TPM (<https://metropoletpm.fr/avis-concertation-bhns>), l'avis est précédé de l'en tête « Avis de Concertation publique BHNS », ce qui laisse supposer que le choix du BHNS n'a pas à être discuté, alors que pour la réalisation d'un TCSP, il faut au préalable en justifier le mode et la motorisation. Même si la Métropole souhaite un mode de type Bus-hns, ce mode peut évoluer si les arguments pour le mode Tramway apparaissent plus pertinents.

Afin de clarifier l'objet de cette concertation, nous demandons de faire rectifier l'intitulé, en y supprimant l'allusion au BHNS afin de permettre au public d'exprimer ses avis et ses choix en toute indépendance.

Dans cette concertation qui intéresse tous les habitants de la Métropole, il est nécessaire qu'en plus de l'examen dans chaque commune, soit abordé la vision globale du TCSP pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Nous demandons donc qu'une réunion concernant toutes les communes de la Métropole TPM soit organisée sur ce sujet, en particulier qu'un échange fructueux soit établi pour justifier le choix du mode entre le BHNS et le Tramway, par une comparaison objective de l'ensemble des critères de choix .

Pour conclure, nous demandons une véritable transparence dans cette concertation, une large information à l'ensemble des citoyens qui donne la place juste aux contre-propositions, avec les moyens des médias locaux et du site de TPM.

Nous œuvrons et voulons que le juste choix soit fait pour rattraper le retard de notre Métropole dans le domaine des transports en commun.

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements "

TOULON VAR DEPLACEMENTS

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Agréée en qualité d'association de protection de l'environnement et de défense des consommateurs

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

1 document joint.

Documents associés

Observation n°8



24, Rue Paul Lendrin, 83000 Toulon
Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Agréée en qualités d'association de protection de l'environnement et de défense des consommateurs

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre Réunion publique du 15 décembre 2021.

Communiqué de Toulon Var Déplacements

Après l'abandon du projet de Tramway en 2006 et le renoncement en 2016 d'un projet de Bus-hns, La Métropole Toulon Provence Méditerranée relance un nouveau projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Il est temps car la part modale des transports en commun est inférieure à 10 % alors que les autres métropoles dépassent les 20%.

Rappelons qu'entre 2001 et 2010 les acquisitions foncières pour la totalité du projet de tramway ont été réalisées, des travaux importants ont été effectués pour les alignements des immeubles et les passages sous les ponts. Plus de 300 millions d'euros, provenant du versement transport des entreprises, ont été utilisés dans le cadre du premier projet.

Vu l'importance du sujet, les dates choisies pour cette concertation sont inappropriées, elles se situent à la période des fêtes de fin d'année pendant laquelle les préoccupations des citoyens sont centrées sur la préparation de ces fêtes et les déplacements familiaux. Pour son bon déroulement, nous demandons que cette concertation soit prolongée d'un mois.

L'enquête publique aura lieu en 2022, et la mise en service fin 2024 du premier tronçon qui ira de La Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon), alors que les infrastructures existent déjà largement. Le reste de la ligne, vers La Seyne et La Garde sera peut être terminé en 2028. Puisque les métropoles réalisent leurs lignes de TCSP en moins de 5 ans et qu'une grande partie des travaux ont été réalisés, il est nécessaire d'avoir un planning plus rapide d'autant que les finances sont là. Même la Cour Régionale des Comptes s'est étonnée des retards accumulés depuis 20 ans.

Le but de cette concertation a pour objet, en particulier, de faire émerger le mode de transport et le tracé d'un TCSP comme l'indique le titre de la délibération de TPM du 10 novembre 2021 :
« **modalité de la concertation préalable pour un projet de TCSP** ».

Or, dans la presse, l'avis de concertation préalable, issu de cette décision, est rédigé de manière susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du public. En effet, en juxtaposant à « transport en commun en site propre (TCSP) », les termes « bus à haut niveau de service (BHNS) », cet avis semble impliquer que ce TCSP serait un BHNS !... Cette présentation n'est pas juridiquement conforme. En effet le type de véhicule du TCSP n'a pas fait, à ce jour, de procédure décisionnelle conforme.

De plus, dans l'annonce sur le site de TPM (<https://metropoletpm.fr/avis-concertation-bhns>) , l'avis est précédé de l'en tête « Avis de Concertation publique BHNS » , ce qui laisse supposer que le choix du BHNS n'a pas à être discuté, alors que pour la réalisation d'un TCSP, il faut au préalable en justifier le mode et la motorisation. Même si la Métropole souhaite un mode de type Bus-hns, ce mode peut évoluer si les arguments pour le mode Tramway apparaissent plus pertinents. Afin de clarifier l'objet de cette concertation, nous demandons de faire rectifier l'intitulé, en y supprimant l'allusion au BHNS afin de permettre au public d'exprimer ses avis et ses choix en toute indépendance.

Dans cette concertation qui intéresse tous les habitants de la Métropole, il est nécessaire qu'en plus de l'examen dans chaque commune, soit abordé la vision globale du TCSP pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Nous demandons donc qu'une réunion concernant toutes les communes de la Métropole TPM soit organisée sur ce sujet, en particulier qu'un échange fructueux soit établi pour justifier le choix du mode entre le BHNS et le Tramway, par une comparaison objective de l'ensemble des critères de choix .

Pour conclure, nous demandons une véritable transparence dans cette concertation, une large information à l'ensemble des citoyens qui donne la place juste aux contre-propositions, avec les moyens des médias locaux et du site de TPM.

Nous œuvrons et voulons que le juste choix soit fait pour rattraper le retard de notre Métropole dans le domaine des transports en commun.

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements

Observation n°9

Déposé le 16 Décembre 2021

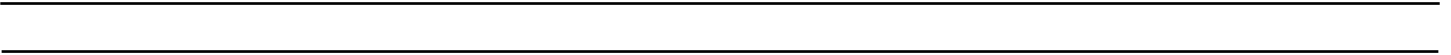
Par LEROUX Michel

Avenue Edouard HERRIOT,

Quelle sera l'emprise au sol de la réalisation ?

2 trottoirs - 2 voies voitures - 2 voies BHNS - Stationnement.

La largeur actuelle de cette avenue est-elle suffisante?



Observation n°10

Déposé le 16 Décembre 2021

Par GENSOLEN MAITE

Bonjour,

j'habite le quartier de Claret au dessus de la gare et je travaille sur le campus de La Garde de l'université de Toulon.

Je rêve de pouvoir aller en vélo au travail, j'ai tenté une fois mais très long et dangereux.

Donc voici ma demande au père Noel : une piste cyclable entre le campus de Toulon et celui de La Garde.

Cordialement,

Maïté

Observation n°11

Déposé le 16 Décembre 2021
Par GENSOLEN MAITE

Re bonjour,

je vois les autres observations, et je suis également étonnée que nous n'ayons toujours pas de tram à Toulon (cela fait bien longtemps que je ne viens plus en bus, il faut essayer de le prendre aux heures de pointe pour comprendre)

Bonne journée!

Observation n°12

Déposé le 16 Décembre 2021

Par Lucas Yves

Il ne faut pas un BHNS mais un tramway.

Il y a 20 agglomérations de plus de 300.000 habitants en France et Toulon (572.000 ha) est la seule à ne pas avoir de TCSP. Parmi les 19 restantes, toutes ont un tramway et ou un métro, sauf une, Béthune (355.000 ha), qui a un BHNS, moins adapté que le tramway aux fortes fréquentations.

Or Toulon a une géographie parfaitement adaptée à une ligne principale de TCSP qui aura une forte fréquentation et devra répondre à la volonté sociale de réduction des transport individuels.

Que propose Toulon? Un BHNS qui sera tout de suite sous-dimensionné (voir les exemples de Nantes et Rouen) !

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS
Réunion publique du 15 décembre 2021

Motion du Collectif Tramway et Transports en Commun, association loi 1901

Nous rappelons les dates marquant l'évolution des projets liés à la mobilité dans l'aire de Toulon :

-2006, abandon du projet de tramway, déclaré d'utilité publique depuis l'an 2000.

-2015 / 2016, un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est adopté avec un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), sans qu'y soit précisé le mode d'exploitation (tramway ou bus BHNS).

-15 décembre 2021, début de la concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre que Toulon attend depuis plus de 20 ans... alors qu'aucun projet n'avait encore été présenté au public, mais accessible depuis seulement 48 heures sur le site de la Métropole.

-Nous dénonçons la précipitation de cette concertation trop brève et prise dans la période des fêtes de fin d'année, comme si on voulait bâcler un projet essentiel pour la mobilité, tant pour nous aujourd'hui, que plus tard au profit des générations à venir ! Nous demandons à minima que cette concertation soit prolongée jusqu'à fin février 2022.

-Par ailleurs, nous dénonçons aussi le titre de l'avis de concertation précisant « projet de TCSP / BHNS ». Cette formule ambiguë vise-t-elle à empêcher le public d'exprimer ses choix librement ? Le conseil métropolitain a exprimé sa préférence pour un BHNS, **même** si ce n'est pas le meilleur choix. Seulement, la loi l'oblige à une concertation au cours de laquelle le public peut s'exprimer, **même** si ses choix sont différents. Cette présentation de la concertation n'est donc pas acceptable. Nous avons demandé à M. le Préfet, garant de la légalité, de faire rectifier cet intitulé (lettre jointe).

-Quand au fond du dossier, en l'absence d'une présentation détaillée du projet, nous ne pouvons que rappeler notre position. Le projet BHNS encore bien flou dans son esquisse, manque d'ambition et est inadapté à notre métropole. D'après nos experts, le BHNS ne réduira pas le trop plein d'autos et les embarras de la circulation que nous subissons depuis de nombreuses années. **Ce projet basé sur 'le tout routier'**, sans site propre continu, se fera ainsi au détriment des habitants et commerçants de l'Est toulonnais.

-Curieusement, jusqu'au 12 décembre, on pouvait lire la définition d'un TCSP sur le site de la métropole : **un système de transport public de voyageurs qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé - c'est-à-dire hors de la circulation automobile**. De ce fait, le BHNS toulonnais sera-t-il un TCSP ?

-Le BHNS qui pourrait séduire par son design en tramway, ne peut rivaliser devant l'avantage qu'a un véhicule de transport à grande capacité sur rail, comme l'ont choisi 28 villes de France. En ce temps de transition écologique, nous craignons de voir gaspiller l'argent du contribuable comme à Caen qui a maintenant 3 lignes de tramway après avoir d'abord réalisé un type de BHNS jugé insuffisant à l'usage.

-Il serait sage de remettre " l'ouvrage sur le métier ". Au-delà de prises de positions tranchées au sein de la métropole, l'association Collectif Tramway et Transports en Commun cherche à agir pour l'intérêt de tous les citoyens de la Métropole qui ont droit à être transportés dans les meilleures conditions.

Pour l'association, son Président *Jean-François GUYETAND*



Collectif Tramway et Transports en Commun

Association loi 1901

Bât 10 Résidence La Coupiane / Allée Fernand Contandin

83160 La Valette du Var

Le 12 décembre 2021

À

Monsieur le Préfet du Var

Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie

83070 Toulon

Objet : Avis de concertation préalable. Projet de TCSP / BHNS

Monsieur le Préfet,

Dans une délibération du 10 novembre dernier, le conseil métropolitain de TPM a retenu le principe d'organiser une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur un projet de transport en commun en site propre (TCSP) et de recueillir les observations et propositions du public.

Or, « l'avis de concertation préalable », publié dans la presse et sur le site de TPM, est rédigé de manière inappropriée, susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du public, à l'opposé de l'objectif recherché. En effet, en juxtaposant à « transport en commun en site propre (TCSP) », les termes « bus à haut niveau de service (BHNS) », cet avis semble impliquer par une tournure maladroite que ce TCSP serait un BHNS !... Ceci n'est pas possible juridiquement car, à ce jour, le véhicule qui opérera le TCSP n'a nulle part fait l'objet de décision dans la procédure.

En effet, dans le dernier acte de la procédure, le « plan de déplacements urbains (PDU) », adopté en décembre 2016, a bien retenu la nécessité de réaliser un TCSP :

« Action n°2 - Déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun. »¹

Mais en aucun cas, le mode d'exploitation de ce TCSP, n'y a été précisé. Le commissaire enquêteur sur le projet de PDU l'a bien souligné dans ses conclusions :

« Notre avis est donc clairement d'accepter que le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus »²

Il renvoie la décision concernant le choix du mode à la « déclaration d'utilité publique (DUP) » du TCSP, laquelle n'a pas encore été effectuée.

Pour clarifier l'objet de cette concertation, nous vous invitons à faire rectifier son intitulé, en y supprimant l'allusion au BHNS, afin de permettre au public d'exprimer ses avis et ses choix en toute indépendance.

... / ...

1 Référence : PDU TPM 2015 – 2025 ; « Ensemble, vers une nouvelle mobilité » ; PLAN D'ACTION, page 5.

2 Référence : Enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains ; TPM 2015-2025 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE, page 8.

Dans le cadre de cette démarche, nous souhaitons également, conformément à l'esprit de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, et préalablement à l'examen dans chaque commune, que soit réalisée une concertation sur la stratégie globale de transports de la Métropole. Laquelle pourrait être conduite à partir des outils de mise en œuvre prévus au PDU que sont :

- Le schéma directeur des sites propres ;
- Le schéma des parkings-relais ;
- Le schéma directeur des aménagements cyclables ;
- Le schéma des infrastructures routières ;
- Le schéma local de l'intermodalité.

Dans cette attente, recevez M. le Préfet, l'assurance de notre sincère désir de coopération et l'expression de notre haute considération.

Pour le Collectif Tramway et Transports en Commun

Le Président

Jean-François GUYETAND



**Copies : M le Président de la Métropole TPM
Mme la Directrice du projet STRATIS**

Observation n°13

Déposé le 16 Décembre 2021
Par GUYETAND Jean-François

Ces documents joints ont été déposés officiellement lors de la réunion publique du 15 décembre 2021 à La Valette-du-Var, au nom de l'association Collectif Tramway et Transports en Commun.

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

2 documents joints.

Documents associés

Observation n°13

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS
Réunion publique du 15 décembre 2021

Motion du Collectif Tramway et Transports en Commun, association loi 1901

Nous rappelons les dates marquant l'évolution des projets liés à la mobilité dans l'aire de Toulon :

-2006, abandon du projet de tramway, déclaré d'utilité publique depuis l'an 2000.

-2015 / 2016, un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est adopté avec un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), sans qu'y soit précisé le mode d'exploitation (tramway ou bus BHNS).

-15 décembre 2021, début de la concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre que Toulon attend depuis plus de 20 ans... alors qu'aucun projet n'avait encore été présenté au public, mais accessible depuis seulement 48 heures sur le site de la Métropole.

-Nous dénonçons la précipitation de cette concertation trop brève et prise dans la période des fêtes de fin d'année, comme si on voulait bâcler un projet essentiel pour la mobilité, tant pour nous aujourd'hui, que plus tard au profit des générations à venir ! Nous demandons à minima que cette concertation soit prolongée jusqu'à fin février 2022.

-Par ailleurs, nous dénonçons aussi le titre de l'avis de concertation précisant « projet de TCSP / BHNS ». Cette formule ambiguë vise-t-elle à empêcher le public d'exprimer ses choix librement ? Le conseil métropolitain a exprimé sa préférence pour un BHNS, **même** si ce n'est pas le meilleur choix. Seulement, la loi l'oblige à une concertation au cours de laquelle le public peut s'exprimer, **même** si ses choix sont différents. Cette présentation de la concertation n'est donc pas acceptable. Nous avons demandé à M. le Préfet, garant de la légalité, de faire rectifier cet intitulé (lettre jointe).

-Quand au fond du dossier, en l'absence d'une présentation détaillée du projet, nous ne pouvons que rappeler notre position. Le projet BHNS encore bien flou dans son esquisse, manque d'ambition et est inadapté à notre métropole. D'après nos experts, le BHNS ne réduira pas le trop plein d'autos et les embarras de la circulation que nous subissons depuis de nombreuses années. **Ce projet basé sur 'le tout routier'**, sans site propre continu, se fera ainsi au détriment des habitants et commerçants de l'Est toulonnais.

-Curieusement, jusqu'au 12 décembre, on pouvait lire la définition d'un TCSP sur le site de la métropole : **un système de transport public de voyageurs qui emprunte une voie ou un espace qui lui est réservé - c'est-à-dire hors de la circulation automobile**. De ce fait, le BHNS toulonnais sera-t-il un TCSP ?

-Le BHNS qui pourrait séduire par son design en tramway, ne peut rivaliser devant l'avantage qu'a un véhicule de transport à grande capacité sur rail, comme l'ont choisi 28 villes de France. En ce temps de transition écologique, nous craignons de voir gaspiller l'argent du contribuable comme à Caen qui a maintenant 3 lignes de tramway après avoir d'abord réalisé un type de BHNS jugé insuffisant à l'usage.

-Il serait sage de remettre “ l'ouvrage sur le métier ”. Au-delà de prises de positions tranchées au sein de la métropole, l'association Collectif Tramway et Transports en Commun cherche à agir pour l'intérêt de tous les citoyens de la Métropole qui ont droit à être transportés dans les meilleures conditions.

Pour l'association, son Président *Jean-François GUYETAND*



Collectif Tramway et Transports en Commun

Association loi 1901

Bât 10 Résidence La Coupiane / Allée Fernand Contandin

83160 La Valette du Var

Le 12 décembre 2021

À

Monsieur le Préfet du Var
Boulevard du 112ème Régiment d'Infanterie
83070 Toulon

Objet : Avis de concertation préalable. Projet de TCSP / BHNS

Monsieur le Préfet,

Dans une délibération du 10 novembre dernier, le conseil métropolitain de TPM a retenu le principe d'organiser une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur un projet de transport en commun en site propre (TCSP) et de recueillir les observations et propositions du public.

Or, « l'avis de concertation préalable », publié dans la presse et sur le site de TPM, est rédigé de manière inappropriée, susceptible d'entraîner une confusion dans l'esprit du public, à l'opposé de l'objectif recherché. En effet, en juxtaposant à « transport en commun en site propre (TCSP) », les termes « bus à haut niveau de service (BHNS) », cet avis semble impliquer par une tournure maladroite que ce TCSP serait un BHNS !... Ceci n'est pas possible juridiquement car, à ce jour, le véhicule qui opérera le TCSP n'a nulle part fait l'objet de décision dans la procédure.

En effet, dans le dernier acte de la procédure, le « plan de déplacements urbains (PDU) », adopté en décembre 2016, a bien retenu la nécessité de réaliser un TCSP :

« Action n°2 - Déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun. »¹

Mais en aucun cas, le mode d'exploitation de ce TCSP, n'y a été précisé. Le commissaire enquêteur sur le projet de PDU l'a bien souligné dans ses conclusions :

« Notre avis est donc clairement d'accepter que le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus »²

Il renvoie la décision concernant le choix du mode à la « déclaration d'utilité publique (DUP) » du TCSP, laquelle n'a pas encore été effectuée.

Pour clarifier l'objet de cette concertation, nous vous invitons à faire rectifier son intitulé, en y supprimant l'allusion au BHNS, afin de permettre au public d'exprimer ses avis et ses choix en toute indépendance.

... / ...

1 Référence : PDU TPM 2015 – 2025 ; « Ensemble, vers une nouvelle mobilité » ; PLAN D'ACTION, page 5.

2 Référence : Enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains ; TPM 2015-2025 CONCLUSIONS DE L'ENQUÊTE, page 8.

Dans le cadre de cette démarche, nous souhaitons également, conformément à l'esprit de l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, et préalablement à l'examen dans chaque commune, que soit réalisée une concertation sur la stratégie globale de transports de la Métropole. Laquelle pourrait être conduite à partir des outils de mise en œuvre prévus au PDU que sont :

- Le schéma directeur des sites propres ;
- Le schéma des parkings-relais ;
- Le schéma directeur des aménagements cyclables ;
- Le schéma des infrastructures routières ;
- Le schéma local de l'intermodalité.

Dans cette attente, recevez M. le Préfet, l'assurance de notre sincère désir de coopération et l'expression de notre haute considération.

Pour le Collectif Tramway et Transports en Commun

Le Président

Jean-François GUYETAND



**Copies : M le Président de la Métropole TPM
Mme la Directrice du projet STRATIS**

Observation n°14

Déposé le 16 Décembre 2021

Par anonyme

Bonjour,

Suite à la concertation pour le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) de la Métropole . Les usagers des campus Universitaire centre ville et La Garde sont concernés puisque le tracé prévoit de relier (entre autres) les deux campus. Le problème c'est la station qui désert Avenue 83 (dite Avenue de l'Université) provoque chaque jours un enfer dans les transports trop de monde sur une seule station, il faudra trouver une solution pour éviter de se retrouver à nouveau dans la même situation insupportable pour l'usagé.

Le client d'un bus doit être en mesure d'être traité convenablement et avoir un espace suffisant et non cette méthode d'acharnement à remplir comme du bétails des usager qui demandent juste un minimum de confort.

J'espère que vous réfléchirez attentivement à ce tracé en respectant ma remarque.

Merci de votre écoute à tous

Bien cordialement

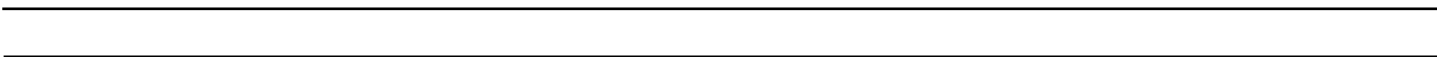
Observation n°15

Déposé le 16 Décembre 2021

Par Pignol Cyril

Je trouve ce projet très intéressant,

J'espère que la circulation automobile ne sera pas impactée au vu des difficultés déjà présente sur la métropole.



Observation n°16

Déposé le 16 Décembre 2021

Par anonyme

La ligne s'arrêtera à l'Ouest à la Seyne et ne présente aucun intérêt pour six jours les plages, 4e ville de la métropole par sa population...

Il serait fou de réduire le nombre de voies ouvertes à la circulation automobile sur l'avenue Foch le boulevard Leclerc et le boulevard de Strasbourg à Toulon.

Le tunnel est trop souvent fermé pour prendre le risque de saturer plus encore la voirie en surface.

Observation n°17

Déposé le 17 Décembre 2021

Par GUILLAUME Benedicte

Bonjour,

Je serais très intéressée par un service de bus régulier permettant de relier la gare SNCF de Toulon-Ville et la campus de l'Université de Toulon à La Garde.

Actuellement, ce trajet n'est pas pratique du tout et les navettes peu fréquentes, ce qui me décourage d'utiliser les transports en commun pour prendre mon véhicule personnel. Mais je changerais facilement d'avis si on me proposait une solution plus pratique.

Le campus de La Garde est très grand, il faudrait donc prévoir au minimum trois arrêts : SeaTech (école d'ingénieurs), entrée Nord (en face de Grand Var) et entrée Sud (en face de Auto Université).

Merci de votre attention.

Observation n°18

Déposé le 17 Décembre 2021

Par Boucher Serge

Bonjour,

Comme beaucoup de personnes certainement, je rappelle que ce qui avait été choisi de par le passé, dans les années 2000, était un Tramway et non un Bus à Haut Niveau de Service.

Avec l'argent de nos impôts, pour le passage de ce tramway, il avait été réalisé des expropriations et des aménagements comme , par exemple, du côté Est où nous habitons, la réfection des pont de chemin de fer :

- entre La Garde et le Pradet (en quelques années, une 1ère fois pour permettre le passage de 2 voitures, et une 2ème fois pour la 2ème tranche du tramway, prévue entre ces 2 villes
- à côté de l'hôpital de Sainte Musse
- à Saint Jean du Var
- ...

Malheureusement, TPM et le maire de Toulon ont choisi un bus sur pneu dont la largeur est plus importante qu'un tramway, rendant caduque les aménagements précédents.

Nous attendons donc toujours la justification de ce revirement alors que le projet de tramway a été déjà validé par toutes les instances.

Évidemment, nous restons attachés au projet initial de Tramway sur un tracé hors circulation routière comme cela se fait dans de nombreuses villes, souvent moins importantes que Toulon et son agglomération. Il y a de fortes chances que ce bus emprunte les voies de circulations routières existantes avec les contraintes qui y sont liées, notamment aux heures de pointe.

Pour tout renseignement, je tiens à votre disposition les divers documents qui avaient été distribués à la population de l'agglomération toulonnaise au début des années 2000 !

Cordialement,

S. Boucher

Observation n°19

Déposé le 18 Décembre 2021

Par Ravel Maxime

Né en 1946, j'ai connu le tramway qui circulait dans l'agglomération toulonnaise et passait un peu partout en raison de sa faible largeur. Utilisateur, aujourd'hui, du réseau Mistral, je le suis rendu à la réunion de concertation du 15 décembre dernier organisé à La Valette du Var. Reprenant une question posée, par écrit, à M. Yannick Cheneavard, en 2017, pour répondre aux interrogations des membres de notre CIL, j'ai demandé à celui-ci comment les voyageurs devant se rendre au centre ville de Toulon, à partir du centre ville de La Valette, pourront utiliser les services du futur BHNS. En effet, par rapport aux stations du réseau Mistral, situées à proximité de nos habitations, les stations du futur réseau seront éloignées d'environ 1 Km à vol d'oiseau. Sauf à conserver la ligne 1 du réseau Mistral avec la fréquence de passage actuelle, il est difficile de croire que pour des trajets infra urbains, le futur réseau réduira les temps de transport. Le projet prévoit-il des navettes pour rejoindre les stations du BHNS, à quelle fréquence, sur quel itinéraire ? A cette question il ne m'a pas été apporté de réponse, à croire qu'il n'y a pas eu d'analyse fonctionnelle pour appréhender le besoin des usagers des communes excentrées comme ceux plus proches du centre de Toulon. Il est donc important à cette étape du projet de vérifier l'adaptation de celui-ci aux véritables besoins des usagers. En effet, si on ajoute le temps d'attente d'une navette, celui pour attendre le BHNS et le temps du trajet final, il est quasi certain qu'il faudra plus de temps que celui consommé en empruntant le réseau Mistral actuel. Personnellement ma préférence allait plutôt vers le développement du réseau Mistral par la création d'aires de stationnement intra muros, au lieu d'une urbanisation galopante, pour le stationnement des voitures, afin de libérer des voies réservées aux transports en commun (de La Valette à Bir-Hakeim, en passant par Saint Jean du Var, par exemple), déploiement du réseau vers de zones récemment urbanisées (La Valette nord, par exemple), augmentation de la fréquence de passage, etc.

Voici quelques unes de mes remarques d'usager, sur la conception de ce futur réseau.

Cordialement.

Maxime Ravel

Observation n°20

Déposé le 19 Décembre 2021

Par PIERRE Michel

Bonjour

Pour un souci de compréhension, ne serait-ce pas la ligne 18 et non la ligne 8 qui emprunterait "les axes TCSP notamment ..les lignes 3, 6 et 8 sur les boulevards centraux" (page 47/56) ?

Auquel cas, un rectificatif serait nécessaire surtout en Mairies de La Seyne et Ollioules pour savoir laquelle des deux lignes 8 ou 18 se termine à Toulon sans rupture de charge.

Merci d'avance de votre réponse.

Cordialement.

Michel PIERRE, usager des lignes 8 et 18.

Plan incomplet du tracé où ne figure pas une bifurcation porte d'Ollioules au Technopôle inscrite au PDU

1) Corridors pour LHNS au PDU :



Concertation : Le Bhns , page 7 /56 :
Il dessert ensuite le Technopôle de la Mer à Ollioules
après un franchissement de l'A50 puis gagne

2) Tracé ouest du Bhns en concertation :



" La mise en service d'une première partie, déjà largement aménagée en terme de voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la base terrestre du Technopôle de la Mer à Ollioules et l'université de Toulon (Campus de la Porte d'Italie) est envisagée dès 2024.

Observation n°21

Déposé le 19 Décembre 2021

Par Michel PIERRE

Bonsoir,

La station Technopôle, situé à une bifurcation à l'ouest du tracé ne figure pas sur le plan du tracé du TCSP soumis à la concertation (voir document joint).

Cela est d'autant plus regrettable que la première ligne sera réalisée entre cette station - inexistante sur le plan- qui en sera le terminus et Bir Hakeim

L'absence de cette bifurcation est de nature à l'incompréhension du projet notamment pour les néophytes.

Une modification s'imposerait et justifie une prolongation de la procédure de concertation comprenant deux semaines en période de fêtes.

Cordialement

Michel PIERRE

1 document joint.

Documents associés

Observation n°21

Plan incomplet du tracé où ne figure pas une bifurcation porte d'Ollioules au Technopôle inscrite au PDU

1) Corridors pour LHNS au PDU :



Concertation : Le Bhns , page 7 /56 :

Il dessert ensuite le **Technopôle** de la Mer à Ollioules après un franchissement de l'A50 puis gagne

2) Tracé ouest du Bhns en concertation :



*“ La mise en service d’une première partie, déjà largement aménagée en terme de voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la base terrestre du **Technopôle** de la Mer à Ollioules et l’université de Toulon (Campus de la Porte d’Italie) est envisagée dès 2024.*”

Observation n°22

Déposé le 20 Décembre 2021

Par LEROUX Michel

Je suis le Président du CIL PONT-NEUF/ESCAILLON,

Un transport en commun digne de ce nom est souhaité depuis très longtemps, mais pas à n'importe quel prix pour le quartier. Selon les prévisions le tracé de ce futur transport va traverser le quartier de PONT NEUF en empruntant l'avenue Edouard Herriot côté voie ferrée. Entre le pont de l'Escaillon et le Pont Neuf il existe des commerces, des ateliers , un cabinet médical (2 praticiens) une pharmacie, une crèche , un lieu de culte, le foyer des retraités, un stade et l'Ecole primaire de PONT NEUF. Toutes ces structures ont besoin , au moins d'un stationnement à temps. Le passage du nouveau transport en commun, va supprimer le stationnement côté voie ferrée et rien n'a été prévu pour rassurer les riverains. Page 17 du document de présentation du projet nous remarquons que l'emprise sera constitué par 2 voies BHNS, 2 voies voiture, un stationnement et deux trottoirs. Ce projet peut il s'incérer dans l'espace existant?

Si un stationnement n'existe pas auprès des lieux d'accueil du public, c'est la vie du quartier qui disparaît. Depuis peu le cabinet dentaire a fermé et pas de repreneur. Un garagiste désire s'installer , mais il hésite . Si rien n'est pensé correctement PONT-NEUF/ESCAILLON deviendra un quartier périphérique sans âme avec sa réputation sulfureuse qui ne fait que de s'aggraver. Il est urgent qu'un plan détaillé soit présenté au quartier. Aujourd'hui les parkings de covoiturage et de relais sont trop peu utilisés et dans l'avenir ils serviront à une population qui traversera seulement le quartier sans participer à sa vie.

Observation n°23

Déposé le 21 Décembre 2021
Par BLEANDONU Gilles

Bonjour,

C'est une grosse lacune que la Z.I. Toulon Est soit oubliée.

En effet, il est très vital que cette zone soit desservie par le bus à Haut Niveau de Service car cette zone est concentre un nombre incroyable d'entreprises ainsi que le lycée de la Grande Tourrache et des milliers de travailleurs et lycéens venant de tout le bassin de la Métropole TPM empruntent régulièrement leur propre véhicule pour se rendre dans cette zone car les moyens de transport sont quasi inexistantes : il faut appeler un numéro de tél pour faire venir un petit bus du réseau Mistral ce qui n'est pas confortable, ni pratique si on parle de desservir la majorité des travailleurs et lycéens. Résultat la zone Industrielle de Toulon Est est génératrice de gros bouchons chaque jour. Et on parle de réduire la pollution et les embouteillages : à quoi sert le BHNS si on ne le met pas là où les besoins sont très important en matière de locomotion et de fréquence de passage ?

Observation n°24

Déposé le 21 Décembre 2021

Par anonyme

Sur le tracé aucune indication n'est précisée sur les tronçons "propre" et les tronçons partagés avec les voitures. Un taux annoncé de 70% d'infrastructures en site propre n'est pas acceptable pour un tel projet d'envergure qui est censé concurrencer le projet enterré du tramway, il doit atteindre au moins 90% (Les 10% étant les intersections avec les grandes artères). Le tracé devra s'assurer de la manœuvrabilité d'un engin d'une longueur de 24m certains virages actuels vu sur le tracé sont à mes yeux impossible à effectuer sans travaux préalables afin d'avoir une courbure de virage adoucie. Certains nom d'arrêt peuvent porter à confusion, notamment les doublons , Sainte Roseline est un terminus du 36, Lysia est un arrêt situé vers la déchèterie et le cimetière de Toulon. Concernant le tronçon bois sacré si le BHNS y est installé (en site propre sinon ce n'est à mes yeux qu'un vulgaire bus sans priorité effective dans la vie de tous les jours.) où passeront les véhicules venant du Sud de la Seyne sur Mer et dont le passage par le port de la Seyne est inévitable ? Dernière remarque: le projet de mutualisation de BAU et de bande de transport en commun n'est pas envisageable vu le nombre d'accidents survenant aux heures de pointes sur l'autoroute. Il faudrait créer une voie dédiée en plus de la BAU.

TRAM-BHNS

comparaison technique

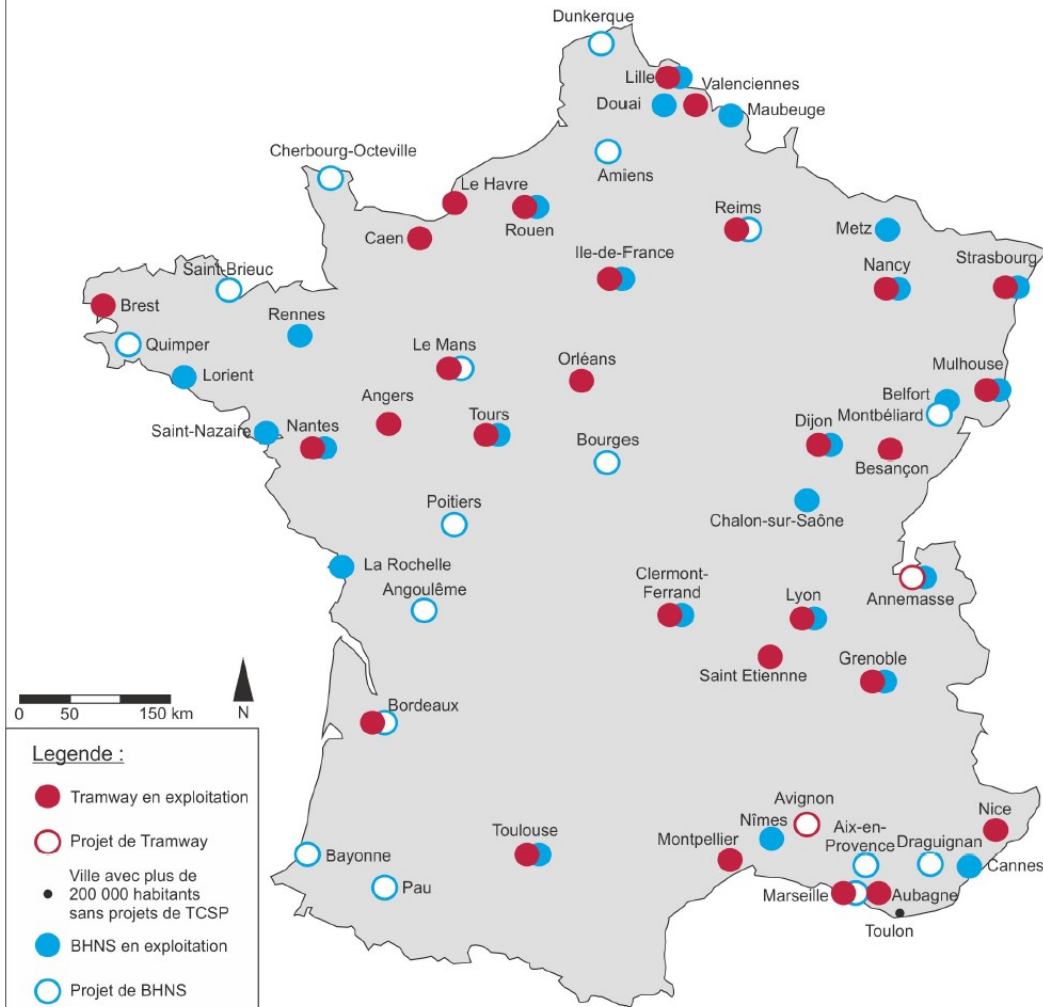
Question préalable :

Sur quel document vous appuyez-vous pour affirmer, dans le document de concertation, que le Bhns « a reçu l'accueil favorable du public », alors que les remarques de la concertation de 2016 étaient essentiellement critiques et que lors des élections municipales le thème du TCSP n'était pas au programme dans la plupart des municipalités de TMP.

Les TCSP en France

- Axes lourds : Tramway
- Axes essentiels : BHNS

A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de 45 000 V/j en 2007 à 105 000 V/j en 2015



Question 1

- Le potentiel de passagers sur l'axe hyper-lourd est-ouest de TPM est d'au moins 50 000 passagers, il sera d'au moins 80 000 passagers en 2040 (attractivité + augmentation de la population).

Le BHNS pourra-t-il les transporter et répondre à l'attractivité d'un TCSP ?

Emprise au sol des modes

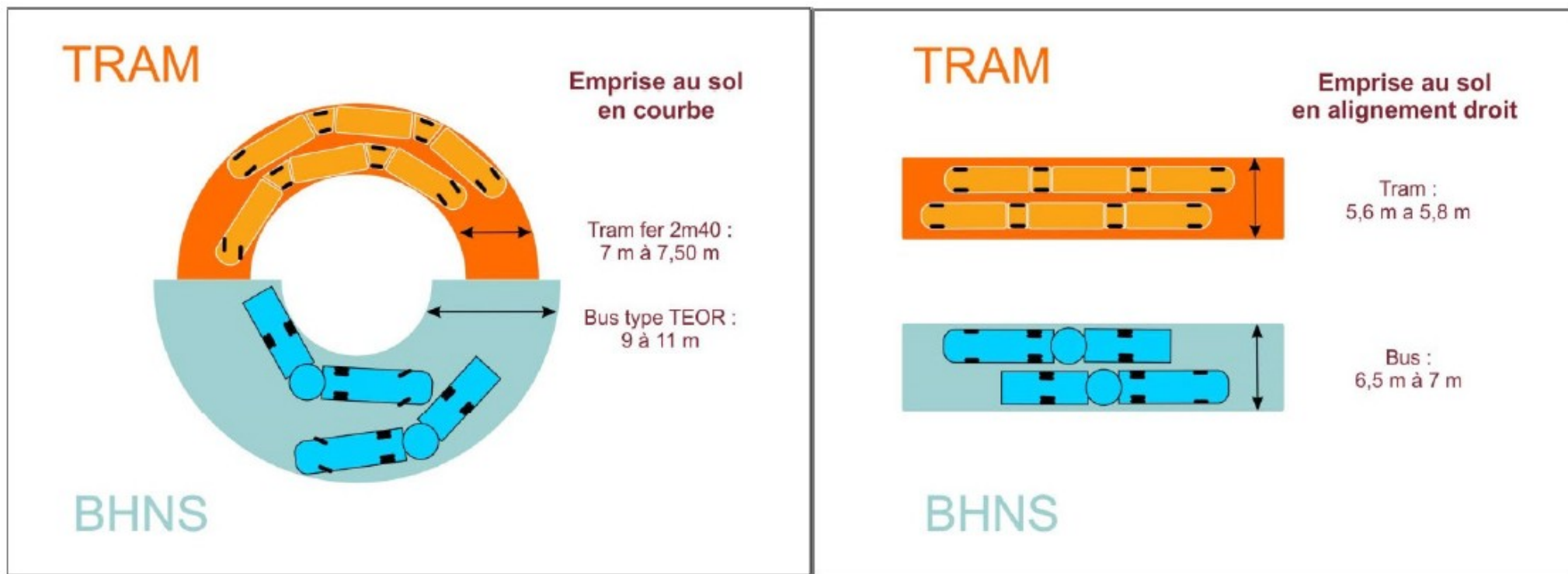


Figure 30 : Comparaison des emprises au sol entre bus et tramway (à partir des données du CERTU)

Question 2

- L'acquisition totale du tracé initial qui a été faite entre 2001 et 2010, a été calibrée pour un **site propre intégral** dont la largeur permettait de réaliser **des pistes cyclables**.
Pourquoi choisir le BHNS qui ne permet plus de réaliser le site propre intégral et ne laisse plus suffisamment de place pour les pistes cyclables ?

Capacité

fréquence sur la ligne (minutes)												
fréquentation par jour	15000- 22500	20000- 30000	25000- 37500	30000- 45000	35000- 52500	40000- 60000	45000- 67500	50000- 75000	55000- 82500	60000- 90000	65000- 97500	70000- 115000
Charge maximale HP sens le plus chargé	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500
BHNS 18 m	5:43	4:17	3:25	2:51	2:27	2:08	1:54	1:42	1:33	1:25	1:19	1:13
BHNS 24 m	7:16	5:27	4:21	3:38	3:07	2:43	2:25	2:06	1:57	1:47	1:39	1:31
Tramway 24 m	6:54	5:12	4:12	3:25	2:54	2:36	2:12	2:03	1:52	1:45	1:34	1:28
Tramway 32 m	10:24	7:48	6:14	5:12	4:27	3:54	3:27	3:07	2:49	2:36	2:24	2:13
Tramway 44 m	15:36	11:42	9:21	7:48	6:40	5:51	5:12	4:40	4:15	3:54	3:36	3:20

	bon dimensionnement
	dimensionnement limite
	mauvais dimensionnement

Question 3

- Pour transporter 50 000 p/j avec un BHNS de 24m, il faut atteindre des fréquences inférieures à 3 mn, peut-on y arriver sans abaisser le haut niveau de service ?
- $180 \text{ places} \times 8 \text{ bus} = 1\,440 \text{ passagers/h/sens}$ aux heures de pointe.
- Ce qui fait autour de 15 000 passagers/jour/sens et 30 000 passagers sur toute la ligne.

Les motorisations.

Dans votre document vous nous dites que pour un Bhns :

« Les motorisations hybrides, Gaz Naturel pour Véhicules (GNV), hydrogènes et électriques sont analysées. »

Merci de nous communiquer rapidement et avant la fin de la concertation le résultat de votre analyse.

Question 4 :

Le gaz naturel est une énergie fossile qui doit être éliminée sur un projet d'avenir de plus de 10 ans. Les tractions 100 % électriques et hydrogène ont des surcoûts importants, et des fiabilités qui ne sont pas consolidées. Un choix pertinent sera-il-possible et pourquoi ?

Observation n°25

Déposé le 21 Décembre 2021

Par Franceschi Maurice

TOULON VAR DEPLACEMENTS

Remarques et questions posées par notre association lors de la réunion du 21/12/2021 à Toulon.

En pièce jointe le diaporama que l'on nous a été refusé de présenter.

Plusieurs des questions n'ont pas obtenues de réponse.

M. Franceschi, président de l'association

Toulon Var Déplacements

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Agréée en qualités d'association de protection de l'environnement et de défense des consommateurs

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

1 document joint.

Documents associés

Observation n°25

TRAM-BHNS

comparaison technique

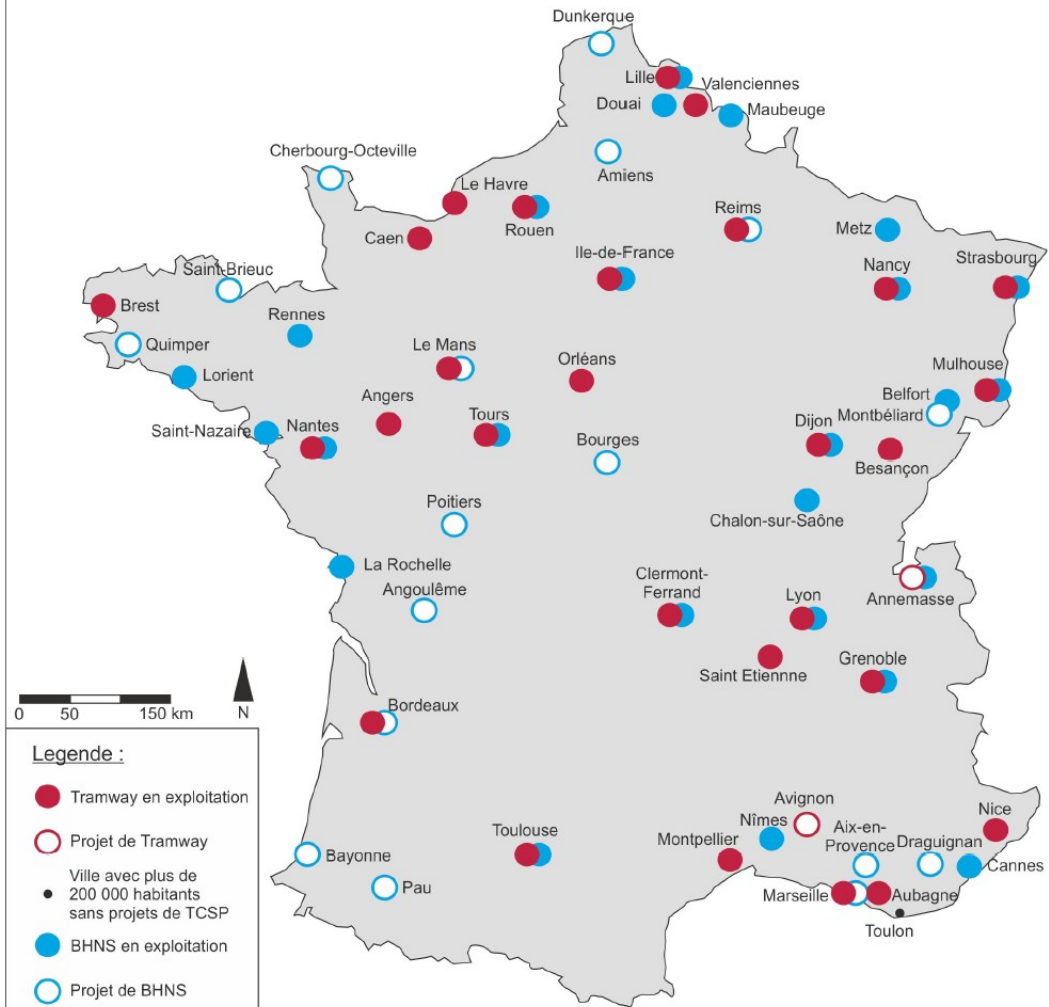
Question préalable :

Sur quel document vous appuyez-vous pour affirmer, dans le document de concertation, que le Bhns « a reçu l'accueil favorable du public », alors que les remarques de la concertation de 2016 étaient essentiellement critiques et que lors des élections municipales le thème du TCSP n'était pas au programme dans la plupart des municipalités de TMP.

Les TCSP en France

- Axes lourds : Tramway
- Axes essentiels : BHNS

A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de 45 000 V/j en 2007 à 105 000 V/j en 2015



Question 1

- Le potentiel de passagers sur l'axe hyper-lourd est-ouest de TPM est d'au moins 50 000 passagers, il sera d'au moins 80 000 passagers en 2040 (attractivité + augmentation de la population).

Le BHNS pourra-t-il les transporter et répondre à l'attractivité d'un TCSP ?

Emprise au sol des modes

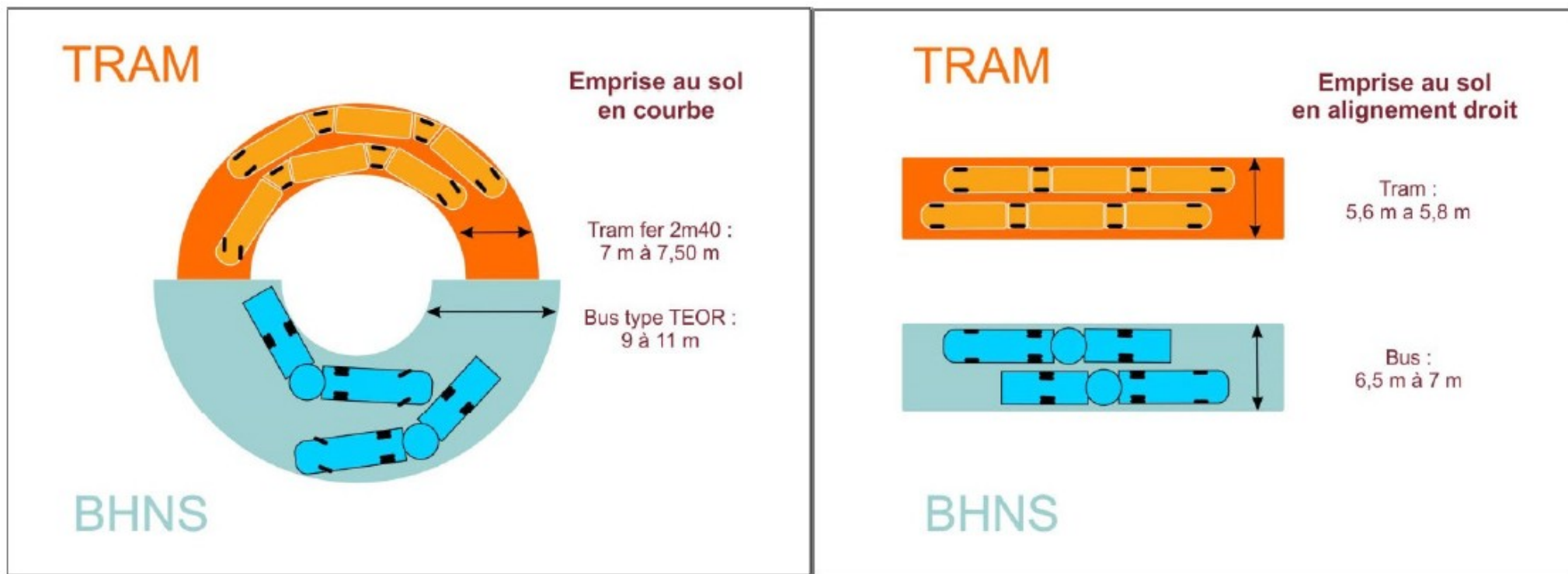


Figure 30 : Comparaison des emprises au sol entre bus et tramway (à partir des données du CERTU)

Question 2

- L'acquisition totale du tracé initial qui a été faite entre 2001 et 2010, a été calibrée pour un **site propre intégral** dont la largeur permettait de réaliser **des pistes cyclables**.
Pourquoi choisir le BHNS qui ne permet plus de réaliser le site propre intégral et ne laisse plus suffisamment de place pour les pistes cyclables ?

Capacité

fréquence sur la ligne (minutes)												
fréquentation par jour	15000- 22500	20000- 30000	25000- 37500	30000- 45000	35000- 52500	40000- 60000	45000- 67500	50000- 75000	55000- 82500	60000- 90000	65000- 97500	70000- 115000
Charge maximale HP sens le plus chargé	750	1000	1250	1500	1750	2000	2250	2500	2750	3000	3250	3500
BHNS 18 m	5:43	4:17	3:25	2:51	2:27	2:08	1:54	1:42	1:33	1:25	1:19	1:13
BHNS 24 m	7:16	5:27	4:21	3:38	3:07	2:43	2:25	2:06	1:57	1:47	1:39	1:31
Tramway 24 m	6:54	5:12	4:12	3:25	2:54	2:36	2:12	2:03	1:52	1:45	1:34	1:28
Tramway 32 m	10:24	7:48	6:14	5:12	4:27	3:54	3:27	3:07	2:49	2:36	2:24	2:13
Tramway 44 m	15:36	11:42	9:21	7:48	6:40	5:51	5:12	4:40	4:15	3:54	3:36	3:20

	bon dimensionnement
	dimensionnement limite
	mauvais dimensionnement

Question 3

- Pour transporter 50 000 p/j avec un BHNS de 24m, il faut atteindre des fréquences inférieures à 3 mn, peut-on y arriver sans abaisser le haut niveau de service ?
- $180 \text{ places} \times 8 \text{ bus} = 1\,440 \text{ passagers/h/sens}$ aux heures de pointe.
- Ce qui fait autour de 15 000 passagers/jour/sens et 30 000 passagers sur toute la ligne.



Les motorisations.

Dans votre document vous nous dites que pour un Bhns :

« Les motorisations hybrides, Gaz Naturel pour Véhicules (GNV), hydrogènes et électriques sont analysées. »

Merci de nous communiquer rapidement et avant la fin de la concertation le résultat de votre analyse.

Question 4 :

Le gaz naturel est une énergie fossile qui doit être éliminée sur un projet d'avenir de plus de 10 ans. Les tractions 100 % électriques et hydrogène ont des surcoûts importants, et des fiabilités qui ne sont pas consolidées. Un choix pertinent sera-il-possible et pourquoi ?

Observation n°26

Déposé le 22 Décembre 2021

Par RUIZ Christophe

Bonjour

Je pense que ce projet de BHNS ne répond pas aux besoins des usagers de notre métropole. De nombreux habitants sont favorables à un tramway sur rail (100% en site propre).

Je souhaite faire quelques propositions :

- Augmenter la cadence: 1 Bus toutes les 13 minutes (7/8 minutes en période de pointe) ne correspond pas aux attentes des usagers. Un tramway permettrait de passer à une cadence de 5 minutes. Qu'en sera-t-il des week-ends, vacances scolaires ?
 - Augmenter le nombre de bus afin de transporter plus de voyageurs : le BHNS est prévu pour transporter entre 40 000 et 50 000 personnes par jour, il va être très rapidement saturé. Toutes les études s'accordent à dire que le tramway est la meilleure solution dès lors qu'on transporte plus de 45 000 personnes par jour.
 - Associer à la mise en place du TCSP un système de vélo en libre service (avec et sans assistance électrique) type « velib »
 - Proposer des tarifs attractifs : tarifs familles, gratuité pour les moins de 25 ans.
 - Diminuer l'utilisation de la voiture en proposant des parkings relais gratuits aux détenteurs d'un billet de transport.
-
-

Observation n°27

Déposé le 22 Décembre 2021

Par anonyme

Bonjour,

Je tiens à annoncer mon opposition en ce qui concerne l'abandon du projet de tramway sur rail au profit du BHNS.

En effet pour commencer le nombre de passager par heure que peut gérer le BHNS est trop faible par rapport à la demande, surtout que cette demande risque d'augmenter dans les années à venir avec la croissance de la métropole. Donc si vous prenez le risque de supprimer des routes accessibles aux habitants pour un TCSP autant que cela serve à réduire les bouchons qui caractérisent notre métropole depuis des années.

De plus concernant le trajet du TCSP ce dernier passe par des rues assez étroites or l'emprise au sol pour accueillir un BHNS peut aller jusqu'à 7 mètres de large (pour un BHNS guidé par système optique) alors que pour accueillir un tramway sur rail l'emprise au sol est de 6,2 mètres.

En continuant mes recherches j'ai appris qu'en effet le prix au kilomètre pour le tramway est plus cher que pour le BHNS (25 millions d'euros pour le tramway et 9 millions pour le BHNS) mais ramené au nombre de passagers transportés le coût est équivalent pour les deux modes de transports. Le coût de fonctionnement est également le même.

Néanmoins le point noir du tramway sur rail est sa durée de travaux : jusqu'à six mois de plus que pour le BHNS. Mais je pense que pour une meilleure qualité et rentabilité dans le temps les habitants sont capables d'attendre plus longtemps, surtout pour un projet aussi décisif que celui du TCSP de la métropole.

Pour terminer mon développement je dirai que pour tous ces points auxquels ne répond pas le BHNS ces 300 millions de plus valent le coût d'être dépensés. Yannick Chenevard a expliqué que « il faut créer un environnement qui incite les usagers à prendre ce TCSP », je vous laisse imaginer ce que vont penser les habitants de la métropole quand ils se retrouveront face à ce BHNS au lieu du tramway tant désiré depuis des années.

Je suis ravi des progrès de la métropole et des différents travaux entrepris par la ville de Toulon ces dernières années, mais cette fierté retombera si ce BHNS voit le jour au lieu du tramway qui remplirai, lui, complètement son rôle.

Bonne continuation

Observation n°28

Déposé le 22 Décembre 2021

Par SALMON DENIS

Bonjour,

je crains que le confort du TCSP n'incite pas vraiment les toulonnais à quitter leur voiture.

Au début oui c'est top, puis au bout de quelques mois, à certains endroits la chaussée s'affaisse légèrement, un peu plus tard, il faut faire une intervention sur une canalisation, tranchée qui après rebouchage créera un cahot et je ne parle pas des zones qui ne sont pas en site propre. Le rail apporte une douceur et un silence incomparable (ancien parisien j'ai beaucoup utilisé le tram...)

Observation n°29

Déposé le 22 Décembre 2021

Par SALMON DENIS

Bonjour

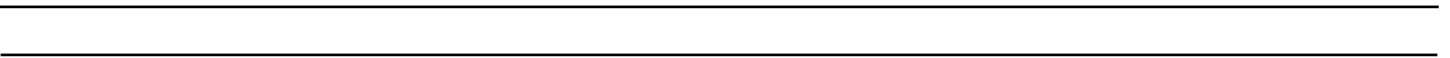
si je comprends bien, la voie se sépare en 2 tronçons à l'ouest entre La Seyne et la gare de Ollioules / La Seyne.

Je ne comprends pas vraiment l'intérêt, gagner quelques minutes sur le trajet le + court ?

Par contre je comprends l'inconvénient : si c'est un bus sur 2, les 7 mn "au mieux" deviennent 14 mn d'attente coté cité Berthe, et le reste du temps presque 1/2 h.

Mon épouse prenait le 8 à Berthe en sortant de son travail pour rentrer à Blache. Le soir elle était parfois obligée d'attendre 1/2 heure avant de pouvoir attraper un bus bondé de collégiens..

Pour quelques minutes gagnées d'un côté, souhaitez vous faire perdurer cette situation coté Cité Berthe ?



Observation n°30

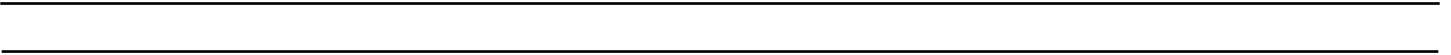
Déposé le 22 Décembre 2021

Par SALMON DENIS

Bonjour,

Sur le projet, sur la vue coupe de station il me semble qu'il n'y a pas de piste cyclable prévue (page 45).

Pourtant, sauf erreur de ma part à ce jour existe une bande cyclable sur cet axe (en mauvais état c'est vrai). L'objectif est de la faire disparaître ?



Observation n°31

Déposé le 22 Décembre 2021

Par Galtier Jean

Fidélité au passé : énergies fossiles et coûteuses (alors qu'en France avec le nucléaire on a l'électricité à gogo), revêtement détériorable (et vu le poids, beaux nids-de-poule en perspective), surtout pas de tram parce qu'un élu a la phobie du rail, pas trop de vélos parce que les cyclistes ils nous em... bêtent, et bien sûr on ne va surtout pas le faire passer par la gare. Intermoquoi ? vous vous moquez ? On est toujours en 1960, il fait beau, et le temps ne passe pas (ce sont les occasions et les idées qui passent).

Observation n°32

Déposé le 22 Décembre 2021

Par Fontaine Claude

Comment se feront les dessertes riveraines. Sera t'il possible de couper les voies du bhns?

Je pense en particulier à la desserte de Point P, situé entre Pont neuf et Bon Rencontre, par des semi remorques, à tous les parkings souterrains des immeubles récents et aux stations service.

Observation n°33

Déposé le 23 Décembre 2021

Par lafaye sylvain

De manière générale je suis 100% favorable à ce projet de BHNS, mais 100% défavorable à la planification actuelle des travaux. Travaillant dans le centre-ville de Toulon, mon trajet domicile-travail depuis la ville de Cuers est devenu un enfer depuis le lancement des travaux d'élargissement de l'autoroute à la sortie du tunnel de Toulon Est : temps de parcours pouvant aller jusqu'à 2h pour un trajet de 25kms.

La mise en service de cette section élargie de l'autoroute est programmée pour 2025.

La mise en service d'une première phase du BHNS est prévue dès la fin 2024.

Je suis contre le démarrage des travaux liés au BHNS avant la fin des travaux d'élargissement de l'autoroute. Cela rendrait la circulation et le stationnement encore plus compliqués, augmenterait les tensions, ce qui serait néfaste au bien être quotidien des automobilistes.

Il n'y a selon moi aucune urgence à démarrer ces travaux plus tôt, nous ne sommes plus à 1 ou 2 ans prêts.

Observation n°34

Déposé le 23 Décembre 2021

Par Monte Michèle

Si le BHNS n'est pas en site propre, nous allons rester à la traîne de toutes les villes de l'importance de Toulon et nous n'allons pas parvenir à inverser le tout voiture. Je suis vraiment scandalisée qu'on ait décidé l'élargissement de l'autoroute vers Nice à une époque où il faut passer absolument aux transports en commun pour réduire le réchauffement. Tant d'arbres coupés, le rond-point de la Bigue qui ressemble à un champ de ruines, des maisons et immeubles qui vont se retrouver au ras des automobiles : quel gâchis ! Je suis universitaire, je me déplace souvent dans les grandes villes de France (plus petites souvent que la métropole TPM) : Toulon est la seule où la gare et l'université (campus de La garde) ne sont pas reliées par un métro ou un tramway. Caen, Reims bien moins peuplées, ont des tramways depuis longtemps ! Quand le campus du centre-ville (batiment Pi) a été construit, TPM nous avait promis que les deux campus seraient reliés très rapidement par un transport en commun efficace en site propre. Les années ont passé et les bouchons se sont encore aggravés. Les étudiants mettent des heures pour aller de chez eux à la fac. La gare de la Pauline n'est pas reliée à la fac : il faut marcher 15 mn le long de la route Toulon-Hyères !

Observation n°35

Déposé le 25 Décembre 2021

Par anonyme

Bonjour,

26 km et 53 stations c'est bien trop pour une seule ligne.

C'est déraisonnable et cela va d'évidence péjorer sensiblement la régularité des circulations, d'autant que le BHNS ne sera pas 100% en site propre (loin s'en faut) et que les conditions de circulation dans l'aire toulonnaise sont assez chaotiques ou du moins soumises à de nombreux aléas.

De plus l'absence de desserte du principal pôle d'échange multimodal de la métropole (=la gare SNCF de Toulon) est un non sens. La desserte de l'arrêt "Liberté" ne peut en aucun cas remplacer la desserte de la GARE SNCF ou de la Gare Routière de Toulon. Il faut veiller à s'approcher davantage du futur quartier Montéty, de la préfecture, de la gare SNCF et de la Gare Routière/Pont des Arts et du Zénith & du conservatoire . Desservir l'axe des "grands boulevards" toulonnais ne suffira pas, surtout au regard des développements attendus et de la multimodalité recherchée.

La division de ce tracé en 2 lignes structurantes semble plus pertinent; exemples de tracés avec fréquences indicatives en pointe :
- ligne A "Hôpital Sainte-Musse" (fréquence de 20mn) OU "Port Marchand Toulon" (fréquence de 13mn)/"Bir Hakeim"(fréquence moyenne 8mn)<-> "La Seyne-Bois Sacré" (fréquence 8mn), via "Portes d'Ollioules et de Toulon".
- ligne B "Gare La Garde" (fréquence 18mn) OU "Gare La Pauline" (fréquence 17mn)/"Campus La garde La Valette" (fréquence moyenne 9mn) <-> "Gare Routière Toulon" (fréquence 9mn), via "Hôpital Sainte-Musse"; NB: 1 rame sur 2 seulement circulerait jusqu'à la Gare de la Garde.

La desserte du Port-Marchand (projet "de Mayol à Pipady", Port-Marchand, Gare Maritime, CC et Stade Mayol, proximité du lycée Dumont d'Urville...) semble aussi devenir incontournable, sur la ligne "A" direction la Seyne, 1 rame sur 2 en alternance avec les rames en provenance de "Hôpital Sainte-Musse".

Cette branche de la ligne A emprunterait ensuite l'avenue Franklin Roosevelt (au droit du Campus Porte d'Italie) puis rejoindrait l'axe principal au niveau de Bir Hakeim (troncs communs lignes A et B).

Il est encore temps de revoir le projet pour fiabiliser la desserte, attirer davantage d'usagers et pour irriguer des pôles d'activité qui le méritent (secteurs Port Marchand et Haute-ville Toulon dont la gare et les équipements au Nord).

Enfin il faudra développer la billettique (DAB au moins aux stations principales), les conducteurs ne pouvant plus délivrer de titres de transport à bord.

Merci de votre attention.

C.A.

Observation n°36

Déposé le 28 Décembre 2021

Par anonyme

Aujourd'hui, la métropole est un bassin d'emploi qui draine un trafic pendulaire très important à partir de toute la zone au sud de l'autoroute Nice/Aix. Rien n'a été pensé pour décongestionner toute cette zone et ce n'est certainement pas une ligne de bus qui va être à la hauteur des enjeux. Un tram/train à partir de Cuers et Ollioules serait bien plus performant, plus rapide et adapté aux flux, qui ne s'arrêtent pas aux habitants de la métropole. Où sont les arrêts de bus et les méga parking relais aux abords de l'autoroute, qui permettraient, en amont de limiter les flux ?

Où sont les tracés pour les habitants des communes de bord de mer.

Un petit tracé sans ambition, des moyens techniques sans ambitions, aucune vision, tout cela est tellement médiocre.....

Observation n°37

Déposé le 28 Décembre 2021

Par Badas Alberto

Bonjour,

Je vous propose 3 points d'amélioration :

- En profiter pour ajouter des pistes cyclables et parkings pour vélos. Des nombreuses personnes pourraient compléter la fin du trajet jusqu'au destination avec un vélo. Il faut allier le deux (BHNS + Vélo). Si nous voulons plus des utilisateurs vélo il faut accompagner avec l'infrastructure.
 - Faire passer les lignes aussi par les endroits de loisir et touristiques (De Mayol a Pipady vers Le Mourillon, le long de la côte par le Cap Brun jusqu'au Pradet et Carqueiranne...) Pour doper l'attractif touristique de la métropole
 - Enfin, choisir une énergie verte, silencieuse et propre. Electricité ou hydrogène issue d'une source renouvelable et communiquer largement sur les tonnes de CO2 économisés par rapport à la voiture
-
-

Observation n°38

Déposé le 28 Décembre 2021

Par anonyme

Pourquoi pas un Tramway ?

- Plus propre
- Plus silencieux
- Plus spacieux
- Moins d'emprise au sol
- Plus confortable
- Plus rapide

...

que des avantages...

Observation n°39

Déposé le 28 Décembre 2021

Par anonyme

Avant tout quelque soit l'itinéraire, les horaires, il faut faire en sorte que les usagés aient envies de prendre la ligne. Pour cela il faut qu'elle soit propre, et sécurisé. Pas comme la ligne 1, la ligne "poubelle" du réseau, sale, malodorante, où les gens ne respecte pas le port du masque, parlent fort, utilisent leurs téléphones, écoutent la musique.

Rendez les lignes attractives.

2ème chose il faut des horaires très réguliers pour fluidifier le tractif et éviter d'être trop serré. Quand le bus est plein le chauffeur ne doit pas s'arrêter pour faire rentrer plus de monde. (C'est plein c'est plein....).

3ème chose, un bus est un bus ce n'est pas une voiture de course, les chauffeurs devraient rouler moins vite dans les ronds points, les virages, ne pas accélérer pour freiner 50m plus loin, une éco conduite souple et agréable pour les usagés.

Merci pour votre écoute et pour les futures lignes.

Observation n°40

Déposé le 29 Décembre 2021
Par GUYETAND Jean-françois

Avant de lire mon intervention ci-dessous, j'ai émis une observation pour contrer les dires de M CHENEVARD concernant l'impossibilité de faire le tramway sur le 1, 200 km entre mer et montagne : à Nice, bientôt 4 lignes de tramway dont la ligne 2 construite sur 600 m entre mer et colline. Puis, au cours de l'intervention, je rajoute qu'il n'y a qu'une cinquantaine de participants aujourd'hui pour une ville de 180.000 habitants. C'est très peu !

M CHENEVARD, seul maître de cérémonie en l'absence de médiateur, n'a vraiment répondu qu'à une question sur les trois : il n'a fait qu'insister sur la délibération du 16 décembre 2016 en conseil d'agglomération, qui aurait duré plus d'une heure, tant le débat a été vif, a-t-il dit. En retrouvant le verbatim de cette réunion, le doute pourrait être ainsi levé.

Durant cette 2ème réunion, ce sont les pro-tramway qui se sont fait entendre, une fois de plus. Aucun pro-BHNS ne s'est exprimé. En ce qui concerne le Collectif Tramway, Maurice FRANCESCHI (TVD) a montré longuement la comparaison entre tramway et gros bus BHNS. Anne-Marie REBOUL (T@V) insisté sur les défaillances en rapport au PDU en vigueur. Michel PIERRE (FNE) a insisté sur la situation dangereuse lors du passage du BHNS sous le pont ferroviaire à La Seyne, en cas d'inondation. Peu de réponses ont satisfait les questionneurs. M CHENEVARD donne l'impression qu'en cumulant le futur RER, le gros bus BHNS qui ne pourra pas avoir malheureusement partout un site propre et les bus du réseau Mistral, tout ira bien. Mais il n'a pas répondu comment se fera la coordination entre tous ces bus sur les boulevards de Toulon par exemple.

Voici mes 3 questions :

M CHENEVARD, permettez au Collectif Tramway et Transports en Commun, de vous dire que la période choisie pour cette concertation, plutôt cette présentation, n'était pas la bonne. Aujourd'hui, nous sommes à 3 soirées de Noël. Ce moment d'échange avec les citoyens sur un sujet si important qui nous concerne tous et les générations à venir, est loin d'une réussite. C'est une étape manquée. Mercredi dernier, il y avait peu de participants. Pensez-vous intéresser ainsi les citoyens de la métropole ? Nous disons NON.

Toulon et son territoire attendent le Transport en Commun en Site Propre depuis plus de 20 ans. Vous avez dit à la réunion précédente, que ce sont les associations qui vous empêchaient de réaliser ce fameux TCSP. Baliverne ! Au contraire, les associations essaient à l'expérience des métropoles et grandes villes de France, à vous aider à faire prendre la décision du choix adéquate du mode : tramway ou gros bus BHNS. En fait, le bureau de TPM a toujours refusé tout échange avec le public que les associations représentent. Lors de la concertation de 2016 et celle de mercredi dernier, le BHNS a été sévèrement critiqué, mais vous n'entendez rien.

Le 16 décembre 2016, vous avez fait voter les conseillers d'agglomération sur le choix unique du BHNS en fonction des données générales de l'époque concernant la construction du tramway sur son axe lourd. Mais, depuis la population de la métropole et sa capitale a augmenté. Le but recherché est de diminuer franchement le nombre d'autos et les bouchons induits. En annonçant jusqu'à 50.000 voyageurs transportés par jour, pensez-vous que le BHNS à 150 places 'esquichées', pourra assurer ce service sans être rapidement saturé ? Nous disons NON à l'appui des études du CERTU, maintenant du CEREMA, sur le retour d'expérience.

3 questions :

- Votre communication est-elle suffisante pour intéresser le grand public et y adhérer ?
- Pourquoi ne pas avoir fait voter les conseillers d'agglomération sur le choix entre les deux modes de TCSP (tramway et gros bus BHNS) ?
- Pourriez-vous démontrer que le BHNS ne soit pas vite saturé, donc insuffisant, ce qui ne permettra pas une amélioration à la hauteur des besoins de notre Métropole ?

Jean-François GUYETAND



LES ENGAGEMENTS DE TPM : ÉCOUTE ET DIALOGUE

La concertation préalable est une étape importante qui marque à la fois la volonté de la Métropole de réaliser un projet indispensable pour l'avenir tout en restant attentif aux besoins exprimés par les acteurs locaux et les habitants.

Cela implique le respect du principe de transparence par la diffusion d'une information la plus complète, la possibilité équivalente donnée à chacun de pouvoir accéder à l'information et de pouvoir s'exprimer, l'examen attentif et objectif des contributions au débat.

TPM donnera la parole à toutes les parties prenantes via des réunions publiques, ou une plateforme en ligne permettant de recueillir les contributions.

Elle apportera des réponses claires et argumentées aux questions posées.

Elle veillera à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation préalable et au-delà, jusqu'à la mise en œuvre du projet.





Observation n°41

Déposé le 30 Décembre 2021

Par gilles lehmann

Il est dommage que les informations données au public soient si parcellaires, alors que les plans précis existent. Pourquoi ne pas les proposer en téléchargement de manière simple. voir pj.

Cela limite la pertinence des observations qui pourraient être formulées.

Par exemple la cohérence du réseau cyclable qui dessert la technopole de la mer. Les actifs qui se déplacent à vélo cherche toujours le chemin le plus court. il serait judicieux pour aller vers Toulon de prévoir la continuité de la piste cyclable prévue sur le chemin de la Bouyere directement devant la clinique des fleurs en créant un sens unique pour les voitures. Les cyclistes aujourd'hui délaissent le détour passant par la coopérative et empruntent la voie du TCSP. Il y a risque de conflit. De même le tracé vers la technopole est totalement inadapté il convient de le repenser en meme temps que les travaux du TCSP. (voir pj)

Concernant le PDU il est dit dans le dossier de concertation que celui ci est à moitié réalisé. Cela est erroné, il n'y a eu a ce jour aucun bilan ,aucune communication alors qu'un suivi devrait être réalisé et diffusé périodiquement. Pour ce qui est du schéma directeur des amagements cyclables par exemple, aucun des 39 itinéraires prévus dans le SDAC n'est achevé et sécurisé de manière continu (hors les deux plus anciennes liaisons vers le pradet et vers la Seyne). Le financement d'état prévu pour l'itinéraire Ollioules La Seyne est perdu faute d'avoir commencé les travaux dans les 4 ans .Aucune des portions indentifiées comme difficiles du SDAC ne fait l'objet d'un début d'étude de la part de la Metropole pour trouver des solutions. Exemple liaison des sablettes a St Mandrier. Il y a pourtant au moins un maillon délicat sur chacun des 39 itinéraires. Le choix d'un TCSP plutôt qu'un Tram, limitera aussi les possibilités d'extension du réseau cyclable du fait de l'emprise plus importante. Ainsi rien ne semble être prévu pour les vélos sur le bd de Strasbourg, ou sur le pont du Las a en croire sur les documents qui sont présentés .Les investissements réalisés en cœur de Toulon pour les Parkings voitures ne sont pas cohérents avec la volonté affichée de promouvoir les transports en commun. Il serait par exemple judicieux de prévoir un large passage souterrain entre le parvis de Omega Zenith et la gare routière (plutôt que le pont des arts qui montera à 7 ou 8 mètres au dessus des voies ferrées) pour raccourcir le trajet (et augmenter le flux) des piétons entre du futur pôle de formation santé et le tracé du TCSP.

2 documents joints.

Documents associés

Observation n°41

LES ENGAGEMENTS DE TPM : ÉCOUTE ET DIALOGUE

La concertation préalable est une étape importante qui marque à la fois la volonté de la Métropole de réaliser un projet indispensable pour l'avenir tout en restant attentif aux besoins exprimés par les acteurs locaux et les habitants.

Cela implique le respect du principe de transparence par la diffusion d'une information la plus complète, la possibilité équivalente donnée à chacun de pouvoir accéder à l'information et de pouvoir s'exprimer, l'examen attentif et objectif des contributions au débat.

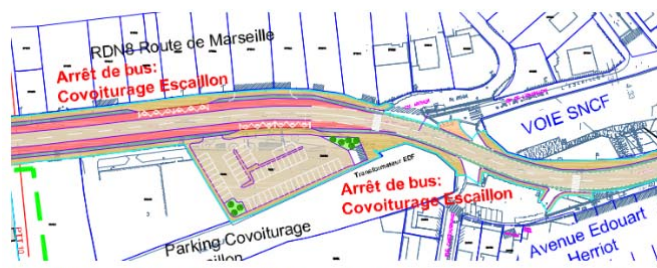
TPM donnera la parole à toutes les parties prenantes via des réunions publiques, ou une plateforme en ligne permettant de recueillir les contributions.

Elle apportera des réponses claires et argumentées aux questions posées.

Elle veillera à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation préalable et au-delà, jusqu'à la mise en œuvre du projet.



Le pont de l'escalion sur la DN8 est identifié comme représentant des difficultés sur le SDAC.



Le projet TCSP ne prend pas en compte la volonté de resorption des coupures du SDAC.

Observation n°42

Déposé le 31 Décembre 2021

Par lehmann gilles collectif vélo toulon

Le tracé de 26 kilomètres du TCSP se superpose très souvent au Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de TPM. (S.D.A.C). Dans une première analyse il apparaît que les aménagements prévus ne prennent pas en compte les quatre grands principes du SDAC : Développer les itinéraires, améliorer l'accès aux gares, favoriser la continuité et la lisibilité des aménagements en résorbant les coupures afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, développer le stationnement sécurisé. A titre d'exemple les bandes cyclables sont interrompues au niveau de toutes les stations(il existe pourtant la possibilité de passer derrière), sur aucun des giratoires il n'est prévu une place pour les vélos, (voir recommandations du CEREMA), le tracé sur le pont du Las ne comporte aucun aménagement cyclable. Dans le cadre des requalifications de voirie cela ne peut être oublié!!! Il y a lieu en cas d'impossibilité de prévoir un itinéraire de contournement le plus direct et le plus sécurisé en dédiant des rues aux modes actifs . Idem sur le Boulevard de Strasbourg le contournement cyclable par la haute ville proposé dans le SDAC ne répond qu'aux besoins des habitants des hauts quartiers. Il est donc temps de penser à mettre un équipement sur l'avenue de la République. Sans ces dispositions de contournement les cyclistes emprunteront les voies du TCSP provoquant des conflits(comme cela se fait actuellement sur l'avenue du Marechal Foch après le carrefour de ville vieille) . Encore un exemple, sur le tracé La beaucaire / bon Rencontre la continuité est loin d'être assurée . Il conviendrait de concevoir cet itinéraire majeur N°4 du SDAC avec un maximum de sécurité avec non pas des bandes mais des pistes cyclables. De bon rencontre au pont de l'escaillon sur le coté nord de la voirie (pour éviter le stationnement illicite sur la piste), prévoir une traversée de la voie avant le pont, **DOTER CELUI CI D'UN ENCORBELLEMENT** pour les piétons et cyclistes, continuer vers la Beaucaire sur le coté sud de la voirie, rejoindre le Technopole de la mer directement par la clinique des fleurs .

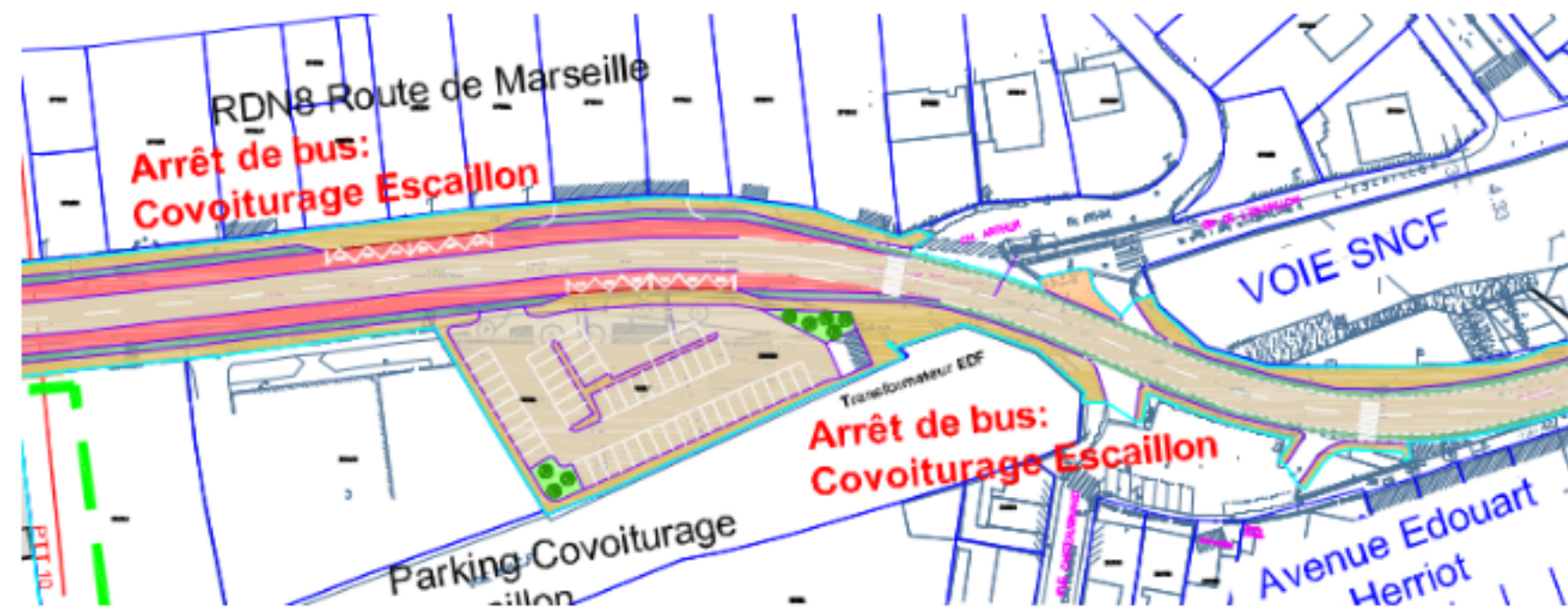
Les secteurs difficiles du SDAC lorsqu'ils se superposent au tracé du BHNS doivent être traités en priorité conformément à l'objectif que s'est fixé la Métropole, sinon l'évolution du réseau cyclable de MTPM sera verrouillé pour des décennies. (p30 du SDAC) : » ..La Métropole souhaite se doter d'un programme de résorption des coupures en priorisant l'intervention sur les 139 coupures situées sur les 39 grands itinéraires identifiés. L'objectif est de résorber l'ensemble des coupures de moins de 300 mètres à l'horizon 2025... »

Documents associés

Observation n°42



Le pont de l'escaillon sur la DN8 est identifié comme représentant des difficultés sur le SDAC.



Le projet TCSP ne prend pas en compte la volonté de resorption des coupures du SDAC.

Observation n°43

Déposé le 31 Décembre 2021

Par LOPEZ RUIZ Judith

Bonjour,

Je voulais laisser un avis car je suis arrivée à Toulon il y a 2 mois.

J'ai vécu précédemment sur l'agglomération Pays Basque dans l'axe Biarritz/Anglet/Bayonne . A l'échelle de cette agglomération plus petite, les problèmes étaient les mêmes, des axes routiers saturés et une proportion très faible de la population prenant les transports en commun.

C'est donc un bon comparatif même si je confirme qu'à Toulon, circuler en voiture est vraiment très difficile et je ne m'attendais pas à trouver autant de bouchons, d'accidents récurrents toutes les semaines. C'est fatiguant de faire quelques kilomètres. Je vais être amenée à travailler sur La Valette ou La Garde et j'habite Toulon est, quelques kilomètres mais aux heures de pointe, c'est une vraie épreuve. Je voudrais rester en centre-ville de Toulon mais à la vue de la circulation, je m'interroge sur le temps que je perds dans la circulation et sur le risque d'avoir un accident. Cela me gêne aussi pour m'organiser avec les enfants car les temps de parcours varient sans que je sache trop la raison (accident peut-être) ?

Ce TCSP me semble donc une nécessité absolue. Je serai rassurée à le prendre (plus de confort) et s'il est ponctuel et rapide, je pourrais mieux m'organiser en fonction.

Pour vous faire un retour d'expérience, l'agglomération Pays Basque devait mettre en place un tramway mais c'était trop couteux et il ne passait pas partout. L'agglomération a validé un TCSP nommé tram'bus tout électrique, très joli sauf que des rues sont trop étroites et il se mélange à la circulation. En plus, pour des questions budgétaires, le réaménagement urbain qui devait être très végétal est devenu très minéral, pour ne pas dire très béton, couleur du revêtement.

C'est encore pire pour la ligne 2 qui est la plus longue et qui devait toucher les gens vivant en périphérie avec des parcs relais, seulement 30% de la ligne est en site propre au lancement. Un non sens !

Ce qui en fait un demi TCSP mais surtout ça fait que niveau temps, les gens ne s'y retrouvent pas. Entre l'attente à l'arrêt (même si tous les 10 ou 15min) et le temps de parcours, les gens n'ont pas vu de grand changement car avant, il y avait déjà des voies aménagées pour bus.

Le résultat, c'est que le bus se retrouve dans les bouchons et que prendre ce TCSP n'est pas symbole d'aller plus vite... Des grands parcs relais ont été construits mais quand je suis partie, ils étaient vides. Moi-même avec les enfants, prendre le bus, c'est plus contraignant, c'est un coût aussi et quand ce n'est pas plus rapide, quel est l'intérêt ?

Il paraît qu'il y a eu une hausse de la fréquentation (15% sur la première ligne) mais je ne pense pas que ce soit une révolution non plus, il faudrait comparer avec la hausse de la population, la hausse du tourisme au Pays Basque, l'augmentation à l'échelle nationale de l'usage des transports. ce qui est certain, c'est que dans mon ancien travail (une quarantaine d'employés) situé pourtant à quelques centaines de mètres des arrêts, personne ne prenait le TCSP, certains le vélo mais pas le bus, trop cher, trop long.

Je ne sais pas analyser ici mais je voudrais témoigner que si le bus n'est pas en site propre de bout en bout, la réussite ne sera pas totale et peut même être compromise. La réussite, c'est faire comme dans les grandes villes, comme à Paris où les salariés prennent les transports en commun tous les jours. C'est ça l'enjeu et pas juste pour les touristes ou le week-end. C'est vraiment désengorger le matin et le soir de la semaine le trafic. Au Pays Basque, cela n'a rien changé à ce niveau.

Le fait que ce soit un tramway ou un bus TCSP c'est pas bien grave car les rames du TCSP sont jolies et attirent le regard mais c'est surtout l'efficacité !

Le problème, c'est que les portions qui sont pas en site propre, ce sont souvent les portions étroites où il y a de la circulation ou il y a des feux, donc on perd du temps.

Il faut prendre des choix peut-être radicaux mais il faut privilégier la voie du TCSP avant tout et réorganiser les voies pour la voiture en faisant des itinéraires bis.

En conclusion, il faudrait pour moi être ambitieux sur deux points :

1) un TCSP de bout en bout

2) des espaces-verts tout le long. J'insiste, Toulon sera plus jolie avec des espaces verts dense et fleuris et surtout avec un climat de plus en plus chaud, c'est une nécessité et serait plus agréable.. C'est aussi l'image de la ville qui en ressortira grand.

Si vous réglez le problème des transports et réaménager l'image des entrées/sorties du centre-ville et même sa traversée avec de la végétation dense, ce sera une grande réussite.

Bonne continuation,

Observation n°44

Déposé le 01 Janvier 2022

Par SALMON DENIS

Par curiosité je suis allé voir la consultation faite à Nice pour le Tram.

Elle propose au moins 3 options de parcours à discuter..

A Toulon, c'est ça ou rien, la démocratie par le haut, plus une information qu'une consultation, sans parler du choix de la période...

Sinon pour les cyclistes uniquement des déclarations de bonnes intentions, mais pas de grand chose de concret, ils passent où les vélos au niveau des stations ? toujours aucune solution pour traverser la ville est-ouest en vélo ? (le centre piéton n'est pas une solution, le passage au nord de la gare non plus) ?

En dehors du vélo je ne vois aucune solution proposée sur une nouvelle organisation du réseau Mistral pour rabattre les passagers des différents quartiers vers le TCSP c'est pourtant primordial...



Observation n°45

Déposé le 01 Janvier 2022

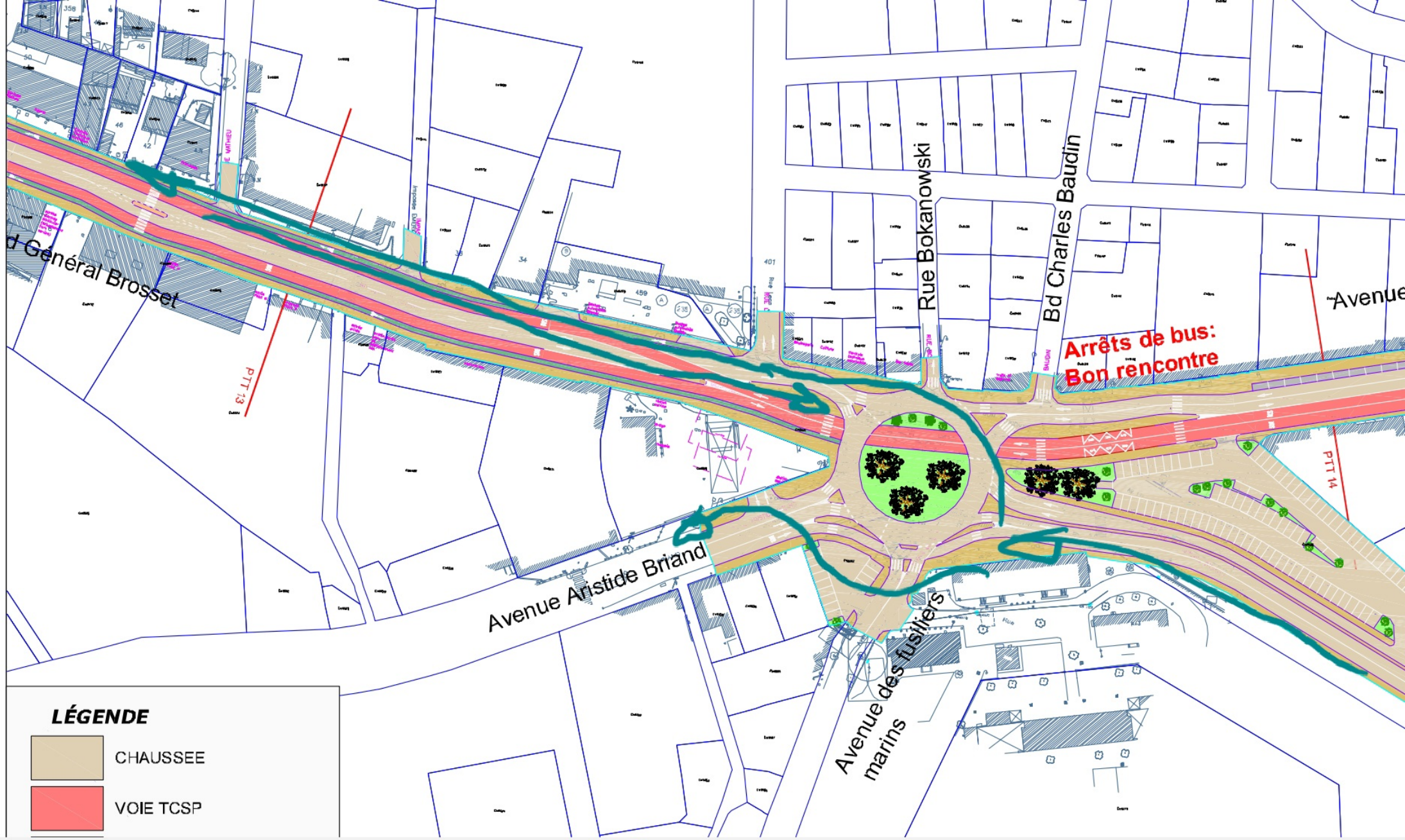
Par Lehmann Gilles Gilles collectif Velo Toulon

Un exemple de la non prise en compte des trajets du quotidien des cyclistes, le rond point de Bon Rencontre qui n'anticipe pas l'arrivée des cyclistes par le contre sens de la passerelle d'autoroute.(voir pj). Comment rejoindre alors Aristide Brian à vélo ? En faisant le grand tour ...surement pas, les cyclistes couperont au plus court (et au plus sûr) et pour rejoindre le Bd Général Brosset ? Comment apporter de la sécurité aux cyclistes sur le giratoire ? Pour la suite, la requalification prévue du Bd General Brosset(et de tous les secteurs qui seront requalifiées lors du chantier BHNS) presente une occasion inespérée de revoir la copie par exemple comme dit dans observation précédente une piste double sens dans le sens montant jusqu'au pont de l'escaillon.Il est regrettable que le dossier de plan BHNS ne soit pas communiqué au public car les résultats de cette concertation ne pourront être à la hauteur de ce vaste projet qui engage Toulon pour des années. C'est même un non sens qui pourrait compromettre la validité de ce processus.

1 document joint.

Documents associés

Observation n°45





CACSF-AS- VLD

23/12/2021

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN CONCERTATION PREALABLE

AVIS DU COLLECTIF D' ACTIONS CITOYENNES DE SIX-FOURS

Contexte :

Cette concertation intéresse tous les habitants de la Métropole y compris les habitants de Six Fours, même si la commune n'est pas impactée directement par les travaux de réalisation du TCSP/BHNS. Nous avons besoin d'une vision globale du TCSP/BHNS pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Comme annoncé dans les documents de la concertation, la mise en service du TCSP/BHNS entrainera une restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral .

Comme partout, les motifs de mobilité sont de plus en plus diversifiés, présageant la fin des « heures creuses ». Les objectifs du PDU couvrent tous les aspects de la mobilité. Ils visent notamment à poursuivre le développement d'une offre de transport collectif performante et concurrentielle à l'automobile afin d'augmenter sa part modale, à favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle et le recours à des énergies « propres », à généraliser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore à mieux diversifier et adapter l'offre pendant la période estivale, particulièrement chargée.

Pour un territoire comme celui de Toulon Provence Méditerranée, qui est à la fois déjà très dynamique économiquement et très attractif au niveau touristique, la mobilité est un atout en même temps qu'un enjeu. Avoir la possibilité de se déplacer facilement à faible coût est un argument important qui peut conditionner un déménagement ou une visite touristique. A l'inverse, la poursuite des congestions et de la pollution pourraient ruiner cette attractivité.

• Quelques questions concernant la ligne 70 à la mise en service du TCSP/BHNS :

- La ligne 70 aura-t-elle la même origine (plage de Bonnegrâce) et le même terminus (Gare Routière de Toulon) ?
- La ligne 70 aura-t-elle le même itinéraire qu'actuellement ?

CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : sixfoursactionscitoyennes@lilo.org - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd

- La ligne 70 sera-t-elle limitée à un arrêt du BHNS à la Seyne, fusionnant ainsi entre la Seyne et Toulon avec le TCSP/BHNS?
- **En fonction de la solution retenue :**
 - Si la ligne 70 est limitée à la Seyne, il y aura une obligation de correspondance 70/BHNS entraînant un allongement des temps de trajets avec la gare routière de Toulon qui ne sera plus desservie et une contrainte, pour aller en gare de Toulon, de descendre avenue de Strasbourg et de terminer le trajet à pied.
 - Si la ligne 70 est maintenue jusqu'en gare de Toulon sans priorité aux feux, il y aura certainement des conflits de circulation de bus avec le BHNS prioritaire et un allongement de temps de trajet?
 - Une évolution du réseau doit impérativement réduire les temps de parcours en bus entre Six-Fours et Toulon, trop longs actuellement.
- La ligne 70 qui est actuellement en sur fréquentation, mériterait un classement en LHNS.
- **Les dessertes des établissements scolaires depuis Six-Fours ou vers Six-Fours devraient faire l'objet d'une étude particulière.**
- **Le réseau de lignes de proximité de Six-Fours pourrait-être envisagé sans attendre la mise en service du BHNS/TCSP.**
- **Une meilleure desserte de la zone des Playes par des lignes régulières est à envisager.**
- **La desserte en bus des zones touristiques comme Six-Fours doit être étudiée pour limiter l'utilisation des voitures par les nombreux estivants.**
- **La desserte de la gare d'Ollioules/Sanary depuis Six-Fours doit être mise en place dans les meilleurs délais avec l'installation annoncée, des abris vélos sécurisés dans les gares.**
- **Une ligne régionale ZOU passe par Six-Fours, qu'elle est son évolution envisagée ?**

Si le TCSP/BHNS apportera une amélioration significative dans les secteurs qu'il traversera, une vision globale de l'évolution du réseau de bus à court et moyen terme est nécessaire aux habitants de Six-Fours non concernés directement par la réalisation des travaux mais impactés par la restructuration du réseau Mistral qui en découlera.

A cause de la restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral , la concertation publique aurait dû concerner l'ensemble des communes de la Métropole.

Pour le Collectif d'Actions Citoyennes de Six-Fours,

Les animateurs actions déplacements : Alain SEGUIN et Vincent LE DOLLEY

CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : sixfoursactionscitoyennes@lilo.org - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd

Observation n°46

Déposé le 02 Janvier 2022

Par SEGUIN ALAIN

Cette concertation intéresse tous les habitants de la Métropole y compris les habitants de Six Fours, même si la commune n'est pas impactée directement par les travaux de réalisation du TCSP/BHNS. Nous avons besoin d'une vision globale du TCSP/BHNS pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Comme annoncé dans les documents de la concertation, la mise en service du TCSP/BHNS entrainera une restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral .

Si le TCSP/BHNS apportera une amélioration significative dans les secteurs qu'il traversera, une vision globale de l'évolution du réseau de bus à court et moyen terme est nécessaire aux habitants de Six-Fours, non concernés directement par la réalisation des travaux, mais impactés par la restructuration du réseau Mistral qui en découlera.

A cause de la restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral , la concertation publique aurait dû concerner l'ensemble des communes de la Métropole.

Voir document joint

1 document joint.

Documents associés

Observation n°46



CACSF-AS- VLD

23/12/2021

PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN CONCERTATION PRÉALABLE

AVIS DU COLLECTIF D' ACTIONS CITOYENNES DE SIX-FOURS

Contexte :

Cette concertation intéresse tous les habitants de la Métropole y compris les habitants de Six Fours, même si la commune n'est pas impactée directement par les travaux de réalisation du TCSP/BHNS. Nous avons besoin d'une vision globale du TCSP/BHNS pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Comme annoncé dans les documents de la concertation, la mise en service du TCSP/BHNS entraînera une restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral .

Comme partout, les motifs de mobilité sont de plus en plus diversifiés, présageant la fin des « heures creuses ». Les objectifs du PDU couvrent tous les aspects de la mobilité. Ils visent notamment à poursuivre le développement d'une offre de transport collectif performante et concurrentielle à l'automobile afin d'augmenter sa part modale, à favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle et le recours à des énergies « propres », à généraliser l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore à mieux diversifier et adapter l'offre pendant la période estivale, particulièrement chargée.

Pour un territoire comme celui de Toulon Provence Méditerranée, qui est à la fois déjà très dynamique économiquement et très attractif au niveau touristique, la mobilité est un atout en même temps qu'un enjeu. Avoir la possibilité de se déplacer facilement à faible coût est un argument important qui peut conditionner un déménagement ou une visite touristique. A l'inverse, la poursuite des congestions et de la pollution pourraient ruiner cette attractivité.

• Quelques questions concernant la ligne 70 à la mise en service du TCSP/BHNS :

- La ligne 70 aura-t-elle la même origine (plage de Bonnegrâce) et le même terminus (Gare Routière de Toulon) ?
- La ligne 70 aura-t-elle le même itinéraire qu'actuellement ?

CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : sixfoursactionscitoyennes@lilo.org - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd

- La ligne 70 sera-t-elle limitée à un arrêt du BHNS à la Seyne, fusionnant ainsi entre la Seyne et Toulon avec le TCSP/BHNS?
- **En fonction de la solution retenue :**
 - Si la ligne 70 est limitée à la Seyne, il y aura une obligation de correspondance 70/BHNS entraînant un allongement des temps de trajets avec la gare routière de Toulon qui ne sera plus desservie et une contrainte, pour aller en gare de Toulon, de descendre avenue de Strasbourg et de terminer le trajet à pied.
 - Si la ligne 70 est maintenue jusqu'en gare de Toulon sans priorité aux feux, il y aura certainement des conflits de circulation de bus avec le BHNS prioritaire et un allongement de temps de trajet?
 - Une évolution du réseau doit impérativement réduire les temps de parcours en bus entre Six-Fours et Toulon, trop longs actuellement.
- La ligne 70 qui est actuellement en sur fréquentation, mériterait un classement en LHNS.
- **Les dessertes des établissements scolaires depuis Six-Fours ou vers Six-Fours devraient faire l'objet d'une étude particulière.**
- **Le réseau de lignes de proximité de Six-Fours pourrait-être envisagé sans attendre la mise en service du BHNS/TCSP.**
- **Une meilleure desserte de la zone des Playes par des lignes régulières est à envisager.**
- **La desserte en bus des zones touristiques comme Six-Fours doit être étudiée pour limiter l'utilisation des voitures par les nombreux estivants.**
- **La desserte de la gare d'Ollioules/Sanary depuis Six-Fours doit être mise en place dans les meilleurs délais avec l'installation annoncée, des abris vélos sécurisés dans les gares.**
- **Une ligne régionale ZOU passe par Six-Fours, qu'elle est son évolution envisagée ?**

Si le TCSP/BHNS apportera une amélioration significative dans les secteurs qu'il traversera, une vision globale de l'évolution du réseau de bus à court et moyen terme est nécessaire aux habitants de Six-Fours non concernés directement par la réalisation des travaux mais impactés par la restructuration du réseau Mistral qui en découlera.

A cause de la restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral , la concertation publique aurait dû concerner l'ensemble des communes de la Métropole.

Pour le Collectif d'Actions Citoyennes de Six-Fours,

Les animateurs actions déplacements : Alain SEGUIN et Vincent LE DOLLEY

CAC Six-Fours Vert-Azur

mail : sixfoursactionscitoyennes@lilo.org - site internet : <https://collectifacsixfours.wixsite.com/collectifacsixfours>

facebook : https://www.facebook.com/CAC-SF-Vert-Azur-106696248245920/?_tn=%2Cd

Observation n°47

Déposée le 03 Janvier 2022 à 16:42

Par Anonyme

Observation:

Bonjour,

j'habite à la Serinette à Toulon et je prends tous les jours les transports en commun bus pour me rendre sur mon lieu de travail à l'Université de La Garde. Il faut compter 3/4 d'heure le matin en marchant 20 minutes et en prenant le bus à l'entrée de l'autoroute (en prenant le bus U UNIVERSITE et uniquement s'il n'y a pas d'embouteillages ou d'accidents) et 1 heure 15 mn de trajet en fin d'après-midi en passant par l'université sud (bus 19 ou 29 et 36).

- Une voie réservée à un tramway avec impossibilité pour les automobilistes de l'emprunter serait indispensable en parallèle de l'autoroute. Un tramway existe dans de nombreuses villes du sud de la France et présente de nombreux avantages (ponctualité, rapidité, moins de pollution). Dans l'éventualité d'un bus sur roues, qui ne présente en rien les avantages du tramway, il faudrait une voie vraiment réservée à ce bus et rajouter des bus car, aux heures de pointe, le bus ressemble plus à une boîte à sardines qu'à un bus. Un bus rallongé ne suffit pas. De plus, même en période de COVID, il est impossible d'ouvrir les fenêtres du bus et aucune ventilation n'est prévue alors que les étudiants sont nombreux à commencer les cours à 8 heures du matin.

- Concernant les pistes cyclables : la route reliant le Pont de Suve à l'Université Sud est très large et a été refaite de nombreuses fois sans prévoir une piste cyclable alors que les étudiants pourraient être incités à l'emprunter. Je parle d'une véritable piste cyclable séparée de la route par une structure en dur et non pas d'un simple trait vert sur la chaussée. Actuellement, les cyclistes sont obligés de rouler sur la même route que les bus et que les automobiles. C'est extrêmement dangereux!

Cordialement



infotram

Concertation préalable jusqu'au 31 janvier 2003

**Exposition itinérante
et Bus info dans votre quartier**

Site internet : tramway-tpm.com

Réunions publiques dans votre ville

Documentation disponible
dans votre mairie

alotram : 04 94 46 73 80

Écrire :
Communauté d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Projet Tramway - BP 5529 83098 Toulon Cedex

**Dossier technique consultable
à la Direction Transport**
526 Av. de Lattre de Tassigny, à Toulon

Tramway : parlons-en ensemble.

Un projet qui avance

Le Tramway de la Communauté d'Agglomération a fait l'objet d'une décision ministérielle de prise en considération le 27 décembre 1997 et d'une Déclaration d'Utilité Publique le 22 décembre 2000. Il est inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains arrêté le 31 janvier 2001.

Un projet qui évolue

Le tramway est un projet qui vit en osmose avec son environnement. Aujourd'hui, sans remettre en cause les grands équilibres, le Tramway franchit une étape en intégrant de nouvelles données.

- Construction du nouvel hôpital de Ste-Musse.
- Création de la Communauté d'Agglomération
- Renouveau des politiques urbaines
- Développement de l'intermodalité.
- Evolution du cadre législatif (SRU, démocratie de proximité...).

Un projet qui doit être modifié

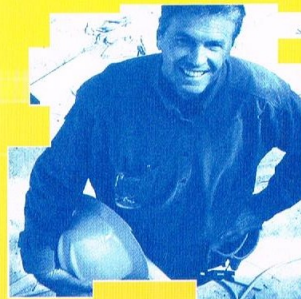
Une Déclaration d'Utilité Publique modificative est nécessaire afin de prendre en compte les évolutions du projet. Dans le cadre de la concertation préalable, la Communauté d'Agglomération vous donne la parole afin que vous puissiez exprimer vos avis, remarques et suggestions. Votre participation est essentielle.

Tramway, parlons-en ensemble.

Le pont de Saint Jean,
à Toulon.



Tramway, acteur de l'économie



Création d'un "Observatoire économique"

En partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, un "Observatoire des effets du tramway" verra prochainement le jour. Il permettra, par un travail de diagnostic et d'anticipation, un meilleur positionnement des offres de service effectuées par les entreprises locales : regroupement, formation, investissement, recrutement...

300 emplois permanents liés au tramway

Un nouvel élan pour l'immobilier

Plus généralement, des évolutions fortes sont attendues dans l'immobilier et la valorisation des artères commerciales. Les centres-villes redevenus attractifs, la croissance retrouvée, induiront un fort investissement de la part des propriétaires.

Le cœur de la ville bat plus fort

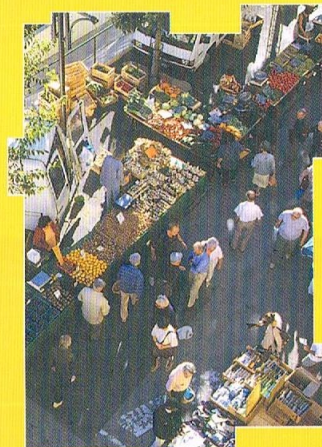
Toutes les expériences réalisées montrent que les retombées bénéfiques du Tramway sont nombreuses :

- Développement des échanges puisque le Tramway favorise la mobilité des citadins et leurs déplacements rapides dans l'espace urbain.
- Revitalisation des centres-villes et des quartiers embellis.
- Implantations des entreprises à proximité des réseaux de transport.
- Ouverture de lieux de cultures et de loisirs.
- Retour de la population jeune et étudiante.
- Dynamisation des activités nocturnes.

3.500 emplois directs durant le chantier

Un soutien permanent aux commerçants riverains du chantier

Une "Commission d'Indemnisation" indépendante veillera au maintien de l'activité économique des professionnels riverains du chantier. Des opérations commerciales spéciales seront encouragées : soldes, fêtes de fin d'année, fêtes de quartier, braderies... Des dispositions particulières seront prises pour assurer les livraisons et la circulation dans les zones de chantier.



Tramway, la qualité en tête

L'engagement qualité :

- Billétique unique
- Intermodalité
- Régularité et rapidité des voyages
- Information voyageurs en temps réel
- Densification des lignes de bus
- Création de nouvelles lignes de bus
- Renouvellement des équipements

L'université
à la Garde et La Valette.



L'avenue de l'Université, à La Valette.



La place de la Liberté,
à Toulon.

Le plaisir de voyager :

- Confort des équipements
- Douceur de conduite
- Sécurité des passagers
- Accès handicapés
- Climatisation
- Vision panoramique
- Silence
- Respect de l'environnement
- Horaires élargis

La reconquête des parts de marchés :

- + 30.000 voyages quotidiens
- + 5,5 millions de voyages annuels
- + 36% de croissance de la clientèle



Le tramway permet de reconquérir des espaces urbains au profit d'une qualité de vie retrouvée :
réduction de la pollution et du bruit, développement des zones piétonnes,
aménagement d'espaces verts, élargissement des trottoirs, construction de pistes cyclables et de parkings à vélos...

Tramway, un nouveau partage de la voirie

Piétons

Le long des voies du tramway, sur les trottoirs réaménagés et élargis, embellis par de nouveaux revêtements, les piétons reprennent leurs droits.

- Des trottoirs plus larges
- Une plus grande sécurité

Passages protégés, interposition de la plate-forme entre le trottoir et la voirie, éclairage renforcé...

- Un meilleur confort de cheminement

Signalétique, nouveau revêtement, absence d'obstacle, franchissements sécurisés...

Handicapés

Les personnes à mobilité réduite (PMR) sont également bénéficiaires de la transformation de l'espace public.

Elles bénéficient de toutes les améliorations apportées en faveur des piétons et de :

- L'accès direct aux rames
- L'adaptation des carrefours et des traversées des voies
- L'organisation fonctionnelle des stations :

- Quais spacieux,
- Libération maximale du sol,
- Accès aux quais par des rampes à pente douce,
- Barrières de protection,
- Bande avertisseur pour non-voyants,
- Éclairage adapté...

Cyclistes

Un réseau de pistes cyclables bien identifiées sécurise les déplacements à vélo.

Cela se traduit concrètement par :

- L'intégration le long de la ligne, de pistes ou bandes cyclables,
- La création de parkings et d'abris spécialisés à proximité des stations principales,
- L'extension du réseau de pistes cyclables pour aménager des itinéraires de rattachement vers les principaux pôles d'échanges.



cœur de ma ville bat plus fort"

■ Tramway, un réseau performant



Les kilomètres "économisés" sur le tronçon central sont redistribués sur les lignes en correspondance.

Les bus circulent dans les secteurs les moins encombrés. Leur fréquence est soutenue, directement liée à celle du tramway.

La redistribution de l'offre de service en bus améliore la desserte des quartiers et des autres villes de l'agglomération.

Le réseau se densifie vers La Seyne, Six-Fours, Le Pradet, Carqueiranne et Hyères. La simplification du réseau facilite sa gestion et sa productivité.



La gare de La Seyne.

Au cœur des déplacements

Le tramway est connecté avec l'ensemble des autres modes de déplacements. Il permet un accès facile et rapide aux centres-villes. C'est l'assurance d'une réelle possibilité de déplacement pour des trajets combinant plusieurs modes : vélo, voiture, train, bus, navettes maritimes, tramway, avion...

Accélérateur de simplicité

Un système de billetterie unique permettra aux usagers de passer sans contrainte d'un mode de transport à l'autre. Des parcs de rabattement et des parcs à vélos sécurisés seront répartis sur tout le parcours. Des liaisons cyclables et piétonnes accompagneront la plate-forme du tramway.

Connectez vous au monde

Des pôles d'échanges aux deux gares SNCF de La Seyne-sur-Mer et de La Garde permettront la correspondance entre un réseau ferré régional à l'offre renforcée, les bus départementaux et le réseau urbain. Des parcs-relais gardiennés aux entrées autoroutières est et ouest de Toulon, à Ste Musse et au Parc Urbain d'Ollioules, seront accessibles gratuitement avec le titre de transport.

Tramway, le moteur de l'intermodalité



**TOULON
PROVENCE
MÉDITERRANÉE**
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION



Un nouvel élan pour le Transport en Commun

Une politique volontariste

La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée, créée au début de l'année 2002, rassemble onze communes qui ont choisi de s'unir pour mener ensemble un projet d'avenir. Elle initie une **politique volontariste** en matière de transports collectifs, clé de voûte de l'aménagement du territoire.

Plan Bus et Tramway : le ticket gagnant

La restructuration du réseau de transports en commun se réalisera autour du **Tramway** et des atouts qu'il propose. Le **Plan Bus** s'inscrit dans cette dynamique d'action en permettant l'amélioration homogène de la qualité des services et des tarifs sur l'ensemble de l'agglomération.

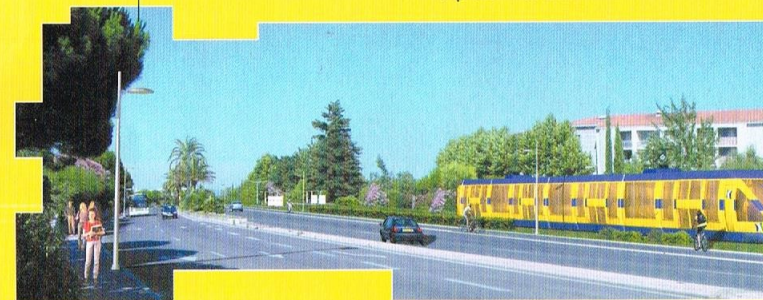
La concertation partout, pour tous et avec tous

Le projet tramway a évolué. Sous l'action de la Communauté d'Agglomération, il s'est renforcé d'études complémentaires, de solutions nouvelles, de choix différents. Pour faire partager au plus grand nombre ce projet important, la Communauté d'Agglomération impulse une nouvelle dynamique de concertation et d'échange. Elle s'engage à **vous écouter, à vous répondre, à construire avec vous la ville dans laquelle nous souhaiterions vivre.**

Les villes membres de la Communauté d'Agglomération

CARQUEIRANNE
LA GARDE
HYÈRES
OLLIOULES
LE PRADET
LE REVEST-LES-EAUX
SAINT-MANDRIER-SUR-MER
LA SEYNE-SUR-MER
SIX-FOURS-LES-PLAGES
TOULON
LA VALETTE-DU-VAR

La Planquette, à La Garde.



"Le



Saint Jean du Var, Place Mermoz, à Toulon.

L'effet Tramway dans nos quartiers

- 1.500 arbres
- 21 km de trottoirs rénovés
- 5,5 km de pistes cyclables
- 23 carrefours aménagés
- 3,7 km de voirie nouvelle
- Des places et placettes créées ou rénovées
- Des ponts et passerelles créés
- Des cheminements piétons de qualité
- Un éclairage public modernisé

Tramway, une ville plus belle

100 Millions d'Euros pour l'aménagement des quartiers

Construire un tramway, c'est aussi dessiner un décor urbain plus esthétique. Le tramway de la Communauté d'Agglomération y consacre 25% de son budget.

Le Pont Neuf, à Toulon.



Une intervention sur toute la largeur de la rue

Le chantier du tramway rénove toute la largeur de la rue, de "façade à façade". Trottoirs, espaces verts, éclairage, mobilier urbain, façades... c'est toute la rue qui s'embellit.

Une identité respectée

Concertation, études, avant-projets, esquissés... le tramway regarde vivre et fonctionner chaque quartier, pour mieux le comprendre et mieux le servir.

La ville se transforme dans un temps inégalé

Grâce au tramway, les opérations majeures de requalification et de rénovation urbaines s'opèrent dans un temps inégalé. La ville s'embellit, rapidement, partout, et pour longtemps.

Des matériaux modernes

Au delà des aspects techniques, la qualité esthétique est une priorité pour tous les aménagements liés au tramway. Pour y répondre, le tramway mobilise le talent et la créativité des concepteurs : urbanistes, ingénieurs, architectes, designers, paysagistes...

Le tramway soulève des montagnes

Dans certains quartiers, le tramway constitue une occasion historique de remodeler le paysage urbain et de corriger les effets du temps.

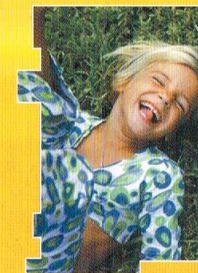


Le boulevard de Strasbourg, à Toulon.

L'élargissement du pont de St-Jean du Var permettra, par exemple, d'ouvrir le quartier sur Brunet et de faire disparaître un goulot d'étranglement disgracieux.

L'envie de faire plus et mieux

Le tramway crée une dynamique de valorisation du patrimoine : les façades sont rénovées, les immeubles réhabilités, les commerces redécorés, les espaces publics respectés... tout le monde pousse dans le même sens.



Propulsé par un moteur électrique, le Tramway ne pollue pas.

De plus, c'est le mode de déplacement qui consomme le moins d'énergie par usager transporté.

Sa technologie lui permet d'être l'un des modes de transport les plus silencieux au monde.

En réduisant l'usage de la voiture en ville, le Tramway réduit également la pollution et les nuisances sonores qui s'y rattachent.

Tramway : 0% de pollution, le silence en plus



Comment lire la carte ?

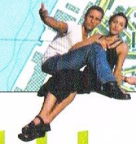
Tracé

Voirie

Station

Pôle de correspondances

Pôle d'échanges



LE TRAMWAY DE TOULON PROVE



Le boulevard de Strasbourg de nuit, à Toulon



Toulon Provence Méditerranée

Credit photos : Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée, Conseil Général Var, DDE 83, Communautés Urbaines de Bordeaux, de Strasbourg, de Marseille, Communautés d'Agglomération de Montpellier, Siemens, Ansaldo Breda, Bellonnie, Brunet, Renz, Syra, Makus Bar, Montfort 3d, Rmt, CDT 85, Stratis, X

Toulon Ouest

tramway

Le tramway à Toulon Ouest

La Beaucaire, Escaillon, Pont Neuf, Bon Rencontre, Pont du Las



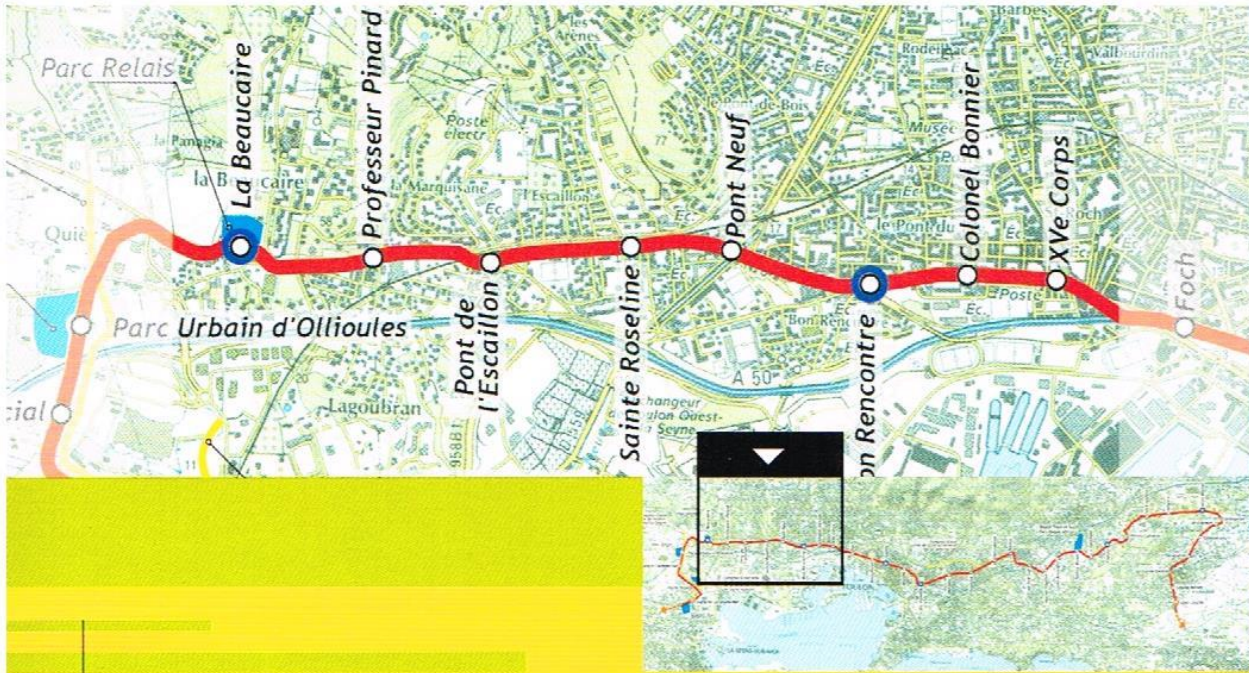
***"Le cœur de ma ville
bat plus fort"***

+ d'info ?

tramway-tpm.com



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉ D'AVENIR.



Les nouveautés du projet tramway sur Toulon Ouest

- La Station **La Beaucaire** devient un **pôle de correspondance** pour les habitants de l'ouest de l'agglomération.
- Le **carrefour de La Beaucaire** est réaménagé pour plus de sécurité.
- Une **nouvelle piste cyclable** relie le Pont de l'Escaillon à la Gare SNCF de La Seyne.
- Une **nouvelle station Professeur Pinard** est créée.
- La **Place Dussoubs** est agrandie.
- Un **rond-point à feux** est aménagé au Pont Neuf.
- Une **liaison piétonne et cyclable** est créée vers l'avenue Aristide Briand.
- Le **carrefour Bon-Rencontre** est réaménagé.
- La station **Bon-Rencontre** est déplacée et devient le **principal pôle de correspondance** pour les bus en provenance de l'ouest et du nord-ouest de l'agglomération.
- La **station Bonnier** est déplacée à proximité de la nouvelle mairie annexe.
- Sur le Bd Brosset, le tramway passe en axial.
- Au **Pont du Las**, le passage du tramway s'effectue au sud.
- La taille et la forme du **carrefour Pont Neuf** sont à l'étude.



Partage de la voirie sur la RN8
avec création d'une piste cyclable



Le pôle de correspondance de La Beaucaire (étude d'insertion urbaine).



Le Pont Neuf à Toulon (étude d'insertion urbaine)

De nombreux aménagements



Partage de la voirie sur l'avenue E. Herriot

- Une nouvelle piste cyclable est créée sur la RN8.
- Les carrefours La Beaucaire et Pont Neuf sont aménagés pour plus de sécurité.
- Le Pont de L'Escaillon est élargi.
- La station du Pont de L'Escaillon, permet un lien entre des quartiers séparés par la voie ferrée.
- La passerelle à Ste Roseline est rénovée.
- Une passerelle est créée à Pont Neuf.
- Autour de la station Pont Neuf, une rénovation urbaine est réalisée.
- Une liaison piétonne et cyclable est créée entre Pont Neuf et l'avenue Briand.
- Le pôle de correspondance et le carrefour d'entrée de ville de Bon-Rencontre sont aménagés dans un nouvel espace urbain atténuant le caractère autoroutier du carrefour.
- L'avenue du XVème Corps est élargie, avec deux voies automobiles et une voie de stationnement.



Station La Beaucaire

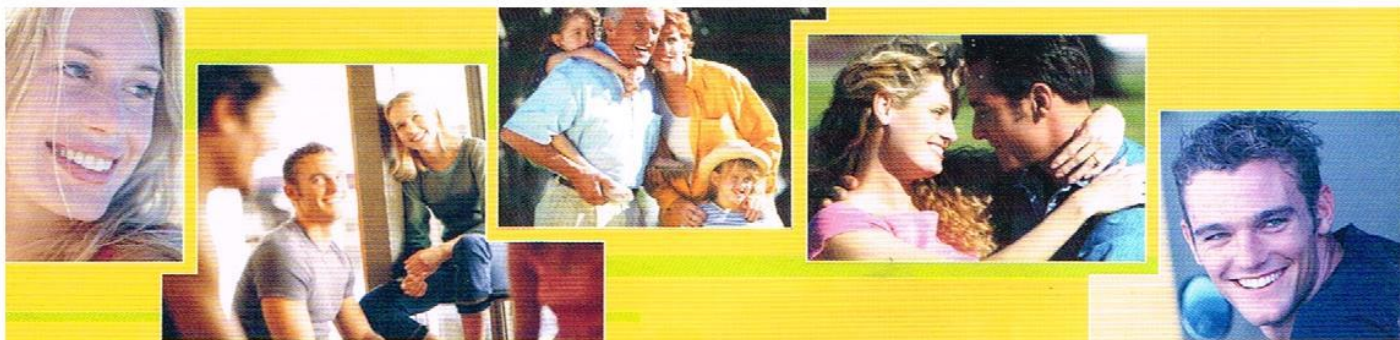
- Pôle de correspondance avec 5 lignes de bus,
- Parking relais sécurisé de 200 places,
- Parking vélos.



Station Pont Neuf

- Un quartier qui renaît autour de la station Tramway
- Une passerelle piétonne au dessus de la voie ferrée

Station Pont Neuf (Commune de Toulon)



Concertation préalable

Tramway : parlons-en ensemble

La concertation partout, pour tous et avec tous

Le projet tramway a évolué. Sous l'action de la Communauté d'Agglomération, il s'est renforcé d'études complémentaires, de solutions nouvelles, de choix différents. Pour faire partager au plus grand nombre ce projet important, la Communauté d'Agglomération impulse une nouvelle dynamique de concertation et d'échange. Elle s'engage à **vous écouter**, à **vous répondre**, à construire avec vous la ville dans laquelle nous souhaiterions vivre.

Une D.U.P. à modifier

Une Déclaration d'Utilité Publique modificative est nécessaire afin de prendre en compte les évolutions du projet.

Dans le cadre de la concertation préalable, la Communauté d'Agglomération vous donne la parole afin que vous puissiez exprimer vos avis, remarques et suggestions. Votre participation est essentielle.

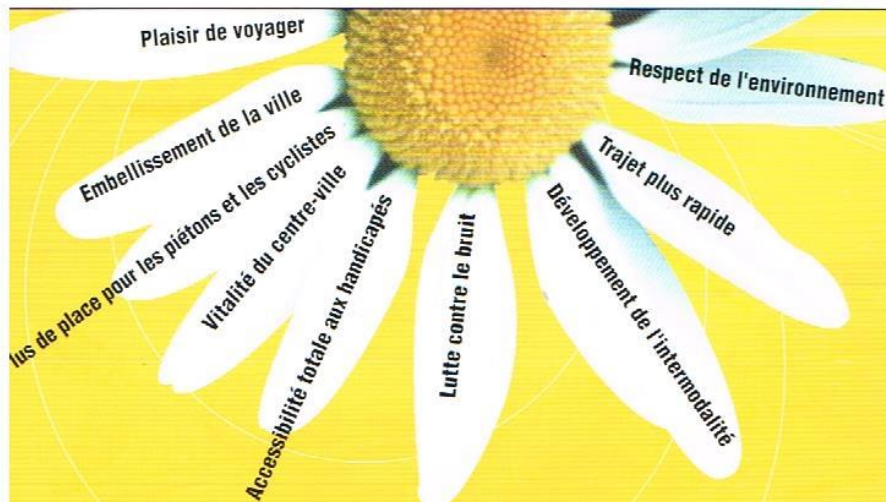
Tramway, parlons-en ensemble.

Le tramway en chiffres

- 18,3 kilomètres
- 37 stations
- 480 mètres entre les stations
- 6 pôles de correspondances bus
- 2 pôles d'échanges multimodaux
- 5 parkings relais (1.650 places)
- 5 minutes entre chaque rame
- 20,2 km/h de vitesse moyenne
- 24 rames en service simultané
- 50.000 passagers quotidiens



LE TRAMWAY DE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE



infotram

Site internet :
tramway-tpm.com

Réunions publiques
dans votre ville

allotram : 04 94 46 73 80

Écrire :

Communauté d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Projet Tramway - BP 5529
83098 Toulon Cedex



"Le cœur de ma ville bat plus fort"

Observation n°48

Déposée le 05 Janvier 2022 à 02:02

Par Franceschi Maurice

Observation:

TOULON VAR DEPLACEMENTS

La communication de la concertation TCSP actuelle est bien en deçà de celle de 2003.

La brochure générale de 2003 (voire pièce jointe) indiquait une exposition itinérante par bus-info dans les quartiers. Des documentations disponibles dans toutes les mairies. Une ligne téléphonique "alotram".

Il y avait des brochures pour toutes les grandes sections du TCSP : brochure La Garde, brochure La Valette, brochure Toulon Est, brochure Toulon Ouest, brochure La Seyne. (en pièce jointe, exemple de la brochure Toulon Ouest 2003)

Ces documents détaillaient de façon précise le tracé TCSP, les pôles multimodaux, les principales stations, les surfaces des parcs relais, des dépôts bus et TCSP. Les solutions pour le site propre intégral, etc...

Dans la concertation actuelle, la documentation mise à la disposition du public est insuffisante et pas assez précise. L'information est inexistante dans les communes ou ne passe pas le TCSP, pourtant elle concerne aussi leurs habitants. La grande majorité du public ne peut réaliser les implications qu'il y aura pour ses déplacements et son quotidien et ne peut donc rendre un avis pertinent.

Nous demandons une prolongation de cette concertation avec une meilleure information du public.

Il faudrait s'inspirer des concertations des autres métropoles par exemple de celle de la ligne 4 du tramway de Nice :

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements "

TOULON VAR DEPLACEMENTS

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Agréée en qualité d'association de protection de l'environnement et de défense des consommateurs

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

2 documents joints.

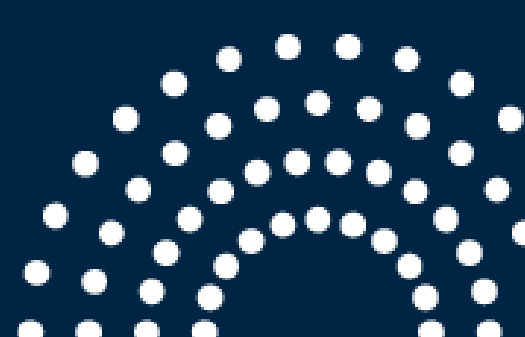
Dossier de concertation

Ligne 4





Sommaire



5	1 PRÉAMBULE/AMBITIONS
6	1.1 OBJET DE LA CONCERTATION
7	1.2 CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION
7	1.3 MODALITÉ D'EXPRESSION ET SUITES
9	2 LES ENJEUX ET LE CONTEXTE DU PROJET
10	2.1 LES ENJEUX
10	2.1.1 AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT
10	2.1.2 RÉDUIRE LA PART DE L'AUTOMOBILE
11	2.1.3 ASSURER UN REPORT MODAL VERS LE TRAMWAY
11	2.1.4 DESSERVIR LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUE
12	2.1.5 REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET DEVELOPPER LES MODES DOUX
12	2.1.6 CONSTRUIRE LA MÉTROPOLE VERTE DE LA MÉDITERRANÉE
14	2.2 L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS
14	2.2.1 LE SCHÉMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS
16	2.2.2 URBANISME : PLUM ET PDU
19	2.2.3 LE PLAN CLIMAT
20	3 LE PROJET
21	3.1 HISTORIQUE DU PROJET
23	3.2 AXE SOCIOÉCONOMIQUE
25	3.3 FRÉQUENTATION
27	3.4 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET
28	3.5 TRACÉ PRÉFÉRENTIEL
30	3.6 LES VARIANTES DE TRACÉ
34	3.7 TABLEAU MULTICRITÈRES
36	4 ZOOM SUR LES COMMUNES
38	4.1 NICE
38	4.1.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
39	4.1.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À NICE
44	4.2 SAINT-LAURENT-DU-VAR
44	4.2.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
45	4.2.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À SAINT-LAURENT-DU-VAR
49	4.3 CAGNES-SUR-MER
49	4.3.1 PRÉSENTATION DU TRACÉ PRÉFÉRENTIEL (CARTE)
50	4.3.2 LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION À CAGNES-SUR-MER

60	5 LES BÉNÉFICES ATTENDUS
61	5.1 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE QUALITÉ DE VIE
62	5.2 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE MOBILITÉ
63	5.3 LES BÉNÉFICES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
64	5.4 SÉCURITÉ
64	5.5 TARIFICATION
66	6 DONNÉES TEMPORELLES ET CHIFFRÉES
67	6.1 CALENDRIER
68	6.2 FINANCEMENT
68	6.3 CHIFFRES CLÉS
69	6.4 PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRAVAUX
71	7 GLOSSAIRE
72	7.1 GLOSSAIRE



Préambule/ambitions



1.1. OBJET DE LA CONCERTATION

Ce document constitue le support de la concertation préalable pour le projet de réalisation de la ligne 4 de tramway entre Nice, Saint-Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer.

Cette concertation, en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme, a pour objectif l'information des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées afin de leur permettre de s'exprimer sur le projet, particulièrement sur son insertion et sa pertinence dans le contexte urbain et économique des secteurs desservis.

La ligne 4 de tramway constitue un projet d'envergure pour le territoire métropolitain, qui va permettre de desservir entre eux différents quartiers denses des 2^{ème} et 3^{ème} villes de la Métropole Nice Côte d'Azur (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent du Var) et de les relier au cœur de la plaine du Var et de ses nombreuses connexions vers le reste du territoire métropolitain, national et international.

Ce projet permet d'améliorer le maillage en transports en commun, d'accompagner le développement des modes actifs (vélo, piétons), de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat, et les équipements de proximité. Il s'inscrit également dans la dynamique d'adaptation de la Métropole aux changements climatiques, environnementaux et énergétiques. Ce nouveau mode de transport représente ainsi une véritable opportunité pour changer profondément la physionomie de la rive droite littorale du Var.

Par ailleurs, la Métropole, en tant qu'autorité organisatrice des mobilités, veille à ce que chaque ligne de tramway soit pleinement intégrée au réseau de transports en commun. La ligne 4 de tramway vient renforcer le réseau de trains (TER), tramway et bus existants en proposant une desserte plus fine de notre territoire, tout en offrant une capacité d'emport de voyageurs supérieure au bus.

1.2. CONTENU DU DOSSIER DE CONCERTATION

Le présent dossier, qui doit permettre au public de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques, comporte ainsi :

- La description du contexte légal et réglementaire dans lequel s'inscrit le projet, dont la présentation du maître d'ouvrage de l'opération en charge de cette phase de concertation,
- L'inscription du projet dans les documents de planification de la Métropole : le schéma directeur des transports urbains à 2040, le Plan de Déplacements Urbains, le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan Local d'Urbanisme Métropolitain,
- La cohérence du projet concernant l'adaptation du territoire aux 3 grands changements en cours que sont le défi environnemental, le défi climatique et le défi énergétique.
- Les principales caractéristiques du projet, techniques et financières, et notamment la présentation des analyses comparatives de tracé,
- Les éléments soumis à la concertation, qui concernent principalement les principes d'insertion de la ligne, les choix privilégiés en matière de redistribution des voiries, des pistes cyclables, du stationnement et des trottoirs, la vocation des espaces publics et la localisation fine des stations notamment.

1.3. MODALITÉ D'EXPRESSION ET SUITES ?

Cette procédure doit permettre, dans le cadre des contraintes techniques et financières, d'obtenir les préoccupations et les attentes de tous, avec pour finalité d'améliorer la poursuite des études.

Celles-ci pourront s'exprimer par différents canaux :

- Sur un registre mis à disposition du public dans chaque lieu d'exposition, où une information avec des panneaux et roll-up présenteront le projet,
- Lors d'ateliers présentiels en petits groupes (10 à 12 personnes) ou par visioconférence selon le contexte sanitaire, uniquement sur réservation,

- Sur le site internet de la métropole, espace d'information sur le projet permettant d'une part la consultation de l'ensemble des documents du projet, le visionnage d'un film présentant les éléments du projet, et d'autre part le dépôt d'observations ou de suggestions via un registre électronique en ligne.
- En adressant un courrier par écrit à Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur – Direction des Infrastructures de Transports – 06364 Nice Cedex 4.

À l'issue de cette concertation, la Métropole Nice Côte d'Azur réalisera un bilan faisant état des conditions effectives de la concertation ainsi qu'une présentation et une analyse de la participation et de l'ensemble des contributions recueillies. Ce bilan dégagera les enseignements de la concertation et il comprendra également les engagements du maître d'ouvrage.

Il permettra d'alimenter et d'affiner le programme de l'opération ainsi que les études et sera joint au dossier d'enquête publique.



Les enjeux et le contexte



2.1.LES ENJEUX

2.1.1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT

Le projet est de créer un réseau structurant à l'Ouest de la Métropole raccordant Nice, aux communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, fortes globalement de 80.000 habitants et 27.000 emplois (soit les 2^e et 3^e villes les plus peuplées de la Métropole). Véritable colonne vertébrale du schéma de transport métropolitain sur sa partie Ouest, la ligne de tramway 4 permettra de répondre au potentiel économique d'un tel secteur, au maillage du réseau avec les autres transports en commun en site propre (TCSP) se rabattant sur cette ligne, et au nombre de voyageurs attendus.

La création de la ligne 4 est nécessaire :

- Au développement des transports en commun sur ces secteurs denses et en devenir,
- Aux échanges en traversée du Var,
- Pour permettre de relier les quartiers en **facilitant les déplacements locaux quotidiens** grâce à une desserte des principaux pôles générateurs de déplacement (l'aéroport, l'Arénas, l'institut Arnault Tzanck, quartier des Vespins et de la gare, CAP 3000 et le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes sur mer, les équipements de proximité, ...).

2.1.2.REDUIRE LA PART DE L'AUTOMOBILE

Le tramway apporte fiabilité et rapidité pour les liaisons du quotidien et permet de trouver le meilleur compromis entre les différents besoins et modes de fonctionnement. L'arrivée du tramway va faire diminuer la part de l'automobile au profit des transports en commun et des mobilités douces et actives tout en redistribuant de l'espace aux piétons.

Pour faciliter ce report, la ligne de tramway sera l'occasion de construire des parcs-relais :

- À proximité de la gare de Saint-Laurent-du-Var,
- À proximité du Val Fleuri,
- Au terminus du parc des sports.

La création de parcs-relais est une nécessité qui permettra d'améliorer le rabattement des véhicules particuliers et d'augmenter donc le nombre d'usagers dans le tramway. Le principe en est que l'utilisateur d'un véhicule particulier peut stationner gratuitement dans un parking -relais, dès lors qu'il achète un titre de transport Aller-Retour de tramway. C'est ce billet validé qui lui permet de sortir gratuitement du parking relais. Il en existe déjà plusieurs attenants aux lignes de tramway 1, 2 et 3.

Les liaisons du quotidien sont articulées par des pôles d'échanges et des parcs-relais permettant de laisser la voiture au profit de transport en commun.

2.1.3. ORGANISER UN REPORT MODAL VERS LE TRAMWAY

Le projet de ligne 4 de tramway prévoit un niveau de performance similaire aux lignes de tramway existantes de la Métropole Nice Côte d'Azur. Cela sera rendu possible par l'acquisition de rames de grande capacité, de 300 personnes au maximum, circulant avec une fréquence de 8mn, et une vitesse commerciale optimale, grâce à une gestion de priorités de carrefours à feux privilégiant le transport collectif. En matière de confort, le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette ligne pourra recevoir donc de nouveaux usagers, dont ceux qui auront bénéficié des parcs relais d'une part, et ceux qui profiteront du redéploiement des lignes de bus d'autre part, lesquelles auront des arrêts positionnés le long de la ligne 4.

2.1.4. DESSERVIR LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES

Par la régularité et un cadencement approprié, la ligne 4 va permettre d'améliorer la desserte des pôles de développement situés de part et d'autre des rives du Var. Il s'agit par exemple du Grand Arénas, de Méridia, de l'aéroport en rive gauche. De même en rive droite, la zone commerciale de Cap 3000 et le quartier du Lac, l'institut Arnaud Tzanck, les Vespins, les secteurs du bord de mer, l'hyper centre de Cagnes-sur Mer, les bassins versants de la Cagne, avec le futur Eco-quartier de La Villette ou du Malvan constituent autant de secteurs en développement.

2.1.5. REQUALIFIER L'ESPACE PUBLIC ET DEVELOPPER LES MODES DOUX

Le projet de la ligne 4 de tramway apporte des **bénéfices en termes de qualité de vie** par la requalification des espaces.

La requalification de la RM6007 et du boulevard Maréchal Juin favorise les activités commerciales et permet un embellissement de l'espace public :

- **Une ville plus belle, apaisée et plus moderne** : végétalisation, pistes cyclables, élargissement des trottoirs, absence de ligne aérienne de contact pour faciliter l'intégration du tramway dans l'architecture des quartiers traversés. Le tramway permet une baisse globale des risques d'accidents par rapport au nombre de personnes transportées,
- **Une requalification de l'espace public** : embellissement de façade à façade, création de nouveaux espaces communs conviviaux, redistribution de l'espace public au bénéfice des riverains et des modes actifs, réappropriation de la rue par les piétons, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

2.1.6. CONSTRUIRE LA METROPOLE VERTE DE LA MEDITERRANEE

La réalisation d'un réseau de transport en commun en site propre constitue un territoire de référence. Le développement durable est pris en compte à tous les niveaux :

- Matériaux utilisés,
- Plantations adaptées à l'évolution climatique,
- Mesures d'économies d'eau,
- Éclairage économe en énergie et respectueux de la biodiversité nocturne.

Le tramway est la meilleure solution pour faire évoluer les comportements, et pour atteindre une forte réduction des émissions de CO₂ et gaz à effet de serre en réduisant l'utilisation de la voiture pour certains déplacements. A l'instar des lignes 2 et 3, la plateforme ferrée sera réalisée sur un espace majoritairement engazonné.

Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrages d'art seront minéralisés. La végétalisation favorise la biodiversité, le rafraîchissement naturel, et atténue les effets du réchauffement climatique. Au total :

- Environ 25.000 m² de plateforme seront traités (en majorité par du gazon) sur la M6007 (1,2 ha sur Nice et Saint-Laurent-du-Var, et 1,3 ha sur Cagnes-sur-Mer)
- 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer et 100 à Nice).

2.2. L'INSCRIPTION DU PROJET DANS LES DOCUMENTS DIRECTEURS

2.2.1. LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS



Il s'agit de poursuivre la réalisation du schéma directeur avec des lignes de tramway et TCSP supplémentaires ou étendues, articulées avec les transports non urbains, l'offre TER et les pôles d'échanges multimodaux. Les 3 objectifs majeurs inscrits déjà dans le schéma directeur des transports à l'horizon 2030 sont :

- Développer significativement l'offre de transport sur le réseau du transport public urbain et sur le réseau ferroviaire pour permettre une réduction sensible de la circulation automobile et des nuisances qu'elle engendre,
- Construire une offre de transport cohérente et complémentaire, articulée autour des pôles multimodaux principaux de Nice (Saint-Augustin, la gare

Thiers, Pont-Michel et Lingostière), ainsi que des pôles d'échanges secondaires de Cagnes-sur-Mer et de Saint-Laurent-du-Var,

- Favoriser l'émergence de nouveaux parcs de stationnement relais et pôles d'échanges secondaires pour faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs.

Le bilan à mi-parcours avec l'actualisation du schéma directeur des transports urbains à l'horizon 2040 affirme la création d'une ligne forte structurante (tramway sur la carte) entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ouest, en passant par Saint-Laurent-du-Var.

Sur le secteur qui intéresse le corridor de la ligne 4, l'arrivée du tramway aura des conséquences sur le réseau actuel de lignes de bus. Divers équipements seront prévus pour faciliter l'attractivité des transports bi-modes.

Réseaux bus et tramway : pôles d'échanges

Un principe de rabattement de lignes de proximité vers les stations pour augmenter la fréquentation du tramway est mis en place. Ce rabattement correspond à des axes significatifs du réseau :

- Débouché Val Fleuri,
- Gare ferroviaire de Saint-Laurent-du-Var,
- Pôle d'Échanges Multimodal de Nice Saint Augustin,
- Gare ferroviaire de Cagnes-sur-Mer
- Terminus parc des sports

Le projet consistera à faciliter des échanges entre bus et tramway, selon le principe du « quai à quai » de façon à atténuer les effets du changement de mode de transport. L'emploi des nouvelles technologies d'information et de communication sera également mis à profit pour améliorer l'information des voyageurs et minimiser les temps d'attente.

Stationnement

Le stationnement des véhicules sur le domaine public est considéré comme un accessoire indispensable de la vie urbaine, en répondant à la fois à une demande des résidents qui ne trouvent pas la place sur le domaine privé, et en offrant des accès facilités aux commerces et équipements urbains. L'arrivée d'une ligne de tramway modifie naturellement la part de la voiture comme possibilité d'accès aux commerces et services, et s'accompagne d'un réaménagement de l'espace public. À cette occasion, le fonctionnement des stationnements sera repensé par secteur pour permettre l'adéquation entre le nombre de places rétablies et la demande locale. Comme certains endroits demeurent exigus, les places manquantes auront vocation à être compensées,

soit au travers d'aménagements à proximité, soit au travers de la construction de parcs de stationnements, situés judicieusement. L'enjeu de conservation d'un nombre de places suffisant est vital pour permettre au tissu urbain de conserver son attractivité, et ses commodités d'usages, sans empêcher de pouvoir construire des espaces pour des modes doux, tels que les pistes et les bandes cyclables.

Parcs-relais

Des parcs-relais permettant de déposer sa voiture pour prendre le tramway seront implantés sur des emplacements cohérents :

À Saint-Laurent-du-Var :

- Intégration d'un P+R dans le PEM entre la gare ferroviaire de Saint-Laurent-du-Var et la station tramway.

À Cagnes-sur-Mer :

- Création d'un P+R le long du parc des sports au terminus de la ligne 4,
- Au débouché Val Fleuri et à proximité de la rue Sauvaigo : parking en superstructure et intégration au droit de cette station d'un pôle de rabattement bus significatif.

2.2.2. URBANISME : PLUM ET PDU

Le Plan de Déplacements Urbains Métropolitain (PDUM) constitue le volet mobilité du PLU Métropolitain. Il se décline en un certain nombre de projets à réaliser à différentes échéances, en cohérence avec le « schéma directeur du réseau de transport urbain à l'horizon 2030 », qu'il actualise et complète.

Il propose les grandes orientations suivantes :

- Fiabiliser l'offre ferroviaire,
- Revoir le partage de l'espace public,
- Simplifier l'accès aux transports en commun et renforcer l'offre existante,
- Favoriser et promouvoir l'usage des modes doux,
- Fiabiliser les conditions de circulation routière sur la Métropole et réduire leur impact environnemental.

Dans ce cadre, il entérine un certain nombre de projets de TCSP complémentaires au schéma directeur de 2030, et à son actualisation à l'horizon 2040. Ainsi, la création d'une ligne forte structurante entre Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var et Nice Ouest (ligne de tramway 4), le principe de franchissement du Var par la ligne 2 jusqu'à Saint-Laurent-du-Var, la réalisation d'un transport par câble entre La Gaude et Lingostière, ou la création d'un site propre sur l'avenue des Alpes à Cagnes-sur-Mer font partie des projets à considérer. De même, il propose la réalisation de pôles d'échanges, souvent positionnés à proximité de gares (ligne ferroviaire du littoral, de Nice-Breil et ligne des Chemins de fer de Provence).

Au niveau du PLUM, les emplacements réservés sur la RM 6007, permettent l'insertion urbaine de la ligne 4 à Saint-Laurent-du-Var et à Cagnes-sur-Mer.

Liste des emplacements réservés
"voirie" et "équipements publics"

Commune de SAINT-LAURENT-DU-VAR



Nom de l'ER	Objet de l'ER	Type de l'ER	Bénéficiaire de l'ER	Surface (m ²)
V25	Elargissement voirie et traitement des espaces publics et transports public de la limite communale ouest au chemin des Paluds (26m)	Voirie	Métropole Nice Côte d'Azur	28790



Liste des emplacements réservés
"voirie" et "équipements publics"

Commune de CAGNES-SUR-MER



Nom de l'ER	Objet de l'ER	Type de l'ER	Bénéficiaire de l'ER	Surface (m ²)
V35	Elargissement de la RD6007 et création d'un TCSP (26m)	Voirie	Métropole Nice Côte d'Azur	71291



2.2.3. LE PLAN CLIMAT

Le programme d'actions pour 2019-2025 va permettre d'aller plus vite vers la transition écologique et l'adaptation du territoire métropolitain aux dérèglements climatiques et à la descente énergétique. Ce nouveau Plan Climat détermine, sur la base d'un diagnostic détaillé, la stratégie et les moyens d'actions visant une réduction de 22% des émissions à l'horizon 2026 avec une trajectoire de neutralité carbone en 2050.

Compte tenu du champ de compétences de la Métropole Nice Côte d'Azur, le volume d'émissions de gaz à effet de serre qu'il s'agit d'économiser en 6 ans s'élève à 182 000 tonnes équivalent carbone (TeCO₂).

Un des quatre leviers forts est la réduction de la part modale du véhicule thermique.

L'objectif est d'atteindre, pour la mobilité, une réduction de 126 000 tonnes équivalent carbone par an grâce au réseau de tramway et de bus, mais aussi aux modes de déplacements doux qui entraîneraient une diminution de l'impact du trafic automobile de 10%.

Le végétal occupe une place particulière dans la stratégie d'aménagement du corridor de tramway.

Sur l'espace de la plateforme tramway en voie verte, le végétal :

- Préserve et reconstruit la biodiversité en ville avec une capacité à offrir des essences fruitières,
- Contribue à la réduction des îlots de chaleur urbains et au stockage de carbone,
- Lutte contre la pollution atmosphérique,
- Permet d'absorber la pluie et réduit ainsi la concentration des effluents,
- Évite la circulation de véhicules sur la plateforme ferrée, améliorant la sécurité et la performance du système de transport.

Pour la partie hors plateforme du tramway, il est étudié la possibilité d'associer plusieurs strates de végétaux telles qu'elles existent dans la nature, avec des espèces qui s'associent facilement entre elles, afin de mettre en place un écosystème qui puisse s'autogérer à terme, et qui demeure compatible avec les usages urbains (clarté et ombre, tolérance via l'utilisation d'espèces non allergènes notamment) :

- Une strate haute plantée d'arbres de haute tige, une strate intermédiaire composée d'arbustes,
- Une strate basse formée de couvre-sols vivants,
- Espèces à feuilles caduques permettant de garder en été de l'ombre et de la fraîcheur, et en hiver de laisser sa place au soleil et à la lumière.



Le projet



3.1. HISTORIQUE DU PROJET

Le réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) actuel de la Métropole Nice Côte d'Azur est composé de 3 lignes de tramway :

- La ligne 1 (8,7km, 22 stations, Henri Sappia–Hôpital Pasteur) inaugurée en 2007 et l'extension à Pasteur en 2013
- La ligne 2 (11,3km, 20 stations, Ouest-Est) mise en service partiellement à Magnan en juin 2018 et en totalité jusqu'au Port-Lympia depuis décembre 2019
- La ligne 3 (7km, 11 stations, Saint Isidore-Aéroport ligne2) mise en exploitation en novembre 2019.



Il était prévu, en 2008, d'étendre le réseau de TCSP jusqu'à Cagnes-sur-Mer en créant une ligne 4 (anciennement « Ligne2B »). Cette extension était envisageable selon deux modes de transport : le tramway et le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

De 2017 à 2020, la Métropole a réalisé une mise à jour des études de faisabilité élaborées en 2008 ainsi que sur l'analyse et la comparaison des variantes envisageables pour le tronçon de la ligne 4, qui reliera le secteur du Grand Arénas à Cagnes-sur-Mer.

Les variantes présentées dans le dossier de concertation portent sur des variantes de tracés qui étaient envisagées déjà en 2008 (secteurs Saint-Laurent-du-Var et entrée de Cagnes-sur-Mer), et plus récemment sur le tracé de la rive gauche du Var (secteur Nice au Grand Arénas).

Bien que décrites dans le présent projet, le choix s'est fait sur un tracé préférentiel le long de la RM 6007, en raison notamment de la meilleure intégration au tissu urbain, ainsi qu'une meilleure desserte du territoire. Véritable colonne vertébrale du schéma de transport sur la partie Ouest de la Métropole, seul le mode « Tramway » permet de répondre au nombre de voyageurs attendus et au potentiel d'une telle ligne.



Rabatement vers la ligne 4 de tramway (liaisons BHNS, lignes structurantes bus, lignes 2 et 3 du tramway)

3.2. AXE SOCIOECONOMIQUE

Participer à l'activité économique et desservir les principaux pôles

Le tramway va permettre de desservir les 2^{ème} et 3^{ème} communes les plus denses de la Métropole (Cagnes-sur-Mer avec 50 928 habitants, et Saint-Laurent-du-Var 28 453 habitants).

Le tracé préférentiel concerne environ 38.000 habitants et emplois à moins de 500m, et 61.000 habitants et emplois à 800 m de l'axe tramway (données 2019).

A l'horizon 2030, le tracé préférentiel en mode tramway concernera 55.000 habitants et emplois à moins de 500m et 85.000 à 800m.

Une meilleure accessibilité pour les salariés comme pour les clients permettra de revitaliser l'économie et le commerce sur les axes traversés et les principaux pôles.

La ligne de tramway relie également de multiples services publics et équipements publics.

Enfin, sur la base d'une estimation de 247 millions injectés, les travaux vont générer une augmentation de l'activité économique dans le domaine des travaux publics et de la construction.



Carte de zonage des 500 et 800 mètres depuis le tracé préférentiel. La zone blanche correspond à la bande de 500 mètres, et le jaune clair à la bande de 500 à 800 mètres depuis l'axe tramway ; Le jaune foncé correspond à la zone supérieure à 800 mètres

Contexte urbain et socio-économique du projet de tramway 4

Le tracé de la ligne 4 s'inscrit pleinement dans la politique d'espaces publics portée par la Métropole Nice Côte d'Azur qui est inscrite à travers le PLUm avec un emplacement réservé à 26m sur l'axe de la RM6007. Ce tracé va permettre de structurer cet axe mais également de doter le territoire métropolitain d'un réseau de transport urbain fort entre les 2 rives du Var.

Le tracé de la ligne 4 va permettre dans sa partie :

- **Est – Rive gauche du Var** de relier les territoires Ouest de la Métropole à l'ECO-Vallée plaine du Var : le Grand Arénas et son PEM, la future gare de la Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur, les lignes 2 et 3 du tramway de Nice, le secteur Méridia, l'Allianz Riviera, mais également l'aéroport de Nice Côte d'Azur, le futur Parc des Expositions et des Congrès
- **Centrale – Rive droite du Var** de desservir le sud de Saint-Laurent-du-Var, sa gare SNCF existante et future dans le cadre de la LNPCA, les quartiers entre l'A8 et la voie SNCF, mais également le centre CAP 3000, le quartier du Lac et le bord de mer en supprimant la passerelle pour constituer un boulevard urbain dans un secteur apaisé et sécurisé
- **Centrale - Les Vespins** de requalifier et de dynamiser l'axe de la RM6007, de desservir l'Institut Arnault Tzanck (271 lits en chirurgie, service d'urgence 24h/24, centre médico chirurgical) qui ne sera plus contraint d'augmenter son parc de stationnement lors d'accroissement de la clientèle, de capter les habitants du quartier Casals et Cassin situé entre la voie SNCF et l'A8, mais également le quartier des Vespins jusqu'au port de Saint-Laurent-du-Var
- **Axe Est-Ouest : Vespins / Val Fleuri / Cros / Requalification de la RM6007 jusqu'à l'hippodrome** de relier le Val Fleuri au centre de Cagnes-sur-Mer et favoriser l'accès aux commerces et aux plages, notamment par le développement de l'intermodalité : proximité avec la gare SNCF du Cros et d'un parking P+R. De requalifier l'avenue de Nice et la RM6007 et desservir leurs nombreux logements et d'aménager l'accès à l'hippodrome pour mettre en valeur l'entrée dans Cagnes depuis le boulevard Kennedy.
- **Axe Sud-Nord : Maréchal Juin / Eco quartier / centre ville / parc des sports et Lycées** de requalifier le boulevard Maréchal Juin avec de nouvelles essences d'arbres et en apaisant la circulation, de desservir les zones commerçantes et d'habitations avec une connexion facilitée piétonne vers le nouveau Pole d'échange multimodal (quartier de la Gare) dont les transports en communs plus performants permettront de desservir l'avenue des Alpes, le quartier du Malvan et les collines voisines, d'être intégré au projet du nouvel éco-quartier de la Villette jouxtant les rives de la Cagne et le parc des Cannebières renaturés pour répondre aux enjeux environnementaux, de desservir le centre de Cagnes et ses

zones commerçantes et de relier le parc des sports et les lycées Renoir et Escoffier, terminus de cette ligne dont le parking P+R permettra aux usagers des collines alentours de se stationner pour accéder au centre ville

Renforcer le développement économique

La future ligne 4 de tramway avec ses aménagements qualitatifs va être un véritable catalyseur du développement économique :

- **Une ville qui favorise l'activité** : renforcement de l'attractivité de la Métropole sur le plan national avec l'implantation de nouvelles activités commerciales et de service avec une requalification de l'espace plus conviviale.
- **Plus de fluidité et d'espace utile** : dégagement de l'espace public utile pour ceux qui ont besoin de se déplacer fréquemment : taxi, artisans, médecins, secours, professions libérales etc.
- **Plus d'activités liées aux travaux** : augmentation de l'activité économique dans les domaines des travaux publics et des aménagements publics.

3.3. FREQUENTATION

A partir des éléments décrits dans l'axe socio-économique, des données de la matrice des déplacements journaliers de la dernière enquête multimodale départementale, du nombre d'habitants et d'emplois par zone, **une étude sur la fréquentation attendue** à la mise en service et à l'horizon 2030 permet de consolider le choix du mode tramway.

Cette étude est basée sur :

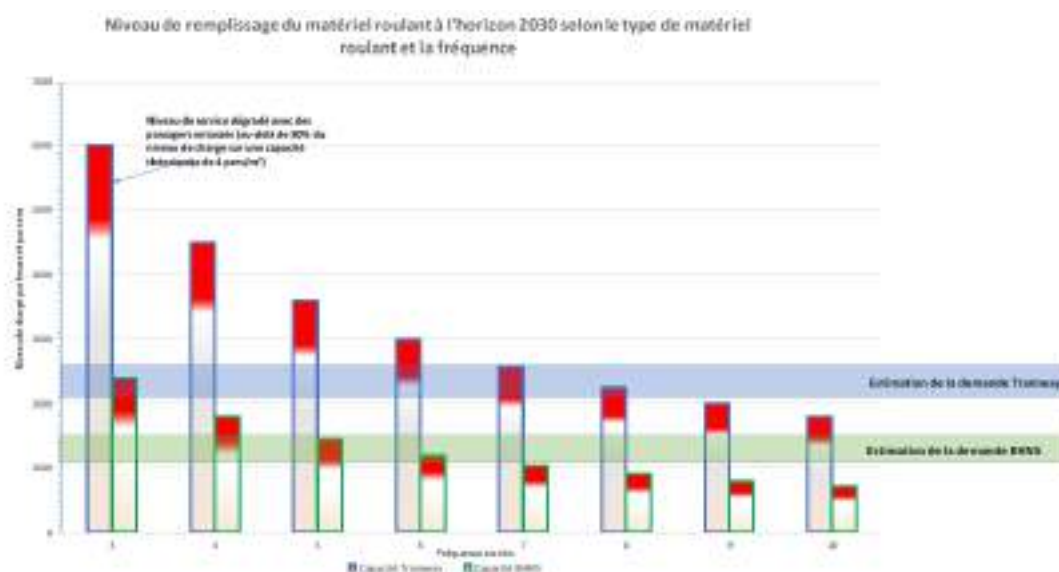
- Une fréquence de 8 mn,
- Une zone de chalandise à 500 m et 800 m pour le mode tramway et de 300 à 600m pour le mode BHNS (déplacements directs),
- Les échanges multimodaux au niveau des PEM (déplacements indirects au-delà de la zone de chalandise des stations),
- Les reports liés aux P+R (déplacements indirects),
- Les déplacements induits par des infrastructures comme l'aéroport et des établissements recevant du publics de grande capacité comme le centre commercial CAP 3000.

Les déplacements totaux seraient alors les suivants :

Potentiel de la demande ligne 4	Déplacements totaux (Jour) Attractivité des stations à 500 et 800m TRAM 300 à 600m BHNS	Déplacements à l'heure de pointe Attractivité des stations à 500 et 800m TRAM 300 à 600m BHNS
Mode Tramway	29 500 à 37 000	3 500 à 4 400
Mode BHNS	16 500 à 20 500	1 800 à 2 400

Ainsi, l'estimation de la fréquentation montre bien l'intérêt du mode tramway par rapport au mode BHNS dans sa capacité à capter des flux et à permettre un report modal satisfaisant.

L'estimation du trafic par sens en tramway, en prenant comme hypothèse un trafic orienté à 60% en direction de l'Arénas le matin (principale zone d'emploi), est de **2640 voyageur par heure par sens pour le scénario haut**. A partir de cette estimation, il est possible d'estimer le taux de remplissage du tramway durant l'heure de pointe en partant d'une capacité de 300 places pour un tramway et de 120 places pour un BHNS.



Ainsi à l'horizon 2030, le mode tramway apparaît comme le plus pertinent pour répondre aux enjeux de mobilité du secteur en offrant un niveau de service satisfaisant. En comparaison le BHNS pour une demande plus faible nécessiterait une fréquence entre 3 et 4 min ce qui est particulièrement élevé pour ce type de transports avec des risques accrus d'un manque de régularité de la ligne notamment dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer où les risques de perturbation sont plus importants (livraisons, piétons, manœuvres des ayants droits...).

Enfin, il faut noter également que l'estimation clientèle ne tient pas compte des développements au-delà de 2030 sur la plaine du Var mais également le long du corridor

de la ligne 4 en lien notamment avec la valorisation du foncier, et la mutation urbaine le long de la RM6007. De manière identique, l'estimation n'intègre pas un potentiel développement lié à l'ouverture de la gare SNCF Nice Aéroport à l'horizon de mise en service de la ligne 4 de tramway.

Le mode tramway répond donc favorablement à l'estimation de la fréquentation, tout en gardant une capacité suffisante, pouvant subvenir à l'augmentation du nombre de voyageurs au-delà de l'horizon 2030.

Nota : la fréquentation est également à mettre en rapport avec la longueur de la ligne, de 7,1km contre respectivement 11,3km pour la ligne 2. En extrapolant, le nombre de voyageurs sur la ligne 4 avec la longueur de la ligne 2, la fréquentation serait alors de 47 000 à 58 000 voyageurs. Le mode tramway laisse donc également l'opportunité de réaliser de futures extensions.

3.4. CARACTERISTIQUES DU PROJET

Au stade actuel de la concertation, les caractéristiques du projet porté par la Métropole Nice Côte d'Azur sont les suivantes, et susceptibles d'évoluer lors des études de définition. Ces caractéristiques correspondent au tracé dit préférentiel :

- Villes desservies : Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer
- Mode de transport : Tramway sur rail
- Longueur de la ligne 4 : 7,1km (1,3km sur Nice, 1,8km pour Saint-Laurent-du-Var et 4km pour Cagnes-sur-Mer)
- Nombre de stations : 13
- Fréquence pour chaque sens : 8mn entre chaque rame
- Temps de parcours : 20mn entre les terminus
- Vitesse commerciale : 21km/h
- Alimentation des rames : énergie électrique embarquée
- Rechargement des batteries : par le sol, pas de lignes aériennes de contact dans l'espace public
- Capacité d'une rame : 300 voyageurs
- Correspondances : lignes 2 et 3 du tramway
- P+R créés : gare de Saint-Laurent-du-Var, Val Fleuri et Parc des Sports

- Remisage des rames : au centre de maintenance Charles Ginésy terminus de la ligne 2 de tramway à Nice Ouest

3.5. TRACE PREFERENTIEL



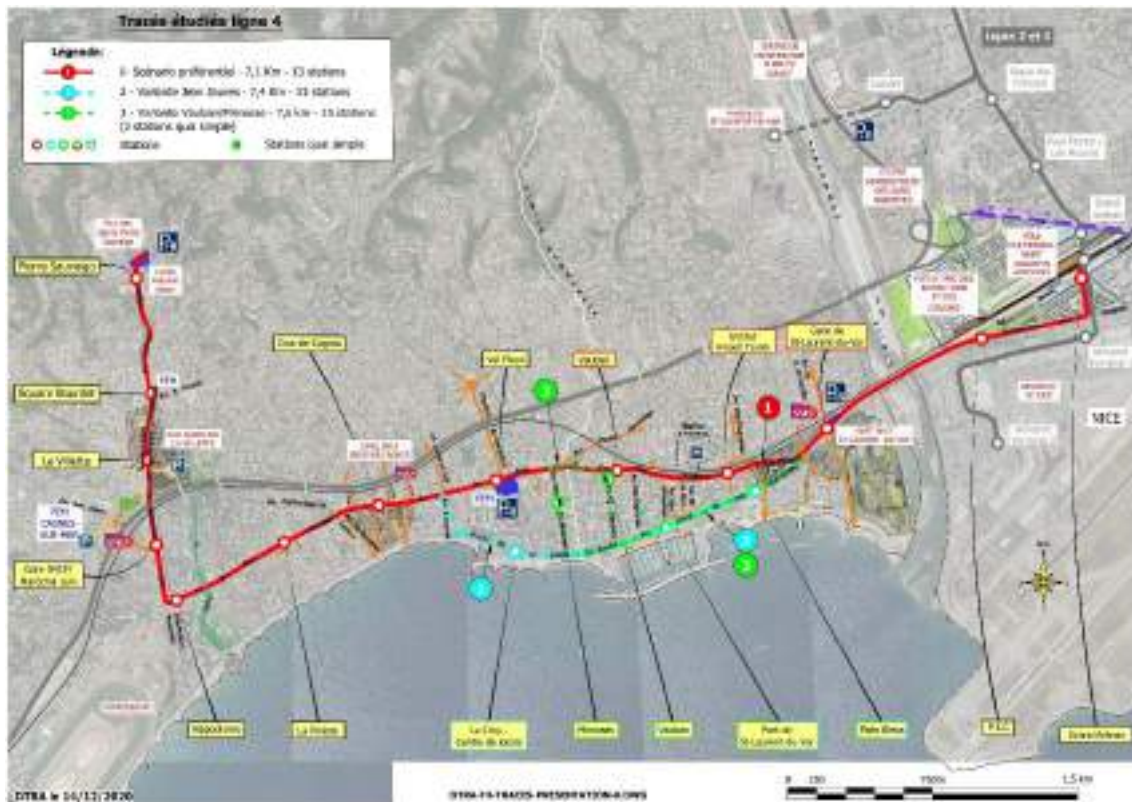
Depuis l'Est, le terminus de la ligne 4 se situe sur l'axe Nord-Sud dans le pôle d'échanges multimodal du Grand Arénas à proximité immédiate de la gare Nice Aéroport desservie à terme par la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, et des stations des lignes 2 et 3. La voie ferrée de la ligne 4 sera raccordée à celle de la ligne 2 afin de permettre le remisage des rames au centre de maintenance Charles Ginesy.

La voie ferrée du tramway emprunte ensuite la rampe de l'axe Nord-Sud du Grand Arénas pour se raccorder en position centrale et axiale de la promenade des Anglais en direction de l'Ouest.

L'ouvrage de franchissement du Var de la RM6098 est utilisé pour rejoindre en rive droite du Var Saint-Laurent-du-Var, puis le chemin des Paluds afin de prendre l'itinéraire RM6007, route des Vespins. Une forte évolution du site entre le RM 118, la route du bord de mer et la RM6007 est attendue au cours de la prochaine décennie (débouché LNPCA, nouvelle gare TER) ; le tracé retenu autorise cette adaptabilité du site.

Le tramway emprunte ensuite la RM6007, puis l'avenue de Nice jusqu'au carrefour du boulevard Maréchal Juin à Cagnes-sur-Mer. Il entre ensuite au centre-ville jusqu'au square Bourdet. Au-delà, la ligne de tramway chemine jusqu'au parc des sports, dont les lycées (Auguste Renoir et Paul Escoffier) et les équipements publics sont de forts pourvoyeurs de voyageurs. Ce tracé final côté Ouest intercepte le courant routier de la RM18 qui lie les communes de Cagnes-sur-Mer et de la Gaude.

3.6. LES VARIANTES DE TRACE



Plusieurs variantes de tracé ont été étudiées avant d’aboutir au tracé préférentiel. Elles sont présentées ci-après.

Variante bord de mer jusqu’à l’avenue Jean Jaurès – Tracé (2)

Cette variante de tracé au niveau du secteur central de la ligne 4 emprunte la RM6098 jusqu’à Cagnes-sur-Mer pour rejoindre la RM6007 par l’avenue Jean Jaurès au Cros de Cagnes (tracé 2 en bleu). Pour mémoire, le tracé préférentiel (tracé 1 en rouge) emprunte le chemin des Paluds pour rejoindre la RM6007 au niveau de l’avenue Frédéric Mistral afin de desservir le quartier des Vespins puis du Val Fleuri à Cagnes-sur-Mer.

Cette variante (2) présente également certains désavantages ayant amené à retenir le tracé préférentiel (1) dans ce secteur :

- Le tracé (2) longe le bord de mer et s'éloigne des centres de gravité des populations cibles. Ce tracé ne permet plus de capter les zones résidentielles situées à Saint-Laurent entre l'A8 et la voie SNCF, et les zones résidentielles du Val Fleuri, contrairement au tracé (1). Ce tracé (2) plus au sud permet en revanche une desserte au plus près des quartiers et des équipements du port de St Laurent du Var
- Le tracé (2) ne permet plus de desservir l'Institut Arnault Tzanck, et éloigne le P+R du Val Fleuri appauvrissant ainsi le report modal de la voiture vers la future ligne 4 de tramway.
- Le tracé (2) est un peu plus long que le tracé (1), et il ne permet pas de requalifier la RM6007 et de revitaliser cet axe urbain qui est en attente d'un nouvel aménagement depuis des décennies.





L'état de la RM6007 après un siècle

Variante bord de mer jusqu'aux avenues Vauban/Mimosas – Tracé (3)

Cette variante de tracé au niveau du secteur central de la ligne 4 de tramway reprend en partie la variante (2) en empruntant la RM6098 jusqu'à l'avenue Vauban dans le sens montant pour reprendre la RM 6007, et l'avenue des Mimosas dans le sens descendant et rejoindre la RM 6098, route du bord de mer.

Ce tracé de variante dédouble les voies du tramway sur deux avenues perpendiculaires (avenue Vauban et avenue des Mimosas) aux axes principaux (RM6007 et RM6098). Ce dédoublement des voies du tramway présente :

- La longueur de ligne la plus importante de l'ensemble des variantes,
- Deux demi-stations supplémentaires,
- Une exploitation du système de transport plus délicate, en raison de ce dédoublement,
- Un manque de lisibilité pour les futurs usagers,
- Reprend les éléments de la variante bord de mer plus une desserte des quartiers résidentiels Vauban et Mimosa

Hormis ces principaux désavantages, les avenues Vauban et des Mimosas, sont sous-dimensionnées par rapport aux axes principaux et un TCSP viendrait fortement contraindre la voirie (suppression d'un sens de circulation) et les fonctionnalités urbaines (stationnement, accès aux résidences).



3.7. TABLEAU MULTICRITERES

	Tracé (1) préférentiel	Variante (2) Bord de mer jusqu'à l'avenue Jean Jaurès	Variante (3) Bord de mer jusqu'aux avenues Vauban et Mimosas
Points majeurs			
Potentiel de desserte	Ce tracé dessert la zone urbaine la plus dense en population et emploi offrant le potentiel de desserte le plus important +++	Cette variante en longeant le bord de mer diminue de moitié le potentiel de desserte du secteur et ne dessert ni l'institut Tzanck, ni le Val Fleuri -	Cette variante est intermédiaire aux deux autres. Elle ne permet pas de desservir l'institut Tzanck mais le Val Fleuri en conservant son PEM et P+R +
Développement urbain et mutation	Ce tracé utilise l'emplacement réservé de la RM6007 qui fige le développement urbain de cette zone. Son utilisation par le projet ligne 4 va permettre une mutation urbaine de cet axe majeur +++	Cette variante ne nécessite pas d'acquisitions foncières, mais en longeant le bord de mer figé par des aménagements portuaires ne procurera pas de développement urbain important -	Cette variante reste une solution intermédiaire entre les deux autres tracés, bien que la route des Vespins qui est évitée ne connaîtra pas de mutation +
Requalification de l'axe tramway	La RM6007 sur ce secteur reste l'axe majeur le plus en attente d'une requalification. L'insertion urbaine du tramway y est facilitée par l'acquisition d'une partie de l'emplacement réservé +++	Cette variante emprunte la route du bord de mer qui est en partie requalifiée par le développement des modes doux et des aménagements paysagers -	Cette variante est une fois de plus une solution intermédiaire permettant de requalifier la RM6007 sur Cagnes mais qu'en partie sur Saint-Laurent +
Autres points			
Exploitation Tramway	Ce tracé ne présente pas de difficultés au niveau de son exploitation, et comme il est le tracé le plus court, il est également le plus performant +++	Cette variante ne présente également pas de difficultés en termes d'exploitation, mais comme ce tracé est plus long d'environ 500 m, le temps de parcours est augmenté +	Cette variante avec le dédoublement des voies sur des axes secondaires se raccordant à 90° n'est pas la meilleure solution au niveau de l'exploitation. De plus, pour les voyageurs, ce tracé est peu lisible et propose des arrêts dédoublés en demi-stations -
Impact circulation	Ce tracé permet de maintenir le nombre de	Cette variante sur la route du bord de mer permet de	Cette variante qui emprunte des voiries secondaires est

	voies existantes sur la RM6007, soit 2x1 voies, grâce à l'emplacement réservé. Il supprime cependant des voies de tourne-à-gauche à certains carrefours limitant leur capacité +	maintenir 2 voies dans le sens Ouest-Est en décalant la piste cyclable vers le Sud, et supprime la troisième voie de circulation dans le sens Est-Ouest, tout en maintenant 2 voies +++	la plus impactante en termes de circulation car la création de carrefours « tramway » perpendiculairement aux axes principaux limiteront leur capacité -
Développement des modes doux	La RM6007 n'a pas d'aménagements spécifiques pour les cycles et les modes doux. Le fait d'y faire passer le tramway va permettre d'en créer et de les mailler avec ceux existants en bord de mer +++	Cette variante emprunte la route du bord de mer qui possède déjà une piste cyclable et des trottoirs aménagés pour les modes doux. Le passage du tramway sur cet axe n'apportera peu de plus-value pour cette thématique -	Cette variante est une plus une solution intermédiaire permettant en partie de développer les modes doux sur la RM6007 +
Synthèse	1er	3ème	2ème

Potentiel de desserte : desserte de la population la plus large, des quartiers résidentiels denses et des équipements et secteurs pourvoyeurs d'emplois, des liaisons et échanges avec les pôles multimodaux.

Développement urbain : axe structurant amené à se développer au niveau urbain et à se densifier en termes de population et d'emplois, en attente d'une infrastructure forte de transport.

Requalification de l'axe tramway : facilité d'insertion du tramway, largeurs disponibles, emplacements réservés permettant d'insérer au mieux l'infrastructure de transport en requalifiant l'axe et en améliorant le cadre de vie.

Exploitation du tramway : tracé présentant le meilleur compromis vitesses de transport et respect des fréquences, permettant d'insérer au mieux les terminus et stations.

Impact circulation : aménagement impactant le moins la circulation des véhicules, les entrées de ville, les traversées du Var

Développement des modes doux : aménagement facilité pour les piétons, en faveur des pistes cyclables, maillage des réseaux.

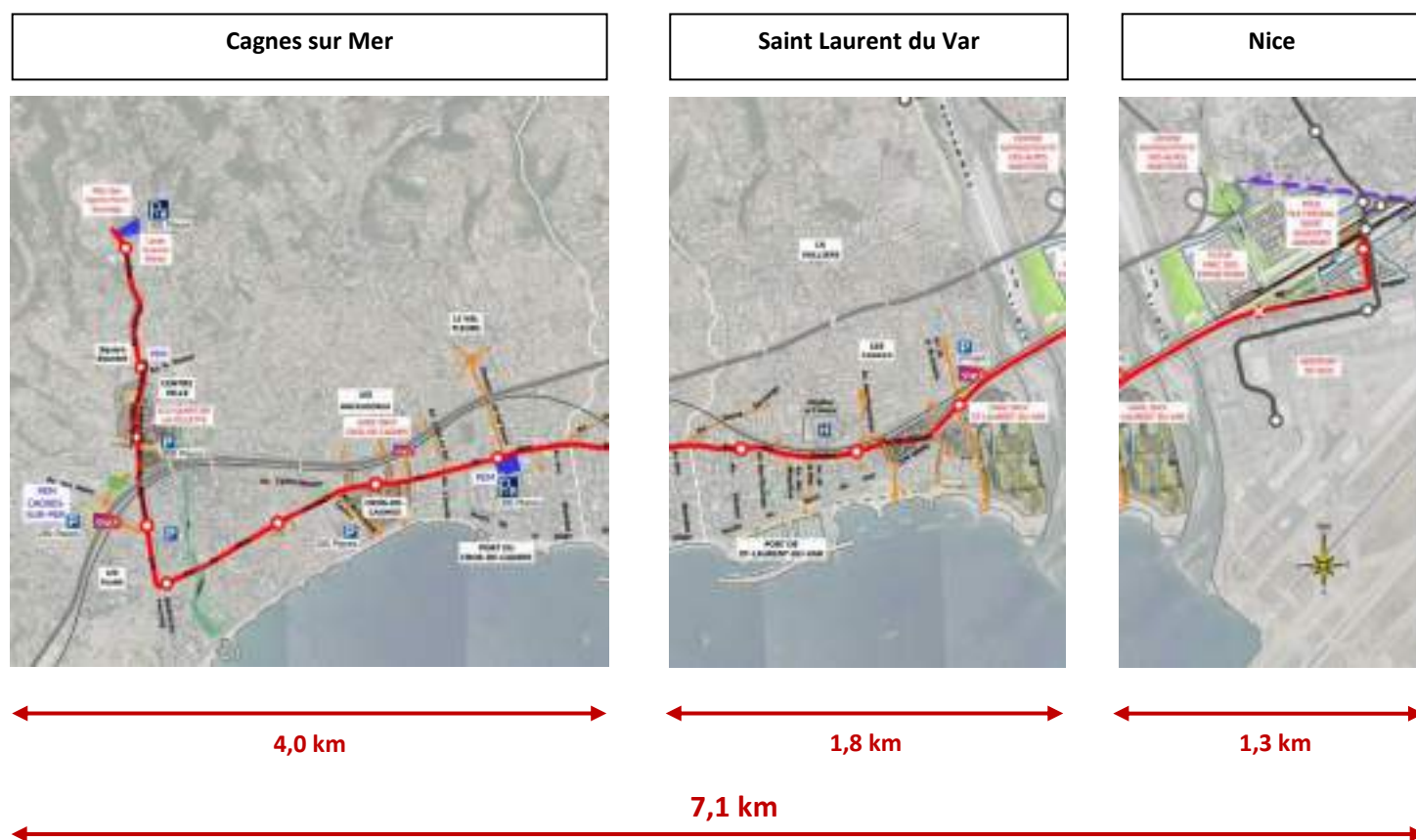


Zoom sur les communes



Trois communes sont concernées par l'arrivée de la ligne 4 du tramway. Sur les **7,1 km** que compte le tracé :

- **1,3km** se situe sur la commune de Nice,
- **1,8km** se situe sur la commune de Saint-Laurent-du-Var,
- **4,0km** se situe sur la commune de Cagnes-sur-Mer.

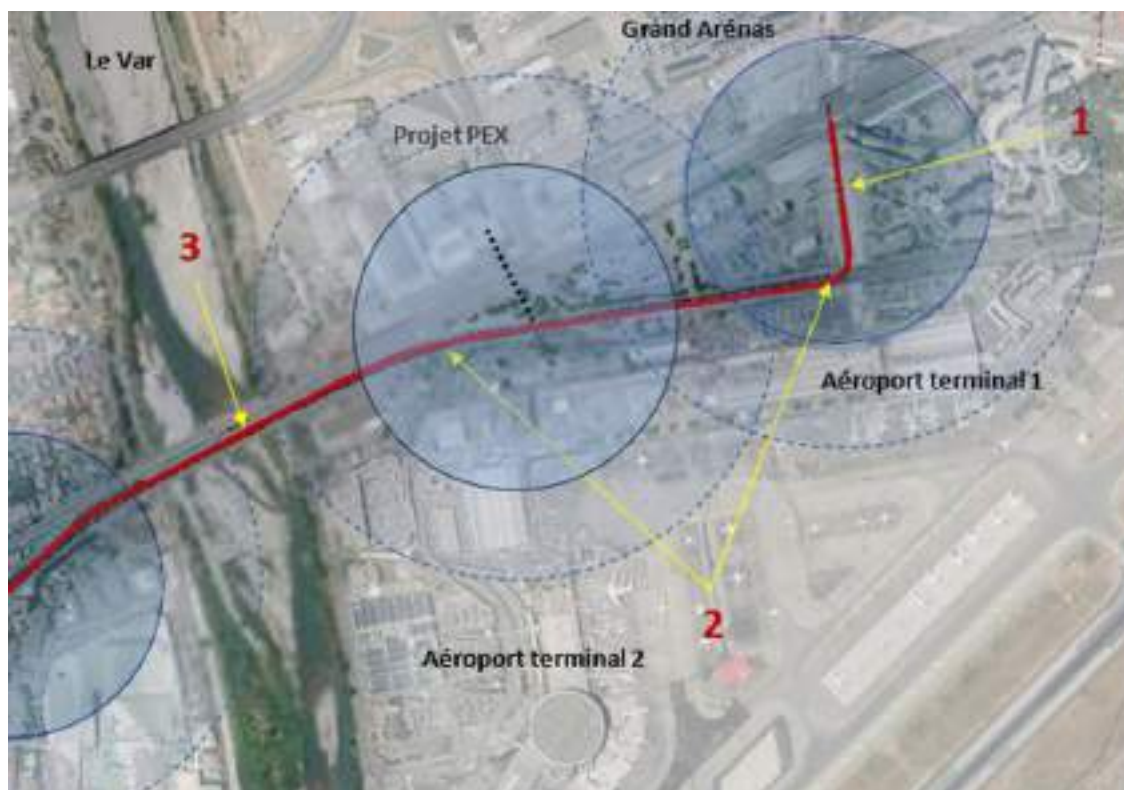


Les plans, coupes et visuels présentés dans ce chapitre « zoom sur les communes » sont des intentions d'aménagement du projet de la ligne 4 de tramway afin que le public puisse visualiser un rendu et se faire une opinion sur le projet. Les documents présentés ne sont pas figés pour les études futures et sont mêmes susceptibles d'évoluer par rapport :

- Aux observations émises par le public durant la concertation,
- Aux détails des études d'avant-projet,
- Aux projets connexes à la ligne 4,
- Aux évolutions du contexte au projet.

4.1. NICE

4.1.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Nice sont :

- 1/ Le pôle d'échange du Grand Arénas
- 2/ La Promenade des Anglais
- 3/ Le pont Napoléon III

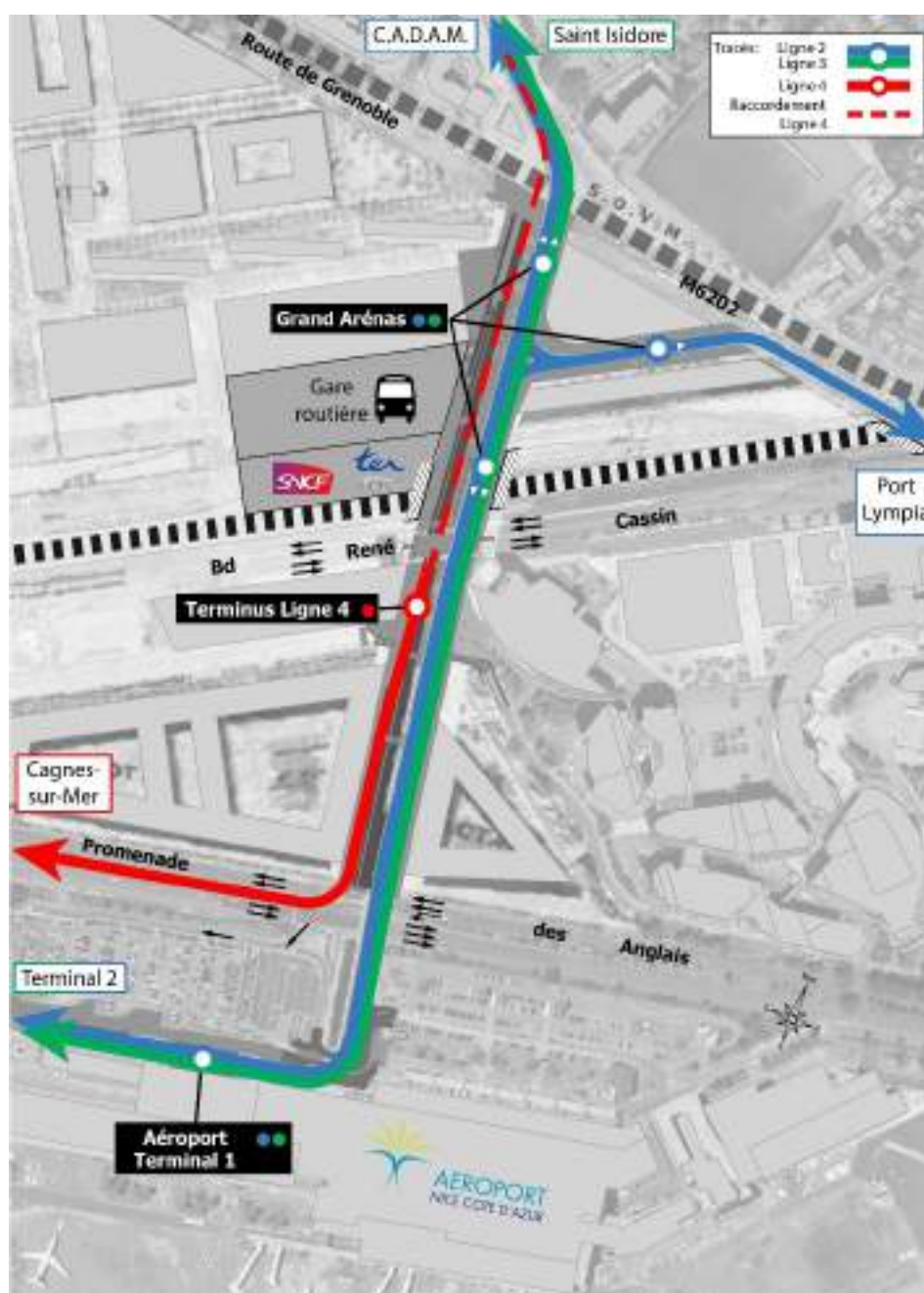


Zone d'influence directe d'une station (500 à 800 m)

4.1.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION A NICE

Une connexion optimisée avec le pôle d'échanges du Grand Arénas

Le terminus de la ligne 4 sera en correspondance directe avec les lignes 2 et 3 de tramway ainsi que la future gare LNPCA. L'arrêt de la ligne 4 sera positionné au plus près des lieux de correspondance du pôle d'échanges du Grand Arénas.



Zoom sur les communes

Nice

Le terminus de la ligne 4 est judicieusement placé entre la gare SNCF (LGV-TER) et non loin du Terminal 1 de l'aéroport Nice Côte d'Azur. Les stations des lignes 2 et 3, ainsi que la gare routière bus permettent de compléter les échanges multimodaux.



Ligne 4

Ligne 2



Axe Nord-Sud du Grand Arénas

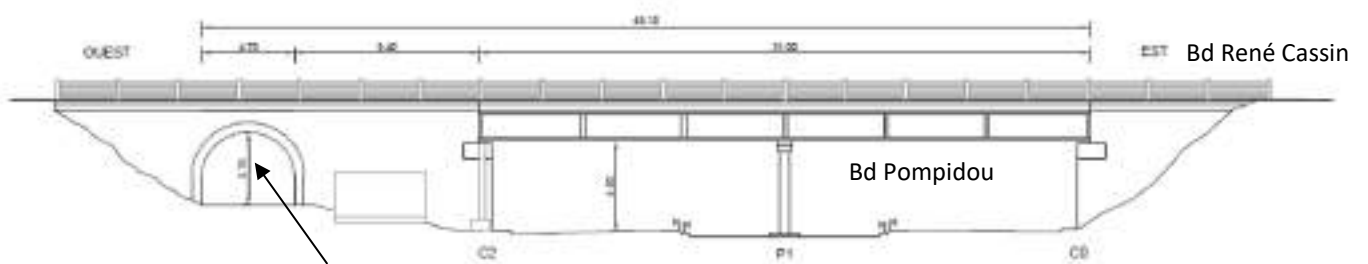
Une entrée de ville valorisée sur le thème de Nice « ville verte de Méditerranée »

La ligne 4 sera un levier pour améliorer la perception de l'entrée de la Ville de Nice depuis l'Ouest. La végétalisation de cette séquence sera un enjeu important. Une continuité végétale sera réalisée afin de représenter la thématique « Nice Ville verte de la Méditerranée ». Il est privilégié une insertion du tramway au centre de la promenade des Anglais. L'engazonnement de la plateforme du tramway accompagnera le terre-plein central de la promenade, déjà fortement paysagé.



Un arrêt tramway pour desservir le futur Parc des Expositions et des Congrès (PEC)

La présence d'un ouvrage permettant le franchissement des voies SNCF, au niveau du futur PEC, est une opportunité pour localiser à cet endroit un nouvel arrêt du tramway. Cet aménagement doit être associé à un espace public et à un cheminement piéton suffisamment large et aux normes PMR pour desservir un secteur qui génèrera des flux piétons importants.



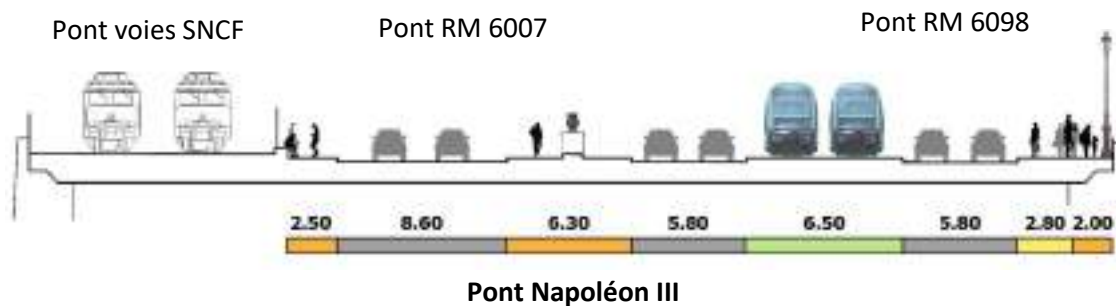
Passage existant pouvant être réutilisé pour l'accès au futur PEC

Zoom sur les communes

Saint-Laurent-du-Var

Le Pont Napoléon III – Un regard sur le grand paysage

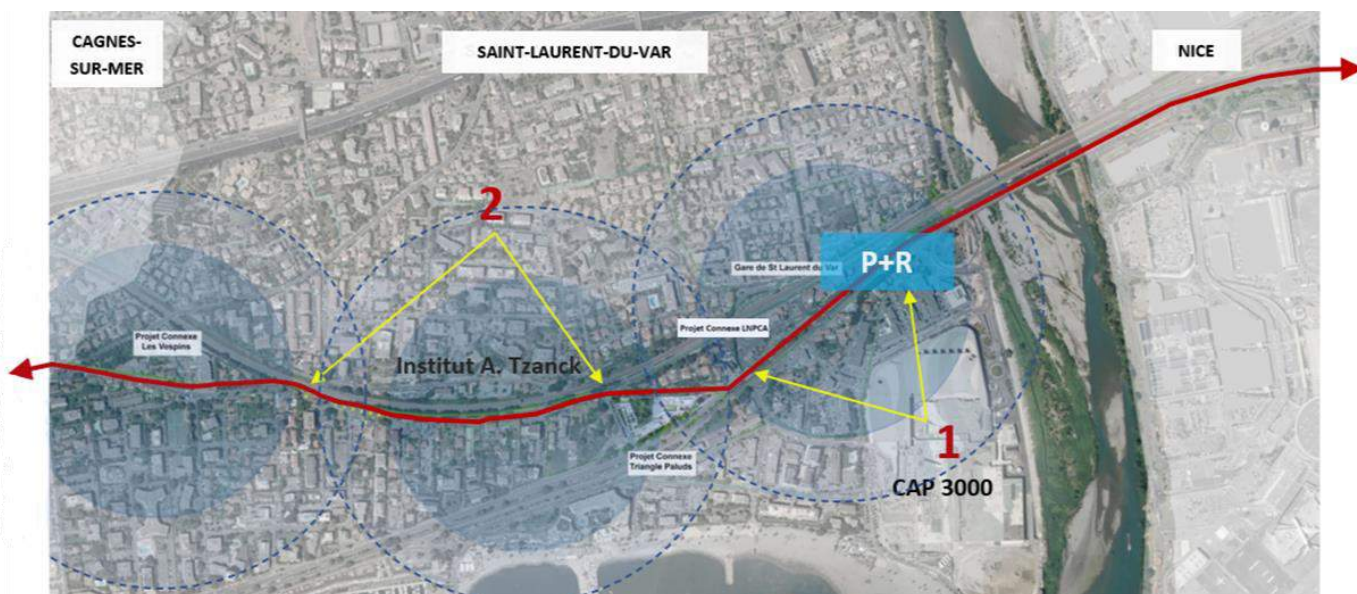
La traversée du Var se caractérise par des percées visuelles importantes vers le grand paysage et le Mercantour. Afin de préserver cette vision dégagée et panoramique, il est souhaité de privilégier des aménagements qui minimisent les émergences ainsi que d'assumer la minéralité de cette séquence.



Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var

4.2. SAINT-LAURENT-DU-VAR

4.2.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Saint-Laurent-du-Var sont :

- 1/ En axial sur la route du bord de mer
- 2/ En latéral sur la RM 6007 le long du talus SNCF

Zone d'influence directe d'une station (500 à 800 m)

Parking relais

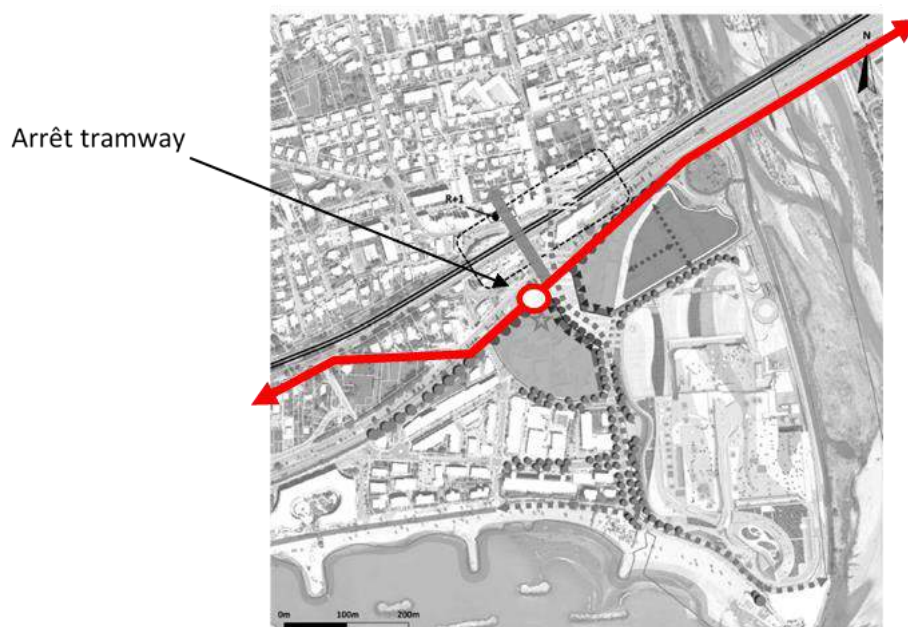
4.2.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION SUR SAINT-LAURENT-DU-VAR

Le secteur de la Gare de Saint Laurent - un projet en cohérence avec le Plan Local d'Urbanisme métropolitain et la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le tramway devra s'insérer dans un projet d'envergure et un secteur qui va connaître de fortes mutations. L'arrêt du tramway sera stratégiquement positionné afin d'être en cohérence avec le projet de la LNPCA et l'OAP des Vespins (orientation d'aménagement et de programmation indiquée dans le PLUM).

La requalification des espaces publics du secteur doit être compatible avec la poursuite des projets en cours de réflexion : relier le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var à son bord de mer et à la zone commerciale, créer une entrée de ville plus qualitative avec la suppression de la passerelle et la requalification de la voie en boulevard urbain et où les modes doux sont connectés permettant ainsi de résorber l'effet barrière des grandes infrastructures.

Un parking relais (P+R) viendra compléter le dispositif afin de créer un pôle stratégique situé à proximité immédiate de l'aéroport et du centre commercial CAP 3000.



Extrait de l'OAP du PLUM

Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var



Route du bord de Mer – Gare de Saint-Laurent-du-Var

Zoom sur les communes

Saint-Laurent-du-Var



La route des Vespins – Une meilleure desserte des quartiers au Nord de la voie SNCF

La présence du talus SNCF est à considérer comme une opportunité de concevoir une unité paysagère forte entre celui-ci et la plateforme végétalisée du tramway.

La volonté d’obtenir une séquence très paysagère ainsi que la configuration de la voie amène à privilégier une insertion de plateforme en latérale.

Une attention particulière sera apportée sur la requalification des cheminements permettant de traverser les voies SNCF et de desservir le centre-ville de Saint-Laurent-du-Var ainsi que l’hôpital Tzanck.

Les aménagements de la ligne 4 du tramway prendront en compte le projet de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur pour qu’à terme les deux projets soient compatibles.

Les arrêts du tramway seront positionnés au plus près des passages excitants sous les voies SNCF afin de pouvoir desservir les équipements, notamment l’hôpital Tzanck, et les habitations situées au nord des voies SNCF.

Les projets de la ligne 4 de tramway et de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur constituent une opportunité pour requalifier et dynamiser la RM 6007, offrant également une perspective de faire évoluer le tissu urbain et d’améliorer les accès transversaux qui mènent au bord de mer, au port de Saint-Laurent-du-Var ou encore aux Flots Bleus.

Zoom sur les communes Saint-Laurent-du-Var



Insertion latérale



Route des Vespins

4.3. CAGNES-SUR-MER

4.3.1. PRESENTATION DU TRACE PREFERENTIEL (CARTE)



Les principales séquences d'insertion du tramway sur Cagnes-sur-Mer sont :

- 1/ Le P+R du Val Fleuri
- 2/ Le Cros de Cagnes
- 3/ Le boulevard Maréchal Juin
- 4/ Le centre-ville
- 5/ L'avenue Marcel Pagnol



 Parking relais

4.3.2. LES PRINCIPAUX ENJEUX D'INSERTION SUR CAGNES-SUR-MER

La réalisation d'un parking relais au débouché du chemin du Val Fleuri

Le chemin du Val Fleuri est un quartier en pleine expansion de Cagnes-sur-Mer, les voies de circulation que sont l'avenue des Chênes et l'avenue des Bugadières le relie au centre-ville et en font donc un axe majeur qui débouche sur la RM6007.

Il est donc attendu un report modal important qui sera rendu possible par un pôle d'échanges constitué d'un parc relais, de plusieurs quais bus et d'une station de tramway positionné sur un emplacement réservé

La plateforme du tramway est positionnée préférentiellement au sud de la voirie afin de contourner les 2 grands cèdres protégés.



Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Avenue de Nice – Préservation des Cèdres



PEM du Val Fleuri



Avenue de Nice – Cagnes-sur-Mer
Carrefour chemin du Val Fleuri

L'avenue de Nice et la traversée du Cros de Cagnes

L'avenue de Nice avec ses immeubles ne laisse qu'entrevoir à certains endroits les petites rues composées des maisons de pêcheurs qui font le charme du Cros de Cagnes. Le passage du tramway par la RM6007 permettra de requalifier cette avenue qui permet l'accès entre autres à la gare TER, à la très commerçante rue des Oliviers et à la place Saint Pierre. Les aménagements devront donc prendre en considération :

- Cette identité particulière et cette unité d'ensemble, les liens stratégiques avec la gare TER et les cheminements piétons franchissant l'A8 et les voies ferrées.
- Un nouveau partage des fonctionnalités pour favoriser des emprises plus importantes en faveur d'un d'espace public plus qualitatif.



Le Cros-de-Cagnes

Plus globalement sur cette séquence une insertion axiale du tramway est proposée afin de ne pas rentrer en conflit avec l'ensemble des fonctionnalités présentes en pied de façade (accès véhicules, terrasses, places de livraison, devantures commerciales...)

Le linéaire important de cette séquence (environ 1800m) nécessite une réflexion paysagère qui ne soit pas systématique et monotone.

Une diversité sera étudiée dans le choix des essences, des plantations et les densités végétales. Une continuité végétale sera recherchée mais qui ne s'exprimera pas nécessairement par une régularité des alignements.



Avenue de Nice – Cagnes-sur-Mer

Le Sud du boulevard Maréchal Juin – La valorisation d'une artère commerciale

Au regard de l'activité commerciale importante du boulevard il est nécessaire d'élargir les trottoirs existants. La reconfiguration du stationnement (avec notamment la suppression de l'épi) doit faciliter cette évolution. La baisse en nombre de place de stationnement sera pondérée par la réalisation d'un parking de compensation.

Par similitude à la RM 6007 une insertion axiale du tramway sera privilégiée afin de ne pas rentrer en conflit avec l'ensemble des fonctionnalités urbaines présentes en pied d'immeuble.

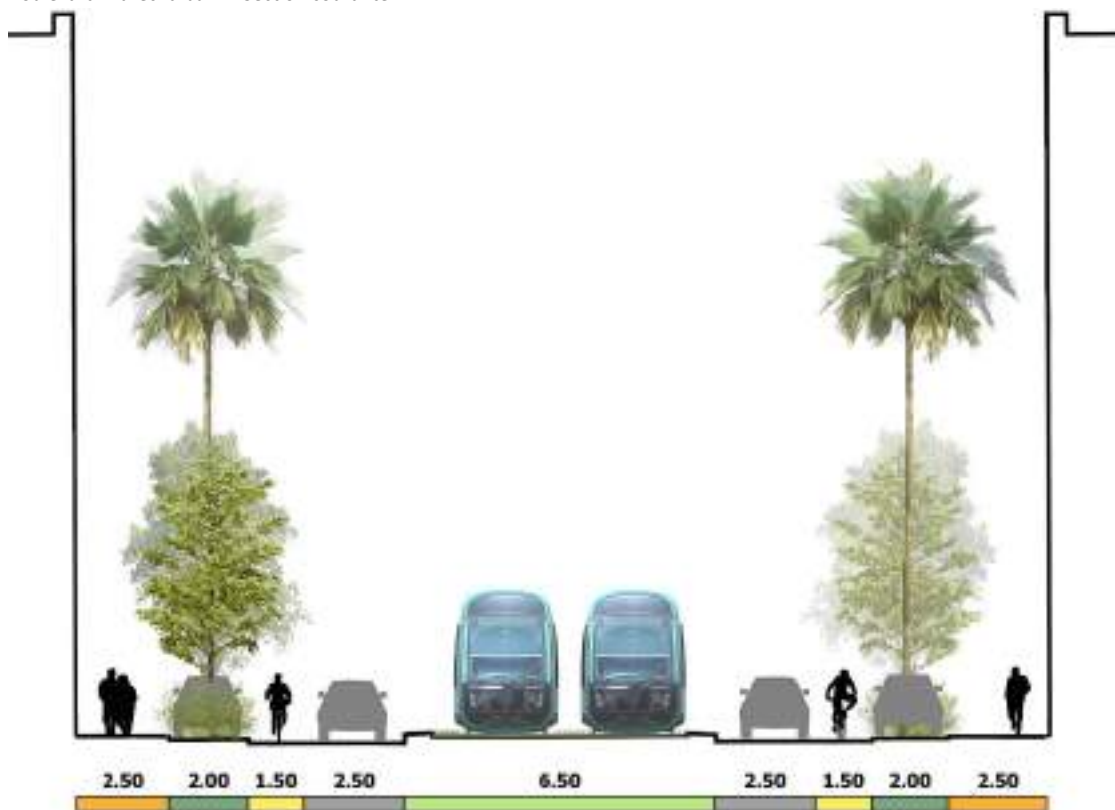
La requalification générale du boulevard est l'opportunité de revoir le parti paysager afin d'offrir un espace public plus ombragé l'été.

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer



Boulevard Maréchal Juin – Section courante



Boulevard Maréchal Juin

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Le centre-ville

Le tramway traverse le centre-ville en empruntant le boulevard Maréchal Juin, l'avenue de l'Hôtel des Postes et l'avenue Frédéric Mistral. L'insertion d'un tramway sur cette section suppose de revoir le plan de circulation du centre-ville afin de minimiser la circulation sur l'axe du tramway.

Les études menées à aujourd'hui montrent que les véhicules transitant par le centre-ville ne s'arrêtent pas, ou peu. Cette circulation ne profitant pas aux commerces, n'amènent que nuisances et pollution. Le projet de la ligne 4 de tramway est l'opportunité de créer un centre-ville apaisé afin de valoriser ses espaces publics et ses commerces. Même s'il sera nécessaire de mener des études détaillées pour confirmer certains points de l'aménagement, le plan de circulation pourrait être le suivant : un trafic de transit en bleu élargi offrant ainsi un large centre-ville propice aux piétons et modes doux avec un cadre de vie grandement amélioré.



Zoom sur les communes

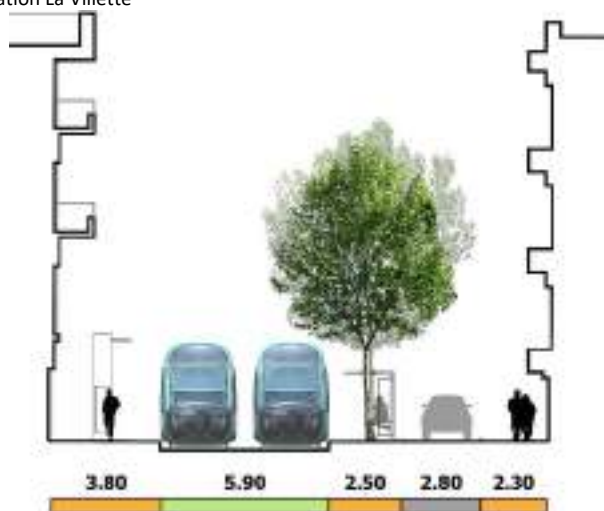
Cagnes-sur-Mer

Une desserte riveraine et livraison sera toujours possible via une plateforme tramway qui pourra être ponctuellement partagée. L'intervalle à 8 minutes par sens des tramways permettra cette cohabitation sur l'avenue de l'Hôtel des Postes et Frédéric Mistral. Au niveau du boulevard Maréchal Juin depuis la rue de l'Eglise une voie propre à la circulation routière sera conservée et destinée aux dessertes riveraines et au fonctionnement urbain.



Boulevard Maréchal Juin- Église de la Sainte-Famille – Cagnes-sur-Mer

Boulevard Maréchal Juin – Station La Villette



Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

Le projet minimisera les reprises de la place de Gaulle récemment requalifiée.



Place du Général de Gaulle

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer

L'avenue Marcel Pagnol - L'accompagnement végétal des berges de la Cagne

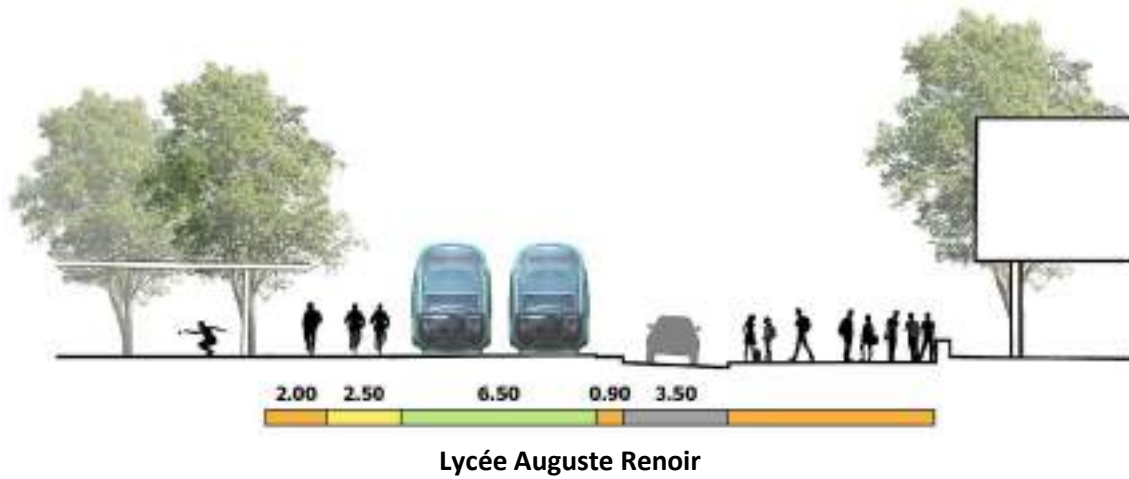
Le projet devra renforcer le caractère paysager de cette séquence en lien avec les berges de la Cagne. La faible densité urbaine du secteur doit permettre de favoriser des aménagements perméables, rustiques et plus propices à la renaturation de la Cagne.



Avenue Marcel Pagnol

Zoom sur les communes

Cagnes-sur-Mer





Les bénéfices attendus



5.1. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE QUALITÉ DE VIE

- La réduction des impacts sur la santé, liés à la voiture pour les milliers d'habitants des quartiers traversés :
 - Comme pour les lignes en exploitation, une diminution sensible de la pollution atmosphérique : - 15 à -17,5 % de polluants en moins, et apaisement de la circulation.
 - Une très nette diminution du bruit : 2 fois moins de bruit constaté en moyenne sur les voies requalifiées par le tramway – en moyenne – 4 dB. Réduction du bruit pour les immeubles situés à proximité.
- La requalification urbaine et esthétique de la RM6007 et des espaces publics du corridor. Ainsi une surface de 125.000 m² sera requalifiée de façade à façade.
- La création d'un ruban vert sur le tracé, avec une voie verte de 6m50 dédiée au tramway. Seuls les carrefours, les stations et les franchissements d'ouvrages d'art sont minéralisés. Au total, environ 25.000 m² de plateforme seront traités (en majorité par du gazon) sur la RM6007 (1,2 ha sur Nice et St Laurent du Var, et 1,3 ha sur Cagnes sur mer).
- De nouveaux espaces verts verront le jour, intégrant la plantation de nouveaux arbres qui améliore la climatisation naturelle des axes traversés, dans le respect du caractère méditerranéen du littoral : 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer, et 100 à Nice).
- Le retraitement et l'élargissement des trottoirs pour favoriser les déplacements des piétons et ajouter de la convivialité à la vie urbaine avec la possibilité d'installer des terrasses, meilleure accessibilité pour les PMR.

En résumé, les bénéfices attendus pour la population :

- Moins de pollution
- Moins de bruit
- Une ville plus belle et apaisée
- Une ville plus moderne
- Une ville plus conviviale où les déplacements en transport en commun et en mode doux sont bénéfiques pour la santé
- Une ville plus verte qui respire
- Un cadre de vie requalifié

5.2. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE MOBILITÉ

- L'arrivée du tramway va faire diminuer la part de l'automobile au profit des transports au commun et des mobilités douces et actives.
- Il va permettre d'alléger le trafic routier, et faciliter les nombreux déplacements locaux :
 - Grâce à une desserte plus fine (13 arrêts)
 - Reliant entre eux les quartiers, équipements et services publics
 - Articulée et complétée par des pôles d'échanges pour les rabattements
 - Permet de développer une nouvelle complémentarité avec le train.
- Il améliorera l'offre TC (fiabilité et rapidité) pour les liaisons du quotidien entre la partie Ouest de la Métropole et le cœur de la vallée du Var, notamment pour les salariés,
- Il va desservir les principaux pôles générateurs de déplacements du quotidien : l'aéroport, l'Arénas, l'institut Arnault Tzanck (40.000 visiteurs/an hors personnel et hospitalisés), le centre commercial Cap 3000, le Cros de Cagnes, l'hippodrome, le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, les équipements de proximité, le parc des sports et les lycées.
- Des parcs-relais seront réalisés pour le rabattement des voitures vers le tramway ; les accès entre tramway et les gares (à Saint Augustin, Cagnes sur mer, Cros de Cagnes et Saint-Laurent-du-Var) seront améliorés. Des pôles d'échange bus-tram seront réalisés, au terminus du parc des sports et à proximité du Val Fleuri pour améliorer le rabattement et l'intermodalité.
- Le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite (quai au niveau du plancher des rames, plancher bas intégral, portes larges pour les fauteuils, emplacement réservé dans les stations et les rames, phonie aux distributeurs...).
- Le projet comprendra également un système vidéo embarqué et en station pour des déplacements en toute sécurité.

En résumé, les bénéfices attendus au bénéfice des usagers :

- Une offre de transport supplémentaire, et des facilités de déplacement sur des axes saturés.
- Un véritable réseau, plus performant avec un maillage qui permet d'accéder à toute l'agglomération aisément, dont l'ECO-Vallée est le point de gravité.
- Une intermodalité accrue avec la complémentarité des différents modes de déplacement, dont des parkings relais.
- Plus de confort, plus de sécurité, plus d'accessibilité dans les transports en commun.

5.3. LES BÉNÉFICES EN TERMES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Faciliter l'accès aux axes commerciaux le long de la RM6007 et l'hypercentre de Cagnes sur Mer qui concentrent la plus grande partie de l'activité économique : commerces, services, services publics. Il s'agit alors d'un facteur de développement.
- Le tramway va renforcer l'attractivité de la métropole au plan international.
- Il va requalifier le cadre de vie. Ce sont des éléments qui séduisent les cadres et les attirent vers des territoires qui offrent une très grande qualité de vie.
- En réduisant la circulation automobile, le tramway dégage de l'espace utile (voirie et stationnement) pour ceux qui ont réellement besoin de se déplacer fréquemment pour leur activité économique (taxis, artisans, médecins, professions libérales, service public, secours...).
- Une meilleure accessibilité pour les salariés comme pour les clients permettra de revitaliser l'économie et le commerce sur les axes traversés.
- La requalification de l'espace notamment sur la RM6007 et au cœur de ville favorisera un nouveau développement d'activités, de logements et de commerces en proximité des quartiers traversés).
- Avec 247 millions d'euros injectés, les travaux vont générer une augmentation de l'activité économique dans le domaine de la construction.

En résumé, les bénéfices attendus pour les professionnels :

- Une ville plus attractive, qui favorise l'activité,
- Plus de mobilité et une meilleure accessibilité, donc plus d'activité pour les commerces et les services,
- Moins de voitures « inutiles » en ville, donc plus de fluidité et plus d'espace utile pour les professionnels,
- Plus d'activités économiques liées aux travaux.

5.4. SECURITE

L'accidentologie routière dans le cadre des trajets domicile-travail représente un enjeu de sécurité routière. Les politiques publiques visent depuis quelques années à favoriser des moyens de transports alternatifs à la voiture particulière. Les différentes études montrent que le choix modal influence fortement l'accidentalité dans le cadre des trajets domicile-travail.

Le train et les transports collectifs apparaissent comme très sûrs. L'accidentalité de la voiture est importante, bien qu'elle doit être ramenée à la fréquence de son usage. La marche est un mode de transport peu accidentogène par rapport à la fréquence de son usage. En revanche l'usage des 2 roues et particulièrement des 2 roues motorisés est fortement accidentogène.

Concernant le mode de TCSP, le STRMTG (Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés de l'Etat) précise que le taux d'accidentologie du tramway est deux fois moindre que le bus. Au regard des autres modes le bus étant déjà comme très sûrs, le mode tramway est donc un choix très peu accidentogène qui participe à sa fréquentation et son engouement.

Pour information, le tramway est moins accidentogène que l'usage de la voiture ou d'un deux-roues motorisés puisque ce mode de transport ne représentait que 0,30% en 2018 des accidents mortels imputables à ces trois moyens de déplacement.

5.5. TARIFICATION

Outre le fait que le transport en commun, notamment le tramway, soit une réponse aux déplacements face aux grands défis environnementaux, soit efficace, rapide, confortable et peu accidentogène, il est également le plus économique pour les voyageurs l'utilisant.

En effet, alors que les prix de revient annuels d'un véhicule particulier sont à minima de 4000 €, 2000 € pour une moto, et un peu moins pour un scooter, la carte d'abonnement annuel du réseau ligne d'Azur ne coûte que 326.5 € par an tout public, 261.5€ par an pour les salariés et 145 € par an pour les étudiants, jeunes et seniors. A l'unité, le voyage ne coûte que 1€ par paquets de 10, ou 0,85€ pour les tarifs réduits.

Les bénéfices attendus



Cette même carte d'abonnement donne accès gratuitement aux parking relais, P+R, favorisant ainsi le report modal de la voiture vers le tramway. En l'absence de carte, un voyage aller-retour à 3 € permet aux automobilistes d'accéder aux parking relais. Pour les cyclistes désirant garer leur vélo en le protégeant, un abonnement à 30 € par an permet de répondre au report modal du vélo vers le tramway. En prenant l'initiative de construire cette nouvelle ligne 4 de tramway, la Métropole offre en outre une tarification la plus abordable pour développer son attractivité et améliorer l'offre de transports économiques.



Données temporelles et chiffrées



6.1. CALENDRIER

2005 – 2008 : études réalisées sur les modes tramway et bus

Septembre 2006 à décembre 2009 : concertation publique sur le schéma directeur des lignes de tramway (2 à 4) de la Métropole Nice Côte d'Azur

Décembre 2009 : vote du schéma directeur de transport urbain à l'horizon 2030 et engagement formel du conseil Métropolitain d'accélérer sa mise en œuvre

2017 : études de déplacements de la rive droite du Var

2017-2018 : études du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

2018 : études de déplacements dans le centre-ville de Cagnes-sur-Mer

Avril 2018 : lancement des études de franchissement du Var

Automne 2018 : réactualisation des études de tramway

Juin 2019 : conférence de presse de lancement de l'opération en mairie de Cagnes-sur-Mer

Juillet 2020 : délibération du Conseil Métropolitain approuvant le bilan à mi-parcours du schéma directeur 2030, et l'actualisant à 2040, afin de répondre notamment aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains et du Plan Climat Air Energie Territorial

1^{er} trimestre 2021 : concertation publique réglementaire

2021 : poursuite des études de maîtrise d'œuvre et préparation des enquêtes et procédures légales

2022 : enquêtes publiques (environnementale, loi sur l'eau, utilité publique, foncière...) et déclaration d'utilité publique

Fin 2022 : déviation des réseaux

2023 – 2025 : travaux et essais

Début 2026 : mise en service de la ligne 4 de tramway

6.2. FINANCEMENT

Le coût total prévisionnel du projet s'élève à **247 M€ HT (valeur mars 2019)** du Grand Arénas jusqu'au parc des sport de Cagnes-sur-Mer.

La Métropole Nice Côte d'Azur assure la maitrise d'ouvrage de l'opération, et sollicitera des subventions auprès des partenaires institutionnels.

6.3. CHIFFRES CLES

- 7,1 km de tracé
- 3 villes traversées : Nice – Saint-Laurent-du-Var – Cagnes-sur-Mer : 1^{ère} ligne de tramway à sortir de Nice et à franchir le Var
- 13 stations : une tous les 500 m environ
- 300 personnes transportées (capacité d'1 rame de 44m)
- 8 minutes entre chaque rame
- 20 minutes entre les deux terminus
- 182 000m² requalifiés de façade à façade,
- 800 arbres conservés et plantés (200 sur Saint-Laurent-du-Var, 500 à Cagnes-sur-Mer, 100 à Nice)
- 25 000m² de plateforme engazonnée
- Vitesse commerciale : 21 km/h
- Alimentation des rames : énergie électrique embarquée
- Rechargement des batteries : par le sol, pas de ligne aérienne de contact dans l'espace public
- Correspondances : lignes 2 et 3 du tramway et gares routière des lignes régionales
- 3 P+R créés : Gare de Saint-Laurent-du-Var, Val Fleuri et Parc des Sports
- Remisage des rames : au centre de maintenance Charles Ginesy à Nice Ouest

6.4. PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRAVAUX

Les travaux d'une création de ligne de tramway comportent de nombreuses étapes qui **s'échelonnent sur 3 à 4 ans**. Le principe adopté pour les nouvelles lignes de tramway consiste à **recomposer l'aménagement dans toute la voirie, de façade à façade**. Cette recomposition a aussi des impacts sur l'occupation du sous-sol, les réseaux souterrains et le cas échéant sur les réseaux aériens.

Fort de son expérience sur les lignes précédentes, la Métropole veillera à ce que l'organisation des travaux du tramway de la ligne 4 soit prise en compte dès les phases d'études, **pour concilier ce futur chantier avec la vie des riverains, le fonctionnement urbain, la circulation routière et les transports en commun**.

Les périodes peu touristiques et de vacances scolaires seront utilisées au maximum pour réduire les impacts des chantiers sur les déplacements domicile-travail ou domicile-école, sur l'activité des commerçants. Les emprises complémentaires seront prises en priorité afin de disposer d'un espace suffisant pour conserver les voies de circulation existantes tout en réalisant le chantier en parallèle. Ponctuellement des déviations pourront être menées. **La prise en compte de l'environnement, des riverains, de la circulation, est le sujet de préoccupation déterminant, à toutes les étapes du chantier du tramway.**

Les principes suivants guident l'organisation des travaux et sont contractualisés avec les entreprises de travaux pour s'assurer de leur respect strict et permanent :

- L'accessibilité des logements, des commerces, des places de stationnement privatives sera garantie, dans de bonnes conditions de sécurité ;
- Les cheminements piétons doivent également être préservés autant que possible et s'effectuer dans des conditions satisfaisantes de sécurité et doivent rester accessible aux PMR ;
- Toutes les emprises non utilisées par le chantier, même pendant quelques semaines, seront restituées aux riverains et aux commerçants, pour faciliter le fonctionnement quotidien ;
- Des parkings de substitution publics et des aires de livraison seront créés provisoirement pour maintenir l'activité économique ;
- D'une manière plus générale, le fonctionnement normal de la ville et les déplacements de ses habitants est une obligation constante de tous les acteurs du projet : accès des services de sécurité, enlèvement régulier des ordures ménagères, maintien des services publics (transports, adduction d'eau ...).

Données temporelles et chiffrées



La Métropole Nice Côte d'Azur et les communes concernées proposeront un accompagnement spécifique de l'ensemble des riverains et commerçants pendant toute la durée des travaux. Un service de proximité sera dédié à cet accompagnement, à l'information quotidienne des riverains du corridor du tramway et à la communication des différentes phases de travaux.



Glossaire



7.1 GLOSSAIRE

- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **ER** : emplacement réservé
- **LNPCA** : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
- **PEC** : Parc des Expositions et des Congrès
- **PEM** : Pôle d'Échange Multimodal
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PLUM** : Plan Local d'Urbanisme Métropolitain
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **P+R** : Parc Relais
- **RM (6007 ou 6098)** : Route Métropolitaine
- **TC** : Transport en Commun
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- **TER** : Transport Express Régional



concertation.tramway.ligne4@nicedazedur.org

Observation n°49

Déposée le 05 Janvier 2022 à 11:00

Par Franceschi Maurice

Observation:

A titre de comparaison veuillez trouver sur le site de la Métropole de Nice l'information et la documentation faite pour la concertation de la ligne 4 de tramway.

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

On y trouve 6 documents .pdf

en plus du - dossier de concertation (ci-joint)

il y a :

- Un extrait du schéma directeur des transports à l'horizon 2040
- Un plan du tracé et des variantes
- La philosophie et l'enjeux du projet
- Le calendrier et les chiffres clés
- Les zooms sur les différentes communes

on trouve également une vidéo qui présente l'insertion de l'ensemble du trajet.

Ces documents permettent de découvrir les chiffres qui justifient le mode de TCSP, l'articulation du projet avec le reste du réseau de la métropole, les détails du tracé et de son insertion, les propositions et comparaisons des variantes de tracés,

Pourquoi l'information et la documentation de la concertation du TCSP de la Métropole de Toulon ne sont pas à la hauteur d'une vraie concertation, comme celle de La Métropole de Nice?

On va nous surement nous dire "parce que Toulonnnn"

Maurice Franceschi

1 document joint.

Observation n°50

Déposée le 06 Janvier 2022 à 09:42

Par Lebachy Martin

192 avenue Vauban

83000 Toulon

Observation:

Très favorable à la mise en place dès 2024 du BHNS dans notre ville de Toulon et sur son territoire de TPM, cela permettra d'améliorer l'offre du Réseau Mistral déjà très qualitative, et de répondre d'une bien meilleure manière qu'un Tramway aux besoins de notre métropole et principalement de Toulon dont la configuration géographique ne permet pas de l'envisager avec sérénité. Souhaitons néanmoins qu'il y ait le plus possible de portions en site propre.

Observation n°51

Déposée le 06 Janvier 2022 à 17:10

Par Granarolo Brigitte

79 rue des Muriers

83130 La Garde

Observation:

Super projet, pour le BHNS à 100%, et surtout pas de tramway, les rails et les caténaires en ville c'est retour 50 ans en arrière ! Et comment circuler à Toulon sur le boulevard de Strasbourg avec plus qu'une seule voie dans chaque sens avec un tram !

Observation n°52

Déposée le 06 Janvier 2022 à 18:37

Par Anonyme

Observation:

Bonjour,

On est tous d'accord pour le TCSP.

En revanche, je ne comprends pas pourquoi ce projet ne permet pas d'embellir la ville au passage du bus en site propre.

La coupe sur le Boulevard urbain de Strasbourg montre en fait aucun changement. Ce boulevard est une vraie coupure urbaine, une autoroute grise et bruyante. Pourquoi ne pas faire comme d'autres villes qui réduisent la largeur des voies voitures, réduisent la vitesse et du coup, introduisent des espaces-verts. Imaginez au milieu ou sur le côté, des palmiers, des petits arbres, des fleurs.

Cela donnerait à cette ville que certains décrivent comme grise ou moche (ce que je ne suis pas d'accord) encore plus d'atouts.

Pourquoi ne pas revoir d'autres carrefours. Le jardin des champs de Mars est totalement à l'abandon, balaféré par un boulevard à voitures bien gris. Pourquoi ne pas revoir les flux et réunir les voitures d'un côté et recréer un beau et grand parc qui serait le pendant à l'est du jardin Chalucet.

La loubière ce sera bien mais pour les personnes qui arrivent en ville, le champs de Mars serait vraiment à revoir et à mettre en valeur de la même façon. C'est si bien placé, Université, remparts, Mayol.

Cela relancerait le quartier St Jean du Var qui semble s'appauvrir d'année en année et relancerait un peu la vitalité du coin.

A l'ouest, c'est pareil, l'entrée de ville devant le Holiday Inn, Av du Marchal Foch, c'est bien routier aussi. Il faut valoriser les entrées de ville et la ville (Blvd de Strasbourg).

J'ai l'impression qu'on fait le TCSP à la va vite, qu'on le met dans des voies déjà faites et qu'on inaugure dans un an !! et on pourra dire, c'est bon Toulon a un bus en site propre.

Profitons en aussi pour réaménager la ville. Toulon en a tellement besoin.

Observation n°53

Déposée le 07 Janvier 2022 à 00:35

Par Anonyme

Observation:

Pourquoi le BHNS est insuffisant ?

La Métropole de Nice pour desservir les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer fortes de 80 000 habitants, met en place la 4^{ème} ligne de tramway . La capacité d'une rame sera de 300 passagers.

La Métropole de Toulon pour desservir 340 000 habitants veut mettre en place une ligne de BHNS dont la capacité d'une rame sera de 150 personnes. C'est nettement insuffisant.

On peut lire dans le dossier de concertation préalable de la ligne T4 de la Métropole de Nice :

" Le projet est de créer un réseau structurant à l'Ouest de la Métropole raccordant Nice, aux communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, fortes globalement de 80.000 habitants et 27.000 emplois (soit les 2^e et 3^e villes les plus peuplées de la Métropole). Véritable colonne vertébrale du schéma de transport métropolitain sur sa partie Ouest, la ligne de tramway 4 permettra de répondre au potentiel économique d'un tel secteur, au maillage du réseau avec les autres transports en commun en site propre (TCSP) se rabattant sur cette ligne, et au nombre de voyageurs attendus."

et aussi :

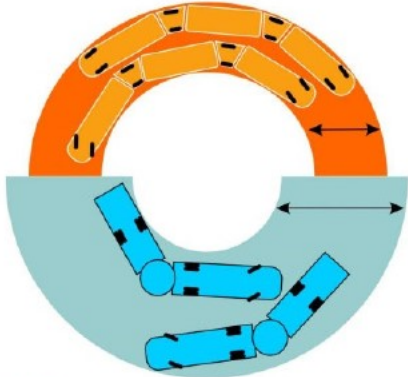
" Le projet de ligne 4 de tramway prévoit un niveau de performance similaire aux lignes de tramway existantes de la Métropole Nice Cote d'Azur. Cela sera rendu possible par l'acquisition de rames de grande capacité, de 300 personnes au maximum, circulant avec une fréquence de 8mn, et une vitesse commerciale optimale, grâce à une gestion de priorités de carrefours à feux privilégiant le transport collectif. En matière de confort, le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette ligne pourra recevoir donc de nouveaux usagers, dont ceux qui auront bénéficié des parcs relais d'une part, et ceux qui profiteront du redéploiement des lignes de bus d'autre part, lesquelles auront des arrêts positionnés le long de la ligne 4."

document accessible à : <https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

TRAM

Emprise au sol en courbe



Tram fer 2m40 :
7 m à 7,50 m

Bus type TEOR :
9 à 11 m

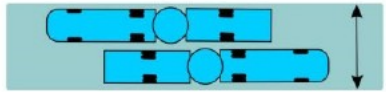
BHNS

TRAM

Emprise au sol en alignement droit



Tram :
5,6 m à 5,8 m



Bus :
6,5 m à 7 m

BHNS

Figure 30 : Comparaison des emprises au sol entre bus et tramway (à partir des données du CERTU)

Observation n°54

Déposée le 07 Janvier 2022 à 01:37

Par Franceschi Maurice

Observation:

Pourquoi le tramway occupe moins de place que le BHNS et n'a plus besoin de caténaire ?

D'après le CERTU (Centre d'Etude et de Recherche des Transports Urbains), voir pièce jointe,

l'emprise au sol en ligne droite est de 5,8 m pour un tramway et de 7,5 m pour un BHNS,

l'emprise au sol en courbe est de 7m pour un tramway et de 11 m pour un BHNS.

Donc sur le bd de Strasbourg, une ligne de tramway occupera 11m60 de largeur, alors qu'un ligne de BHNS occupera 15m de

largeur. La différence est de 3m40 ce qui permettrait de réaliser une piste cyclable avec la réalisation d'un tramway.

Les tramway modernes peuvent se passer de ligne aériennes de contact pour leur alimentation comme cela se fait par exemple à Nice

sur les lignes existantes et comme cela se fera sur la ligne T4, l'alimentation peut se faire par le sol ou par biberonnage aux stations.

Dans le dossier de concertation préalable pour le ligne T4 il est dit page 12 :

" Une ville plus belle, apaisée et plus moderne : végétalisation, pistes cyclables, élargissement des trottoirs, absence de ligne aérienne de contact pour faciliter l'intégration du tramway dans l'architecture des quartiers traversés. Le tramway permet une baisse globale des risques d'accidents par rapport au nombre de personnes transportées "

et page 27 :

" ? Alimentation des rames : énergie électrique embarquée

? Rechargement des batteries : par le sol, pas de lignes aériennes de contact dans

l'espace public "

d'après le dossier de concertation de la ligne T4, téléchargeable à:

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

1 document joint.

Observation n°55

Déposée le 07 Janvier 2022 à 08:10

Par DUNIAU Luc

Avenue des fleurs

83430 Saint Mandrier sur mer

Observation:

Bonjour

Ce projet de BHNS m'apparait comme un bon projet.

Cependant, certains arrêts ne risquent-t-ils pas d'être très utilisés et d'amener beaucoup de voitures à stationner.

Par exemple, qu'est ce qui est prévu quant au parking des voitures à l'arrêt bus/bateau de Bois sacré à La Seyne sur mer svp?

Ne risque-t-on pas un engorgement?

Merci par avance pour votre réponse.

Cordialement.

Luc DUNIAU

Observation n°56

Déposée le 07 Janvier 2022 à 13:23

Par basquet julie

Observation:

j'aimerais pouvoir voir ma position géographique par rapport aux arrêts de bus sur la carte

Observation n°57

Déposée le 07 Janvier 2022 à 19:23

Par BLANC Roger

83160 La Valette du Var

Observation:

En 2005 des réunions publiques avaient lieu dans les quatre communes et les politiques avaient fait l'apologie du tramway. Ce projet avait l'approbation ministérielle de prise en considération par l'État le 27/12/1997 et d'autre part de l'arrêté d'utilité publique de Monsieur le Préfet du Var du 21/12/2000. S'appuyant sur les acquis précédents (dossier DUP de 1999, diagnostic du PDU d'avril 2000, phase zéro du DUA de mai 2002, dossier DPC de novembre 2002), ces documents conservent leur validité et leur pertinence. De plus la décision ministérielle de prise en considération du premier tronçon a été notifiée le 18 décembre 2003.

Mais en 2006 par le fait du «prince» le principe du tramway était abandonné remplacé par le BHNS.

Le Ministre de l'époque François de RUGY (en déplacement à Toulon) avait indiqué qu'il avait été adjoint au Maire chargé des transports à Nantes, au début des années 2000.

«Depuis la relance du Tram en 1985, c'est un grand succès. C'est un mode de transport pertinent qui, au fil des années, voit sa fréquentation augmenter. Sur la ligne 1, nous en sommes à 120.000 voyageurs par jour. Parallèlement, nous avons également créé des lignes de busway (équivalent BHNS) qui ont bien fonctionné. Mais nous nous sommes rapidement heurtés à des problèmes de capacité».

Les politiques actuels nous signalent que l'installation du BHNS coûtera moins cher que le tramway mais ne nous parlent pas des frais d'entretien.

Les pneus ont une durée de vie de 120.000 à 220.000 Kms avec possibilité de les faire réchapper au moins deux fois.

La durée de vie d'un BHNS est de 15 à 20 ans.

Pour exemple une batterie a une durée de vie plus longue qu'un bus.

Pour le tramway durée de vie de 35 à 40 ans. Les roues peuvent parcourir une distance de deux millions de Kms.

Dans le document du BHNS, page 49, il y a une photo d'un BHNS à Nantes, mais il est simplement oublié d'indiquer que Nantes possède trois lignes de tramway et les BHNS ne viennent que compléter le réseau tramway.

Depuis 2005, si le processus avait été suivi nous aurions, 16 ans après, le tramway dans l'aire Toulonnaise.

Lorsqu'il y a un problème important, les Suisses font une votation. Pourquoi dans les quatre communes ne ferions nous pas une consultation des citoyens pour savoir s'ils veulent le BHNS ou le tramway.



UDVN – FNE 83

(Affiliée à F.N.E. - PACA)

Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie, de
la Nature, et de l'Environnement.

1571, Chemin de Terrimas 83260 LA CRAU



Le tracé TCSP mis en concertation propose des bifurcations à La Pauline et à La Seyne (Figure 1 ci-dessous) :



Or le tracé par Brégaillon-Lysia, sur le parcours de l'actuelle ligne 18 (Figure 2) a été présenté et étudié comme variante à la concertation de 2016. Ce tracé supplémentaire par Brégaillon-Lysia n'avait pas été retenu dans la délibération n°194 du 16 décembre 2016.

Il était alors noté que *“le tracé ouest (par le quartier Berthe) est nettement plus performant, du point de vue du service rendu à l'utilisateur, que le tracé est (par Brégaillon). C'est en partie pourquoi, c'est cette variante de tracé qui a été finalement retenue pour la ligne de TCSP complète”*.

Nous souhaitons qu'un complément à la concertation soit apporté en prenant en compte la proposition du « comité des usagers du déplacement » de la ville de La Seyne qui proposait, en 2015, un tracé direct du TCSP du centre de Toulon à la gare de La Seyne-Six-Fours avec une bifurcation à Bon Rencontre comme représentée à la Figure 3 :

Figure 2 : Tracé à La Seyne, en concertation



Figure 3 : Proposition de bifurcation à Bon Rencontre

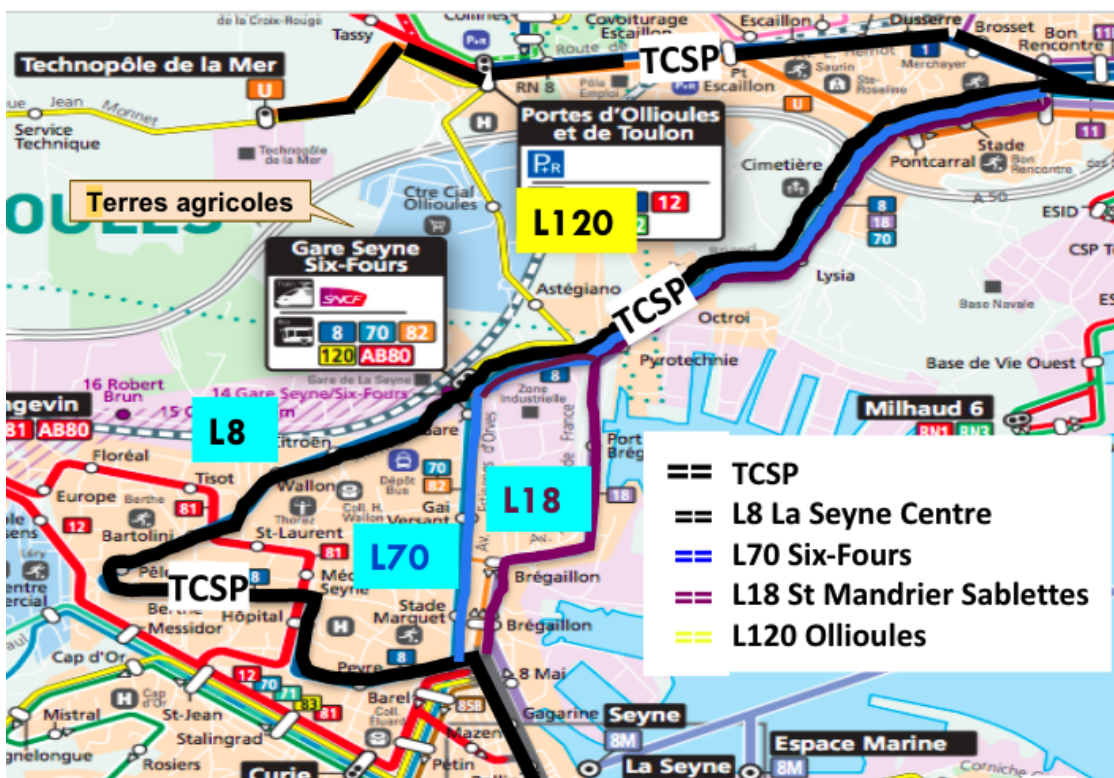


Ce tracé avec bifurcation à Bon Rencontre (Figure 3) présente des avantages et de meilleurs services rendus que le tracé continu :

- il dessert plus de stations et plus d'habitants
- il dessert directement le site du Technopôle et permettrait un éventuel prolongement de ligne vers Ollioules
- il requiert moins de gros travaux tel que la réalisation d'un pont sur l'autoroute A50
- il évite la création d'une voirie réservée au seul TCSP entre le Technopôle et la gare de La Seyne
- il préserve les terres agricoles maraîchères que traverserait cette voirie
- il évite de nouvelles surfaces imperméabilisées
- il évite le passage du TCSP en zone inondable dans la trémie sous les voies SNCF
- il évite des interruptions de service du TCSP lors d'alertes d'inondation
- il assure le temps de trajet le plus court entre Toulon et l'entrée de La Seyne-sur-Mer
- il évite que des TCSP déjà bondés à La Seyne empêchent des usagers de Toulon-La Beaucaire de prendre ce moyen de transport, faute de places suffisantes
- le TCSP sur la portion de tracé entre la gare de La Seyne-Six-Fours et le centre de Toulon, remplace les lignes de bus 8, 18, et 70 (Figure 4, page suivante) ce qui permet de redéployer des moyens matériels et humains.

Ainsi le pôle d'échanges multimodal de la gare de La Seyne-Six-Fours reste un **pôle de correspondances** entre le TCSP, le RER toulonnais au quart d'heure et les bus, y compris la ligne 120 vers le Technopôle d'Ollioules.

Figure 4 : Tracé TCSP avec bifurcation à Bon Rencontre et correspondances



Observation n°58

Déposée le 07 Janvier 2022 à 20:55

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

L'UDVN-FNE 83, Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature affiliée à la fédération France Nature Environnement, a demandé officiellement le 20 décembre 2021 qu'une proposition de tracé direct entre La Seyne et Toulon soit prise en considération durant cette concertation comme une variante du projet.

Les avantages de ce tracé direct entre les deux plus grandes agglomérations du Var sont listés dans l'extrait ci-joint de la correspondance.

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°59

Déposée le 08 Janvier 2022 à 11:03

Par Anonyme

Observation:

Madame, Monsieur,

Je suis étudiante à Sea Tech, l'École d'ingénieurs de l'Université de Toulon. Originaire de la banlieue parisienne, je me suis rendue compte du "luxe" que c'était d'avoir une multitude de moyens de transport. En effet, n'étant pas titulaire du permis, je suis dépendante des transports en commun, particulièrement des bus du Réseau Mistral. Comme vous le savez peut-être, peu de bus desservent le Campus de La Garde le week-end (la ligne U ne circule pas le dimanche par exemple). De plus, en semaine, dès 21h, il est impossible de faire le trajet Toulon centre -> La Valette-du-Var, par manque de bus. J'ai donc dû faire appel à un taxi qui, pour faire ce trajet, réclame une vingtaine d'euros. Mon budget étudiant ne me permettant pas une telle dépense, je suis depuis très limitée au niveau de mes déplacements.

C'est pourquoi, j'ai à cœur de vous donner mon avis. Je vous encourage fortement à faire du projet BHNS une réalité car il sera bénéfique pour les habitants de la métropole.

Dans l'espoir que vous tiendrez compte de mon avis, je vous souhaite, Madame, Monsieur, une bonne continuation.

Observation n°60

Déposée le 08 Janvier 2022 à 13:14

Par Anonyme

Observation:

Bonjour,

plusieurs remarques sur ce projet essentiel :

- il faudrait absolument éviter les portions en site partagé, surtout qu'elles concernent dans la présentation des quartiers où la circulation est dense, voire très dense et pas seulement aux heures de pointe et que cela va donc contrarier la régularité et la fiabilité du BHNS. Par exemple, à Saint-Jean-du-Var, avait été imaginée lors du projet tramway de décaler la circulation automobile est/ouest vers une nouvelle voie au nord du Bvd Joffre, parallèle à la voie ferrée. Cela permettrait de libérer une voie de circulation au coeur du quartier. C'est vraiment essentiel de ne pas se contenter de 70% de site propre mais d'approcher les 90%, qui garantit l'efficacité du système.
 - une circulation centrale du BHNS sur les grands boulevards pourrait être préférée. Au-delà de la requalification visuelle de cet axe historique qui serait supérieure, cela fluidifierait la circulation automobile, en simplifiant les tourner-à-droite sur les axes perpendiculaires qui nécessitent aujourd'hui de couper la voie bus et cela sécuriserait aussi la circulation piétonne avec aujourd'hui des bus qui frôlent les trottoirs.
 - un cadencement supérieur paraît nécessaire dès le lancement , au vu du nombre de passagers attendus. Et pour accroître l'attractivité de cette ligne. Devoir par exemple attendre 10 mn hors heures de pointe, c'est trop.
 - Pourquoi ne pas prévoir à l'ouest deux branches terminus, comme à l'est, ce qui permettrait de desservir Ollioules (ou La Beaucaire vers la Cordeille).
 - Il est essentiel que le BHNS soit électrique ou à hydrogène, c'est-à-dire à circulation totalement décarbonnée.
 - il est regrettable que le tronçon central ne prévoie pas de desservir la gare ferroviaire et la gare routière, alors que le détour serait possible sans abandonner l'essentiel du trajet sur les grands boulevards.
-

Observation n°61

Déposée le 08 Janvier 2022 à 14:15

Par Anonyme

Observation:

Il faudrait mettre en place deux fourches sur la partie occidentale, l'une passant par l'Escaillon vers le technopôle de la mer et retour vers la gare de La Seyne, l'autre passant par Bon Rencontre, Lagoubran, la la gare de La Seyne puis reparte vers le centre de La Seyne en desservant Bregailon.

Observation n°62

Déposée le 08 Janvier 2022 à 14:28

Par Anonyme

Observation:

Domage que la documentation fournie sur la proposition de parcours ne soit pas plus précise et qu'elle ne soumette pas diverses options. Les propositions alternatives seront noyées dans le flot des contributions.

On ne sait pas clairement si le réseau sera reorganisé en fonction du BHNS. Il faut supprimer les lignes qui doublonnent une partie du tracé, avec le développement d'arrêts de desserte d'où partiront des lignes secondaires. Par exemple de Bon Rencontre vers La Seyne, Six-Fours ou vers les Routes et Valbertrand, des Portes d'Ollioules vers Ollioules, de Blache pour les lignes vers l'est. Seules les grandes lignes transversales comme la 3, la 6, la 20 ou la 40 partageraient ainsi le tronçon central du TSCP pour garantir la fluidité du trafic et faire du BHNS non pas une ligne de plus, mais la vraie colonne vertebale autour de laquelle le réseau est repensé

Observation n°63

Déposée le 08 Janvier 2022 à 14:34

Par Anonyme

Observation:

Avec des BHNS de capacité d'environ 150 personnes, pour desservir l'axe principal et les grands pôles d'activité de la Métropole, il faut dès le lancement adopter un cadencement beaucoup plus ambitieux et rapproché que celui évoqué dans la documentation. Entre 15 et 20 passage par heure (soit au mieux 3000 passagers) serait une cadence adaptée. Il faut à tout prix éviter que cette ligne soit embolisée dès le départ, car sinon elle ne sera pas attractive.

Observation n°64

Déposée le 08 Janvier 2022 à 14:38

Par Anonyme

Observation:

La documentation proposée dit peu des choses des aménagements urbains qui seront faits à l'occasion de la création du site propre : quelles voies cyclables en site protégé seront créées, quels nouveaux aménagements piétons (des rues seront-elles réservées au BHNS et aux circulations douces par exemple?), quelles voies en site propre seront vraiment créées (et pas simplement des couloirs bus avec la priorité aux feux) ?

Par ailleurs, combien y'aura t-il d'exceptions à la priorité du BHNS sur les voitures aux carrefours ?

Enfin, 30% de site partagé sur l'ensemble du parcours, c'est beaucoup trop pour assurer la régularité des dessertes.

Pour une gare intermodale à La Seyne

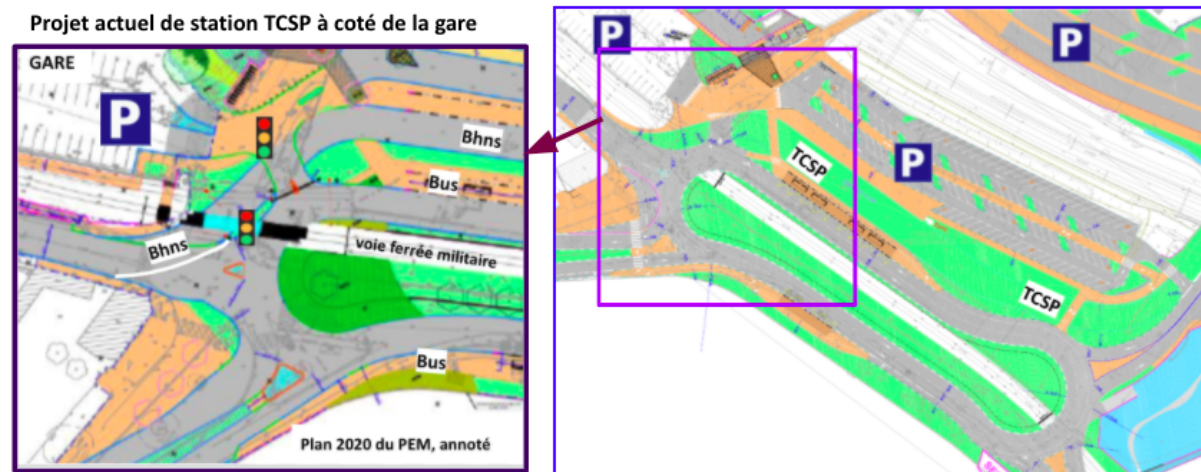
Le dossier de présentation du TCSP est muet sur le pôle d'échange multimodal de La Seyne. Cependant comme le PEM a été soumis à enquête publique pour les questions d'inondation, nous savons que la station TCSP de la gare de La Seyne serait déportée à 200 m de la gare.

Le projet actuel de la station TCSP est reproduit ci-dessous à droite. La station TCSP est déportée à l'est de la gare SNCF ; le parking voitures et son accès sont conservés à l'identique.

La station TCSP est implantée à l'est de la gare à côté du parking sud dont l'accès est situé auprès du point bas de la trémie inondable sous le nouveau pont-rail.

Il prévoit l'intégration du TCSP dans l'avenue Y Rabin, juste en bout du "giratoire" ovale, en sortie du parking de la gare ; cela nécessitera l'installation de feux tricolores pour coordonner le passage du TCSP-Bhns avec celui des voitures (voir l'encart à gauche). Des feux sont également nécessaires pour des passages piétons.

Est-ce possible alors que l'arrêt d'un véhicule engagé sur un giratoire ou un freinage intempestif ou un dépassement sont des infractions au code de la route ?



Pour des correspondances rapides entre les bus, le TCSP et les trains, ne serait-il pas préférable de placer les stations TCSP et bus sur le parvis de la gare comme cela était le cas dans les déclarations d'utilité publique du TCSP-Tramway de 2000 et 2005 ?

Photo montage du dossier 2005 reproduite ci-contre

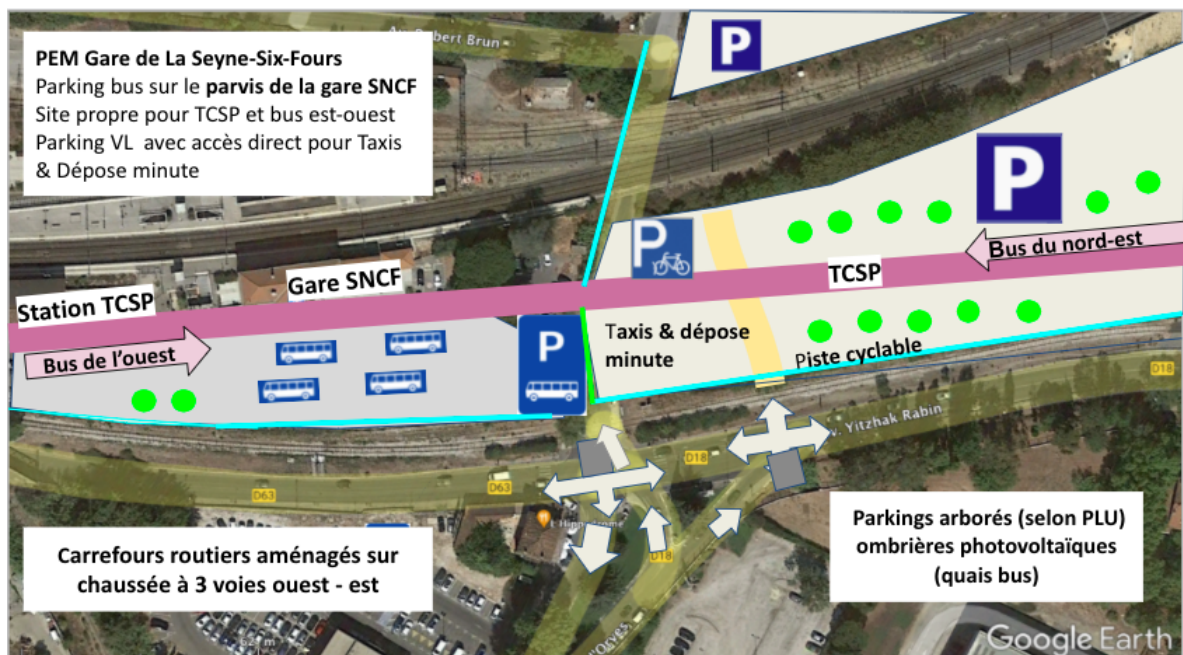


Le pôle d'échanges de la Gare à La Seyne (étude d'insertion urbaine)

Les stations de transports en commun sont généralement en proximité immédiate des gares comme ce sera le cas à la gare SNCF de La Pauline (Dossier page 32/56).

Nos associations suggèrent que (voir le plan ci-dessous) :

- le parvis de la gare de La Seyne soit réservé aux seuls transports en commun : le TCSP et les bus.
- les bus empruntent également la voirie TCSP aux entrées à l'est et à l'ouest de la gare ; seuls les bus provenant du sud par l'avenue d'Estienne d'Orves utilisent l'entrée actuelle où le trafic sera des plus



réduits.

- les aires des taxis et d'une dépose minute soient au plus près de la gare SNCF, les piétons ne traversant aucune route avec des véhicules en circulation.
- les carrefours soient du type à l'indonésienne avec trois voies dont celle du centre réservée à ceux qui tournent à gauche, avec ou sans feux.
- les parkings soient ombragés par des arbres conformément aux prescriptions du PLU de La Seyne ou des ombrières photovoltaïques par décision du conseil métropolitain. Il serait judicieux d'en implanter au dessus des quais ou des zones d'attente de correspondances.



Observation n°65

Déposée le 08 Janvier 2022 à 21:27

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Le dossier de présentation du TCSP est muet sur le pôle d'échange multimodal de La Seyne.

Cependant comme le PEM a été soumis à enquête publique pour les questions d'inondation, nous savons que la station TCSP de la gare de La Seyne serait déportée à 200 m de la gare.

Les associations d'usagers de l'UDVN-FNE83 suggèrent que les stations du TCSP et des bus soient sur le parvis de la gare de La Seyne-Six-Fours pour attraper des correspondances dans les temps les plus courts. Nous vous invitons à consulter les plans joints.

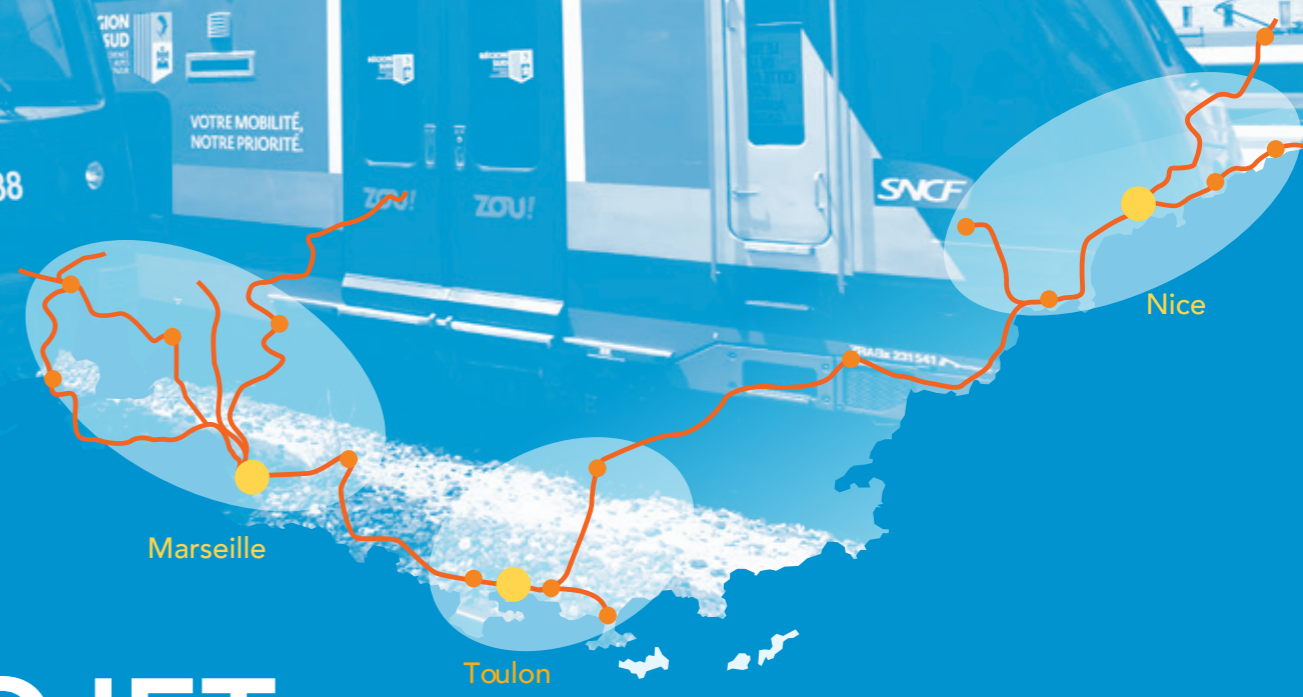
1 document joint.

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

DOSSIER DE CONCERTATION DU PROJET Gare de la Pauline

CONCERTATION 2020 - Novembre - Décembre



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA PAULINE ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution **sur le site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau
Mission LNPCA - Gare de la Pauline
Les Docks - Atrium 10.4
10, place de la Joliette - BP 85404
13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairies** de La Crau et de La Garde
- En prenant **rendez-vous pour une permanence** avec le maître d'ouvrage, soit par téléphone, au **06 41 17 64 11**, soit via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-La-Pauline>
- En vous **inscrivant**¹, par téléphone au **06 41 17 64 11** ou via les **liens ci-dessous** aux **réunions publiques** qui auront lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent :
- À **Toulon** pour le secteur de la Pauline le 8 décembre, à 18h : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-La-Pauline>



¹ : les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauges des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



PRÉAMBULE

La Décision Ministérielle de 2019 a retenu le principe de réalisation d'une navette « RER » toulonnaise dans le cadre de la phase 1 du projet LNPCA.

Ce RER toulonnais repose sur une navette TER circulant entre des gares origines / terminus situées respectivement à l'est et à l'ouest de Toulon. Ce RER desservirait, en garantissant la robustesse de l'exploitation et sans dégrader la performance des autres circulations, toutes les gares situées entre elles (service omnibus), dont la gare de Toulon centre.

La gare et la bifurcation de la Pauline ont fait l'objet d'une concertation avec le public au 2ème semestre de l'année 2019. Un dossier support de la concertation spécifique a été mis à disposition du public en août 2019. Ce dossier est disponible sur le site internet du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (onglet « actualités »).

À l'issue de la phase de concertation, le comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 22 novembre 2019 a proposé de retenir le principe d'optimisation de la bifurcation de La Pauline par dénivellement de la voie Toulon-Hyères et le réaménagement de la gare de La Pauline (augmentation du nombre de voies et création d'un pôle d'échange multimodal).

En cohérence avec cette position, la décision ministérielle du 23 juin 2020 retient :

- La dénivellement de la bifurcation de la Pauline par passage en terrier de la voie Toulon - Hyères sous la ligne Marseille-Vintimille ;
- L'aménagement à 4 voies à quai de la gare de la Pauline ;

La décision ministérielle demande de poursuivre la concertation sur l'aménagement de la gare de La Pauline et du PEM.

Cette décision ministérielle est consultable sur le site internet du projet LNPCA.

Sur la base de ces décisions, SNCF Réseau engage en 2020 une concertation complémentaire sur les différents scénarios d'aménagement de la gare de La Pauline. Le présent livret présente ces différents scénarios.

Version n°2 - ajustements des emprises foncières

SOMMAIRE

LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1 DU PROJET LNPCA DANS LE VAR 4

PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS DE LA BIFURCATION DE LA PAULINE (PHASE 1)..... 5

Les objectifs de l'opération	5
Les enjeux du territoire.....	5
Les principes de l'opération	6
Les services offerts par le réaménagement de la bifurcation de la pauline et les conditions d'exploitation	7

DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NOUVEAU PEM (PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL)..... 10

Les enjeux du site	10
Les principes de la nouvelle gare de la pauline.....	11

3 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE PROPOSÉS À LA CONCERTATION 12

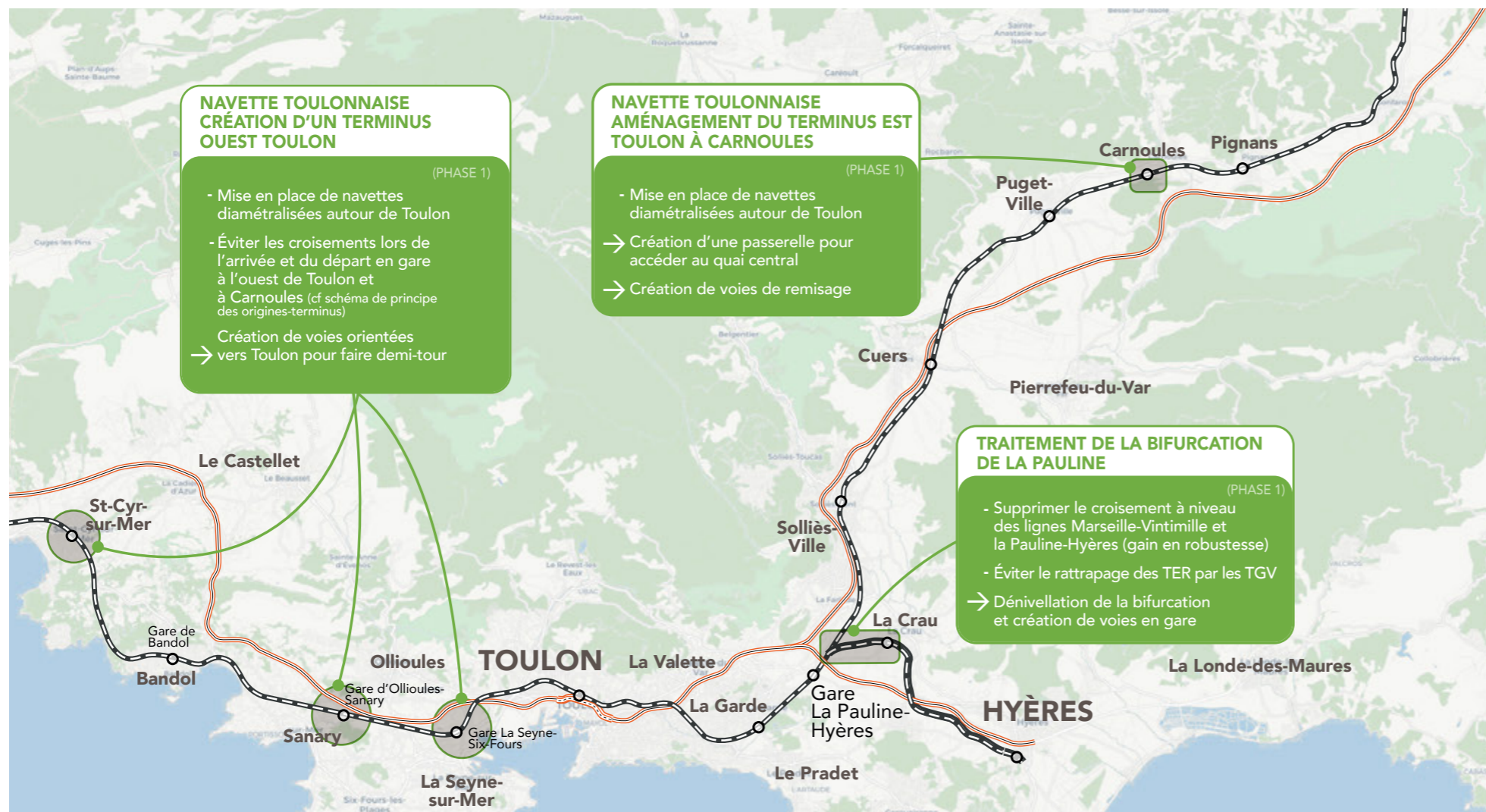
Le scénario 01 : gare traversante - emprise minimale	12
Le scénario 02 : gare traversante - liaison urbaine.....	17
Le scénario 03 : gare orientée au nord /ouest	22
Incidences communes aux 3 scénarios	27
Comparaison des 3 scénarios de gare de la Pauline.....	28

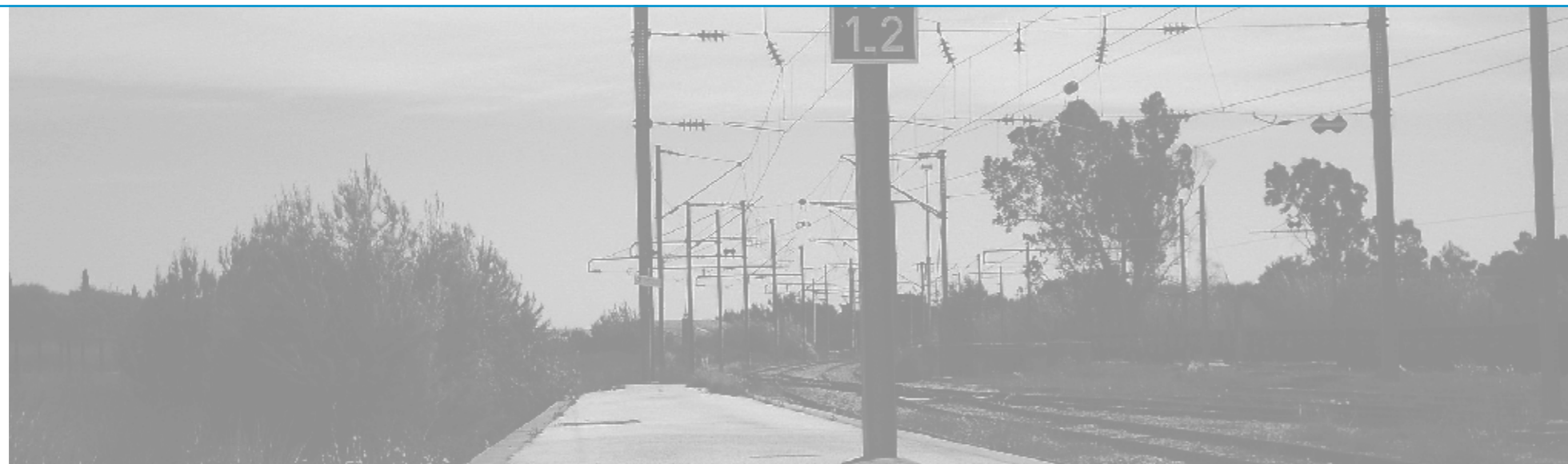


LES AMÉNAGEMENTS DE LA PHASE 1 DU PROJET LNPCA DANS LE VAR

Dans le Var, les aménagements de la phase 1 visent à :

- Développer un « RER toulonnais », navette permettant de mieux relier l'est et l'ouest de l'agglomération de Toulon
- Traiter la bifurcation de la ligne d'Hyères à La Pauline, pour accroître la robustesse du réseau régional.





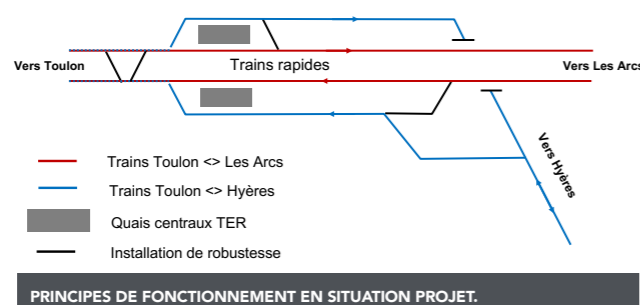
PRÉSENTATION DES AMÉNAGEMENTS DE LA BIFURCATION DE LA PAULINE (PHASE 1)

LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

La désaturation des nœuds ferroviaires et le développement du transport de proximité pour favoriser le report modal, constituent les objectifs des phases 1 et 2 du projet LNPCA. L'amélioration de la bifurcation de La Pauline à cet endroit est nécessaire pour permettre l'insertion des trains TER des deux lignes Marseille-Vintimille et La Pauline-Hyères sur l'axe majeur où circulent des trains directs et des trains fret, en garantissant une qualité de service performante.

Il s'agit de supprimer les croisements à plat entre les trains circulant sur la ligne Marseille - Vintimille et ceux sur la ligne La Pauline - Hyères. Ces croisements à plat génèrent des « cisaillements » préjudiciables à la fluidité du trafic, la sécurité ferroviaire impliquant des délais de croisement importants.

Il convient en parallèle d'éviter le rattrapage des TER omnibus de desserte périurbain par les trains plus rapides (TER interville et TGV circulant entre Marseille et Nice). La gare actuelle de la Pauline fera l'objet d'un réaménagement dans le cadre de cette opération



Le traitement de la bifurcation de La Pauline est par ailleurs nécessaire pour permettre la mise en place du système de navette toulonnaise, présenté dans le dossier du même nom.

En effet, en supprimant les cisaillements entre la ligne La Pauline-Hyères et la ligne Marseille-Vintimille (voie 2) et en permettant l'alternat en gare de La Pauline entre les trains rapides et les trains lents, cette opération garantirait robustesse et régularité aux trains du quotidien.

LES ENJEUX DU TERRITOIRE

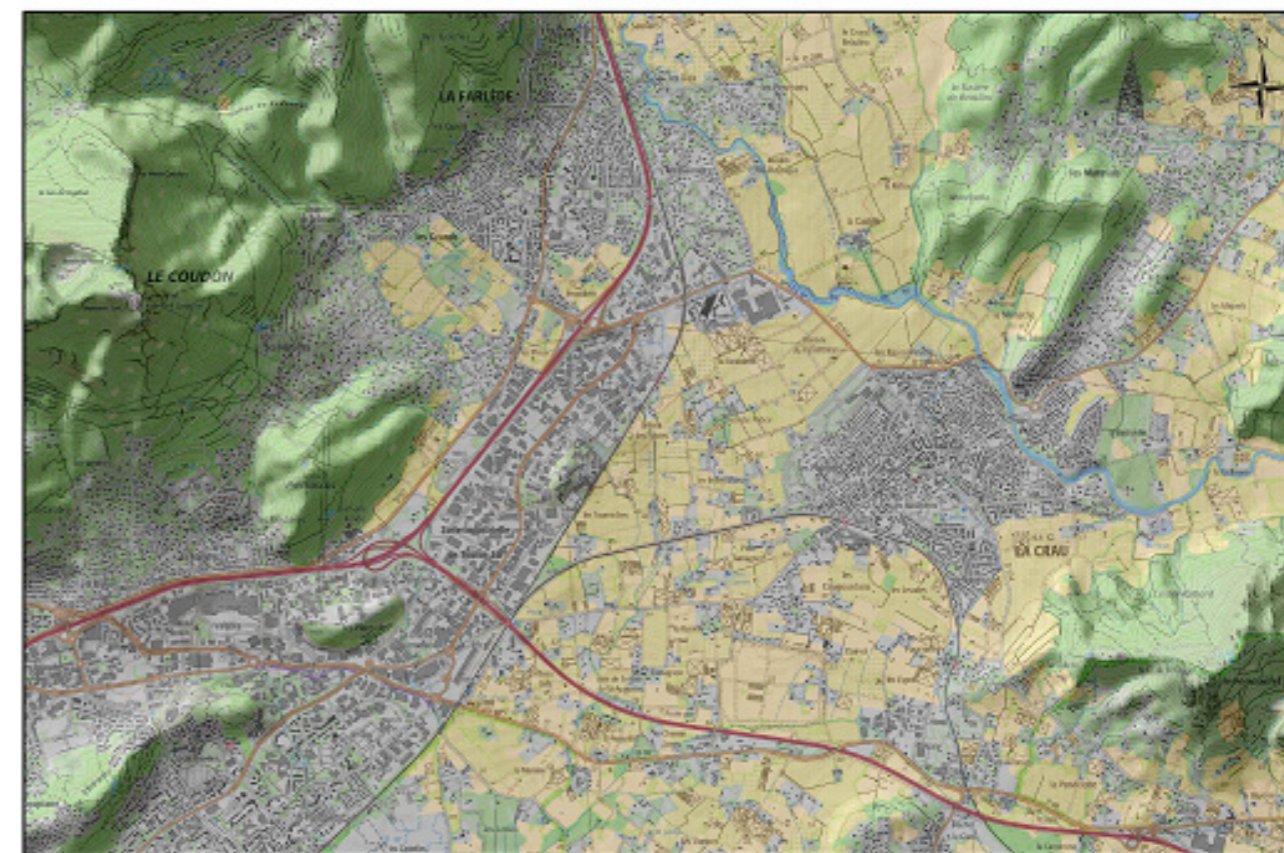
Le site de la Pauline se trouve à l'interface de l'agglomération toulonnaise et de sa périphérie orientale. La voie ferrée constitue une frontière assez nette entre l'agglomération dense et les espaces moins urbanisés à vocation agricole et naturelle.

La Pauline constitue une porte « naturelle » de l'agglomération toulonnaise.

La Métropole Toulon-Provence-Méditerranée a la volonté de répartir la fonction d'entrée est de l'agglomération entre plusieurs pôles : La Pauline, Solliès et Cuers.

Pour la conception du projet de gare de La Pauline, SNCF Réseau a intégré trois grands enjeux :

- L'importance de mieux desservir la zone d'activité de la Garde / la Valette, pour offrir une alternative à la voiture et contribuer à répondre aux problèmes de congestion chronique de la sortie est de Toulon ;
- L'attention à porter sur la non-aggravation des problèmes chroniques de congestion routière de la sortie Est de Toulon en relation avec une fréquentation importante du Pôle d'échanges Multimodal (PEM) de La Pauline.
- La volonté de préserver la ceinture verte orientale de la métropole : l'espace naturel de l'Eygoutier caractérisé par une agriculture à forte valeur ajoutée et une circulation des eaux complexe.



Milieu artificialisé Milieu agricole Milieu naturel Surface en eau

Auteur : Artelia - Novembre 2020

LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR
Etudes Préliminaires à l'Enquête d'Utilité Publique

LES PRINCIPES DE L'OPÉRATION



La dénivellation de la ligne d'Hyères

Le projet d'aménagement prévoit de déniveler la ligne d'Hyères pour la faire passer au-dessus ou au-dessous de la ligne Marseille – Vintimille.

Des solutions de croisement à plat ont été envisagées, mais n'ont pas été retenues car elles ne permettaient pas de réduire suffisamment les conflits de circulation entre les trains circulant sur la ligne Marseille et Vintimille et ceux sur la ligne Toulon - Hyères.

La concertation de l'automne 2019 a permis de retenir la solution terrier passant au-dessous de la ligne Marseille-Vintimille et se raccordant sur la ligne vers Hyères : c'est la solution qui limitait le plus les impacts sur le territoire.

La gare de La Pauline

Le projet d'aménagement retenu suite à la concertation de 2016 a été optimisé pour en réduire les impacts :

- Les fonctionnalités ferroviaires ont été simplifiées pour réduire les impacts fonciers de l'aménagement. Il n'y aurait plus de travaux nécessaires à l'ouest de La Pauline, en direction de Toulon.
- L'ouvrage routier de la route d'Hyères ne serait plus impacté,
- La gare est prévue pour être aménagée à 4 voies à quai, contre 5 initialement

Le dénivèlement de la ligne d'Hyères implique de reconstituer la halte de La Pauline à proximité de son emplacement actuel.

La concertation de juin 2019 portant sur le projet d'aménagement urbain de la gare de la Pauline a fait apparaître le besoin de réduire la congestion routière et de renforcer l'intermodalité de la gare.

Un programme d'aménagement de la gare est ainsi présenté dans le cadre de la création d'un pôle d'échanges multimodal.



LES SERVICES OFFERTS PAR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA BIFURCATION DE LA PAULINE ET LES CONDITIONS D'EXPLOITATION

L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRAINS PAR SENS ET PAR JOUR SUR L'AIRE TOULONNAISE

Les perspectives de desserte aux horizons de mise en service de la phase 1 et de la phase 2 du projet LNPCA et à plus long terme seraient les suivantes :

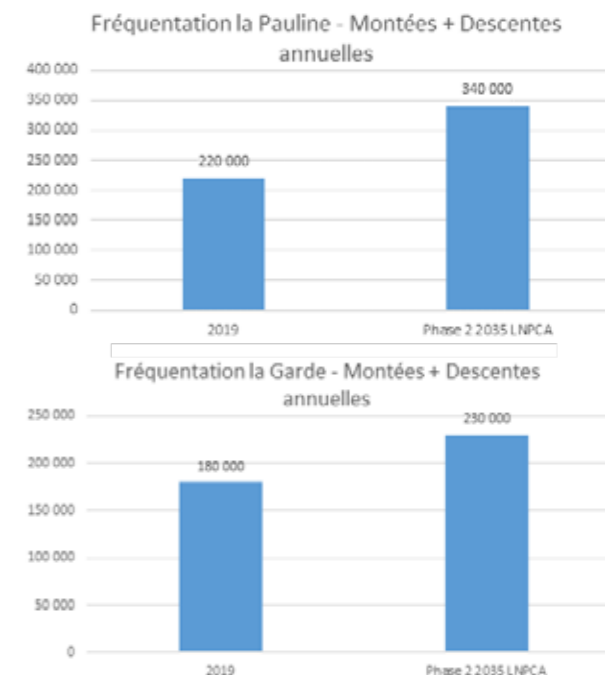
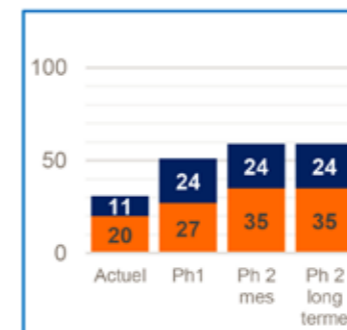
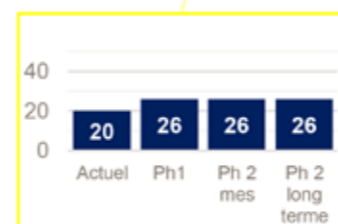
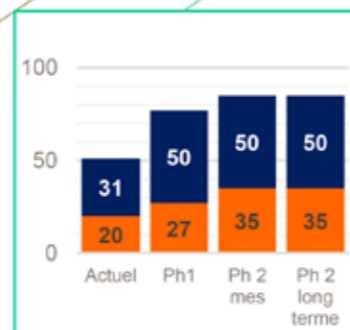
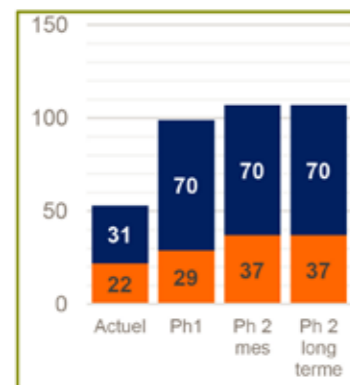
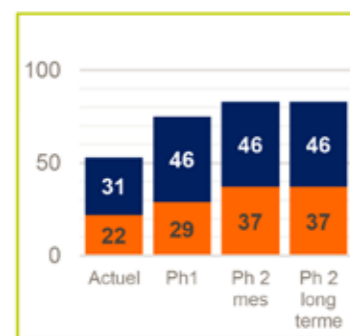
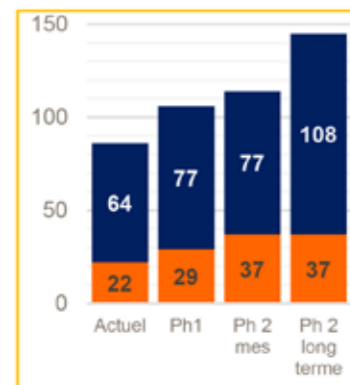
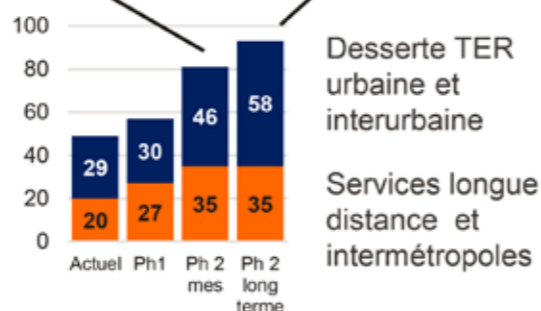
Ces nombres de TER pourront être activés à la mise en service de l'opération. C'est l'autorité organisatrice des mobilités, le Conseil Régional, qui est en charge

sur ce sujet qui le mettra en œuvre à ce moment-là en fonction des opportunités et des choix stratégiques avec le territoire.

Légende :

Nb d'allers-retours quotidiens

Phase 2 à la mise en service
Phase 2 long terme
Phase 1 : horizon 2026 -2028
Phase 2 : horizon 2035



L'ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES DE LA GARDE ET DE LA PAULINE
Fréquentation annuelle 2019 et fréquentation projetée à horizon 2035 (avec mise en service des phases 1 et 2 du projet LNPCA) - Source : modèle de trafic SNCF Réseau

Le projet permettrait une augmentation de plus de 50% de la fréquentation de la gare de La Pauline mais également de celle de la Garde avec plus de 28%.

Du fait du renforcement important de l'offre dans les gares de Solliès et Cuers lors de la mise en place de ce service de navette toulonnaise, une partie des usagers qui viennent en voiture à la Pauline devrait être intéressée pour prendre le train plus près de chez eux dans l'une de ces gares. Ainsi, l'évolution du service apportée par la navette toulonnaise permettrait de limiter la part modale de la voiture.

D'après les enquêtes Enov réalisées fin septembre 2020, environ 50 % de la clientèle de la gare serait étudiante, ce qui est une proportion très importante par rapport aux autres gares : les élèves et étudiants se rendent principalement au Campus de la Garde – Université de Toulon, et dans une moindre mesure au lycée du Coudon et au campus de la Tourrache.

- Il existe d'après ces enquêtes deux leviers importants de reports modaux de la voiture vers le vélo et le bus :
- d'une part la liaison renforcée entre la gare et sa zone d'activités, et les campus et lycée
 - d'autre part le renforcement conjugué de l'offre de transport en commun et de pistes cyclables.

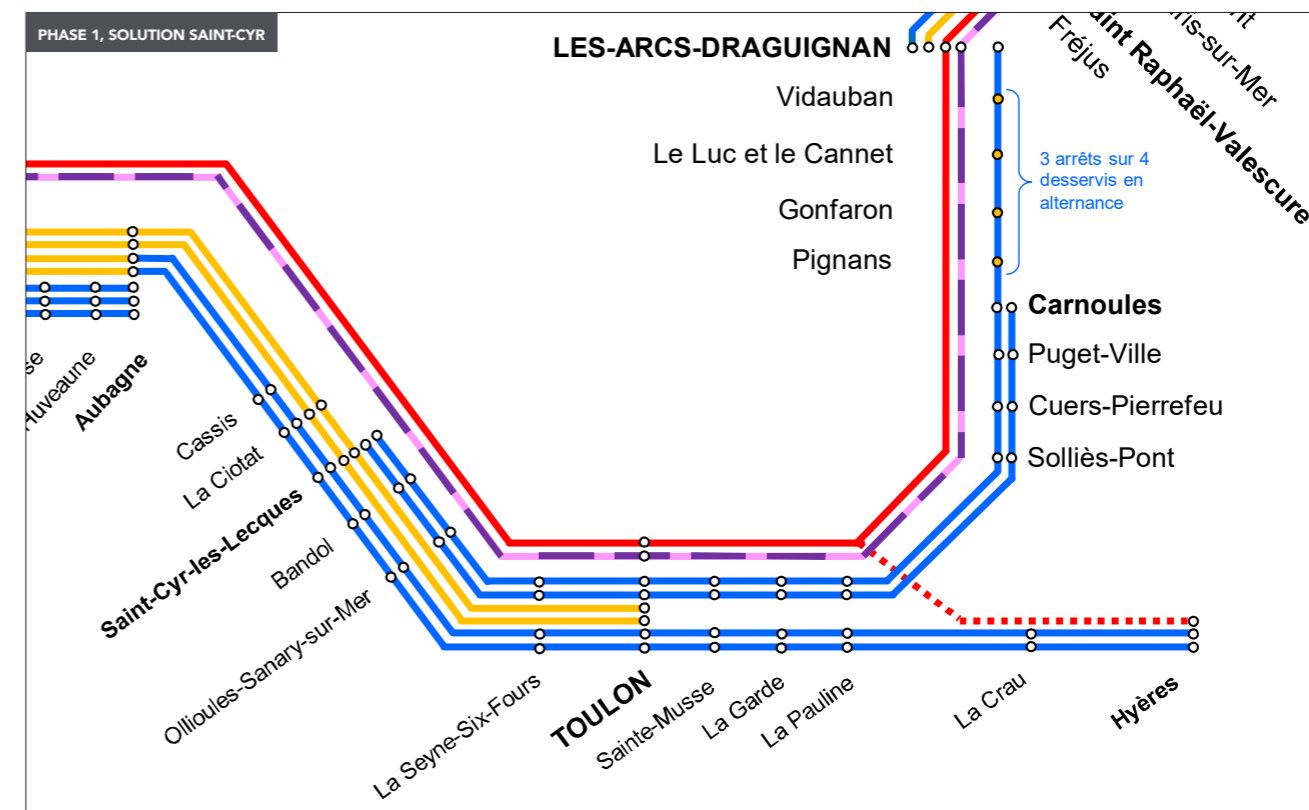
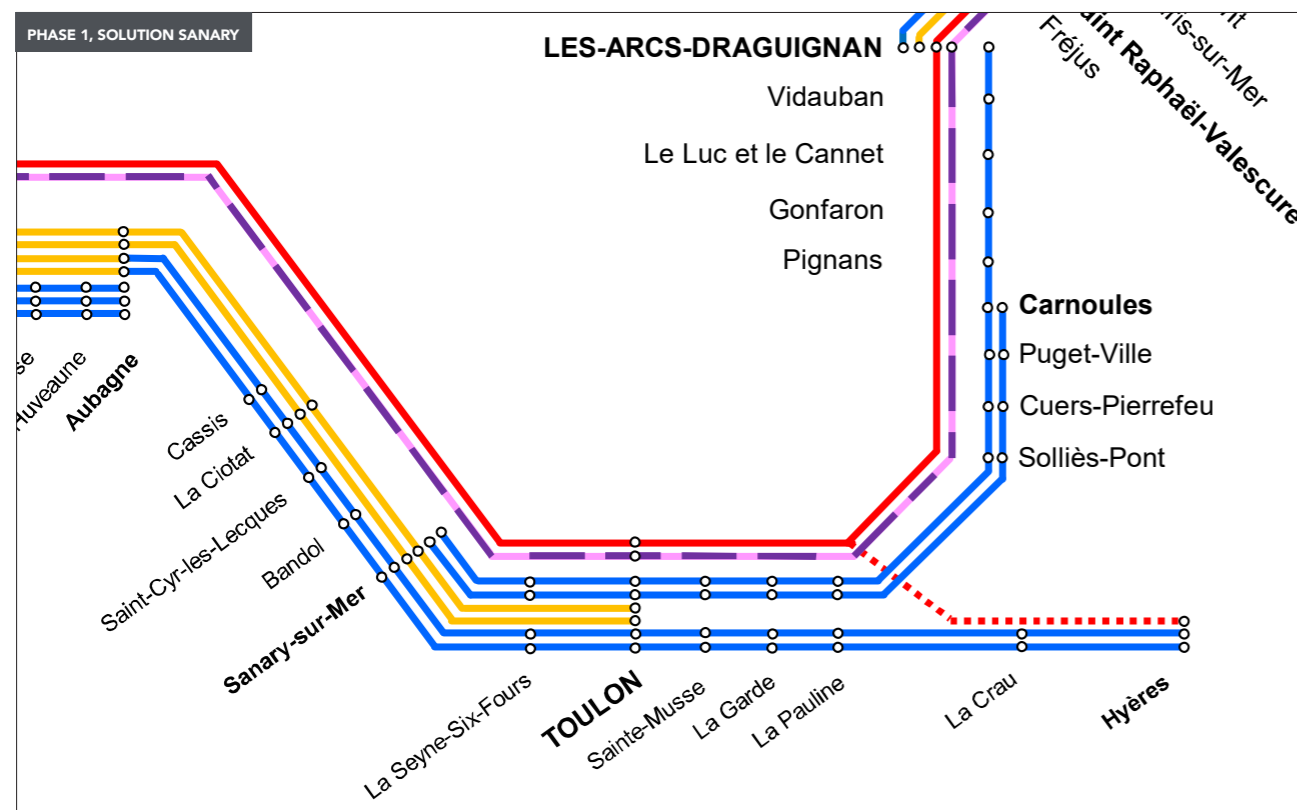
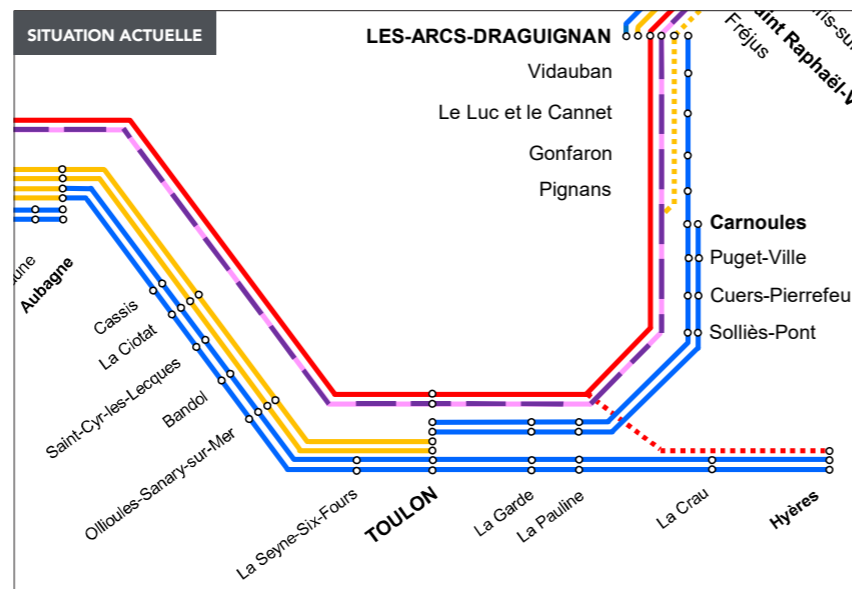
Le trafic routier généré par la gare de La Pauline réaménagée sur l'ensemble des axes adjacents qui y convergent (usagers venant en voiture se garer au parking de la gare et véhicule déposant des usagers) serait inférieur à 150 véhicules, 2 sens confondus, en heure de pointe. Il resterait ainsi très faible au regard du trafic des voiries adjacentes inférieur à 5%.

LES SERVICES FERROVIAIRES PERMIS PAR LE PROJET

Les services décrits ci-dessous ne sont pas systématiquement cadencés de manière régulière.

Phase 1 du projet LNPCA

Le projet permettrait de « diamétraliser » la navette toulonnaise (c'est-à-dire d'offrir des services sans correspondance à Toulon) entre un terminus à l'ouest de Toulon et Carnoules à l'est. Avec un terminus à Saint-Cyr, il serait nécessaire d'alléger la desserte entre Carnoules et Les Arcs pour éviter le rattrapage des trains omnibus par les trains plus directs au moment de leur circulation maximale.



Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - trait pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- trait pointillé court = train non cadencé

Arrêts

- systématique
- non systématique

Type de trains représenté par la couleur

- TER :** Omnibus : — / Semi-direct : — / Interville : —
- Trains nationaux et internationaux :** Direction Paris (Radiaux) : — / Direction Bordeaux ou Barcelone (Grand Sud) : —
Direction vallée du Rhône et autres régions françaises (Intersecteurs) : —

Fréquence des trains portée par le type de trait

- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - trait pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- trait pointillé court = train non cadencé

Arrêts

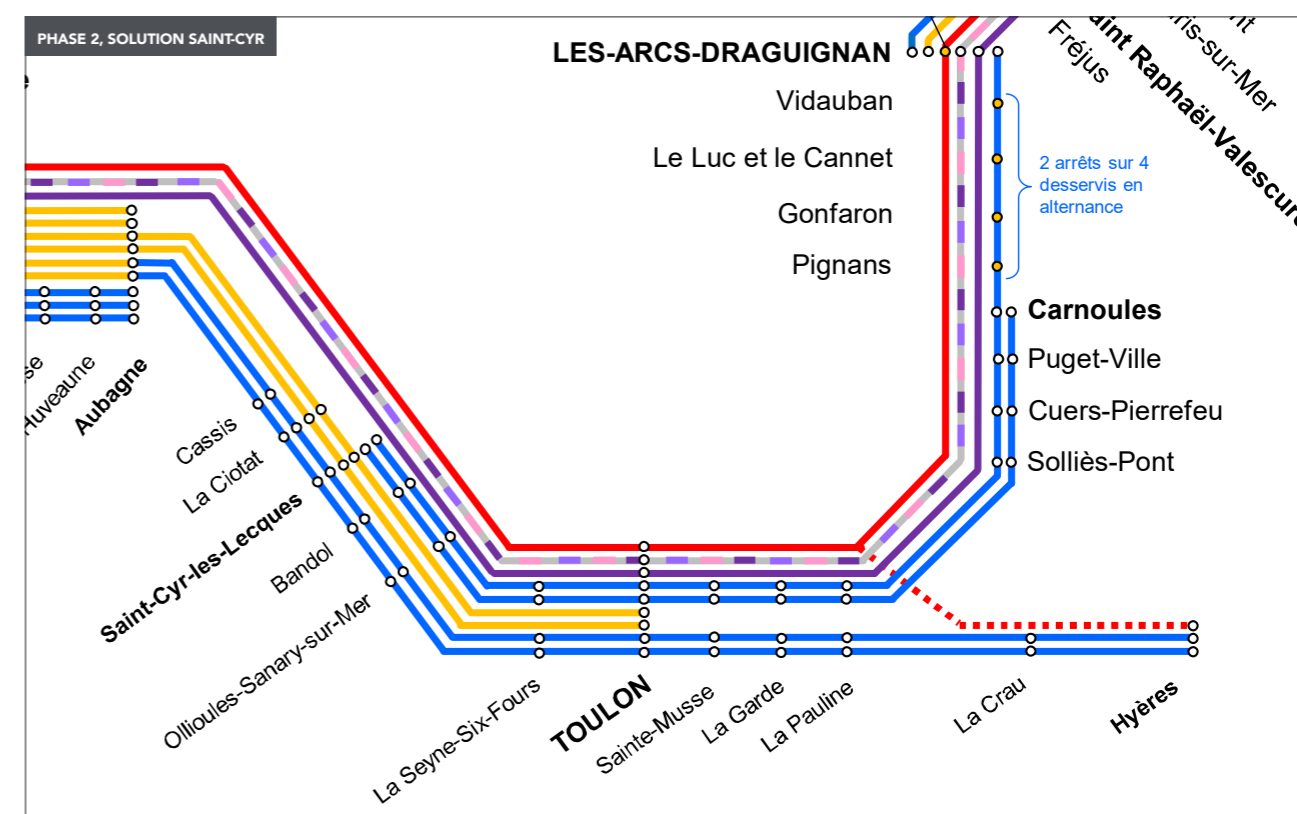
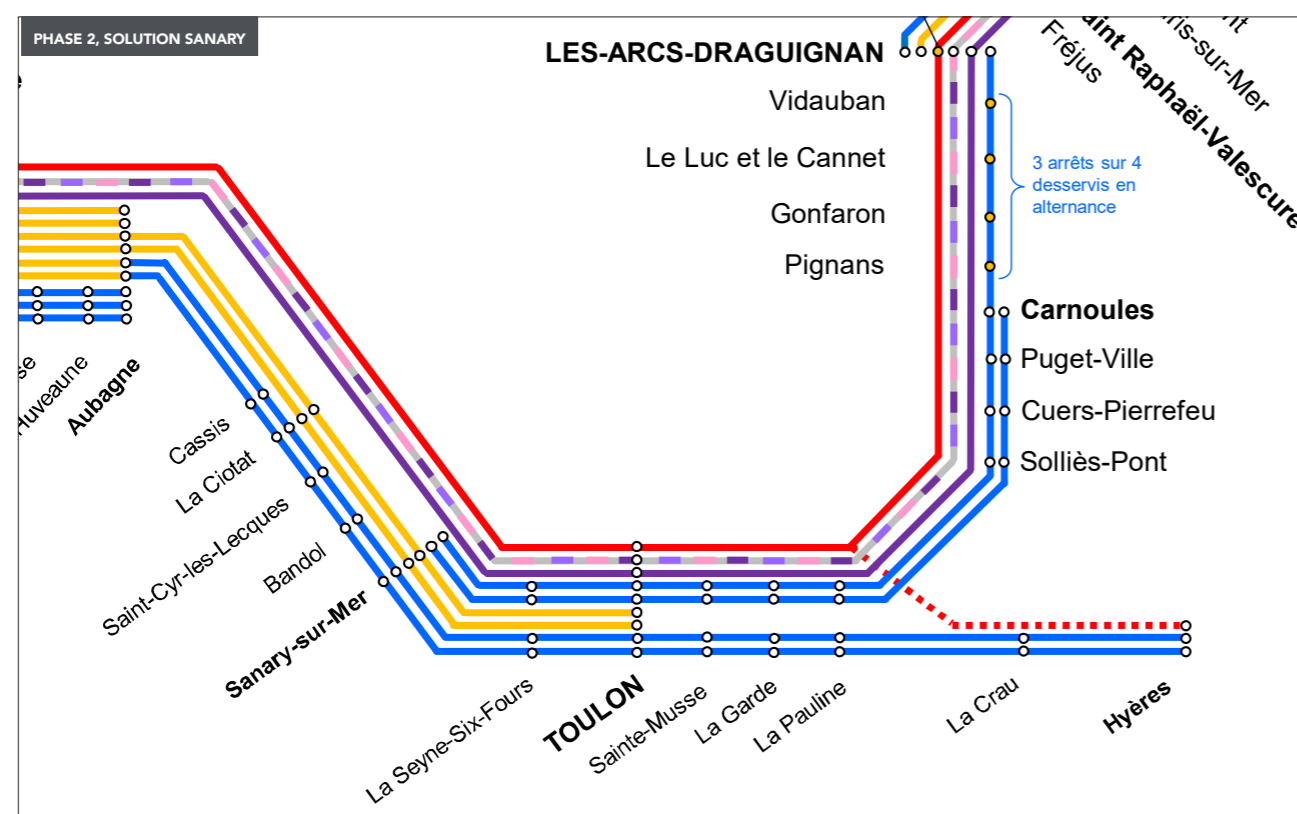
- systématique
- non systématique

Phase 2 du projet LNPCA

En phase 2, la densité des trains « rapides » (trains longs parcours TGV et TER entre le Marseille-Toulon et Nice) serait plus importante et l'allègement du service TER entre Carnoules et Les Arcs devrait donc être plus marqué aux horaires de circulations maximum des trains rapides, plus pour un terminus à Saint-Cyr qu'à Sanary.

Type de trains représenté par la couleur

- TER : — / Omnibus : — / Semi-direct : — / Interville : —
- Trains nationaux et internationaux : — / Direction Paris (Radiaux) : — / Direction Bordeaux ou Barcelone (Grand Sud) : —
— / Direction vallée du Rhône et autres régions françaises (Intersecteurs) : —



LES ENJEUX DU CADENCEMENT

Le cadencement permet de proposer des horaires réguliers aux voyageurs, plus faciles à mémoriser, ce qui contribue à augmenter la fréquentation des trains, dès lors que leur régularité est également assurée.

La localisation de la gare origine / terminus à Sanary permettrait d'assurer une navette bien cadencée, avec des trains tous les quarts-d'heure, à tous les horizons de projet LNPCA.

La localisation de la gare origine / terminus à Saint-Cyr, parce qu'elle impliquerait un parcours de la navette sensiblement plus long, ne permettrait plus d'assurer ce cadencement :

- A l'horizon de la phase 1, les trains se succèderaient avec un délai alternativement de 14 et 16 minutes, ce qui apparaît peu gênant ;
- A l'horizon de la phase 2, les trains se succèderaient avec un délai alternativement de 12 et 18 minutes, affectant la régularité du cadencement avec des effets sur l'attractivité du train pour une partie des voyageurs. A cet horizon on constate que le système comprenant une gare origine / terminus à Saint-Cyr serait moins résilient au changement d'horaire et à la densification du trafic grande ligne en l'absence de ligne nouvelle.

En synthèse vu de la Pauline, en heure de pointe, l'utilisateur aurait à partir de la phase 1 :

- un TER omnibus toutes les 15 minutes environ vers Sanary ou St-Cyr (selon le choix du terminus Ouest), avec une régularité moindre si le terminus est à St-Cyr (« décadencement »)
- un TER toutes les 30 minutes vers Marseille St-Charles, qui dessert toutes les gares jusqu'à Aubagne puis Blancarde)
- un TER omnibus toutes les 30 minutes vers Carnoules
- un TER omnibus toutes les 30 minutes vers Hyères (existant)
- un TER dans l'heure jusqu'aux Arcs, desservant partiellement les gares entre Carnoules et les Arcs.



DES AMÉNAGEMENTS FERROVIAIRES AU NOUVEAU PEM (PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL)

Les aménagements ferroviaires de la bifurcation de La Pauline supposeraient de repenser la gare actuelle de La Pauline afin de mieux répondre aux besoins des usagers en matière de mobilité en faisant évoluer la gare de La Pauline en pôle d'échanges multimodal (PEM). Un Pôle d'échanges multimodal consiste à coordonner des fréquences élevées des trains avec des fréquences élevées de plusieurs lignes de transport en commun et des accessibilités à la gare tous modes rendues aisées et pratiques.

La fonctionnalité d'alternat nécessaire à l'exploitation de la navette toulonnaise impliquerait la mise à 4 voies de la gare actuelle de La Pauline avec :

- Création de 2 voies nouvelles à quai d'une longueur de 220 m;
- Décalage des quais actuels vers le nord.

Des travaux seraient également à réaliser pour assurer :

- La démolition et la reconstruction du bâtiment voyageur au contact des nouveaux quais et autant que possible ouvert vers l'ouest;
- La constitution d'un véritable pôle d'échanges multimodal (PEM).

LES ENJEUX DU SITE

Le site du PEM de La Pauline est caractérisé par une organisation territoriale spécifique : la gare de La Pauline se situe en lisière de la zone d'activité de l'est toulonnais et du pôle universitaire de la Garde. Elle bénéficie à ce titre d'une bonne connexion au réseau routier :

- Au nord et au sud, des voies routières qui l'encadrent : l'autoroute A570 et la route d'Hyères (RD98) ;
- A l'est, une plaine agricole qui se développe en pointe jusqu'au croisement de ces deux routes, en direction d'Hyères ;
- A l'ouest, une zone principalement industrielle et artisanale potentiellement mutable, jalonnée de ronds-points qui se développe selon un axe nord-est/sud-ouest, avec le massif du Coudon en arrière-plan ouest.

La gare actuelle est ouverte à l'est, alors que la zone d'activités et les principaux sites d'attraction des voyageurs sont situés à l'ouest. Le projet ambitionne donc d'ouvrir la gare à l'ouest, voire de proposer une gare «biface» lorsque les espaces mobilisables le permettent.





LES PRINCIPES DE LA NOUVELLE GARE DE LA PAULINE

La nouvelle orientation du pôle d'échange multimodal (PEM) vers l'ouest des voies ferrées permettrait de faire écho au développement urbain en trouvant sa place au centre de l'activité économique. Le PEM pourrait s'inscrire comme élément structurant du maillage de déplacement de la zone, créant ainsi un point de convergence à forte identité dans le réseau viaire dense.

La mise en place de circulations prioritaires en modes doux serait une réponse à l'insécurité des déplacements piéton et cycliste dans cet environnement très motorisé (voitures et nombreux camions) et à la demande de sécurisation des accès aux entreprises situées dans la zone et à l'université. Le développement d'espaces naturels et végétalisés serait par ailleurs articulé avec ces modes.

La mise en place d'un passage sous voies, presque de plain-pied avec le tissu environnant, plutôt que d'une passerelle pour distribuer les quais permettrait, compte tenu de la topographie du site, un parcours plus fluide des voyageurs.

Des voies d'accès spécifiques seraient créées côté ouest depuis les voiries les plus proches et les accès aux futurs parkings de la gare pourraient se déployer de part et d'autre du site en lien avec les parvis piétons, ce qui permettrait de simplifier l'accès à la gare et d'optimiser le stationnement. Dans ce contexte, un itinéraire dédié pourrait être envisagé, selon les scénarios, et un accès direct le long de l'A570 / ZI serait étudié. Cet itinéraire permettrait d'extraire les véhicules à destination de la gare, d'une partie de la congestion constatée actuellement.

Le programme de services envisagé en gare de La Pauline permettrait la création d'espaces pour tous en constituant un lieu de vie urbaine, un espace multiservices à la croisée de la mobilité, des besoins quotidiens (à titre d'exemples : maison du vélo - entretien et réparation -, vente de productions maraichères locales...) ou des besoins exceptionnels (touristes, etc.).

Des lignes de transports en commun en passage mais également de nouvelles lignes dont au moins 4 seraient mise en place en terminus à la gare. La création d'un pôle bus au dimensionnement adapté serait donc parallèlement envisagée.

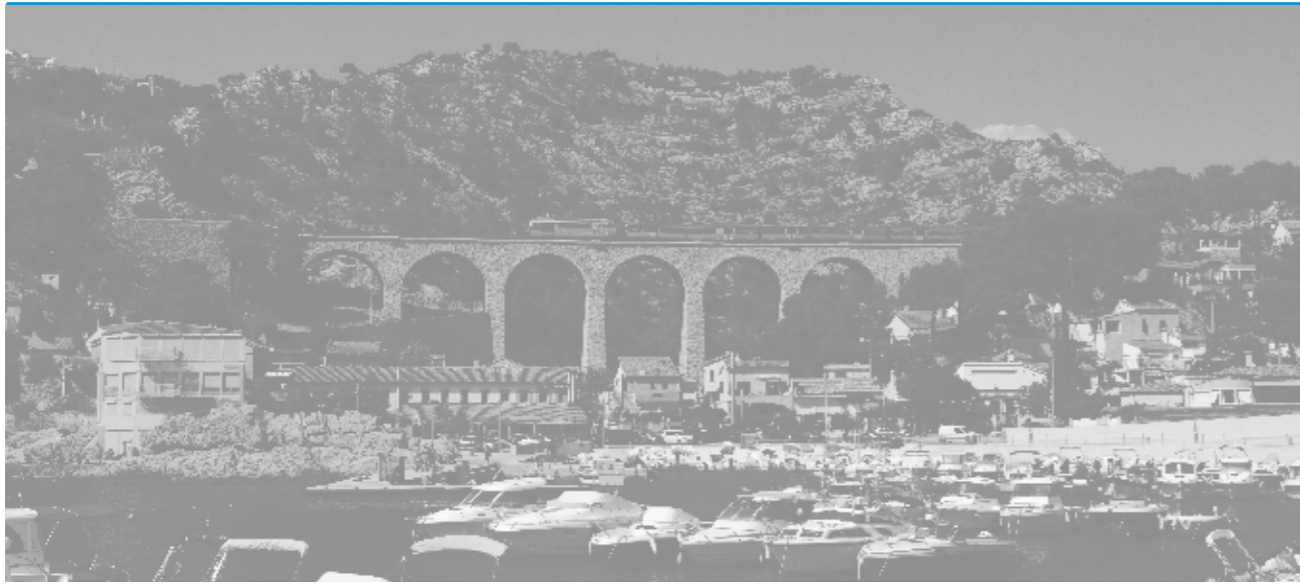
Il est à noter que la mise en place de ces services de transport en commun relève de la responsabilité de Toulon Provence Méditerranée, et ont fait l'objet d'une coordination préalable à la concertation.

Une gare qui accompagnerait la transition écologique

Les aménagements du PEM de La Pauline privilégieraient la qualité paysagère et la réduction de l'empreinte carbone par :

- La végétalisation du remblai ferroviaire et des allées piétonnes ;
- La création de dispositifs de drainage des eaux de pluie dans les parkings notamment ;
- La création d'importants îlots de fraîcheur plantés ;

- La mise à disposition de bornes de recharge pour véhicules électriques. Cet aménagement serait conçu de telle façon que ces emplacements soient les plus proches des accès à la gare ;
- Des aménagements d'accueil des vélos avec des pistes cyclables confortables et des stationnements sécurisés en nombre suffisants et capables d'évolution ;
- La mise en œuvre de matériaux locaux, géosourcés ou biosourcés, d'une architecture simple, d'espaces extérieurs abrités plutôt que de surfaces fermées importantes, de puits provençaux et de pompes à chaleur plutôt que de climatiseurs et chaudières gaz, d'espaces protégés extérieurs multiples (ombrières, abris de quais bus et trains, cheminements) protégeant du soleil l'été, de la pluie et du mistral ;
- La mise en œuvre d'ombrières photovoltaïques sur les stationnements permettant de diminuer ou de compenser la consommation énergétique du pôle d'échanges.



3 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE LA GARE PROPOSÉS À LA CONCERTATION

Différents scénarios ont été étudiés afin de privilégier la meilleure insertion de la gare sur le site, de favoriser les échanges et la connexion des différents modes de transports :

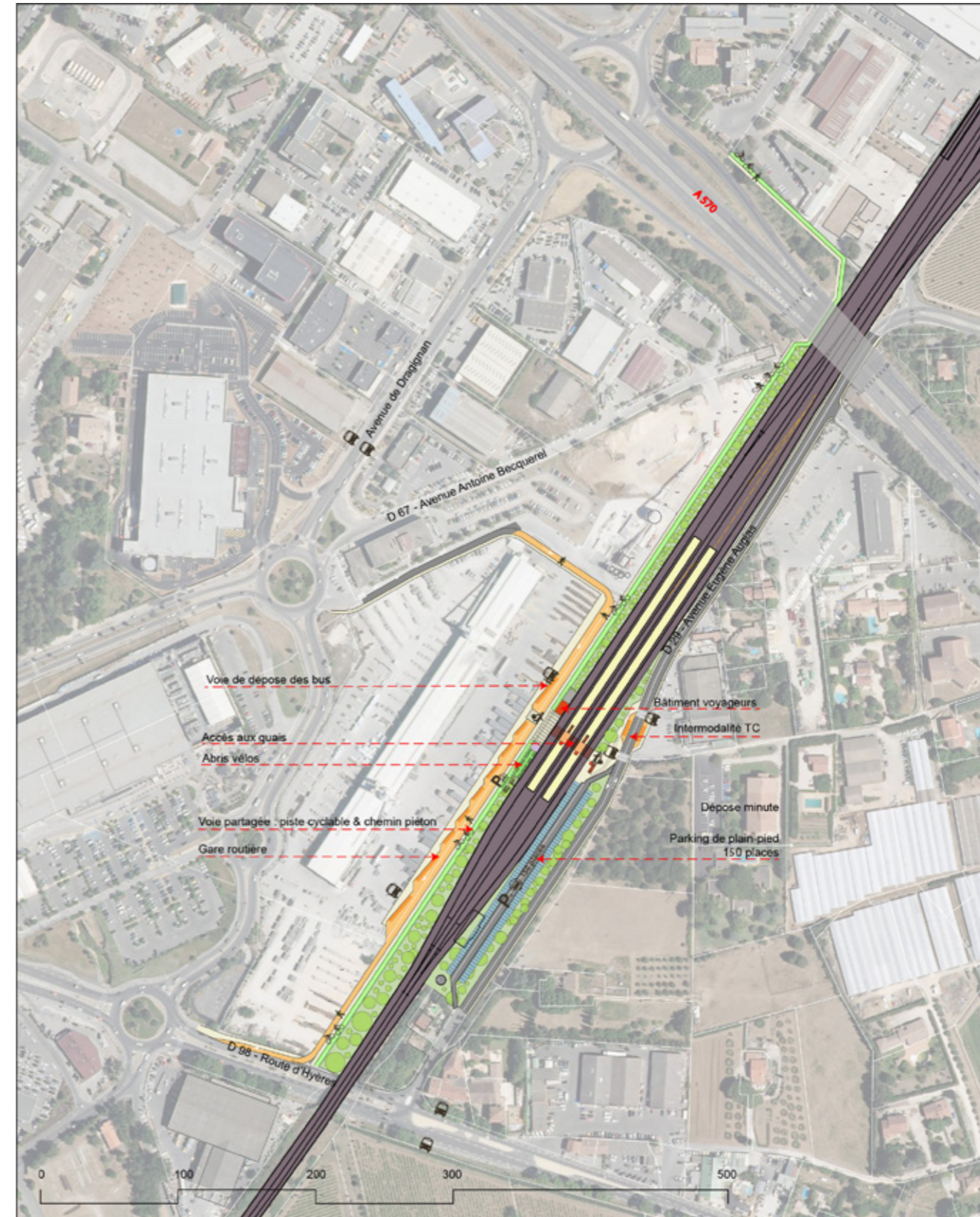
- Un premier scénario « Gare traversante, emprise minimale » ayant pour objectif de permettre un accès est/ouest et de limiter l'impact foncier du PEM ;
- Un second scénario « Gare traversante, liaison urbaine » ayant pour objectif de permettre également un accès est/ouest et de favoriser une large ouverture du PEM vers l'ouest et la zone urbaine ;
- Et un troisième scénario « Gare concentrée au nord-ouest » offrant une ouverture uniquement à l'ouest en permettant une gare routière plus ramassée rassemblant toutes les lignes de bus et cars.

LE SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE - EMPRISE MINIMALE

Ce premier scénario propose de limiter l'impact foncier du PEM :

- Côté ouest, il comprendrait une gare routière longitudinale implantée parallèlement aux quais.
- Côté est, il proposerait l'implantation d'un parking de plain-pied d'environ 150 places (la jauge du parking, de 200 places pour les autres variantes, est adaptée pour réduire l'emprise).
- Le bâtiment voyageur actuel serait démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 1 « gare traversante – emprise minimale » serait de l'ordre de 116 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.



LE PROJET DE GARE

Le pôle d'échange comprendrait une gare routière longitudinale à l'ouest, un parking de plain-pied à l'est et un passage souterrain dans le tiers sud des quais.

ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

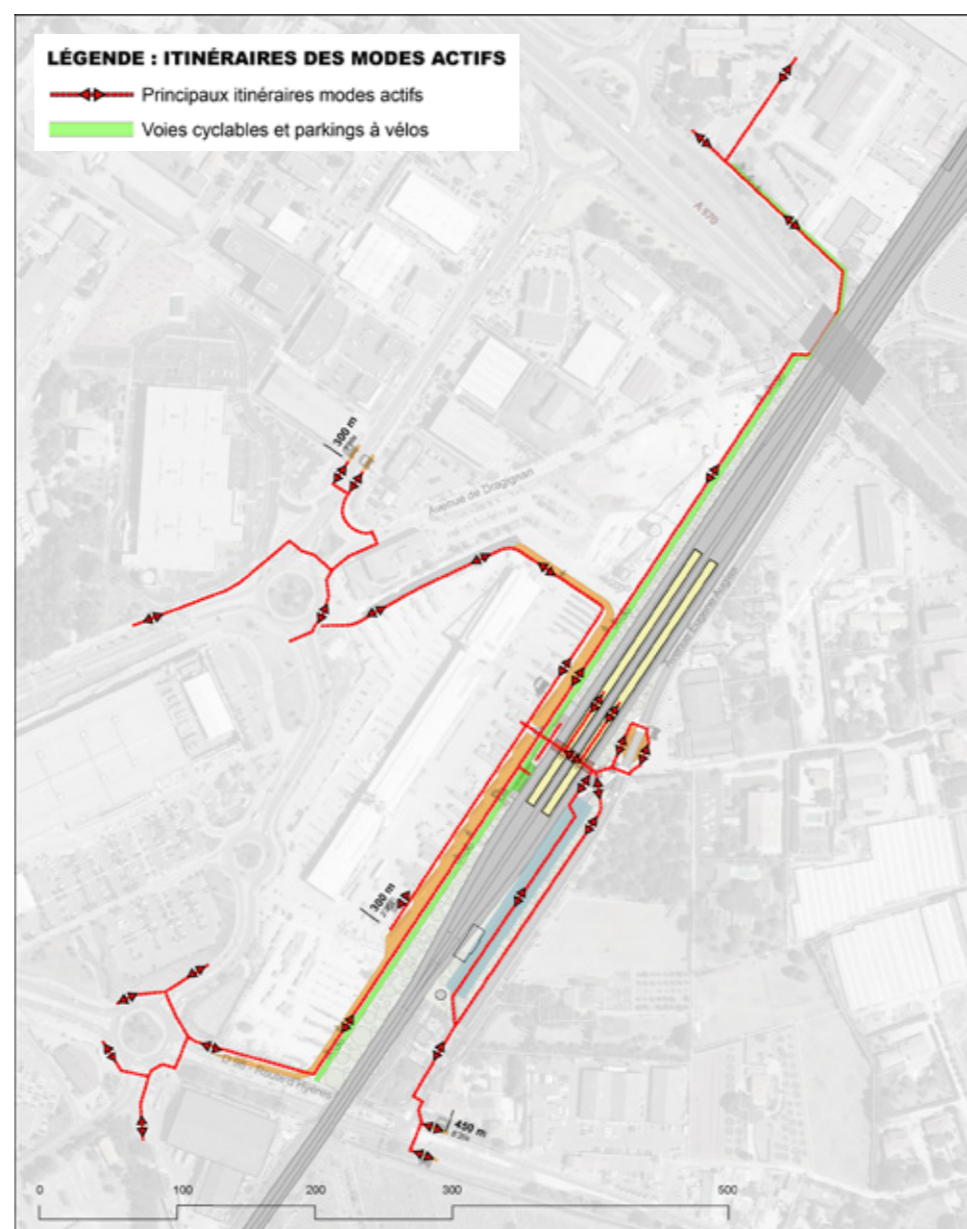
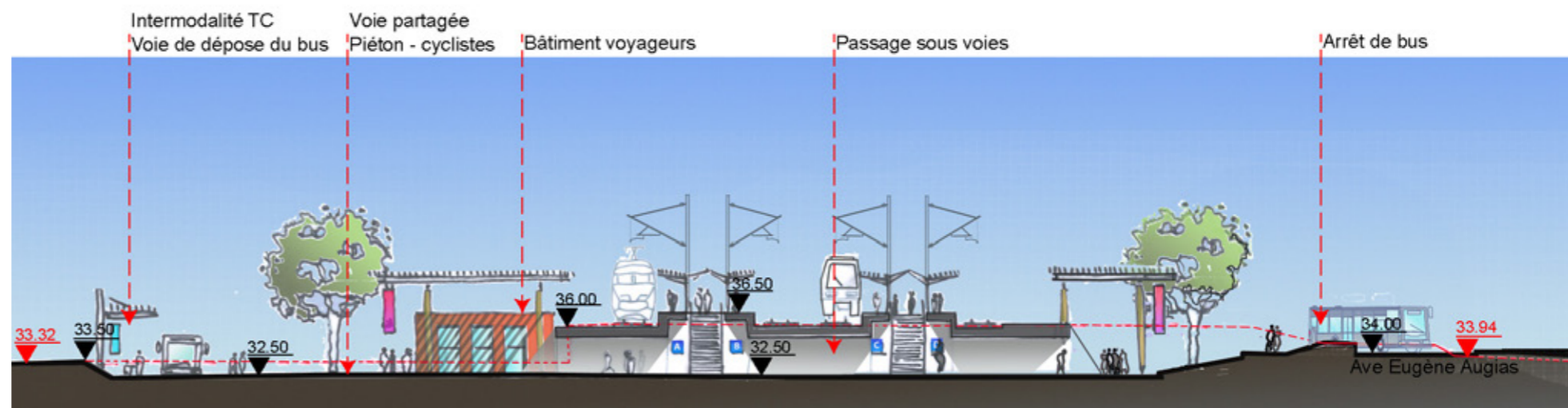
Le PEM serait accessible :

- En mode doux (à pied, vélo, etc) : une liaison de largeur confortable serait créée en pied du remblai ouest de la plateforme ferroviaire, entre la route d'Hyères et le rond-point des Quatre chemins au sud et l'autoroute A570 et au-delà au nord. Elle s'inscrirait dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du PDU¹ de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM).
- En transport en commun (TC) : le projet prévoirait à l'ouest une gare routière de 8 emplacements d'arrêt de bus/cars s'appuyant sur une refonte des lignes actuelles et le maintien d'un arrêt (2 sens) à l'est sur l'avenue Eugène Augias.
- Via une dépose en amont de la gare qui permettrait aux usagers d'accéder rapidement aux quais ferroviaires via le parvis ouest, le passage souterrain et les circulations verticales

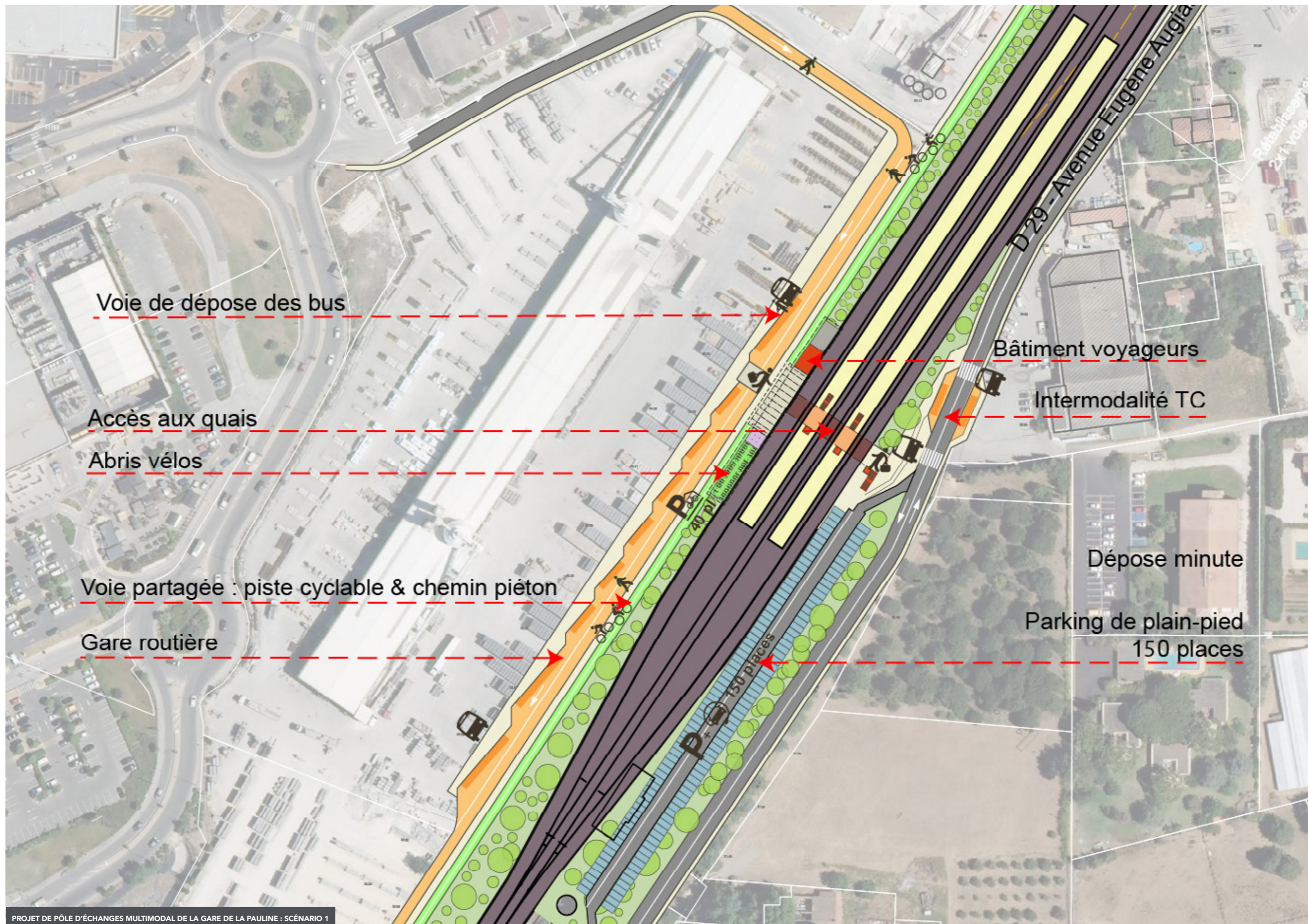
La gare serait organisée ici parallèlement à la plateforme ferroviaire et en décalage vers le sud vis-à-vis des quais (trains), permettant ainsi un alignement dépose bus et parvis et une voie d'accès (sens unique) à la Gare en limite nord de la parcelle occupée par l'entreprise Fabemi. La voie de sortie longerait la voie piétonne vers le sud pour déboucher sur la route d'Hyères.

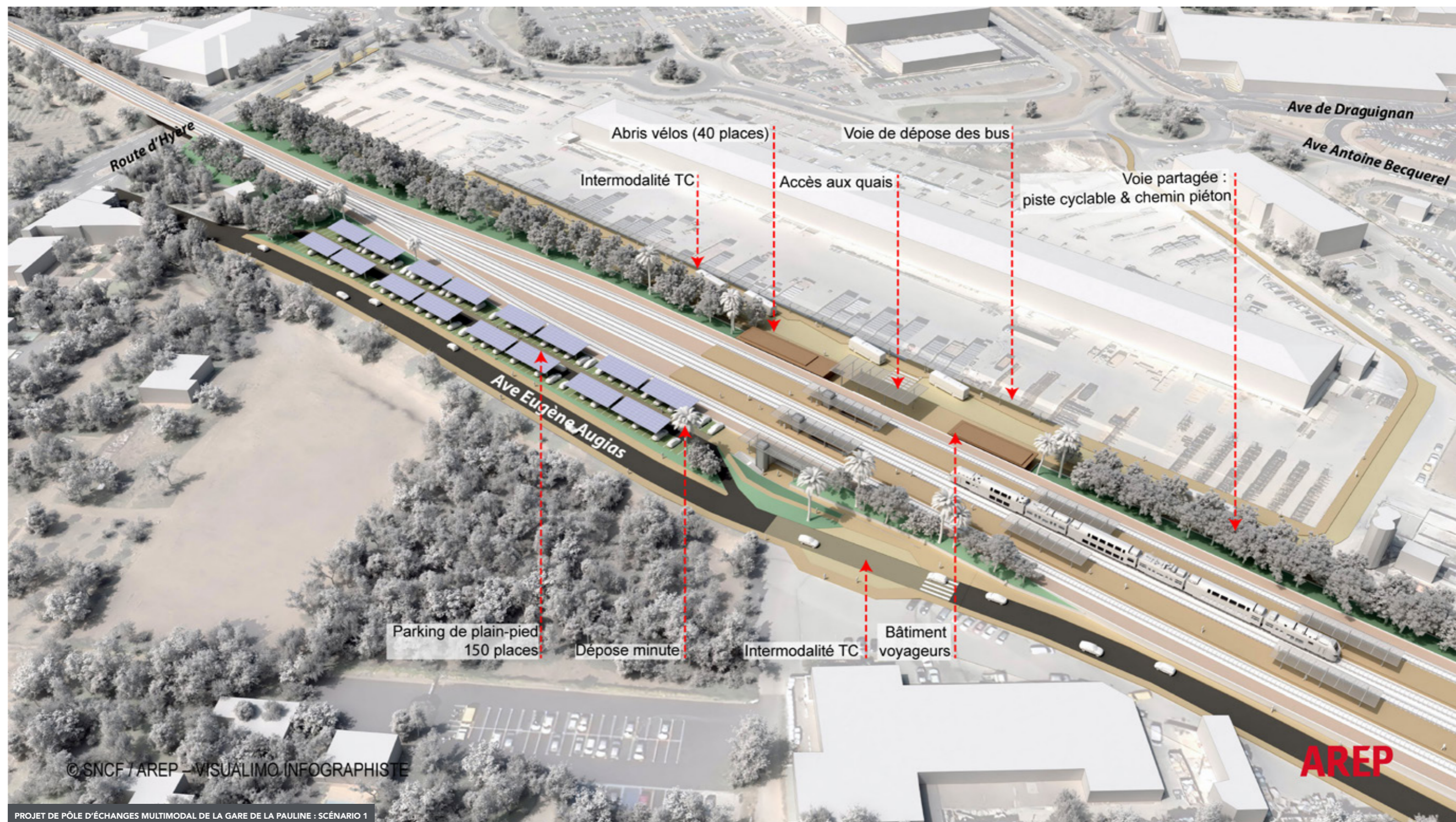
Le PEM de La Pauline proposerait à l'est un parking de plain-pied de 150 places environ.

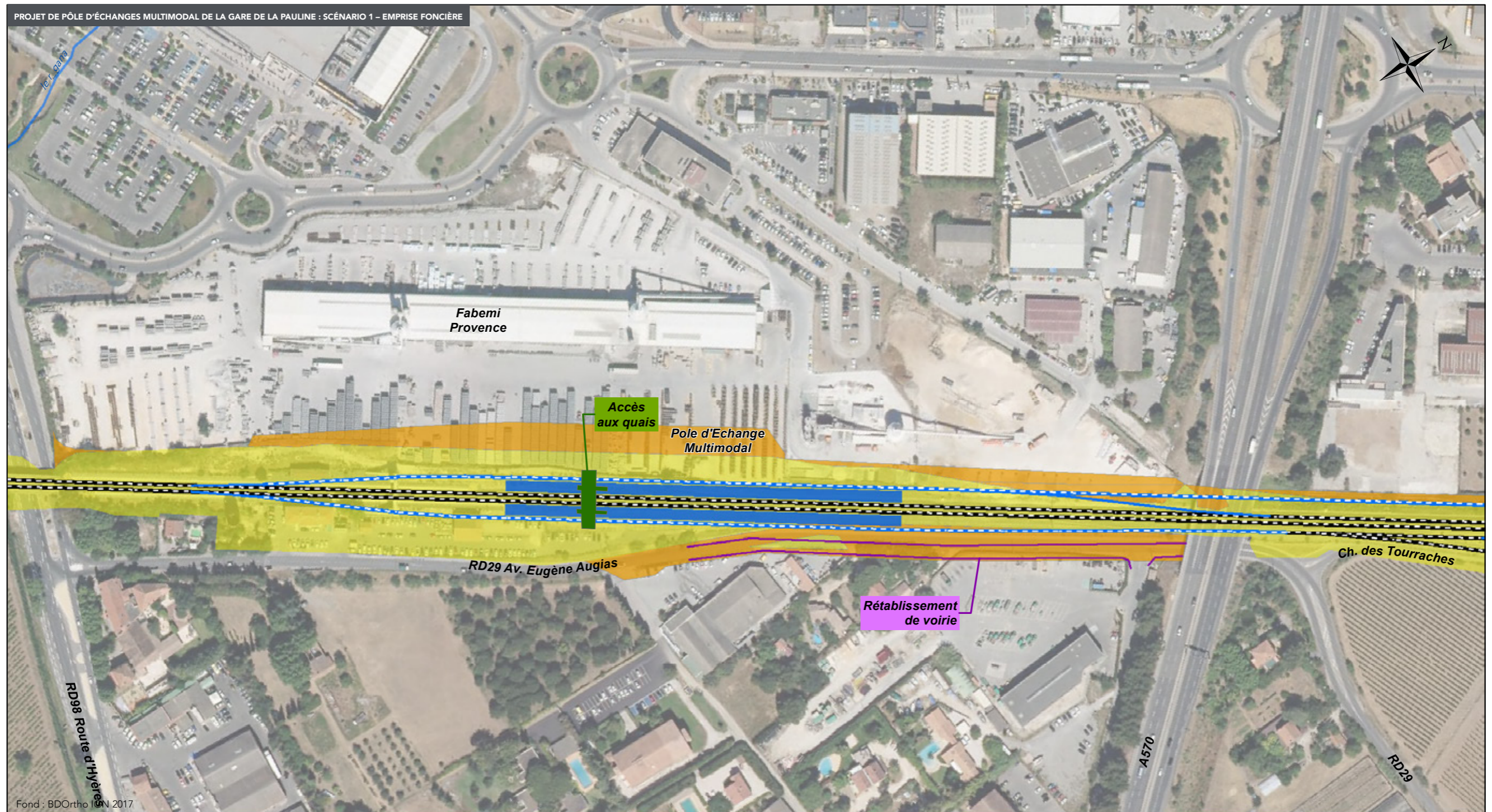
L'objectif serait de favoriser de manière optimale la complémentarité des mobilités, avec des modes doux priorités. Toute l'articulation des accès à la gare s'organiserait autour des pistes cyclables et des espaces dédiés aux piétons. Chaque mode de transport trouverait sa place dans un espace dédié. Cette disposition permettrait une organisation lisible de tous les aménagements et proposerait au piéton un parcours minimisant les traversées de voiries bus et VP.



¹ Plan de Déplacements Urbains



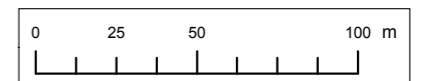




Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



LES INCIDENCES PRÉVISIBLES DU SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE- EMPRISE MINIMALE

Incidences sur le bâti

L'impact sur le foncier serait dans ce cas réduit :

- Une acquisition serait à prévoir sur le terrain de l'entreprise Fabémi en limite de l'emprise actuelle SNCF. Cette acquisition serait envisageable sans délocalisation de l'activité ;

Incidences sur les voiries et la circulation

Cette solution permettrait un bon accès aux modes doux par la création de chemins piétons, de pistes cyclables. Néanmoins l'accès des véhicules particuliers et des transports en commun ne permettrait pas un accès direct depuis l'autoroute et le stationnement côté ouest. Un parking plain-pied de 150 places situé Avenue Eugène Augias serait créé côté est ainsi qu'un dépose minute. Une voie de dépose des bus serait également prévue à l'entrée de la gare routière, en lien avec l'entrée du PEM. Ce scénario permettrait de développer l'ensemble des fonctions multimodales et d'ouvrir de manière intéressante la gare sur la zone d'activité au nord ouest tout en conservant l'accès à l'est. Il garantit aussi la séparation des modes actifs et transport en commun d'un côté et des voitures de l'autre.

LE SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE - LIAISON URBAINE

Ce scénario favoriserait les liaisons urbaines en permettant un accès à l'est et à l'ouest de la gare et en offrant des accès bus et transport en commun de part et d'autre des voies de la gare.

Il proposerait des voies de dépose bus, des accès aux quais de part et d'autre des voies, un dépose minute, ainsi que des pistes cyclables et des chemins piétons côté ouest

L'implantation du pôle transports en commun serait pensée de manière à ce qu'il assure également la fonction de liaison piétons et cycles vers la zone d'activité.

Le bâtiment voyageur actuel est démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 02 « gare traversante – liaison urbaine » serait de l'ordre de 135 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.



LE PROJET DE GARE

La gare routière pourrait être aménagée avec 2 voies de 4 quais, un parking de plain-pied à l'ouest sur le terrain de l'entreprise Fabemi, un passage sous voies dans le tiers médian des quais, un îlot de fraîcheur paysagé de 5 600 m² capable de gérer efficacement les eaux pluviales.

ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

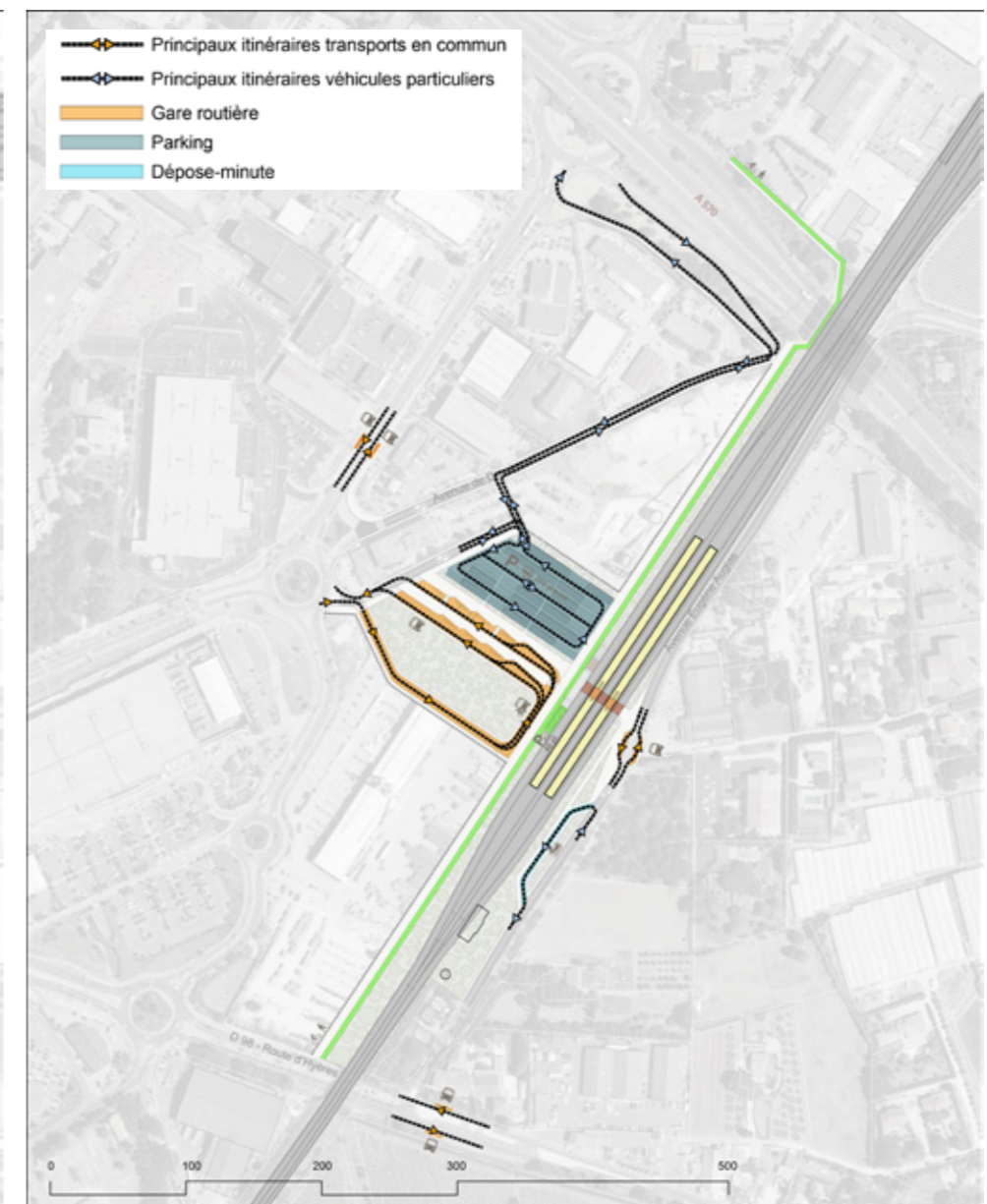
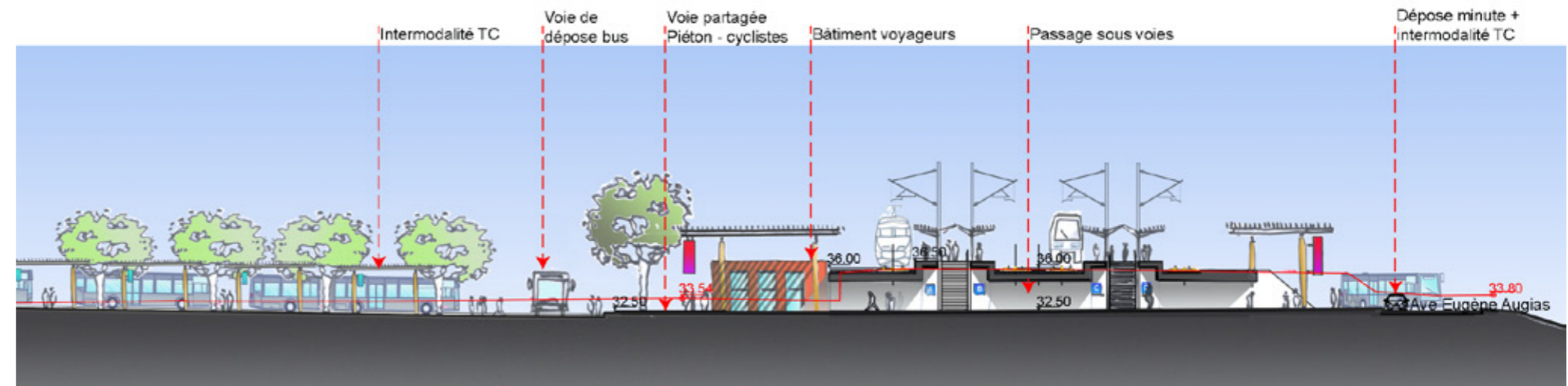
Le PEM de La Pauline serait accessible :

- En mode doux (à pied, vélo, etc) : une liaison de 8m de large serait créée en pied du remblai ouest de la plateforme ferroviaire, entre la route d'Hyères et le rond-point des Quatre chemins au sud et l'autoroute A570 et au-delà au nord. Elle s'inscrirait dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du PDU de la Métropole TPM.

Cette liaison longitudinale serait complétée par un barreau perpendiculaire reliant le cœur du PEM (le parvis en entrée ouest du passage sous voies) et les voiries d'accès (av. A.Becquerel) et au rond-point de la RD67 au nord-ouest.

- En transport en commun (TC) : le projet prévoirait à l'ouest une gare routière de 8 emplacements d'arrêt de bus/cars s'appuyant sur une refonte des lignes actuelles et le maintien d'un arrêt (2 sens) à l'est sur l'avenue Eugène Augias.
- L'accès à la gare serait organisé en boucle depuis le rond-point N-O Fabemi et l'avenue Becquerel :
 - En bus avec deux voies et quais latéraux
 - En voiture (VP), soit pour le dépose minute, soit pour du stationnement de longue durée, pour une capacité de 200 places.
- Une dépose en amont de la gare permettrait aux usagers d'accéder rapidement aux quais ferroviaires via le parvis ouest, le passage sous voies et les circulations verticales

L'aménagement privilégierait la complémentarité des mobilités. Les accès à la gare s'organiseraient autour des pistes cyclables et des espaces dédiés aux piétons. Chaque mode de transport serait inscrit dans un espace dédié. Cette disposition permettrait une organisation lisible des aménagements et proposerait au piéton un parcours minimisant les traversées de voiries bus et VP.

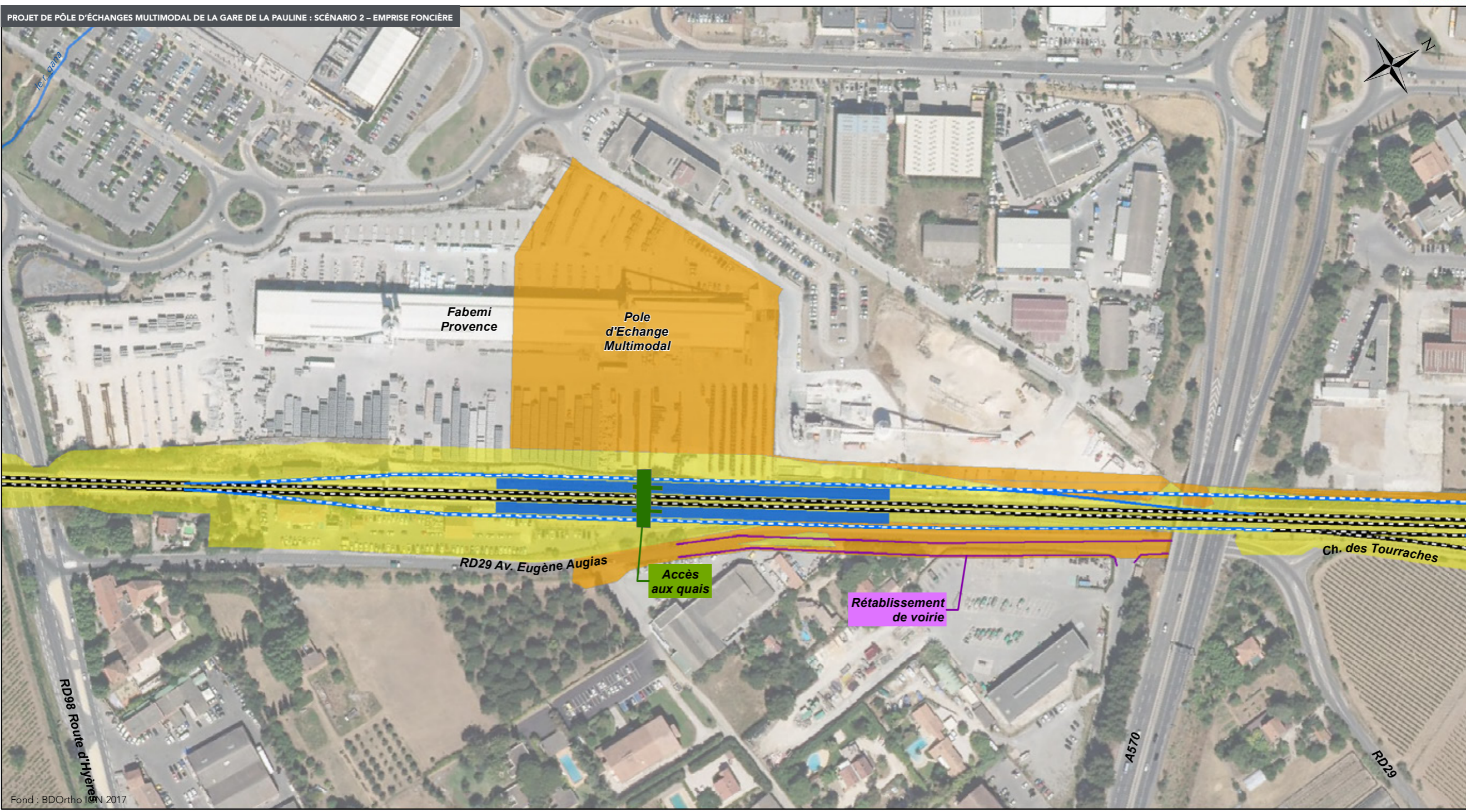




PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LA PAULINE : SCÉNARIO 2



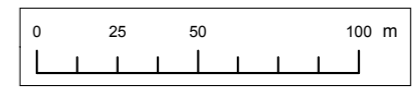
PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LA PAULINE : SCÉNARIO 2 - EMPRISE FONCIÈRE



Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



(C) IGN Scan25 2018

LES INCIDENCES PRÉVISIBLES DE LA SOLUTION 02 « GARE TRAVERSANTE – LIAISON URBAINE »

Incidences sur le bâti

Les besoins d'acquisition de terrains occupés par l'entreprise Fabemi impliqueraient la délocalisation de ces activités sur un autre site.

Incidences sur les voiries et la circulation

Ce scénario permettrait un bon accès au PEM par les modes doux par la création de chemins piétons, de pistes cyclables. Un parking de plain-pied à 200 places au nord de la parcelle occupée par l'entreprise Fabemi et en limite de la parcelle de l'entreprise Cemex serait créé. Ce scénario permettrait également un accès depuis le rond-point nord-ouest et le rond-point d'accès à l'autoroute.

Un dépôt minute au sud-est de la plateforme ferroviaire, en contre-allée de l'avenue Eugène Augias, serait créé. Ce scénario faciliterait l'accès et le stationnement au sein du PEM des véhicules particuliers. Cette solution offrirait un accès direct aux transports en commun depuis le passage sous voies ainsi que de multiples arrêts de bus (8 arrêts de bus répartis sur 2 voies de sens sud-est/nord-ouest). Ce scénario rendrait possible le déploiement de l'ensemble des fonctions multimodales et intégrerait un potentiel d'évolution. Il s'appuierait sur d'importantes acquisitions foncières mais permettrait d'ouvrir le PEM sur la zone d'activités.

LE SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE AU NORD / OUEST

Ce scénario offrirait une fonctionnalité supplémentaire en proposant un lieu de dépôt commun à toutes les lignes de bus qui pourrait être implanté au droit de l'accès gare. Il ne permettrait cependant pas un accès à l'est de la gare : à ce niveau, l'emprise disponible à l'est serait insuffisante pour aménager une sortie convenable. Les arrêts de bus seraient implantés autour d'un quai central qui servirait d'esplanade et de cheminement principal de l'aménagement. Les parkings pourraient être accolés au dispositif côté A570. Ce scénario correspondrait à une version plus compacte du PEM qui articulerait l'accès des bus et cars au quai de « dépôt » autour du parking. Le bâtiment voyageur actuel est démoli.

Le coût de l'opération pour le scénario 03 « gare orientée nord/ouest » serait de l'ordre de 127 M€ (y compris terrier et alternat en gare) aux conditions économiques de janvier 2019.



LE PROJET DE GARE

Ce scénario proposerait une gare routière en boucle avec une gare routière centrale, un parking de plain-pied à l'ouest sur le terrain occupée par l'entreprise Cemex, un passage sous voies sans accès depuis l'est, dans le tiers nord des quais.

ACCESSIBILITÉ ET INTERMODALITÉ

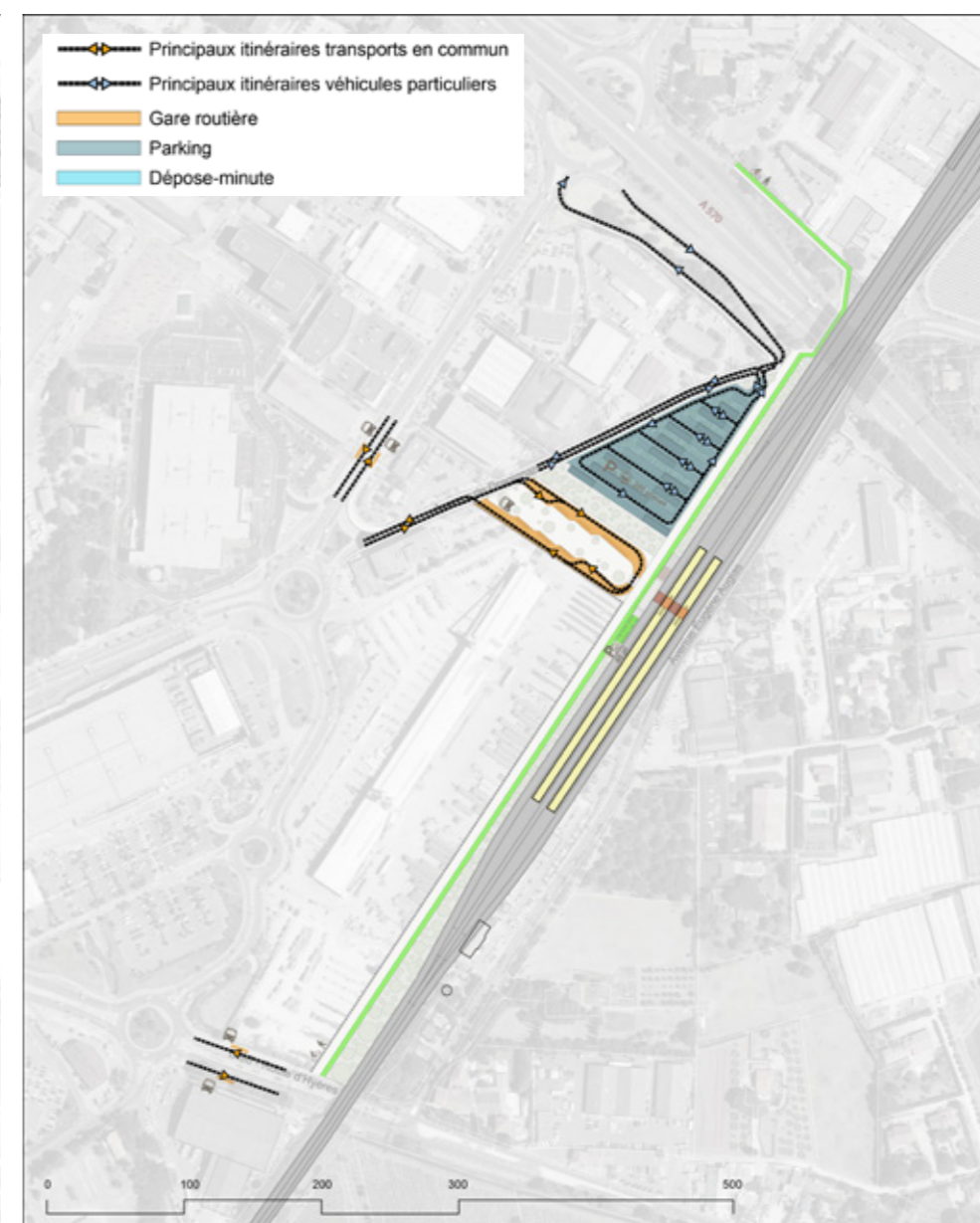
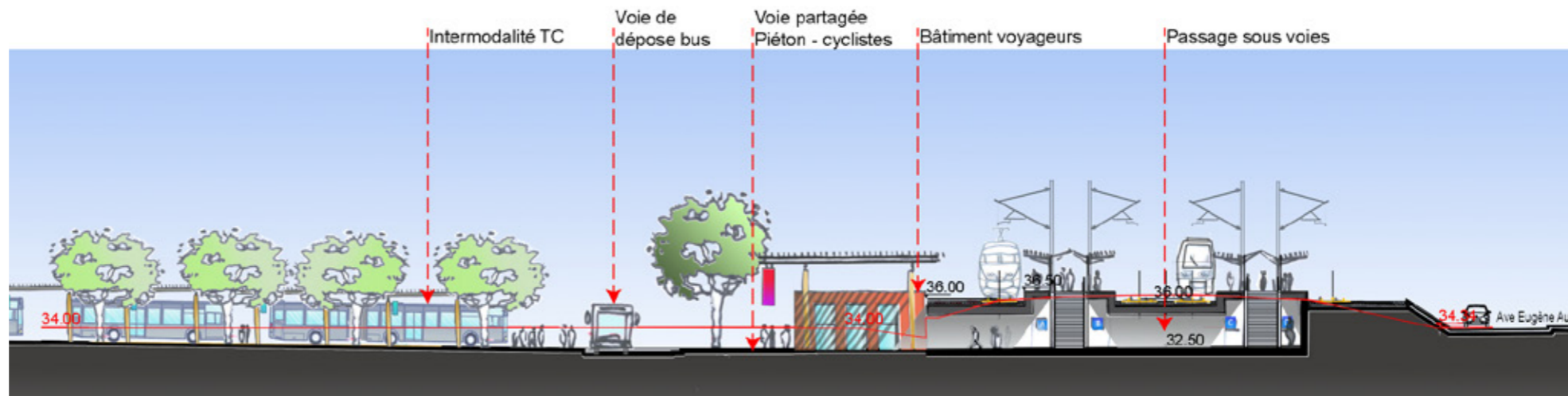
Le PEM serait accessible :

- En mode doux (à pied, vélo, etc) : une liaison de une liaison de largeur confortable serait créée en pied du remblai ouest de la plateforme ferroviaire, entre la route d'Hyères et le rond-point des Quatre chemins au sud et l'autoroute A570 et au-delà au nord. Elle s'inscrirait dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du PDU de la Métropole TPM. Cette liaison longitudinale serait complétée par un barreau perpendiculaire reliant le cœur du PEM (le parvis en entrée ouest du passage sous voies – PASO) et les voiries d'accès (av. A.Becquerel) et au rond-point de la RD67 au nord-ouest.

- En transport en commun (TC) : le projet prévoirait à l'ouest une gare routière de 8 emplacements d'arrêt de bus/cars s'appuyant sur une refonte des lignes actuelles.

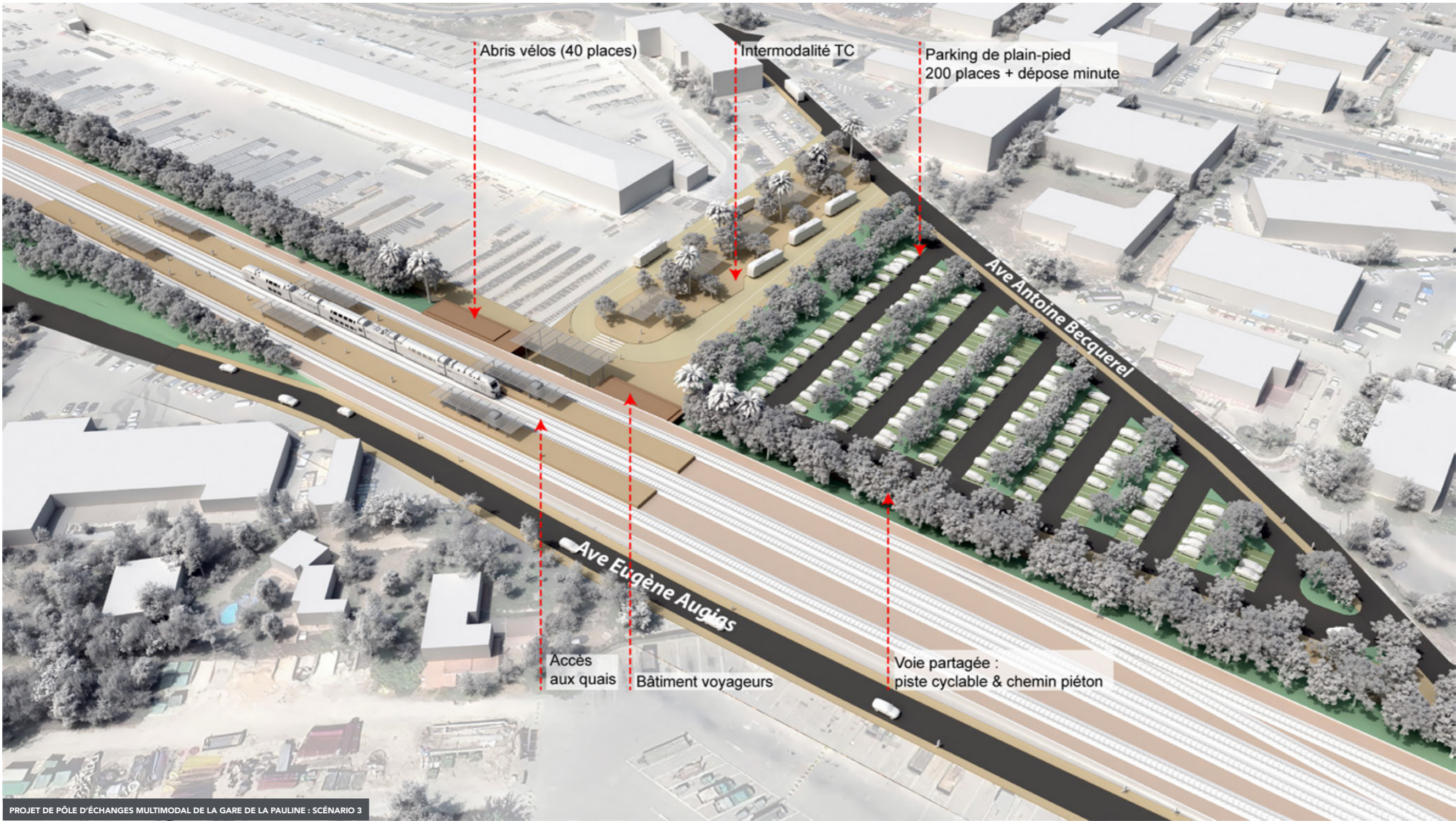
- La gare serait organisée en boucle depuis le rond-point N-O Fabemi et l'avenue Becquerel :
 - Avec un quai central formant une voie piétonne d'accès au PEM
 - En voiture (VP), soit pour le dépose minute, soit pour du stationnement de longue durée, les deux totalisant une capacité de 200 places.

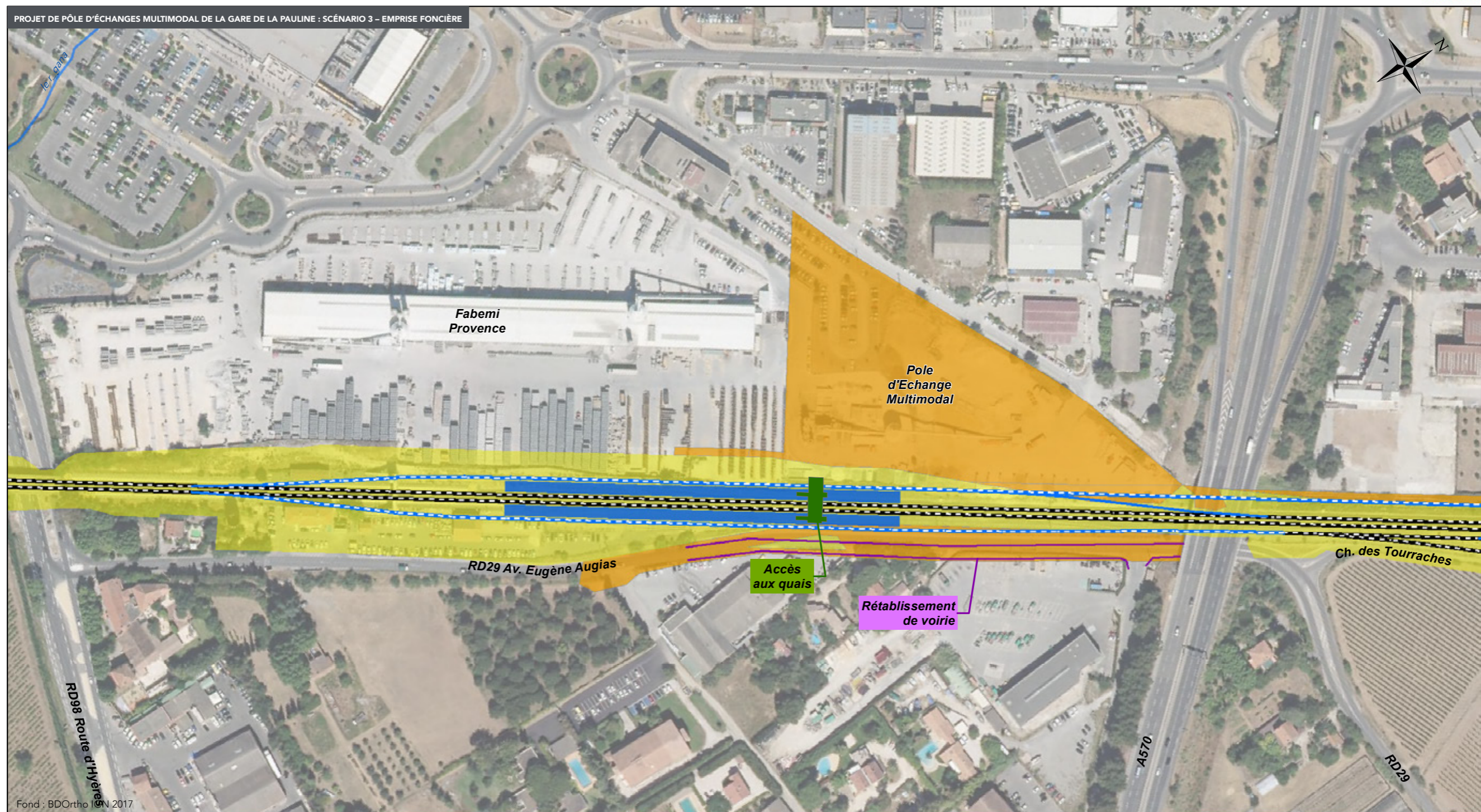
L'objectif serait de favoriser de manière optimale la complémentarité des mobilités. Les accès à la gare s'organiseraient autour des pistes cyclables et des espaces dédiés aux piétons. Chaque mode de transport serait inscrit dans un espace dédié. Cette disposition permettrait une organisation lisible des aménagements et proposerait au piéton un parcours minimisant les traversées de voiries bus et voitures personnelles.





PROJET DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE LA PAULINE : SCÉNARIO 3

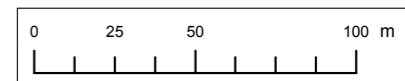




Fond : BDOrtho IGN 2017



- Emprises ferroviaires actuelles
- Emprises nécessaires au projet
- Voie existante
- Voie nouvelle en surface
- Appareil de voie
- Reconstitution de voirie
- Limite de commune ou d'arrondissement



(C) IGN Scan25 2018

LES INCIDENCES PRÉVISIBLES DU SCÉNARIO 03 « GARE ORIENTÉE NORD/OUEST »

Incidences sur le bâti

Une acquisition majoritaire sur le terrain occupé par l'entreprise Cemex impliquerait une relocalisation de cette activité sur un autre site.

Incidences sur les voiries et la circulation

Cette solution permettrait un bon accès aux modes doux par la création de chemins piétons, de pistes cyclables. Pour faciliter l'accès et le stationnement des véhicules particuliers, un parking de plain-pied à 200 places avec dépose-minute intégrée sur la parcelle occupée par l'entreprise Cemex et un accès depuis le rond-point nord-ouest et le rond-point d'accès à l'autoroute seraient créés. Cette solution n'offrirait pas l'accès au PEM depuis le côté est.

Un accueil des lignes en passage et des lignes en terminus serait permis avec 8 arrêts de bus répartis de part et d'autre d'un quai central large faisant office d'accès piétons au PEM.

Ce scénario rendrait possible le développement de l'ensemble des fonctions multimodales en s'ouvrant sur la zone industrielle.

INCIDENCES COMMUNES AUX 3 SCENARIOS

Nuisances

Des études acoustiques détaillées permettront de définir si des protections seraient nécessaires.

Les annonces en gare seraient traitées de façon à minimiser leur impact : ajustement du niveau sonore au bruit ambiant, détecteurs de présence pour n'activer que les annonces utiles, haut-parleurs directionnels pour épargner le voisinage.

La problématique du bruit sera traitée de manière à en diminuer l'incidence, néanmoins le positionnement du site éloigné des habitations permet de présumer d'un impact minime sur les riverains.

Phase travaux

La durée des travaux est estimée à 3,5 ans
L'acheminement des matériaux serait réalisé soit par le fer, soit par les nouveaux accès du PEM.

Risques d'inondation

Pas de risque inondation relevé sur le périmètre

Milieus naturels et agriculture.

Le projet se développerait sur le secteur nord-ouest, plutôt industriel comprenant des friches. Les études complémentaires devront approfondir les impacts écologiques éventuels.

Il n'y aurait pas d'impacts sur les zones agricoles

COMPARAISON DES 3 SCÉNARIOS DE GARE DE LA PAULINE

	CRITÈRE	SCÉNARIO 01 : GARE TRAVERSANTE, EMPRISE MINIMALE	SCÉNARIO 02 : GARE TRAVERSANTE, LIAISON URBAINE	SCÉNARIO 03 : GARE ORIENTÉE NORD/OUEST
Satisfaction des objectifs de service	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 : CAPACITÉ ET SERVICES	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	ATTEINTE DES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 : ROBUSTESSE	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet	Atteinte des objectifs de service du projet
	LATITUDES OFFERTES POUR DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS	Solution compatible avec les phases ultérieures	Solution compatible avec les phases ultérieures	Solution compatible avec les phases ultérieures
Incidences pérennes sur le territoire	ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET ¹ , PPA 83 ² , PDU ³	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET, PPA 83, PDU	Cohérence avec les documents de planification : SRADDET, PPA 83, PDU
	IMPACT FONCIER	Hangar à l'est Impact limité sur le foncier Fabemi sans remise en cause de l'activité	Hangar à l'est Impact important sur le foncier Fabemi ne permettant pas le maintien de l'activité	Hangar à l'est Impact total sur le foncier Cemex ne permettant pas le maintien de l'activité
	BRUIT ET VIBRATIONS	Augmentation de trafic	Augmentation de trafic	Augmentation de trafic
	ECOSYSTÈMES ET BIODIVERSITÉ	Incidences faibles	Incidences faibles	Incidences faibles
	AGRICULTURE	Sans impact	Sans impact	Sans impact
	ENJEUX HYDRAULIQUES	Non concerné	Non concerné	Non concerné
	INTERMODALITÉ	Bon accès modes doux, Permet la coactivité des modes doux Gare traversante Stationnement plus réduit Dépose minute côté est uniquement Bonne séparation modes doux/TC vs voiture	Très bon accès tous modes Gare traversante Dépose minute positionné des deux côtés	Très bon accès tous modes Gare non traversante
	ANCRAGE URBAIN	Ouverture intéressante à l'ouest sur la zone d'activité	Permet de favoriser la liaison urbaine Ouverture directe sur la zone d'activité. Accès entre le parking, le dépose minute et la bretelle de l'A570 aisée avec un projet routier connexe	Permet de favoriser la liaison urbaine Ouverture directe sur la zone d'activité. Accès entre le parking, le dépose minute et la bretelle de l'A570 aisée avec un projet routier connexe
PERTURBATIONS DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES EN PHASE TRAVAUX	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier.	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier	Exploitation de la gare maintenue en phase chantier	
Enjeux de réalisation	DURÉE DES TRAVAUX	3,5 ans	3,5 ans	3,5 ans
	INCIDENCES DES TRAVAUX POUR LES RIVERAINS	Impact faible	Impact faible	Impact faible
Coûts		116 M€	135 M€	127 M€

PRINCIPE DE CODIFICATION ADOPTÉ

- Variante défavorable
- Variante plutôt défavorable, corrections possibles
- Variante plutôt défavorable, corrections possibles
- Variante favorable
- Variante très favorable
- Non significatif

¹ Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région PACA (<https://www.maregionsud.fr/la-region-en-action/amenagement-et-developpement-durable/lavenir-de-nos-territoires-le-sradDET>)

² Plan de protection de l'atmosphère du département 83 (<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/les-plans-de-protection-de-l-atmosphere-a11774.html>)

³ Plan de Déplacement Urbain de la Métropole TPM (<https://metropoletpm.fr/service/article/pdu-approuve>)



LIGNE NOUVELLE PROVENCE CÔTE D'AZUR

POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE
FIABLE ET PERFORMANT AU QUOTIDIEN

Comment participer à la concertation sur le projet de pôle d'échanges multimodal de La Pauline ?

- En posant vos questions au maître d'ouvrage ou en déposant un avis ou une contribution sur le **site internet LNPCA** : www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/
- En retournant votre avis **par courrier** à :
SNCF Réseau - Mission LNPCA - Gare de la Pauline
Les Docks - Atrium 10.4 - 10, place de la Joliette
BP 85404 - 13567 Marseille cedex 02
- En déposant votre avis sur les **registres disponibles en mairies** de La Crau et de La Garde
- En prenant rendez-vous pour une **permanence avec le maître d'ouvrage**, soit par téléphone, au 06 41 17 64 11, soit via le lien <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-La-Pauline>
- En vous inscrivant¹, par téléphone au 06 41 17 64 11 ou via les liens ci-dessous aux **réunions publiques** qui auront lieu, en accès distant et en présentiel si les conditions sanitaires le permettent :
- À Toulon pour le secteur de la Pauline le 8 décembre, à 18h : <https://vu.fr/LNPCA-Inscription-La-Pauline>

¹ : Les inscriptions sont destinées à permettre de respecter les mesures sanitaires en vigueur (jauge des salles...) ou permettre en cas de besoin de prévenir les inscrits en cas d'adaptation des modalités de la concertation



www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr  @ProjetLNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par :





SNCF RESEAU

LNPCA Immeuble Atrium 10.4

10 Place de la Joliette

BP 85404

13567 MARSEILLE CEDEX 02

La Garde, 28 Décembre 2020

N/Réf : 076-2020/SGO/STE

CONTRIBUTION DE L'ASL AFUZI

AMÉNAGEMENT GARE DE LA PAULINE, PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL.

Madame, Monsieur,

Par ce courrier nous portons à votre connaissance notre contribution sur le projet de pôle d'échanges multimodal de La Pauline.

L'ASL AFUZI, association syndicale libre des propriétaires de la ZI Toulon-Est créée en 1975, compte sur son périmètre près de 610 entreprises, propriétaires et locataires et près de 10 000 salariés.

La ZI Toulon-Est est traversée par la RD67 qui génère de 22 000 véhicules côté La Farlède et de 30 000 sur l'av. de Draguignan, en limites du futur Projet.

Sur ce dernier point, il est nous paraît indéniable de mener une réflexion approfondie et raisonnée.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIÉE
ISO 14001 :2015





Nous vous remercions de cette 2ème concertation publique qui montre l'envergure du projet et ses ambitions dont l'impact est considérable sur les années à venir en terme économique, social et environnemental de l'ensemble du territoire de l'Est de la Métropole et même au-delà.

Ce projet doit également répondre aux exigences des actions du PPA83 validé dernièrement en Préfecture par l'ensemble des acteurs impliqués du territoire et tenir compte également des ambitions du PLU de La Garde.

Ce projet est une formidable réponse aux problématiques actuelles de déplacement, de pollution et au développement raisonné des activités économiques, favorisant le maintien et le développement de l'emploi, dans un contexte vertueux et respectueux de l'environnement.

En préambule, nous souhaitons rappeler les éléments suivants :

- Les ZAE et ZI de la commune de La Garde représentent, toutes confondues, 75 % des salariés sur 21.17 % de la surface totale de la commune,
- L'Université doit être incluse dans le projet, ce sont des milliers d'étudiants, 1 centaine de personnel, usagers des zones et représentant un flux entrant conséquent
- Toutes sont déjà fortement congestionnées aux heures de pointe des bureaux et affluence des centres commerciaux à la limite de la paralysie des axes, augmentant les risques d'insécurité et les ralentissements des interventions
- Une des ambitions du PLU de La Garde est de favoriser la densification urbaine, avec l'objectif de 1400 logements prévus d'ici 2030, porteurs de personnes actives, donc nécessitant un moyen de transport, nous pouvons poser l'hypothèse donc de + 2000 véhicules injectés.
- la densité urbaine prévue dans le PLU de La Garde, qualifiée d'économe en énergie doit s'appuyer sur les modes alternatifs à la voiture (+75 % d'autosolisme pour les actifs, sondage IPFOS + Plan de mobilité inter-entreprises AFUZI) pour éviter de générer encore plus de trafic routier vers les ZAE et donc la consommation d'énergie,

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





- Le PPA 83 dans sa version finale prévoit la diminution des pollutions dues au transport terrestre dont la baisse les taux d'émission des N02 et des particules fines, émises à + 75 % par le transport routier,
- Il est donc urgent d'améliorer les dessertes, de développer les modes alternatifs (TC et modes doux) pour l'ensemble des usagers du territoire
- Concernant la RD 67 dont le rond-point de Décathlon :
 - o la RD67 qui traverse la ZI TOULON EST est l'axe secondaire métropolitain, reliant les communes de TPM mais également celles de la CCVG
 - o la RD67, est désignée axe de délestage de l'A57,
 - o la RD67, qui traverse la ZI TOULON EST, draine + 70 % des flux exogènes,
 - o l'axe routier Casto/CRS de la RD67, compte + 30 000 véhicules jour sur 350 m,

Compte tenu de tous ces paramètres, il est de la plus haute importance non seulement pour les projets actuels mais pour leurs implications futures que nos notre contribution en tant qu'acteur de terrain depuis La création de la ZI, fasse partie intégrante des choix qui vont devoir être faits.

Sur la base du nécessaire réaménagement des voies de la bifurcation de la Pauline, s'offre l'opportunité, en élargissant ce projet à une réflexion incluant tous les facteurs et fonctions connexes, de réaliser un pôle à la hauteur des ambitions avancées dans le PDU de TPM, des exigences environnementales, ainsi que de la révision du PPA83 validé le 15 décembre, notamment son ACTION 6.

PPA 83
Plan de Protection de l'Atmosphère

**Challenge Air n°6 :
Densifier et améliorer les transports en commun**

THÉMATIQUE TRANSPORTS TERRESTRES

Action 6.1.b. Aménager les pôles d'échanges multimodaux et créer une nouvelle gare

I – ENJEUX

A - Ouverture de la gare sur la zone industrielle, commerciale et universitaire.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITÉS DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIÉE
ISO 14001 :2015





L'enjeu pour le périmètre immédiatement concerné est d'ouvrir la gare vers la zone industrielle, le campus universitaire et la zone commerciale Grand Var afin de faciliter leurs accès et interactions.

Sachant que l'emplacement sur lequel se pose ce projet est classé en ZI.

Le maître-mot est "développement" :

- des fonctionnalités ferroviaires certes,
- de la fonctionnalité de la ZI
- des inter-relations stratégiques avec le pôle commercial et culturel.

C'est dans ce schéma de complexe actif et non d'entités disloquées que le projet sera le plus constructif.

B - Développement et restructuration des liaisons et voies de transport.

Ceci entre dans le cadre de l'amélioration de l'accessibilité en modes actifs en voiture depuis l'échangeur de la Bastide Verte et de sa desserte en transports en commun par connexion aux lignes structurantes et/ou essentielles du réseau Mistral et aux lignes structurantes du réseau ZOU Challenge Air n°6, et par extension densifier et améliorer les transports en commun en provenance Vallée du Gapeau, d'Hyères et St-Tropez.

Mais nécessite aussi l'étude des liaisons piétonnes et cyclables insérées dans l'environnement routier et industriel.

Afin que le pôle d'échange multimodal de la Pauline prenne l'ampleur qui le rende efficace, il est indispensable de réaménager les accès.

C - Gestion du stationnement.

Noeud de raccordement de ce réseau de circulation, les parkings et leurs accès sont primordiaux et stratégiques :

- dédiés aux usagers de la gare, de quelques abords qu'ils viennent,
- adaptés au flux de fréquentation,
- en corrélation avec le périmètre d'accès.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





II - CONTRAINTES

Toutes constructives et indispensables que soient les opérations liées à ce projet, elles ne vont pas sans se heurter au contexte logistique actuel.

A - Voies de circulation et d'accès.

- capacité de flux de la RD92
- gestion des flux entrant et sortants avec A570/A57
- capacité d'absorption du flux des ronds-points de la zone : carrefours giratoires de Décathlon (donnant sur avenue de l'Europe, avenue de Draguignan, A57), de la Bastide Verte, de Castorama.
- partage de circulation avec les véhicules de chantier et poids lourds
- portions de voirie étroites ou privées (entrée du site de Fabemi)..

B - Sécurité et santé des piétons, cyclistes, usagers statiques de la gare.

- nécessité d'insertion de liaisons cyclables et piétonnes
- environnement polluant (poussière) de la cimenterie

C - Nécessité de préemption foncière.

- La seule zone exempte de préemption foncière est la bande de terrain située entre voie ferrée et RD92.
- Tout aménagement côté ZI implique une préemption sur les entreprises Fabemi/Cemex.

III - POINTS À PRENDRE EN COMPTE.

A - Emplacement des stationnements.

- Il ne semble pas concevable de ne pas permettre un stationnement côté RD92, compte tenu de la fréquentation de la gare par les usagers provenant de la périphérie Nord-Ouest, qui se verraient obligés à contourner la gare et grossir le flux de la ZI, le foncier étant de plus disponible à cet emplacement.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





- Il est indispensable de mettre à disposition un parking ouvert sur la ZI suffisamment grand pour que la fréquentation de la gare n'empiète pas sur les parkings des commerces alentours.
- il ne peut être envisagé un parking côtoyant une cimenterie, la quantité et la nature de la poussière générée étant une nuisance pour les véhicules comme les usagers.

B - Répartition de la circulation / Structuration.

- Il serait raisonnable dans une vision réaliste de la fréquentation de la ZI de dédier la circulation des transports en commun à une liaison par le rond-point de Castorama, afin de délester les autres ronds-points déjà saturés.
- Une liaison en modes doux (vélos, piétons) sur la RD98, avec l'Université et la Zac des Planquettes et donc une grande partie des logements de La Garde serait un complément judicieux au projet.
- La répartition des flux d'accès entre RD92 et ZI équilibrerait la circulation.

C - Prémption foncière.

- Afin de mettre en place un scénario efficace et durable, la prémption foncière est inévitable.
- Quitte à supprimer une partie de l'exploitation sur laquelle va s'ouvrir la gare, le bon sens serait de résoudre du même coup les risques d'incompatibilité entre le dégagement conséquent de poussière de la cimenterie et les usagers de la gare.

IV - CHOIX DE LA SOLUTION.

SCENARIO 1

- Ce scénario est une base mais ne constitue pas un projet complet, et ne permet pas d'extension ultérieure.
- Que comporte le terme de Gare routière ? Bâtiment abritant les voyageurs, stationnement des bus ?
- La notion de largeur "confortable" de voie de circulation est-elle liée à une réglementation ?
- L'insuffisance de stationnement et son absence côté ZI sont un risque de report de parking sur celui des grandes enseignes commerciales.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





- L'accès des TC par le rond-point Décathlon pose des problèmes de manœuvres des bus venant de Castorama, largeur nécessaire, croisement avec camions des sites industriels, trottoirs piétons.
- Les cheminements en modes doux sont risqués, inconfortables pour les usagers, peu pratiques, créés en pied du remblai ouest de la plateforme ferroviaire et le long de Cemex : environnement polluant inconfort visuel, pollution poussière, sécurité, éclairage, nettoyage régulier. Quid de la liaison piste cyclable et piétonnier avec Université sur RD 98 ? ZAC des Planquettes ? Traversée des cheminements piétonniers et bus entre les 2 sites Fabémi et Cemex : environnement pollué air et poussière (particules fines)
- L'avantage de l'absence de préemption foncière est au détriment de l'efficacité et la pérennité du projet.

SCENARIO 2

- Projet plus réaliste en terme d'usages, de dimensionnement, et d'accessibilité côté A570.
- La contrainte majeure est l'emprise partielle : quelles négociations possibles, en cours, avec le propriétaire, en terme de continuité d'activités, délai ?
- La question de la surface de stationnement se pose toujours, une étude a-t-elle été effectuée ? Le report de parking sur celui des grandes enseignes commerciales reste à craindre. Restent aussi le côtoiement avec l'entreprise Cemex et l'environnement (pollution, empoussièremment des usagers (particules fines), voitures, des structures d'accueil des transports).
- Saturation prévisible des voies d'accès : absence de parking sur RD 92 concentrant les flux voitures sur rond point de Décathlon, le barreau Castorama étant déjà très saturé aux heures de pointe, largeur des voies Becquerel et voie privée depuis le rond-point Décathlon, fort risque de congestion au niveau du rond-point Décathlon : flux bus et voitures + camions des activités industrielles.
- La piste modes doux vers la ZI est plus courte et plus « confortable » car ne longe pas la cimenterie
- Quid de la liaison piste cyclable et piétonnier avec Université sur RD 98 et vers Hyères ? et Zac des Planquettes ?

SCENARIO 3

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





- Le projet le plus pertinent et réaliste en termes de mixité des flux et d'accessibilité.
- Cette solution propose un périmètre plus cohérent en termes de préemption : totalité d'une parcelle et non amputation partielle.
- Jonction cohérente avec la rue Becquerel.
- Restent le flux des transports en commun dans le rond-point Décathlon : congestion et accessibilité, et le problème du dimensionnement des routes Becquerel et traversée.
- L'absence de parking côté RD92 occasionnerait une concentration des flux côté ZI.

Deux apports à ce projet le rendraient bénéfique : un parking en silo augmentant la capacité, un parking complémentaire côté RD92, une liaison dédiée aux transports en commun par le rond-point de Castorama.

Synthèse.

Circulation.

D'un point de vue strictement pratique, les scénarios envisageant d'utiliser le rond-point Décathlon, déjà très fortement encombré aux heures de pointe, bloquant l'avenue de l'Europe, l'avenue de Draguignan, l'accès à l'A57, semblent irréalistes en l'état, un rond-point totalement congestionné avec des bus réguliers nous paraît aller à l'encontre de l'objectif à atteindre.

Aucun projet n'envisage une liaison depuis le barreau Castorama, au niveau de ce rond-point, le délestage de la circulation des transports en commun semblant la seule voie d'intégration correcte dans cette partie de la ZI.

Le projet d'insertion de voie d'accès depuis le rond-point de la Bastide Verte présente un caractère accidentogène compte tenu des flux entrants et sortants de ce rond-point, avec le risque de reproduire la même problématique que le rondpoint Décathlon, dotés de 5 sorties dont 3 sont fortement rapprochés.

Ce projet ne tient pas compte de l'ouverture du barreau Décathlon et de la rue des Frères Lumière.

AFUZI - PÔLE D'ACTIVITES DE TOULON-EST

Association Syndicale libre – N° Siret 305 390 627 00019
1041 Av. de Draguignan - BP 10002 - 83087 TOULON CEDEX 9
Tel 04 94 08 81 81 - Fax 04 94 75 27 39 – info@afuzi.fr - www.afuzi.fr

L'AFUZI EST CERTIFIEE
ISO 14001 :2015





Accessibilité.

Pour faciliter l'accessibilité en bus et en voiture à la gare, les capacités du réseau ferroviaire devront être analysées à l'échelle du pôle Est afin de proposer des solutions efficaces (sites propres, bretelle d'accès à la gare,)

Car l'accessibilité des TC n'est pas encore à la hauteur du projet de TCSP.

Enfin, des cheminements piétons et cyclables sécurisés devront être aménagés vers le campus universitaire, la zone commerciale Grand Var et la zone industrielle. Des solutions innovantes pourront être étudiées pour faciliter les déplacements des voyageurs depuis la gare....

Or aucun des projets ne propose une liaison modes doux (vélos et piétons) réaliste compte tenu du trafic.

Stationnement.

Il convient de se pencher d'une manière réaliste sur les besoins en stationnement, 150 places étant trop peu, 200 certes un peu plus confortable. Un parking couvert avec stationnement en terrasse aurait pu augmenter le potentiel, mais est financièrement pénalisant.

Le risque de report de parking sur celui des grandes enseignes commerciales est certain dès lors que le parking sera payant. Il faut donc être exigeant pour œuvrer sur le report modal et mettre en place un parking relais avec un tarif couplé parking+train serait un complément de solution.

Environnement.

La cimenterie est un point pivot des choix à venir : la réglementation en termes de pollution, dans la perspective de son côtoiement avec la fréquentation publique ne suffit pas à valider un côtoiement avec les usagers de la gare, la situation concrète sur le terrain permet de s'en rendre compte....

Nous sommes surpris que ce point que nous avons relevé à plusieurs reprises ne semble pas avoir été étudié en amont. (Si cela était le cas, les scénarios 1 et 2 auraient été d'emblée exclus).



Questions en suspens.

Qui décide et sur quels critères du scénario qui sera retenu ?

Dans le cadre des prévisions de fréquentation de la gare par (a) les acteurs directs de la ZI, (b) les habitants des communes proches, quelle est la balance prévisible entre la baisse de fréquentation automobile au profit du train et l'augmentation du trafic dû à l'attrait de la gare pour les communes voisines ?

Concernant la fréquentation des véhicules sur les voies concernées, une étude a-t-elle été menée ? comptage puis modélisation.

Est-il prévu que les aménagements annexes et l'organisation des modalités de transport (TC, piste cyclable, parking aménagé, cheminement piétonnier etc.) soient opérationnels dès l'ouverture de la gare au public ?

Le problème des niveaux de terrain est-il relatif à une notion de ruissellements pouvant impacter les infrastructures elle-même ou environnantes ?

La contrainte commune et décisive est la préemption foncière. Quelles sont les démarches actuelles et les 1ers retours sur les éventuelles discussions entamées avec les acteurs concernés ?

Mieux vaut faire le tour préalable des entraves possibles à ce projet.

Il paraît important d'anticiper les éventuels blocages dans la mise en place de la solution qui sera retenue, trop souvent des chantiers étant commencés puis suspendus pour ce type de motifs.

Nous attirons l'attention sur le fait que si ce projet est source de porte-à-faux logistiques et pratiques, il se révélera inefficace et sera perçu comme une cause de gaspillages financiers, une



source de désordres dans les voies de circulation, limitant les ambitions dans son intégration au plan global, voire se posant comme contre-productif.

L'investissement chiffré à plus d'une centaine de millions d'euros, nécessite un projet raisonné pour les générations futures et ne peut se contenir à un emplâtre sur la situation actuelle.

Se contenter d'aménagements minimalistes serait non-abouti à tous points de vue.

Lors de la création de la ZI en 1975, les pouvoirs publics ont eu la présence d'esprit et la vision de valider la création d'une association sur place représentative des intérêts des activités installées et facilitant l'information des collectivités.

Nous ne pouvons que vous inviter à poursuivre cette démarche dont l'objectif seul et unique est de servir le territoire.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre contribution,

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos plus sincères salutations.

Serge TERNOIR

Président

Observation n°66

Déposée le 09 Janvier 2022 à 00:44

Par Franceschi Maurice

Observation:

Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de La Pauline.

En pièce jointe le document de la concertation avec SNCF réseau concernant ce PEM.

Il faut revoir le choix fait par TPM entre les 3 scénarios PEM proposés par SNCF réseau lors de la concertation en 2020 pour la Ligne Nouvelle . TPM a choisi le scénario N°1 qui ne permet pas de réaliser un véritable Pôle d'Echange Multimodal.

Dans l'intérêt des usagers le choix du PEM doit être fait en tenant compte du meilleur accès possible (accès traversant) et d'une bonne intermodalité (gare routière, parkings auto et vélo, dépose minute des 2 côtés), d'une bonne ouverture vers la zone d'activité, d'espaces de repos et de végétalisation. Dans ces conditions le choix doit se porter naturellement vers le scénario N°2. C'est ce scénario qui était également demandé, entre autre, par l'AFUZI dans un courrier (en pièce jointe) qui était dans le dossier de concertation SNCF réseau.

M. Franceschi, président de l'association

Toulon Var Déplacements

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

Droits des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun

Membre des Fédérations : 60 Millions de Piétons, FNAUT, FUB, Rue de l'Avenir, AF3V, ATMOSud

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

Site internet: <https://toulon-var-deplacements.fr>

2 documents joints.

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : CHEINET Prénom André

Agissant au titre de Président de l'association de défense des consommateurs-usagers Indecosa-Cgt-Var

Adresse : Bourse du travail av. amiral Collet 83000 Toulon

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Rappelons en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Pour Indecosa ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Nous avons le sentiment ainsi, en portant la parole de nos adhérents et de nombreux habitants de nous inscrire totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

Pour Indecosa, l'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est, pour Indecosa, une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les règlementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Pour Indecosa, le BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Pour Indecosa, le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway à aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion pour Indecosa et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, L'ASSOCIATION INDECOSA ET SES ADHERENTS DEMANDENT QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES FLUX ET REPONDANT AUX BESOINS DE DESSERTTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°67

Déposée le 09 Janvier 2022 à 11:20

Par cheinet andre

116 chemin de l'evescat

83500 la Seyne sur mer

Observation:

observation au titre de président de l'association de défense des consommateurs et usagers Indecosa-Cgt-83

texte joint

1 document joint.

Observation n°68

Déposée le 09 Janvier 2022 à 14:42

Par nironi bernard

192 allée des hauts de coste boyere

83130 la garde

Observation:

j'ai lu avec attention l'avis pertinent formulé par INDECOSA.

je dois à titre personnel rajouter ceci:

le bhns même avec les dernières évolutions techniques, n'est autre qu'un bus amélioré; le bus comme la voiture, posent d'énormes problèmes de santé publique: pollutions de l'air, bruits, encombrement limitant les déplacements des modes doux et mettant en cause la sécurité des usager;

ils ne répondent ni l'un ni l'autre aux besoins d'apaisement des habitants des villes d'aujourd'hui et de demain;

sur cette base, la pensée que la ville doit s'adapter à la voiture/bus est révolue, il faut penser autrement les déplacements (et le PDU avec) et mettre en place des modes pratiques, rapides, économiques et confortables;

le tramway est un de ceux-la, pas le bhns.

prenez cela en compte; nos enfants vous remercieront

Observation n°69

Déposée le 09 Janvier 2022 à 18:48

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Le BHNS doit desservir le technopole de la mer d'après les documents, mais le tracé mentionne "parc d'Ollioules" à la place. Je suggère fortement que le bus passe obligatoirement par l'arrêt technopole de la mer existant (comme la ligne U) ce qui amènera de très nombreuses personnes qui y travaillent à l'emprunter plus volontiers et à réduire leur temps de trajet, plutôt que de devoir ajouter encore 10min de marche. De plus, une voie dédiée au bus existe déjà avenue Jean Monnet et un arrêt permettant un retournement du bus également (terminus de la ligne U). Cela permettra également aux personnes travaillant au technopole de pouvoir se rendre en bus à la zone commerciale d'Ollioules le midi, au lieu de devoir prendre systématiquement la voiture (25min de marche sinon).

Observation n°70

Déposée le 09 Janvier 2022 à 18:49

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Très bonne idée de desservir le centre commercial d'Ollioules qui ne l'est actuellement pas, mais attention à sécuriser pour les piétons/vélos le chemin de Lagoubran qui enjambe l'autoroute et les 2 rond points à chaque extrémité car c'est actuellement très dangereux à pied et encore plus à vélo, avec des traversées à effectuer pour les piétons et beaucoup beaucoup trop de voitures. Des accidents de trajets ont été recensés à vélo à ces endroits.

Observation n°71

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:04

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Le dossier dit : "Il franchit ensuite les voies SNCF puis l'autoroute A50 par une nouvelle voie en site propre avant de rejoindre le Technopôle de la Mer sur la commune d'Ollioules. Il emprunte alors le site propre existant jusqu'au Parc Relais des Portes d'Ollioules et de Toulon." Le tracé du dossier ne va pas jusqu'au technopole donc je n'ai pas bien compris si le BHNS passerait par le giratoire de l'Ordre National du Mérite, mais si c'est le cas, sachez qu'il est complètement bouché lorsque l'autoroute A50 est bouchée et que ça remonte sur l'Avenue Jean Monnet, le bus U actuel ne peut alors pas passer, ni dans un sens, ni dans l'autre. Vous parlez de priorité aux carrefours dans le dossier, prévoyez-vous une priorité du bus aux rond points traversés par ce BHNS? Par ailleurs, je suggère de déplacer le panneau "cédez le passage" qui s'applique actuellement au bus à la fin de sa voie propre devant le technopole de la mer, pour le mettre à la place aux voitures sur l'avenue Jean Monnet, de façon à ce que le bus ait la priorité pour gagner son arrêt, actuellement il perd du temps car le flux de voitures sur l'avenue Jean Monnet est important.

Observation n°72

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:11

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Pour les 30% de l'itinéraire qui ne sont pas en site propre, avez-vous vérifié scrupuleusement que le bus passera par des zones non embouteillées aux heures de pointes ou en cas de bouchon sur l'autoroute A50 qui fait remonter le bouchon sur les axes secondaires dans les villes? Sinon on perd tout l'intérêt et la fiabilité des horaires de ce BHNS. C'est actuellement ce qui est constaté sur la ligne U, qu'on peut parfois attendre le soir pendant 30min, de temps en temps c'est même 1h de retard, sympa quand on veut rentrer chez soi après le boulot. Donc attention à ça pour maintenir le "haut niveau de service".

Observation n°73

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:17

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Le dossier dit : "Il emprunte alors le site propre existant jusqu'au Parc Relais des Portes d'Ollioules et de Toulon." Or, il n'existe pas de site propre entre l'arrêt portes d'Ollioules et le Parc Relais des portes d'Ollioules, le bus roule derrière les voitures. Prévoyez-vous d'en construire un? Si ce n'est pas le cas, le bus se retrouvera coincé dans les embouteillages de la DN8 aux heures de pointe comme c'est le cas actuellement de la ligne U le soir, il en résultera une perte de la fiabilité des horaires du BHNS...

Observation n°74

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:21

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

1-Que devient la ligne U, dont une partie de la ligne entre Ollioules et Toulon est mutualisée avec le BHNS? Est-ce qu'elle sera maintenue telle quelle, même fréquence?

2-Par ailleurs, vous parlez d'un projet de bande d'arrêt d'urgence mutualisée avec les transports en commun : quelles lignes l'emprunteront ? Pas le BHNS visiblement.

3-Bon rencontre, bonnier, XVe corps : pourquoi autant d'arrêts aussi rapprochés sur la ligne du BHNS ?

Observation n°75

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:25

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Je pense qu'il faut trouver un moyen de desservir l'avenue 83 et grand var depuis Toulon centre, de façon rapide pour limiter le nombre de voitures dans ces espaces complètement saturés. Pouvez vous indiquer le temps de trajet prévisionnel du BHNS depuis l'arrêt Liberté jusqu'à grand var?

Pouvez-vous indiquer à quels arrêts grand var et l'avenue 83 correspondent sur le tracé du BHNS? Il faudrait peut être renommer ces arrêts pour plus de visibilité des usagers. Je pense que les usagers prendraient plus facilement un bus qui possède un arrêt "avenue 83" ou "grand var" identifié comme tel.

Observation n°76

Déposée le 09 Janvier 2022 à 19:34

Par GILLOT ANNE-SOPHIE

224 avenue émile vincent

83000 Toulon

Observation:

Serait-il possible de prévoir un petit espace vélo dans ce BHNS, de façon à pouvoir transporter 3 ou 4 vélos pour réaliser les derniers km, notamment les trajets nord/sud qui sont actuellement mal desservis par le réseau mistral? ça ne prendrait pas beaucoup de place et ce serait un énorme + !

Par ailleurs, serait-il possible de prévoir un endroit sécurisé où laisser son vélo vers castigneau? Il n'y a actuellement aucun endroit, le plus proche étant celui de liberté, complètement saturé par les motos. Cela permettrait de pouvoir se rendre au palais des sports après le boulot, et rentrer chez soi à vélo.

Observation n°77

Déposée le 09 Janvier 2022 à 22:04

Par Monte Michèle

98 chemin de la Beaucaire

83200 Toulon

Observation:

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique de ce projet novateur, de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les règlementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparait que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparait clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°78

Déposée le 10 Janvier 2022 à 08:04

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Piacasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Pour la même longueur de bus, la capacité passe depuis 2016 de 150 à 180 personnes pour maintenir le même nombre de mégabus sur un tracé plus long, au détriment du nombre de places assises (40 seulement).

Les usagers du quotidien utilisent les TC pour des parcours de moins de 5 km. Ce sont les retraités et touristes qui font les plus longs trajets et qui ont besoin de s'asseoir, de se reposer, de confort.

Question : Sur 28 km, quelle en sera l'attractivité ?

A Nice, retraités, touristes et étudiants remplissent le tram en dehors des heures de pointe.

NB : Le Busway de Nantes offre cette capacité de 180 places sur 9 km cadencé de 3 à 7 mn le jour soit 3600 à 1500 places/h (En voiture, environ 1500 personnes transportées/h/sens).

Observation n°79

Déposée le 10 Janvier 2022 à 09:08

Par DUCHER Roland

19, Avenue Général Carmille deuxième étage

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Conformément aux règles de l'enquête de concertation sur le développement d'une ligne de BHNS, je me permets de donner mon avis sur la partie qui concerne l'aménagement des voies sur la ville de la Seyne et sur la déviation de la circulation automobile vers un pont passerelle enjambant le port de manière à pouvoir dégager les voies actuelles pour le passage de la ligne de bus. Outre l'aspect financier qu'un tel ouvrage d'art nécessite, je trouve particulièrement incongru une telle réalisation pour plusieurs raisons :

- Cela ne réglera pas les problèmes de circulation récurrents vu que le flot de voiture sera de toute manière stoppé par le rond-point situé au niveau du boulevard Toussaint Merle

- L'aspect esthétique d'un pont barrant la vue depuis le port : pour rappel les toboggans routiers qui existaient à la sortie de Toulon au niveau de la rode avenue Alphonse Juin avaient été supprimés en faveur d'une tranchée semi-couverte, beaucoup plus discrète dans le paysage.

- Par ailleurs l'emprise des routes qui desservent cet ouvrage va amputer une partie du parc de la navale et toute la frange littorale du monument aux morts jusqu'aux Câbliers sous-Marins. Zone qui aurait pu être valorisée autrement.

Aussi, je regrette qu'il n'est pas été étudié un autre moyen de contourner le port de la Seyne dans le cadre de cet avant-projet d'enquête public qui me conduit à faire cette proposition de combler partiellement le port ce qui permettrait à mon avis de :

- Anticiper les problèmes liés aux débordements réguliers du port lors des épisodes Cévenols et à la montée inéluctable du niveau des mers qui menacent le centre ancien. Ainsi que fera-t-on dans dix ou vingt ans ? Sera-t-on obligé à grand renfort d'argent public d'endiguer les 300 mètres de port pour les quelques barques qui y seront amarrées, sachant que les grosses unités (de type voiliers) doivent être déplacés dans le cadre du projet de passerelle actuel, là où une digue de 30 mètres entre le pont transbordeur et le monument aux morts suffirait pour préserver le centre ancien des assauts de la mer.

- Dans un projet idéal, le port ainsi libéré pourrait accueillir une deux fois deux voies en tranchée semi-couverte afin de dégager la vue, une partie pourrait être aménagée pour accueillir un parking sous-terrain pour les employés municipaux et une autre partie accueillerait un espace végétalisé au niveau des terrains de boules. Par ailleurs, pour faciliter le flux de circulation un mini tunnel pourrait être aménagé dans le sens : avenue Louis Curet (la Seyne) vers la porte du chantier (voir schéma en PJ) à l'image du tunnel qui passe sous le rond-point du général Bonaparte à l'angle du stade Mayol à Toulon

Le choix qui va être fait va impacter pendant des décennies la vie des Seynois aussi je souhaiterais que dans le cadre de ce projet toutes les options soient mises sur la table.

Observation n°80

Déposée le 10 Janvier 2022 à 17:17

Par Ardouin Solange

27 al. Saint-Jean-les-Moulières

83500 La Seyne su mer

Observation:

Bonjour,

Quelle serait l'utilité d'une concertation alors que le dossier semble bouclé ? Avoir délibérément choisi le bus c'est faire fi de la demande des citoyens.

Bien sûr, moins cher au départ, il représente beaucoup d'inconvénients tels que la largeur des voies, notamment dans les virages, la pollution, l'entretien coûteux à court terme, les embouteillages ,...

D'autant plus, alors que ce projet date depuis de nombreuses années, que des emplacements ont été prévus et réservés pour la circulation de tramways, certes un peu plus cher au départ, mais combien économique par la suite avec une voie réservée sans embouteillages, donc respect des horaires, moins polluant...

De nombreuses agglomérations ont adopté ce système de tramway, pourquoi pas la nôtre puisque tous leurs résultats sont positifs ?

Je suis fermement pour le tram et cette concertation doit permettre justement de faire peut-être la différence avec ce qui a été décidé arbitrairement.

Merci.

Observation n°81

Déposée le 11 Janvier 2022 à 10:22

Par Ginet Alain

15 chemin coupereau

83320 carqueiranne

Observation:

Le tramway , initialement prévu avec des infrastructures déjà construites , est la solution efficace et attractive pour la métropole de Toulon. Pour exemple, le grand succès dans les villes qui l'ont choisi : Bordeaux, Grenoble, Montpellier. Quand au grand bus cela reste un bus dans une circulation bien encombrée; Membre du conseil de développement de Toulon qui aurait aimé en débattre en commission en 2016.



Observation n°82

Déposée le 11 Janvier 2022 à 17:17

Par gilles lehmann collectif vélo Toulon

62 rue Strassel

83200 Toulon

Observation:

L'arrivée du BHNS à Toulon est une chance à saisir .

Les nouvelles possibilités qui s'offriront autant que d'éventuelles contraintes qui s'imposeront à nous rebattent les cartes .

Les transitions favorisent toujours les changements d'habitude car chaque citoyen est incité à repenser son fonctionnement. Le succès du BHNS dépendra autant de la qualité du service que de son impact sur les quartiers et grands boulevards traversés si il arrive à y induire un réel apaisement.

-Pourquoi un TSCP ne partagerait il pas comme les projets de tramway des autres villes (Nice par exemple) l'ambition de restituer de l'espace public occupé par les voitures au modes actifs. La logique veut pourtant que ce moyen de transport performant réduise l'usage de la voiture. Il faut donc anticiper et ne pas forger sa réalisation sur des études d'usages qui n'auront plus cours demain.

Cette profonde refonte de l'offre de mobilité doit être à la hauteur des nouveaux enjeux environnementaux. Toulon se voit imposer les règles de Zones à Faibles émissions. Peut-on donc en cette occasion envisager de réduire l'omniprésence des voitures au cœur de la ville ?

-Le parc relais de la Beaucaire situé à quelques minutes du pont du Las en BHNS ne peut il trouver une vocation de parking de nuit ?

-Comment éviter l'entrée des véhicules les plus polluants ?

-Pourquoi au Pont du Las le stationnement devrait il être maintenu sur le l'avenue 15 ème corps ?

-Un automobiliste qui travaille à l'ouest de Toulon (Sanary ,Ollioules, Bandol) ne trouverait il pas son compte en laissant son véhicule la nuit sur le parking de la Beaucaire ?

-Ne gagnerait il pas du temps en sautant dans un bus le matin pour récupérer son véhicule plutôt que de gonfler les embouteillages aux premières heures de pointe ?

Ne gagnera t il pas du temps le soir en ayant une place toute disponible dans un parc relais ?

-Le trafic induit en fin de journée par les automobilistes en quête d'une place peut il être supprimé ?

-Serait il possible d'offrir le prix du parking la nuit à ceux qui acceptent de jouer le jeu ainsi que le ticket de bus pour favoriser l'acceptation autant que le report modal ?

- Ne serait ce pas aussi une manière de rentabiliser cet investissement, car le parking relais de la Beaucaire reste méconnu, il est désert la nuit.

Serte il conviendrait de sécuriser les lieux, mais un service de gardiennage n'est pas hors de prix pour un si grand projet. La même logique vaut aussi pour l'est de la ville avec le parking relais de Brunet et d'autres à créer pour amplifier une telle dynamique.

La récupération d'espace public permettrait la réalisation et la mise en évidence d'un réseau cyclable apaisé, continu,sécurisé, accolé autant que possible au TCSP. Cela éviterait l'usage des voies TCSP par les cyclistes, cela assurerait naturellement la promotion de ce moyen de déplacement et apporterait des solutions aux objectifs de résorption des 139 coupures -aujourd'hui sans l'ombre d'une vraie solution- recensées par la Métropole qui pourtant espère atteindre cet objectif en 2025.(voir Schéma Directeur des Aménagement Cyclables)

La volonté en France est de faire passer de 3 % à 9% la part modale du vélo d'ici à 2024. La Métropole avec la mise en place du TCSP peut se donner les moyens de dépasser les ambitions trop modestes du PDU 2015-2025, en mêlant intimement le chantier TCSP à celui du réseau cyclable.

Observation n°83

Déposée le 11 Janvier 2022 à 20:12

Par Anonyme

Observation:

La documentation présentée fait insuffisamment référence au PDU 2015-2025 et laisse donc de nombreux aspects dans le flou voire dans le silence : quelles connexions avec les 3 autres LHNS annoncées dans le PDU ?

Par ailleurs beaucoup de carences surprenantes, en termes d'intermodalité en particulier : Absence de mention de la halte ferroviaire Escaillon, inscrite au PDU et importante dans le cadre de l'articulation avec le RER métropolitain, absence d'interconnexion avec la gare ferroviaire/routière et plus largement absence de pôle d'échange sur la commune de Toulon, absence de desserte de Bregailon alors qu'une halte maritime y est envisagée, absence de desserte du port marchand.

3ème point : insertion en site propre insuffisamment ambitieuse, avec des sites partagés très fréquentés

4ème point : information insuffisante sur la création parallèle de voies cyclables en site protégé

5ème point : presque aucune information sur le travail de valorisation paysagère qui ne semble pas vraiment prise en compte.

Aujourd'hui, les tronçons en site propre sont recouverts d'un bitume de couleur rouge et ne s'accompagnent d'aucun élément paysager et végétal spécifique. Du Technopôle de la mer au parking relais des Portes d'Ollioules, c'est une bétonisation quasiment totale, idem à Villevieille ou à Sainte-Musse. Cela ne doit pas être le cas pour l'ensemble du projet.

Observation n°84

Déposée le 11 Janvier 2022 à 20:45

Par Anonyme

Observation:

- Site propre sur + de 70% de l'itinéraire : insuffisant pour assurer la régularité. 85 à 90% sont nécessaires.
- Priorité aux feux et dans les carrefours : doit être systématique et sécurisée afin d'éviter les véhicules qui s'engagent en croisement sur le site propre et y sont bloqués. Fréquence annoncée élevée (7 minutes en période de pointe du matin / 8 minutes en période de pointe du soir / 13 minutes en période creuse) très nettement insuffisante pour répondre aux attentes, aux besoins et pour provoquer des changements de pratiques. Il faut 4 mn en périodes de pointe et 8 minutes en période creuse (éventuellement 10 mn en période creuse du soir)
- Régularité renforcée : nécessite plus de site propre et plus de cadencement
- Amplitude horaire élargie : précision attendue, en particulier sur les soirées
- matériel roulant : ne pas excessivement sacrifier la capacité en sièges au design de l'espace intérieur

Réduite

- Design similaire aux stations existantes sur le réseau Mistral : les abris sont peu confortables, ne dispensent aucun service à la différence de ce qui fait habituellement sur les stations des lignes en site propre (métro léger, tram ou BHNS) avec distributeurs automatiques de titres de transport, des prises USB de recharge, parfois des écrans/plans interactifs, des éclairages spécifiques etc...
 - 9 km de voirie en site propre déjà réalisée : peu valorisante : couleur rouge du bitume, absence totale de végétation et d'éléments d'intégration paysagère, pas de réelle valorisation de l'environnement, pas de développement de sites propres mobilités douces en parallèle.
 - Le tracé envisagé se connecte à 5 gares et haltes ferroviaires, 4 Pôles d'Échanges Multimodaux et 6 Parcs Relais avec covoiturage : certes, mais pas la gare de Toulon, pas la future halte de l'Escaillon, pas de PEM sur le territoire de Toulon,
 - "Le tracé envisagé interagit avec les principales lignes terrestres et maritimes du réseau Mistral, appelé lui aussi à évoluer, ainsi qu'avec la création d'un futur RER Métropolitain" : pas de prise en compte de la gare de Toulon, de la gare routière, de la future halte de l'Escaillon, mauvaise qualité de desserte de la gare de La Seyne, ; aucune explication sur les interactions et connexions avec les autres lignes du réseau (logique de rabattement ?) ni sur les futures LHNS à peine dessinées.
-

Observation n°100

Déposée le 13 Janvier 2022 à 16:08

Par Boucher Serge

Observation:

... Accompagné, toujours sur La Garde, d'un "Plan de circulation 2003-2008"

Bonne lecture

2 documents joints.

Calendrier

Trois phases d'actions sont programmées afin de viser sur les 5 prochaines années à améliorer la qualité de vie en Centre-Ville.

2003-2004

De nouveaux itinéraires de contournement seront réalisés pour détourner les trafics de transit du Centre-Ville. Mise en place d'une zone bleue pour le stationnement.

2005-2006

La réalisation de la Zone 30 et la priorité aux modes doux permettront de développer un meilleur accès au Centre-Ville pour l'ensemble des usagers.

2007-2008

Cette phase sera destinée à préparer l'arrivée du Tramway et à développer les liaisons entre le cœur de ville et les quartiers.

Des priorités d'actions

- ↳ Détourner la circulation de transit du centre-ville par la réalisation d'itinéraires recommandés sur des emprises existantes.
- ↳ Faciliter la circulation des piétons et des cyclistes par la création, la réhabilitation et la valorisation de chemins et de liaisons adaptées.
- ↳ Recomposer l'offre de stationnement au profit des riverains et de la clientèle des commerces.
- ↳ Développer les transports en commun et préparer l'arrivée du tramway.
- ↳ Accompagner le développement urbain.
- ↳ Lutter contre l'insécurité routière.

Phase 1 2003-2004

Amenagement des futurs itinéraires de contournement

- ↳ Mise en sens unique de l'avenue Michel Zanni et de l'avenue Sadi Carnot entre l'avenue E. Mistral et la rue M. Dormoy pour améliorer la sécurité des écoles et le carrefour devant la mairie.
- ↳ Aménagements progressifs pour mettre en évidence les itinéraires d'évitement du Centre-Ville par un plan de jalonnement.
- ↳ Améliorer le fonctionnement de la RD 29 avenue de la Paix.

Une nouvelle offre de stationnement

- ↳ Valorisation du jalonnement et des capacités des parkings.
- ↳ Mise en place d'une zone bleue pour le stationnement afin de favoriser la rotation des véhicules automobiles et lutter contre les voitures ventouses pour dynamiser l'activité commerciale au Centre-Ville.

Phase 2 2005-2006

Lancement de la Zone 30

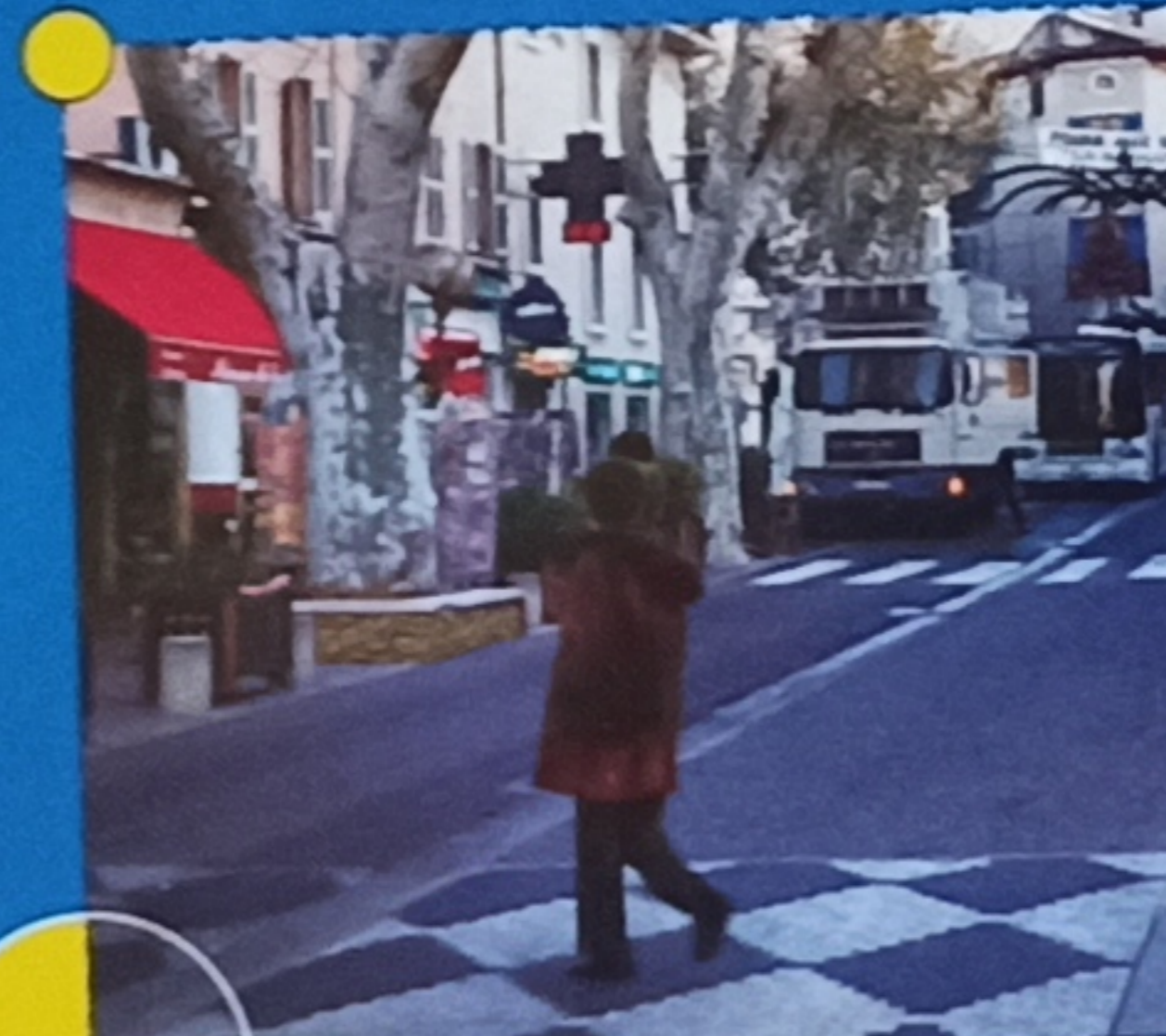
- ↳ Mise en place du schéma directeur créant un sens de circulation dissuasif pour réguler les flux de transit.
- ↳ Mise en place de la zone 30 dans le secteur Péri / Carnot / Zunino / Dormoy.
- ↳ Régler le problème récurrent des liaisons piétonnes et deux roues entre La Planquette et le Centre-Ville.
- ↳ Développer les liaisons deux roues entre l'Est et l'Ouest.

Plus de places pour les modes doux

- Des mesures pour favoriser un partage équilibré de la voirie :
- ↳ Redistribution harmonieuse de l'espace public au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs.
 - ↳ Des zones tranquilles en Centre-Ville avec une circulation automobile apaisée
 - ↳ Développer l'usage du vélo, d'abord dans les quartiers.
 - ↳ Création de liaisons piétonnes pour le plaisir de la marche.
 - ↳ Amélioration des conditions de sécurité des piétons et des vélos.
 - ↳ Mise en sens unique de la rue M. Dormoy et de l'avenue G. Péri pour développer le confort piéton et préfigurer l'arrivée du Tramway.
 - ↳ Augmentation du secteur piéton autour de la Place de la République.

Réorganisation du stationnement

- ↳ Réalisation d'un accès place Gérard Philipe depuis l'avenue B. Autran.
- ↳ Relier le parking de La Poste au Centre-Ville.
- ↳ Mise en place d'un observatoire de stationnement.



Phase 3 2007-2008

Suppression du transit en Centre-Ville

- ↳ Pour éliminer le transit depuis Le Pradet, des itinéraires de substitution sont réalisés sur des emprises existantes, requalifiées, et sécurisées.
- ↳ Le fonctionnement du carrefour Péri/Delage est amélioré.
- ↳ La totalité de la zone 30 est mise en œuvre sur tout le Centre-Ville et l'avenue Sandro.

Piétonnisation du Centre-Ville

- ↳ Réalisation d'un aménagement en faveur des piétons sur Péri par le remodelage de l'espace.
- ↳ La Place de La République devient entièrement piétonne (continuité place de la République - avenue G. Péri - rue Raspail).
- ↳ Le secteur piéton s'étend vers le parking de La Poste.
- ↳ Réalisation d'un véritable maillage piétons/2 roues par la récupération d'emprises pour créer des liaisons vers la Patinoire, La Piscine, le Collège et La Planquette.



Le cœur de La Garde bat au rythme du tramway

Le tramway devient le cœur du projet urbain. Les liaisons piétonnes sont valorisées et le transit est supprimé en Centre-Ville. Cette solution s'appuie sur un usage renforcé des transports en commun tout en permettant la circulation automobile au Centre-Ville, mais de manière contrainte. Elle s'appuie sur un véritable projet urbain pour le Centre ville. Le tramway proposera une offre alternative de déplacements rapides, modernes et réguliers. Réduire la place de la voiture en augmentant celle des transports en commun passe donc par une adaptation de la circulation en Centre-Ville.

Votre avis nous intéresse

Dans le cadre de la concertation organisée autour du Plan de Circulation de La Garde, l'ensemble de l'équipe municipale et moi-même sommes attentifs à vos avis et observations. Vous pouvez utiliser le formulaire ci-dessous pour nous faire parvenir vos remarques et appréciations sur le projet.

Nom : _____ Prénom : _____
 Age : _____ Sexe : _____
 Profession : _____

Vos observations :

Bulletin à déposer avant le : 1^{er} mars 2003

dans l'urne prévue à cet effet
 Salle communale Gérard Philipe ou dans le Hall de la Mairie.
 En vous remerciant de votre participation.

Jean-Louis Masson et l'équipe municipale





Une ambition au service de tous les gardéens

Une importante phase de concertation :

La municipalité place la concertation au cœur du projet. Une première phase de concertation a permis de dégager les idées forces du Plan de circulation. Elle a mobilisé autour des élus, les techniciens, les experts, les partenaires économiques et le monde associatif.

Les commissions extra-municipales concernées ont été consultées et ont joué le rôle de comité de pilotage. Aujourd'hui, le projet aborde la deuxième phase de concertation par la mise en œuvre d'un dispositif d'information, de rencontres et d'échanges avec l'ensemble des gardéens.

Un enjeu : mieux vivre en Centre-Ville

L'objectif principal est de redonner une nouvelle dimension urbaine au Centre-Ville de La Garde. Allégé de sa circulation, il sera plus vivant, convivial et économiquement attractif. Assurer le meilleur accès à la ville est la condition indispensable à l'amélioration de la qualité de vie. L'intensité des trafics et des vitesses automobiles doit progressivement s'atténuer selon les territoires traversés et ainsi créer dans les espaces de vie une cohabitation harmonieuse entre tous les modes de déplacement.



Ville de La Garde

Mairie de La Garde
Place de la République - 83130 LA GARDE
Tél. 04 94 08 98 00
Internet : ville-lagarde.fr



Ville de la Garde

Jean-Louis MASSON
et son équipe municipale présentent le

plan de circulation 2003 - 2008



La Garde à Cœur

Plan de Circulation : un enjeu de qualité de ville

Relever le défi de la qualité de vie

Le plan de circulation de la Ville de La Garde dépasse la problématique des transports et des déplacements pour aborder celles de l'urbanisme, de l'économie, de l'environnement et de la politique de la ville.

Par sa capacité à prendre en compte tous ces aspects, à poser une réflexion cohérente et prospective, il constitue un outil essentiel du développement durable de La Garde.

Cap sur le Centre-Ville

La Garde a fait le choix d'une démarche volontariste en se dotant d'un Plan de Circulation prenant en compte les dysfonctionnements constatés et proposant des solutions à la hauteur des enjeux poursuivis : faire du Centre-Ville un moteur.

Le Plan de Circulation, élaboré en étroite collaboration avec les bureaux d'études chargés du plan local d'urbanisme, du plan de déplacement urbain et du tramway, et initié avec le soutien du Syndicat intercommunal de la circulation (S.I.A.C.), s'appuie sur 3 études :

- ↳ Une enquête de circulation.
- ↳ Une enquête de stationnement.
- ↳ Une analyse des dysfonctionnements des Déplacements.

8 axes de travail

- ↳ Organisation de la circulation.
- ↳ Régulation du trafic.
- ↳ Stationnement.
- ↳ Création de voies nouvelles.
- ↳ Aménagements de rues et de carrefours.
- ↳ Signalisation directionnelle.
- ↳ Organisation et aménagements en faveur des piétons et des 2 roues.
- ↳ Sécurité routière.



Observation n°101

Déposée le 14 Janvier 2022 à 09:31

Par PASCAL Jean-Michel

Chez FEDELE BAILET 184 C ch des Mouettes

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Bonjour,

Le trafic attendu (nombres d'usagers de ce transport) est bien supérieur à la capacité maximale d'un BHNS, cela ressort de vos propres chiffres. Ce système sera de suite saturé et ne permettra pas aux usagers de la voiture de basculer dans le transport collectif.

Là où a été fait un tramway, la circulation routière a nettement diminuée.

Pour un investissement guère supérieur, il est indispensable de réaliser un tramway, seul à même d'absorber le trafic attendu et de réussir un basculement massif vers les transports en commun.

Observation n°102

Déposée le 14 Janvier 2022 à 10:32
Par Lehmann Gilles collectif velo toulon
62 rue Strassel
83200 Toulon

Observation:

Le TCSP c'est 70 % en site propre mais le projet de BHNS toulonnais devrait pouvoir faire mieux.

Pour St Jean du Var, le port de la Seyne, la Coupiane prévus sans site propre, il faut imaginer une seule voie en site propre (en lieu et place du stationnement). Une circulation alternée avec au besoin un croisement synchronisé sur une station intermédiaire, serait de nature à augmenter la vitesse commerciale globale du BHNS et surtout garantirait un temps de parcours maîtrisé. Le plus long segment concerné se situe entre le rond point Bir-hakeim et le dépôt de bus Mistral . Ce segment qui comporte 6 stations mesure seulement 2 km. La période minium de passage prévue aux heures de pointe étant de 7 minutes un espace de croisement synchronisé serait donc nécessaire.

L'apaisement visuel ainsi créé par le retrait des véhicules , ainsi que la desserte améliorée du BHNS devrait profiter aux commerces locaux et redynamiser les quartiers comme cela s'est vu dans la rue l'amalgame qui a démontré que les changements d'habitudes s'opèrent plus rapidement si on n'hésite pas à forcer un peu la main au départ.

A titre de comparaison le projet de la future ligne de BHNS de Nice centre se fixe entre autres objectifs de requalifier l'espace public et d'apaiser la ville en créant pour cela de nouveaux parc relais . C'est donc possible.(voir pj)

Il y a d'autres cartes à jouer, comme la création d'espace de déchargement ou la mise à disposition d'entrepôts en périphérie proche des commerces, en mettant en place un service de livraison du dernier kilomètre par de petit véhicules électriques de faible largeur, voire des livreurs à vélo.

La livraison en vélo a l'avantage d'être moins coûteuse et de parvenir à contourner aisément les embouteillages dans les centres urbains À l'heure actuelle, des services par triporteur, biporteur, vélo avec remorque ou simple coursier sont mobilisables pour terminer des livraisons jusqu'à 200 kg.La ville de Nice vient de mettre en place ce système. (Voir pj).

En espérant que le processus de synthèse des observations, puisse préserver les avis qui bousculeraient les premières épures de ce projet sans frilosité. L'efficacité du BHNS sera alors au rendez vous, sinon Toulon mettra simplement en service un joli bus dont on pourrait douter de l'utilité. Les citoyens devraient logiquement être associés à la synthèse de cette concertation.

6 documents joints.



DHL

THIS VEHICLE IS POWERED
BY ALTERNATIVE FUEL

DHL



IT'S ONLY
NATURAL.



Lucas, 25 ans, est salarié chez Transcan et livre les colis à vélo-cargo à Nice — E. Martin / ANP / 20 Minutes

TRANSPORT

Nice : La société azurienne Transcan assure la livraison des colis à vélo-cargo jusqu'au « dernier mètre »

MIS À JOUR LE 30/11/21 À 18H48

Les livraisons à vélo-cargo permettent de réduire de 5 % les émissions de CO2, selon la mairie

- Transcan est une entreprise azurienne qui vient d'ouvrir une plateforme logistique dans le centre de Nice dans le but d'effectuer le dernier kilomètre de livraison de colis.
- Equipés de vélo-cargo capables de porter jusqu'à 350 kg, les livreurs ont une assistance électrique qui leur permet d'aller en moyenne à 15 km/h et de livrer tranquillement le quartier.
- Rien ne change pour les clients, à part l'idée qu'à travers Transcan Eco-city, ils ont réduit de 5 % les émissions de CO2 comparé à un transport classique en camionnette.



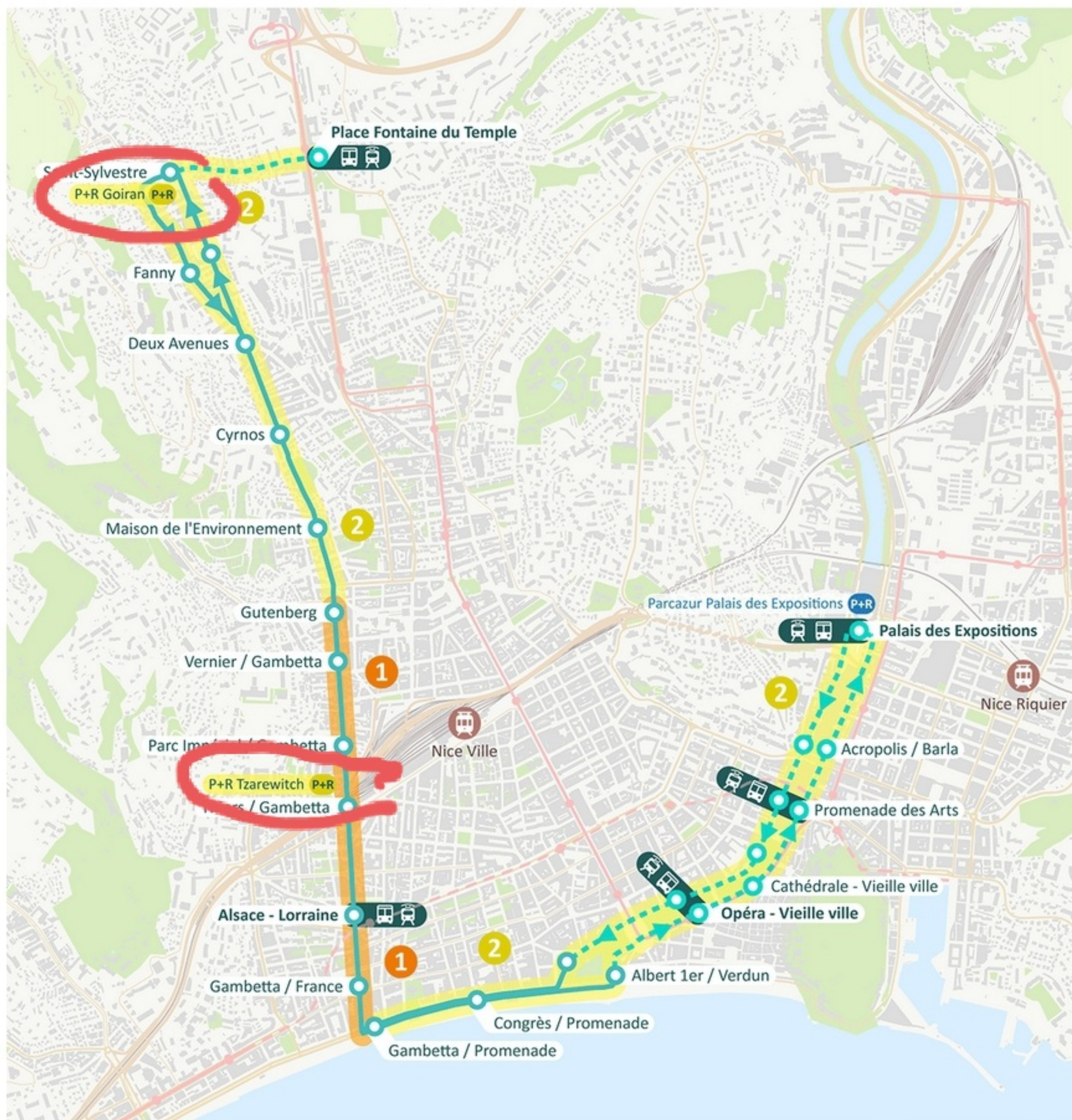


LES BÉNÉFICES ATTENDUS :

- Moins de pollution avec une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 5 ans
- Moins de bruit lié à la circulation motorisée
- Une ville plus apaisée avec un cadre de vie requalifié
- Une ville plus dynamique avec une offre de transport supplémentaire plus cadencée
- Des facilités de déplacement sur des axes saturés
- Des solutions pour favoriser l'intermodalité avec la création des parcs-relais

LE TRACÉ

Projet de BHNS - Phasage de réalisation



Légende :

— Tracé du BHNS

- - - Tracé du BHNS à l'étude

● Arrêt du BHNS

— Tracé du tramway

- - - Tracé du tramway -
section souterraine

0m 500m 1km N

Phase 1 : 2023

Phase 2 : 2025

LIGNES DE TRAMWAY

BHNS NICE CENTRE-
VILLE

TÉLÉPHÉRIQUE NCE
SLV

SCHÉMA D
TRANSPOR





Le rail, enjeu d'un accord de gouvernement... en Allemagne

Alors qu'en France, la politique des transports est toujours le parent pauvre des programmes électoraux (sauf en ce qui concerne les routes...), l'accord de coalition qui vient d'être signé en Allemagne entre conservateurs et sociaux-démocrates comprend un programme ferroviaire particulièrement ambitieux.

En 2018, les investissements se monteront à 9,3 milliards (presque deux fois plus qu'en France...). C'est le crédit annuel le plus important accordé au rail depuis 1945 : poursuite de l'électrification du réseau, modernisation de 1 000 gares, généralisation des trains de fret longs (750 m), développement du e-ticketing pour les voyageurs, introduction de la signalisation ERTMS sur tous les grands corridors d'ici 2030, recrutement d'ingénieurs maîtrisant les nouvelles technologies comme les anciennes, amenées à perdurer longtemps. L'objectif est un doublement de la clientèle.

Le plus étonnant n'est pas le montant des investissements programmé dans les années à venir, mais le fait que le rail intéresse les partis politiques dominants en Allemagne au point d'avoir fait parti d'un accord de gouvernement...

Autre information venue d'Allemagne : l'association des usagers du train Pro Bahn et l'Allianz pro Schiene, qui regroupe usagers, syndicats, militants écologistes et entreprises ferroviaires régionales, se félicitent de la fin du monopole de la Deutsche Bahn et de la possibilité pour les Länder de choisir leurs opérateurs. EVG, syndicat majoritaire chez les cheminots, salue lui aussi l'ouverture à la concurrence, « une bonne chose pour les voyageurs, les régions et les cheminots : avec la pénurie de main-d'œuvre due à l'augmentation du trafic, les salaires repartent à la hausse ».

Un exemple à étudier de près et à prendre en compte au moment où se discute la loi ferroviaire en France...

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La FNAUT et l'innovation dans les transports collectifs	2-3
L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK	4-6
Recommandations des experts et conclusions de la FNAUT	7-8
La grève à la SNCF	10-12

Tramway ou BHNS ? Un choix qui exige une vision ambitieuse et à long terme

L'expertise commandée par la FNAUT et réalisée en 2016 par les cabinets Trans-Missions et TTK constitue un précieux retour d'expérience. Elle confirme le point de vue de la FNAUT, engagée dès sa création dans la promotion des transports collectifs en site propre (TCSP) : la clientèle potentielle des TCSP ne doit pas être sous-évaluée ; et les coûts doivent être appréciés à long terme, celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif. La pertinence économique du tramway pour l'équipement des axes urbains lourds n'est pas suffisamment reconnue. Le Bus à haut niveau de service (BHNS) est souvent l'objet de compromis avec la circulation automobile et sa capacité est limitée, mais il est bien adapté à la desserte des axes urbains d'importance moyenne.

Le tramway obsolète ?

Dans les années 1990, le tramway s'est développé vigoureusement. Mais aujourd'hui, il faudrait voir petit en matière de transport urbain.

« Le tram, est-ce bien raisonnable ? » interroge Vincent Feltesse, ancien président PS de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) : « c'est une folie de consacrer 50% de notre budget aux déplacements, cela obère notre capacité à financer d'autres besoins. Les transports bougent radicalement - à Copenhague et à Londres, il y a plus de cyclistes que d'automobilistes en heure de pointe, et la révolution numérique permet le covoiturage de proximité. Doit-on encore foncer sur le modèle des années 80 alors que nos communes sont de plus en plus asphyxiées ? »

Alain Juppé renchérit : « le gouvernement veut réduire les dépenses des collectivités de 10 milliards, on abandonne le tram ou pas ? Il faudra choisir ». Mais il relance une 3ème voie sur la rocade routière et son plan de transports urbains manque d'ambition.

Pourtant, selon le plan climat de la CUB, la part modale de la voiture doit passer de 56 % en 2009 à 45 %, un objectif intenable sans extension du réseau de tramway - même si on promeut vigoureusement le vélo et le covoiturage - car il implique une hausse de 30 % de la fréquentation du réseau bordelais.

Quant à Elisabeth Borne, ministre des transports, elle estime qu'il y a eu de mauvaises décisions : « des villes (elle ne les cite pas...) ont mis des trams là où il fallait des bus, le transport doit être adapté à la demande ». C'est oublier que la demande dépend de l'offre.

L'expertise dont nous rendons compte dans ce bulletin montre que le tramway est moins cher que le bus par voyageur transporté et que, dans les grandes agglomérations, il dispose seul de la capacité et de l'attractivité indispensables à une réponse efficace aux défis énergétique et climatique.

Jean Sivardière

La FNAUT, le tramway et les TCSP « innovants »

Tramway de Tours (MD)

La FNAUT, dont les associations ont beaucoup contribué au renouveau du tramway, a réfléchi de longue date au choix des TCSP : métro, VAL, tramway, techniques nouvelles (« people mover », tramway sur pneus, bus guidé), BHNS, téléphérique,... (FNAUT Infos 98, 103, 105, 113, 120, 121, 129, 134, 146, 160, 163, 173, 175, 181, 218, 223, 226, 245, 251).

Pour la FNAUT, un TCSP doit répondre à des besoins concrets et non innover à tout prix. L'objectif est double :

- améliorer l'offre de transport (vitesse, régularité, capacité, confort) ;
- obtenir un report maximal des automobilistes sur le transport public.

1 - Un fatras d'innovations

Dans les années 1970, l'image du tramway était déplorable. Privé d'investissements pendant plus de deux décennies, englué dans les embouteillages, rituellement qualifié de « brinquebalant », il avait été éliminé des villes françaises (sauf Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950 au profit du bus car « il gênait les voitures et écrasait les cyclistes ». Des industriels ont alors expérimenté sans succès divers engins (Aramis, aérotrain, télérail, Poma 2000). Le mot même de « tramway » était tabou : il fallait parler de « système léger sur rails » (SLR).

L'Etat et des élus locaux, désireux de justifier leur immobilisme par l'absence supposée de technique adaptée, ont été séduits par ces engins qui avaient un point commun, ils circulaient en aérien... et ne pouvaient donc gêner les voitures. Pourtant leurs coûts d'investissement et d'exploitation et leurs conditions d'implantation et d'accessibilité étaient inconnus. Ainsi le Poma 2000, qui devait circuler à Grenoble dès 1980, n'a été mis au point que bien plus tard (finalement adopté à Laon où il convenait bien à la configuration de la ville, il vient d'y être abandonné...).

Pour la FNAUT, le tramway devait être modernisé, sa force étant d'occuper une part de la voirie par son site propre, au détriment de la voiture.

2 - Le concours Cavaillé et le renouveau du tramway

Le tramway a finalement été réintroduit en France à la suite d'un concours lancé en 1975 par un secrétaire d'Etat clairvoyant, Marcel Cavaillé, en poste de 1974 à 1978. Huit villes étaient sollicitées par l'Etat : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse. La première à se lancer fut Nantes, sous l'impulsion de son maire Alain Chenard ; seule Toulon n'est toujours pas équipée d'un tramway aujourd'hui en raison de l'opposition dogmatique et stupide de son maire Hubert Falco (FNAUT Infos 250).

L'idée était de mettre au point rapidement un mode de transport guidé, à traction électrique, utilisant au maximum la voirie existante afin d'éviter les infrastructures souterraines ou aériennes d'un coût élevé.

Devant les succès enregistrés à Nantes (1984), Grenoble (1987 et 1990) puis Ile-de-France, Rouen et Strasbourg, ... le tramway moderne s'est imposé. Aujourd'hui, 28 agglomérations sont équipées, y compris de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon).

Jean-Claude Oesinger, ancien vice-président de la FNAUT et l'un des premiers promoteurs du tramway, résume l'évolution de l'opinion : « le tramway est contesté, et souvent détesté, avant sa mise en service, et plébiscité ensuite ».

3 - Tramway ou VAL ?

Mais les adversaires du tramway - pas assez « innovant » - n'avaient pas dit leur dernier mot. Selon eux, le minimétro automatique VAL était la solution : circulant en souterrain, il ne générerait pas les voitures. Ce point de vue a finalement été adopté à Toulouse et Rennes, mais sans comparaison sérieuse entre les transferts modaux induits par une ligne de VAL et, pour la même dépense, 3 lignes de tramway. Il a été éliminé à Strasbourg et Bordeaux, villes où la FNAUT a joué un rôle déterminant auprès des élus et qui disposent aujourd'hui d'un réseau de tramway alors qu'à Rennes, la 2^e ligne de VAL est encore en construction.

Les recherches poursuivies pour la mise au point du VAL n'ont cependant pas été inutiles, elles ont débouché sur l'automatisation de la ligne 14 de la RATP.

4 - Sur rails ou sur pneus ?

Dans les années 1990, un nouveau débat est apparu entre tramway classique et « tramway sur pneus », une dénomination abusive car le nouveau véhicule n'était qu'un trolleybus guidé par un rail central. Il ne s'agissait plus de réinventer ou de remplacer le tramway, mais plutôt de combler une lacune supposée entre bus et tramway par une technique supposée moins coûteuse et plus moderne que le tramway. Le « modernisme du pneu »...

La FNAUT s'est alors prononcée en faveur du tramway classique : son challenger hybride n'était manifestement pas au point ; son moindre coût (« le tramway au prix du trol-

ley », selon le slogan trompeur de ses promoteurs) n'était pas démontré ; enfin il présentait un défaut majeur de conception à l'origine de sa fragilité : la dissociation entre les fonctions de sustentation et de guidage. La FNAUT a critiqué également sa faible capacité (c'est un véhicule routier, donc de longueur limitée) et le fait qu'il n'offre pas de fonctionnalité nouvelle (le tramway sur rails peut franchir des pentes aussi élevées ; le tramway sur pneus peut négocier des virages de rayons de courbure plus faibles, mais l'avantage est marginal et n'a été exploité dans aucune ville).

Citons le journaliste Gabriel Léon (Midi Libre) : « le tramway sur pneus, en fait un trolleybus guidé, cumule les inconvénients des deux modes routier et ferroviaire dont il prétend capitaliser les avantages : lourdeur des investissements du tramway, faible capacité du bus articulé et faible fiabilité ». Déjà en 1995, l'INRETS écrivait : « les deux modes obéissent à des lois physiques différentes pour la stabilité et la sécurité au dérapage et au déraillement ».

L'expérience a donné raison à ces critiques convergentes : le TVR Bombardier retenu à Nancy et Caen a connu une série de dysfonctionnements et d'accidents dont les usagers et les contribuables locaux ont fait les frais, à tel point qu'il va être remplacé dans les deux villes par un vrai tramway. Sa fréquentation élevée ne prouve rien, car l'usager n'a pas d'autre moyen de transport à sa disposition.

Quant au Translohr de Clermont-Ferrand, imposé par l'entreprise Michelin à des élus inexpérimentés et naïfs, il a bénéficié des déboires du TVR mais pose problème (confort médiocre, exploitation très coûteuse, ornierage) et sa pérennité n'est pas assurée.

Le Translohr a quand même été adopté par la RATP pour équiper les lignes T5 ouverte en 2013 et T6 ouverte en 2014, et auparavant en Chine (Tianjin, 2004) et en Italie (Padoue, 2007 ; Mestre, 2010). Mais il ne s'est pas généralisé, contrairement au tramway.

5 - Le bus guidé

L'expérience a également donné raison à la FNAUT qui s'est opposée au guidage optique des bus, coûteux mais peu utile (il n'a finalement été retenu, à Rouen, que pour l'accostage en station et non, comme prévu, sur tout le tracé des lignes TEOR) puis au choix du bus à guidage magnétique à Douai, un fiasco.

Une demande de transport urbain sous-estimée

Qu'il s'agisse de transport à longue distance ou dans les zones denses (FNAUT Infos 245 et 249), il faut voir grand pour préparer l'avenir.

- La population augmente, vieillit et se concentre dans les grandes villes.

- Les citadins et les jeunes sont de moins en moins « accros » à la voiture (FNAUT Infos 218). L'usage du vélo et l'autopartage se développent.

- Les atteintes à la santé publique et l'évolution climatique imposeront une autre politique de transport.

- Le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue.

- La dépendance pétrolière reste dangereuse, elle fragilise notre système de transport basé sur la voiture ; or un nouveau choc pétrolier est plausible.

- Les conséquences de l'étalement urbain exigent une densification de la ville (habitat et activités) le long des axes lourds de transport collectif.

- Les coûts directs (congestion, création de voiries) et externes (accidents, pollutions) de la voiture deviennent insupportables par la collectivité (voir FNAUT Infos 188).

La capacité du TCSP doit donc anticiper à la fois les évolutions prévisibles ou déjà constatées, mais aussi les mesures sérieuses de restriction de la circulation automobile urbaine qui devront être prises pour répondre aux défis environnementaux aujourd'hui bien identifiés et qui renforceront la fréquentation des transports collectifs : aide à l'autopartage, restriction du stationnement et augmentation de son coût, péage urbain, hausse des taxes sur les carburants.

En ce sens, le tramway ne doit pas être réservé aux axes lourds des grandes agglomérations. Comme pour le train, le malthusianisme est à rejeter.

Quelques chiffres

Parmi les agglomérations françaises équipées d'un TCSP, 12 ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant ; 28 ont choisi le tramway (contre 58 en Allemagne), dont 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS.

Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway lors de l'introduction d'un premier BHNS.

La longueur totale des lignes de tramway est d'environ 650 km en France, contre 2 800 km en Allemagne.

Selon le CERTU, la largeur de l'emprise au sol du BHNS est de 6,5 à 7 m en ligne droite, et de 9 à 11 m en courbe, contre respectivement 5,5 à 5,8 m et 7 à 7,5 m pour le tramway.

BHNS ou Tramway : les réflexions initiales de la FNAUT

De son analyse des errements en matière de TCSP, la FNAUT a conclu (FNAUT Infos 173) que l'effort d'innovation devait être poursuivi, mais recentré sur les techniques classiques fiables : trolleybus, BHNS, tramway classique, funiculaire voire téléphérique (FNAUT Infos 251).

Deux techniques fiables

La FNAUT a toujours estimé que le BHNS et le tramway étaient nécessaires. Des BHNS figurent d'ailleurs dans la liste des projets de TCSP recensés par la FNAUT pour justifier le 4ème appel à projets prévu lors du Grenelle de l'environnement (FNAUT Infos 245).

Les deux techniques sont fiables et leurs performances en vitesse et en régularité sont comparables si le BHNS est vraiment exploité comme un tramway (site propre intégral, priorité systématique aux carrefours).

La FNAUT a cependant été amenée à recommander un recours au tramway plus important que celui généralement préconisé par l'Etat et par les élus locaux (FNAUT Infos 218 et 245).

Coût global

Afin de réaliser des économies, les décideurs privilégient souvent le BHNS, mais ils n'envisagent que les dépenses immédiates. Choisir le BHNS à la place du tramway (ou le car à la place du train), c'est la solution de facilité.

Or ce qui compte, c'est le coût calculé sur la durée de vie de l'infrastructure et du matériel roulant (y compris les coûts d'exploitation, d'entretien de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant). Dans toute comparaison tram/BHNS, il faut aussi prendre en compte la baisse récente du coût du tramway (Besançon). Quant au BHNS, il peut exiger un matériel de grande capacité aussi coûteux que le tramway en raison de sa durée de vie limitée.

Qualité de service

Le coût ne doit pas être le seul critère de choix, la priorité doit aller à la qualité du service offert par chaque mode et à son attractivité sur le public.

Les usagers apprécient particulièrement le transport ferroviaire (ils préfèrent le train à l'autocar). Le bus, même en site propre, garde une image, certes atténuée, de transport du pauvre. Le tramway est au contraire plus valorisant et attractif, pour l'usager : c'est un investissement lourd et pérenne.

Selon Ronan Golias, alors ingénieur urbaniste au GART : « une ville qui choisit le tram privilégie définitivement le transport public ».

Le tram offre un confort supérieur à celui du bus : roulement sans secousses, accélérations et décélérations plus douces, grand espace disponible à bord, pas de contraintes sur la disposition des sièges, accostage précis, facilité d'accès des usagers avec landaus, poussettes, fauteuils roulants, vélos, bagages...

Site propre

Avec le tramway, on a la garantie d'un site propre quasi-intégral et irréversible, bien respecté des automobilistes et livreurs, et les priorités aux feux sont considérées comme indispensables (mais elles sont souvent imparfaites). Or il existe de « vrais » BHNS (Nantes, Metz) et de « faux » BHNS. En effet, les élus locaux acceptent souvent des compromis avec la voiture (simples améliorations ponctuelles d'une ligne de bus, site propre partiel), ils apprécient la « souplesse » du BHNS. Mais la qualité de service reste alors très inférieure à celle d'un tramway.

Capacité

Seul le tramway offre la capacité nécessaire à la clientèle actuelle et future, dont le volume est généralement fortement sous-estimé (encadré).

Le tram est très attractif pour l'automobiliste (confort, vitesse et régularité), et il possède la capacité nécessaire pour répondre à la demande, en particulier pour encaisser les pointes de trafic et une augmentation future de la fréquentation en cas d'urbanisation nouvelle.

Inversement la capacité du BHNS est limitée par la longueur des bus (24 m pour les tri-caisses). Et si le BHNS est bien réalisé, donc très attractif, il peut être rapidement victime de son succès, ce qui est depuis longtemps déjà le cas du Busway de Nantes (la FNAUT avait recommandé l'adoption du tramway sur son itinéraire, FNAUT Infos 221).

En résumé, la FNAUT a considéré que le tramway et le « vrai » BHNS ont chacun leur créneau de pertinence.

Quand le trafic potentiel est « élevé », le tramway est indispensable (Toulon) ; s'il est « modéré », le BHNS convient, le tramway serait surdimensionné (Lorient) ; en cas de doute, et même si le BHNS répond aux besoins à court terme et peut sembler moins coûteux, la FNAUT préconise le choix du tramway, qui dispose d'importantes réserves de capacité (matériel plus long, rames couplables) et dont le coût global semble comparable à celui du BHNS.

Afin de pouvoir préciser quantitativement les créneaux respectifs du BHNS et du tramway (attractivité, coûts, capacités) et dépassionner le débat grâce à un retour d'expérience objectif, la FNAUT a commandé à deux cabinets renommés, Trans-Missions et TTK, une expertise résumée dans les pages 4 à 8.

L'expertise de Trans-Missions et TTK

Afin de disposer de données quantitatives précises, la FNAUT a suscité un retour d'expériences sur les choix effectués en France entre bus à haut niveau de service (BHNS) et tramway. L'expertise a été réalisée en 2016 par les deux bureaux d'études Trans-Missions (Jean-Marie Beauvais et Mathias Cureau) et TTK (Marc Perez, Jérémie Gradelle et Etienne Trubert).

L'expertise a porté sur 9 TCSP, 6 BHNS : le TVM (Trans Val de Marne), le Teor de Rouen, le Busway de Nantes, le T-ZEN 1 d'Ile-de-France, le Mettis de Metz, le BHNS G de Strasbourg ; et 3 tramways : ceux de Lyon (T3), Tours (ligne A), Besançon (lignes 1-2).

Pour chacun de ces TCSP, les objectifs, le tracé, le choix du matériel roulant, le site propre et la vitesse commerciale, la fréquence, la fréquentation et les coûts estimés lors des études puis constatés après la mise en service, enfin le bilan économique ont été étudiés.

Qu'est-ce qu'un BHNS ?

Un bus peut circuler en site banalisé (mêlé à la circulation générale), en site réservé (ponctuellement franchissable par d'autres véhicules) ou en site propre intégral.

Un vrai BHNS doit disposer d'un site propre intégral et de priorités de franchissement des carrefours pour que ses performances (vitesse, régularité) soient voisines de celles du tramway.

L'accessibilité d'un BHNS peut être comparable à celle d'un tramway (quais hauts, plancher bas, mais l'accostage est moins précis), de même que l'amplitude horaire et la fréquence des services, l'équipement et le confort des arrêts, la qualité

des correspondances avec les autres lignes du réseau, l'information des voyageurs et la tarification.

Un BHNS se caractérisant d'abord par ses conditions de circulation (il est plus « flexible » que le tramway), sa qualité de service peut grandement varier d'une réalisation à l'autre, contrairement au tramway pour lequel le site propre intégral est la norme.

Les paramètres des TCSP étudiés

Tracé et site propre

Les 9 TCSP étudiés ont pour la plupart une longueur de 10 à 20 km : 15 (tramway) et 16 (BHNS) en moyenne.

Le pourcentage de tracé en site propre est proche de 85 % : 77 % pour les BHNS et 91 % pour les tramways en moyenne, mais l'échantillon des TCSP étudiés est très restreint. Même dans le cas des tramways, le site propre est loin d'être intégral : 100 % du tracé à Lyon mais 90 % à Tours et 83 % à Besançon.

Matériel roulant

Un BHNS peut être un bus standard (12 m, 80 places), articulé (18 m, 110 places, environ 550 000 €) ou bi-articulé (24 m, 138 places, environ 900 000 €).

La motorisation peut être diesel, au gaz naturel ou électrique.

La longueur d'une rame de tramway peut varier de 23 m (Besançon, 132 places, 1 840 000 €) à 32 m (200 places) et même 43 m (Tours et Lyon, 291 places, environ 3 400 000 €).

La capacité est calculée comme la somme du nombre de places debout (à raison de 4 personnes par m²) et du nombre de places assises. En France, la capacité réelle du véhicule est estimée à environ 80% de cette capacité théorique, d'où 64, 88 et 110 voyageurs pour les BHNS et 106, 160 et 233 pour les tramways. En Allemagne, le « coefficient de confort » est de 65%, soit environ 2,5 personnes debout/m², pour que le confort du véhicule soit attractif, d'où 52, 72 et 90 voyageurs pour les BHNS et 86, 130 et 190 pour les tramways.

Fréquence et vitesse commerciale

La fréquence va de 7 à 3 minutes (2 même sur le tronçon commun du TEOR).

Les vitesses commerciales des TCSP sont plus élevées que celle des bus classiques, qui est de 14 km/h en moyenne.

C'est plus la qualité du site propre que le type de matériel qui explique la vitesse d'un TCSP. La vitesse réelle peut être inférieure de 10 % à la vitesse calculée : la fréquentation dépassant souvent les prévisions, les arrêts en stations sont allongés en pointe suite à la congestion lors des montées/descentes.

Technique	BHNS						Tramway		
	TVM	TEOR	Busway	TZen1	Mettis	Ligne G	T3	Ligne A	Ligne 1-2
TCSP étudiés	IdF	Rouen	Nantes	IdF	Metz	Strasbourg	Lyon	Tours	Besançon
Date de mise en service	1993	2001	2006	2011	2013	2013	2006	2013	2014
Longueur de la ligne (km)	19,7	30	7	14,7	17,8	5,2	14,6	14,8	14,5
Proportion du tracé en site propre	93 %	45 %	87 %	82 %	85 %	80 %	100 %	90 %	83 %
Longueur du matériel roulant (m)	18	18	18	12	24	18	43	43	23
Fréquence en heure de pointe (min)	4	2	3,5	7	5	6	7,5	6	6
Vitesse commerciale (km/h)	23	17,5	21,5	30	18,6	19,5	35	18,5	18,2
Coût de l'infrastructure (M€)	(110)	223	85	106	235	31	196	442	261
Coût par km (M€) actualisé 2015	11-déc	7,4	12,2	7	13	5,9	13,4	29,8	17,7
Fréquentation prévue (voyageurs/jour)	43 000	40 000		8 000	36 000		16 000	55 000	43 000
Fréquentation 2015	55 000	52 000	36 000	6 000	32 000	10 000	32 000	62 000	40 000
Coût de fonctionnement par voyage (€)				3,24	1	0,97	0,82	0,67	0,95
Coût global par voyage (€)		1,65	0,99		2,89	1,76	2,4	2,49	3,3
Fréquentation par M€ investi au départ	260	269	424	57	136	323	138	124	115
Hausse de la fréquentation sur le tracé		40 %			28 %	40 %	100 %	162 %	30 %

Les 9 TCSP expertisés

Le TVM (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Le TVM a été envisagé dès 1969 pour capter des déplacements banlieue-banlieue. Un BHNS a été retenu sans débat, des bus articulés de 18 m et un dépôt étant disponibles à la RATP. En 2007, la ligne, qui reliait Saint-Maur/Créteil à Rungis (12,5 km), a été prolongée de 7,2 km jusqu'à la Croix de Berny. Elle est en correspondance avec 33 lignes de bus, un métro, un tramway et 4 RER.

Le site propre est partagé en partie avec la ligne 393. La vitesse commerciale est de 23 km/h en heure creuse, la fréquence atteint 2 min avec la 393.

Le trafic initial prévu était de 43 000 voyageurs/jour ouvrable, le trafic observé a été de 30 000 (- 30 %), puis 55 000 (+ 28 %) après le prolongement de la ligne et renforcement de la fréquence.

Le coût du TVM est difficile à préciser : l'investissement, ancien, a été réalisé en deux phases, certains coûts sont cachés (matériel, dépôt).

Les usagers du TVM, très mécontents, commencent à s'en détourner en raison de son irrégularité (site partagé avec la 393, priorités insuffisantes aux carrefours) et de son manque de capacité. Il est prévu d'introduire des bus électriques de 24 m, mais un tramway est écarté bien que l'axe soit largement dans son domaine de pertinence et alors que la situation va s'aggraver en 2017 avec la mise en service prévue de la branche Est Saint-Maur-Noisy le Grand. Selon les experts, le TVM est donc victime de son succès, pourtant très relatif.

Le TEOR (Rouen)



(Wikipedia)

Après la mise en service du Métrobus en 1994, le TEOR a été adopté en 1999, le tramway étant jugé trop coûteux. Il

comprend 3 lignes T1, T2 et T3. La pente est supérieure à 6% vers le quartier prioritaire « Les Hauts de Rouen », mais la T1 laisse la possibilité d'y insérer ultérieurement un tramway.

Le site propre n'est effectif qu'au centre-ville et vers le campus universitaire (45% du tracé) : 25% du tracé est en site protégé, 20 % en site réservé (la voie peut être ponctuellement franchissable par les autres véhicules). Mais il y a priorité aux feux et guidage optique aux stations sur tout le tracé.

La vitesse commerciale attendue était de 20 km/h, qui est celle du Métrobus, la vitesse observée n'est que de 17,5 km/h et elle se dégrade.

La fréquentation prévue, 49 000 voyageurs/jour, a été atteinte en 2011, elle est aujourd'hui de 52 000.

Malgré le site propre sur le tronçon commun et la priorité aux feux, des trains de bus se forment parfois. Un tramway pourrait être implanté sur le tronçon commun mais la rupture de charge serait dissuasive. L'introduction de bus tri-caisses serait délicate (dénivelé et insertion). En 2018, la création d'une ligne T4 nord-sud est prévue (8,5 km entièrement en site propre).

Le Busway (Nantes)



(MD)

Sur l'itinéraire prolongeant une ligne de tramway vers le sud-est, le trafic attendu n'était que de 17.000 voyageurs/jour et ce tronçon de 4 km réalisé en tramway aurait coûté 135 M€. Les élus ont donc choisi un BHNS sur un tracé un peu différent et plus long (7 km) entre la cathédrale et la Porte de Vertou. Un BHNS semblait alors tout à fait en mesure de faire face au trafic prévu ; le pont SNCF aurait été peu adapté au tramway compte tenu des rampes et de la perspective du château, une troisième ligne de tram sur le tronçon commun aurait conduit à des problèmes d'exploitation, enfin un tramway aurait manqué de souplesse (en cas de perturbation, le BHNS peut passer sur la voirie ordinaire).

La vitesse commerciale du Busway atteint 22 km/h contre 20 pour le tram et 18 pour le Chronobus.

Ouvert fin 2006 avec 20 500 voyageurs/jour, le Busway, exploité avec des bus de 18 m, est aujourd'hui saturé avec 38 000. On observe parfois jusqu'à 2300 voyages par heure et par sens.

Il est prévu de passer en 2018 à des bus électriques de 24 m permettant de faire face à un trafic de 52 000 voyageurs/jour (les prévisions donnent une fourchette de 40 000 à 45 000). Une 5^e ligne de TCSP devrait d'ici 2025 contribuer à désaturer le Busway.

Le T Zen 1 (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Ce BHNS relie les gares RER de Lieusaint et Corbeil. En 1999, un tramway était envisagé pour capter les déplacements banlieue-banlieue qui se multiplient avec la création des villes nouvelles de Sénart et Evry, puis les prévisions de trafic ont été revues à la baisse (10 000 voyageurs/jour, puis 6 000). Le trafic observé est conforme à ces prévisions peu ambitieuses.

La ligne est peu utilisée de bout en bout. La croissance démographique et économique de Melun-Sénart est moins forte que prévue, la population concernée est très motorisée et n'a pas de problèmes de stationnement, les interstations sont très longues (1 km), la fréquence faible en heure creuse.

Une hausse de la fréquentation (16 000 voyageurs/jour) est cependant attendue en 2019 avec la mise en site propre intégrale pour atteindre une vitesse commerciale de 32 km/h, la mise en service des T-Zen 2 Corbeil-Le Coudray et T-Zen 4 Carré Sénart-gare de Melun qui seront en correspondance, et l'urbanisation en cours le long de la ligne. Mais des contraintes sur l'usage de la voiture ne sont pas envisagées.

Le bilan du T-Zen 1 est donc médiocre : l'offre est très inférieure à ce que permet un BHNS, et l'investissement a été très coûteux (6,7 M€/km) au regard de la fréquentation.

Le Mettis (Metz)



(Wikipedia)

En 2008, un projet ambitieux de BHNS a été élaboré à Metz, après passage de l'agglomération à gauche : le trafic stagnait ; les bus roulaient à 10 km/h dans le centre et y étaient trop nombreux ; une réorganisation du réseau était nécessaire. La fréquentation potentielle était à l'interface BHNS-tramway. Le coût affiché par le CERTU était 4 à 10 M€ / km pour le BHNS contre 15 à 35 M€ / km pour le tramway. L'insertion d'un BHNS dans le centre historique aux rues étroites semblait plus souple.

Ce BHNS comprend 2 lignes, dont un tronçon commun de 5,6 km utilisé par d'autres lignes de bus. Les travaux ont été comparables à ceux exigés par un tramway, 2 des 3 parcs-relais sont mal positionnés. La vitesse commerciale est de 17,6 km/h sur la ligne A, qui dessert des zones denses et où les arrêts sont donc longs, et 19,6 km/h sur la ligne B, pour un objectif de 20 km/h. Le tronçon commun est saturé, il n'y a ni correspondance entre les deux lignes ni accès direct au quartier de la Cathédrale.

Une erreur a été évitée : 27 bus hybrides Van Hool de 24 m ont été achetés au lieu des 35 bus de 18 m prévus. Le trafic devait passer de 25 000 (somme des trafics des 3 lignes remplacées) à 36 000 voyageurs/jour, le trafic observé est de 32 000. Sans être un succès commercial (le nombre de voyages par an et par habitant à Metz n'est que de 83), le Mettis est déjà saturé à l'heure de pointe du matin, des services sont doublés avec les véhicules de réserve.

La ligne G de Strasbourg



(Wikipedia)

L'objectif était d'obtenir une liaison directe performante entre la gare centrale de Strasbourg, le quartier de Cronembourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (la ligne de bus 19 transportait 10 000 voyageurs/jour, avec une fréquence 3 min en pointe). Un prolongement de la ligne D de tramway aurait capté une clientèle trop faible, d'où le choix d'un BHNS.

80% du tracé est en site propre avec priorité aux feux. La vitesse commerciale prévue, 20 km/h, est obtenue. La fréquentation prévue, près de 10 000 voyageurs/jour, est atteinte. Sur le même corridor, la ligne de bus 19 maintenue a un trafic de 4 000 voyageurs/jour.

Il est envisagé de prolonger la ligne G depuis la gare SNCF vers l'arrêt de tram « Etoile Bourse » en passant par la ceinture des boulevards. Cette extension en rocade permettrait de soulager les lignes de tramway du centre-ville.

Le T3 de Lyon



(MD)

Ce tramway - un choix évident - a été réalisé sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), avec deux objectifs : relier la zone industrielle de Meyzieu à la gare part Dieu (T3 LEA) (36 000 emplois et 67 000 habitants à moins de 500 m de la ligne) ; desservir l'aéroport de Saint-Exupéry (LESLYS).

La vitesse commerciale prévue de LEA était de 40 km/h, la vitesse observée est de 35 km/h. Des rames de 43 m ont remplacé les rames de 32 m.

La clientèle estimée en 2000 était de 14 000 voyageurs/jour pour un trolleybus et 16 000 pour un tramway. La clientèle observée au départ a été de 22 000, elle est aujourd'hui de 32 000.

La ligne A de Tours



(MD)

Le tramway s'est imposé sur l'axe nord-sud de Tours par sa capacité. Il partage plusieurs tronçons avec la voiture et les bus. Des rames de 43 m (et non de 32 m comme prévu au départ) sont utilisées. La fréquentation prévue pour 2018 était de 55 000 voyageurs/jour. Mais elle atteignait déjà 62 000 en 2014. Une fréquentation supplémentaire est attendue des nombreux programmes immobiliers longeant le tracé.

Le coût de l'investissement a été élevé (29 M€/km). Le dépôt a été prévu pour 2 lignes. Une partie du surcoût provient de l'importance attachée à l'esthétique des rames (intérieur et extérieur) et des aménagements urbains (de façade à façade, alimentation par le sol dans le centre historique). Mais c'est à ce prix que le projet a vaincu les réticences des habitants de Tours.

Le tramway de Besançon



(Wikipedia)

Le tramway s'est imposé aussi à Besançon. Dès 1978, sous l'impulsion d'André Régani, la ville a mis en place ce qu'on appelle aujourd'hui un Plan de Déplacements Urbains. Cette politique ambitieuse permet de multiplier par deux l'usage des transports publics, qui passe rapidement de 60 voyages par habitant par an à 120.

En 2009, les bus étant pénalisés par la congestion automobile croissante et le centre-ville asphyxié par les bus, le principe d'un TCSP lourd a été adopté. Le potentiel de fréquentation identifié était à l'interface entre BHNS et tramway. Après un débat de fond, le Grand Besançon a pris conscience de la nécessité d'une vision d'avenir, plus ambitieuse avec le tramway qu'avec le BHNS.

La question de l'image renvoyée aux non-usagers des transports a également joué en faveur du tramway.

2 lignes ont été ouvertes en 2014, dont 60 % en tronçon commun. Elles relient 3 des 4 pôles d'échanges de l'agglomération et desservent le centre-ville et, pour la ligne 2, la gare SNCF. La vitesse commerciale est un peu inférieure à l'objectif (18,6 km/h au lieu de 20 km/h), mais supérieure de 70% en pointe à celle de l'ancienne ligne de bus.

Le matériel CAF de 24 m est bien adapté à la fréquentation prévue. La capacité restreinte des rames (132 places) permet d'assurer une fréquence soutenue pour un coût limité. Des stations et un dépôt adaptables à des rames de 40 m sont prévus en cas de surcharge des rames actuelles.

La fréquentation prévue était de 43 000 voyageurs/jour, la fréquentation observée n'est que de 40 000 mais on est encore en phase de montée en charge, la fréquentation du réseau était déjà élevée et une urbanisation est prévue à l'est de Besançon. Face à un budget contraint, le Grand Besançon a recherché une optimisation systématique des coûts d'investissement, sans pour autant réaliser un tramway « low-cost », d'où un coût de 16 M€/km, dans la fourchette haute des BHNS et la fourchette basse du tramway, en cohérence avec un axe se situant dans la zone de pertinence commune au BHNS et au tramway. Le coût d'exploitation est de 6,6 €/km (roulage et maintenance) contre 5,7 pour Mettis.

Le tramway a peu augmenté l'offre de transport mais a permis la régularité du temps de parcours aux heures de pointe et le désengorgement de l'hyper-centre : le nombre de bus circulant rue de la République a été divisé par deux.

Fréquentation, coûts et capacités des TCSP

Centre de maintenance du tramway du Mans (MD)

Les fréquentations des TCSP sont difficiles à mesurer : les méthodes de recueil des données varient d'une ville à l'autre ; souvent, la création du TCSP ne vient pas seulement remplacer une ou deux lignes du réseau, c'est l'ensemble du réseau qui évolue.

L'effet TCSP

Il est alors délicat de déterminer la variation de la fréquentation sur le seul corridor du projet TCSP ; il faut attendre que la période de montée en charge de la fréquentation du TCSP soit passée ; la fréquentation observée dépend du tracé retenu pour le TCSP ; l'évolution démographique et l'urbanisation le long du tracé n'ont d'effets qu'à long terme.

Malgré ces difficultés, les experts ont pu constater que **l'effet tramway est nettement plus fort que l'effet BHNS**. La fréquentation du transport public augmente de 30 % (cas du Mettis) à 50 % suivant la qualité du site propre quand on met en place un BHNS sur un axe donné, alors qu'elle augmente de 100 % au moins quand on met en place un tramway (150 % dans le cas des lignes A et B de Strasbourg ; à Besançon, la hausse n'a été que de 30 %, mais la mise en service est récente et les bus étaient déjà très fréquentés).

Le tramway a également un impact plus fort que celui du BHNS sur la fréquentation de l'ensemble du réseau.

Le coût initial et le coût global

Les coûts cités, actualisés, concernent l'année 2015. L'importance et les coûts des aménagements urbains varient beaucoup d'un TCSP à l'autre.

La dépense initiale

Le coût kilométrique moyen des BHNS étudiés (infrastructure seule) est de 7,1 millions € contre 19,6 pour le tramway ; le matériel tramway est en gros deux fois plus cher que le matériel routier à capacité égale.

Cependant, le coût d'un tramway se rapproche de celui d'un BHNS si on limite les aménagements urbains et si on compare le tramway à un « vrai » BHNS en site propre intégral (Busway, Mettis) et utilisant du matériel de 24 m, de capacité maximale (Mettis).

Si on souhaite limiter le montant de la dépense initiale, le choix du BHNS s'impose. Mais un choix rationnel exige d'évaluer en priorité **le coût global du TCSP**, c'est-à-dire de prendre en compte les dépenses d'investissement sur le cycle de vie du matériel roulant, et les dépenses de fonctionnement.

La durée de vie moyenne d'un tramway est de 35 ans, celle d'un bus de 12,5 ans.

Le coût global du BHNS par voyageur transporté est inférieur à celui du tramway pour une fréquentation donnée. Mais la différence est faible (7 % seulement si la fréquen-

tion est supérieure à 54 000 voyageurs/jour) et diminue quand la fréquentation croît.

La capacité du TCSP

Si un BHNS dispose d'un bon site propre, semblable à celui d'un tramway, il peut être victime de son succès : le Busway de Nantes est aujourd'hui complètement saturé. Il faut alors augmenter la capacité des véhicules, mais leur longueur est limitée à 24 m (bus bi-articulé de capacité théorique 138 places), et augmenter la fréquence des passages, mais des difficultés d'exploitation apparaissent alors.

Manifestement, le BHNS est adapté aux fréquentations d'importance moyenne, le tramway aux fortes fréquentations en raison de la plus forte capacité de ses rames (au besoin, deux rames peuvent être accouplées).

Il est donc essentiel de déterminer la capacité maximale d'un BHNS, qui va déterminer la frontière entre les domaines de pertinence respectifs du BHNS et du tramway.

La capacité maximale du BHNS

Cette capacité maximale est évaluée par le nombre N de voyageurs quotidiens par jour ouvrable sur la ligne. Elle dépend de nombreux paramètres :

- **la capacité C du matériel roulant ;**
- **le coefficient c de confort** (les experts ont adopté la norme allemande, 65 % de la capacité théorique, on offre ainsi de bonnes conditions de transport à l'automobiliste, habitué au confort de sa voiture et craignant l'entassement, et on maximise le report modal) ;

- **la longueur L de la ligne** (deux hypothèses ont été envisagées : une ligne « courte » de 8 km environ comparable à celle du Busway, une ligne « longue » de 16 km environ comparable à celle du Mettis) ;

- **le coefficient de pointe p** (rapport entre le nombre N de voyageurs/jour sur la ligne et le débit maximal n à l'heure de pointe : $p=N/n$) ; les experts utilisent la valeur moyenne 20 pour une ligne courte et la valeur moyenne 30 pour une ligne deux fois plus longue (des trajets hors zone dense sont alors observés) ;

- enfin **la fréquence maximale de passage des véhicules**. Deux hypothèses de fréquence ont été examinées : 3 minutes (cas du Busway) soit $P = 20$, et 5 minutes (cas du Mettis) soit $P = 30$. La seconde est la plus réaliste si on veut éviter les difficultés d'exploitation (formation de trains de bus). En effet :

- le site propre du BHNS n'est jamais continu, les hiatus peuvent engendrer de

l'irrégularité (emprunt, voire blocage, par un automobiliste) ;

- il y a souvent un tronçon commun entre deux lignes de BHNS (et même d'autres lignes de bus comme à Metz) ;

- les bus peuvent être bloqués aux carrefours s'ils sont trop fréquents, c'est le cas du Busway, car les élus veulent toujours ménager les automobilistes ;

- il peut y avoir des croisements avec d'autres lignes de bus auxquelles on veut accorder des priorités (des Chronobus dans le cas du Busway) ;

- la durée des montées/descentes peut être irrégulière et supérieure aux prévisions en raison de l'affluence.

Enfin il faut disposer d'une réserve de capacité, donc voir grand dès la conception du TCSP (le prix des carburants routiers peut remonter brutalement ; les contraintes apportées peu à peu sur la circulation automobile peuvent s'accroître : vitesse limitée à 30 km/h, augmentation du coût du stationnement et des amendes, péage urbain).

Le nombre maximum n de voyageurs qui peut être écoulé pendant l'heure de pointe d'un jour ouvrable sur une section centrale de la ligne dans le sens le plus chargé est égal à la capacité réelle cC du véhicule multipliée par le nombre P de passages à l'heure. On en déduit $N = pn$. Exemple : pour un BHNS de 24 m et une fréquence de 5 minutes, $cC = 90$ d'où $n = 90 \times 12 = 1080$ et $N =$ environ 22 000 ou 33 000 suivant L (36 000 ou 54 000 si on choisit $P = 20$).

Si un BHNS est équipé de bus de 24 m, si le coefficient de confort est de 65 % et si la fréquence est limitée à 5 minutes ($P = 12$), le BHNS n'est adapté que si le trafic prévu est au plus d'environ 22 000 voyageurs/jour (ligne courte) ou 33 000 voyageurs/jour (ligne longue).

		n	N(8km)	N(16km)
c = 0,65 ; P = 12 (fréquence 5 minutes)				
BHNS	18 m	864	17280	25960
BHNS	24 m	1080	21600	32400
TRAM	24 m	1032	20640	30960
TRAM	43 m	2280	45600	68400
c = 0,65 ; P = 20 (fréquence 3 minutes)				
BHNS	18 m	1440	28800	43200
BHNS	24 m	1800	36000	54000
TRAM	24 m	1720	34400	51600
TRAM	43 m	3800	76000	114000

Théorie et expérience

La limite de capacité du BHNS déterminée ci-dessus (22 000 voyageurs/jour pour une ligne courte ou 33 000 voyageurs/jour pour une ligne longue, la fréquence étant limitée à 5 minutes), est conforme à l'expérience.

Le Busway de Nantes (7 km) fonctionne mal à une fréquence de 3 minutes. Il est saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour et des bus de 18 m, l'entassement des usagers est insupportable, l'introduction de bus de 24 m ne suffira pas à le désaturer. Le Mettis de Metz (18 km, bus de 24 m) a une fréquence de 5 minutes et son fonctionnement est en limite de robustesse, il est presque saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour observée en 2017 (32 000 seulement en 2015).

A Tours, la fréquentation prévue de la 2ème ligne de tramway est de 39 000 voyageurs/jour avec une fréquence de 6 minutes : le tramway est justifié.

Les recommandations des experts

A partir de leur étude approfondie de 9 TCSP, les experts pu formuler des recommandations destinées aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU).

● Il ne faut pas chercher seulement à répondre à la demande de court terme : le trafic futur peut être beaucoup plus important que le trafic attendu lors de la mise en service, notamment si une urbanisation est prévue le long du tracé, si une politique de maîtrise de la voiture est mise en œuvre (restriction de l'espace accessible en voiture et de la vitesse, hausse du coût du stationnement, voire péage urbain) ou si le pétrole, donc le carburant routier, subit une forte hausse. **Il faut donc ménager une réserve de capacité** en tenant compte des seuils

de capacité entre BHNS et tramway, et prévoir une longueur adéquate du matériel roulant.

● **Le choix du tramway s'inscrit dans une politique plus volontariste.**

Le tramway permet de satisfaire une demande plus importante et répond donc à un **objectif environnemental** plus ambitieux : il attire davantage d'usagers, séduit les automobilistes, possède une forte réserve de capacité et structure davantage la ville.

Le tramway a un **impact urbanistique plus structurant** que le BHNS. Il valorise davantage la ville par son image. Par sa pérennité (les rails sont inamovibles, au contraire d'une plateforme pour autobus), il induit davantage de projets (logements, commerces, équipements publics) le long de ses lignes : cette densification forte engendre une croissance de la fréquentation souvent supérieure aux prévisions.

Une autre approche

Jean-Marie Beauvais a proposé d'effectuer le choix entre BHNS et tramway non pas à partir du trafic prévisible (qui dépend fortement du choix de la technique retenue) mais du trafic T observé sur l'axe considéré avant l'introduction du TCSP. A partir des exemples de Tours, Lyon, Metz et Strasbourg, la hausse du trafic T est estimée à 34 % si le BHNS est choisi, à 131 % si le tram est choisi. On peut alors prévoir le trafic du TCSP et le comparer au seuil de pertinence BHNS/tramway.

On peut aussi comparer le coût de l'investissement (initial et global) et le coût global par voyage des deux modes.

Si T est égal à 6 millions de voyages par an, soit environ 19 300 par jour, le trafic passe à 8,0 millions/an (25 800 voyageurs/jour) avec le BHNS ou 13,9 millions/an (44 800 voyageurs/jour) avec le tramway.

Les données suivantes ont été utilisées : une ligne de 15 km, un coût par km de 20 M€ pour le tramway et de 10 M€ pour le BHNS, une même fréquence de passage de 6 minutes à l'heure de pointe (donc une même qualité d'offre), un coefficient de confort 80 % (capacité des rames selon la norme française), une vitesse moyenne de 19 km/h.

Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires (service et réserve). Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et dans le cas du BHNS, de rames de 110 places coûtant 650 000 €. La différence de capacité des rames tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

L'investissement initial se monte à 355 M€ 2015 pour le tramway (infrastructure 300 + rames 54) et à 164 M€ pour le BHNS (150 + 14).

Le calcul du coût global a été fait pour une durée de vie de 50 ans pour l'infrastructure, et pour le matériel roulant 31,5 et 12,5 respectivement. Les parcours sont identiques, les coûts d'exploitation sont de 8 et 6 €/km respectivement. Les frais financiers des emprunts ont été calculés pour un taux d'intérêt de 2% par an.

Il en résulte un coût global annuel de 21,3 M€ pour le BHNS et 33,8 M€ pour le tramway. Si on suppose que le tarif moyen est de 0,8 €/voyage, les recettes sont respectivement de 6,4 et 11,1 M€, d'où une charge pour la collectivité de 14,9 M€ (BHNS) ou 22,7 (tramway) et le coût global par voyage : 1,86 € (BHNS) et 1,63 € (tramway).

Le BHNS est deux fois moins cher que le tramway en investissement initial. Mais le tramway est globalement moins cher par voyage effectué, d'environ 12 % dans l'exemple ci-dessus.

Conclusion de la FNAUT : le créneau du tramway est sous-estimé

L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK montre que 4 des BHNS étudiés, nettement saturés (TVM, tronçon commun du TEOR, Busway) ou très proches de la saturation (Mettis), relevaient du tramway. A l'inverse, les capacités du T Zen1 et du BHNS G de Strasbourg sont bien adaptées aux fréquentations observées.

Le choix du tramway à Tours a été courageux (matériel de 43 m) mais réaliste. A Lyon il était évident ; il l'était moins à Besançon, où il a été pourtant soutenu par la FNAUT, mais il est conforté par l'expérience, les élus se sont montrés ambitieux car le tramway dispose d'une bonne réserve de capacité.

L'expertise confirme donc le point de vue initial de la FNAUT :

- chaque mode, BHNS et tramway, a son créneau de pertinence ;
- les élus ont tendance à sous-estimer la clientèle potentielle des TCSP, et plus particulièrement celle du tramway car l'attractivité du tramway est supérieure à celle du BHNS (confort, moindre sensibilité aux perturbations affectant la régularité : verglas, neige, stationnement sauvage, livraisons, circulation des véhicules prioritaires...) ; les recettes commerciales sont donc plus élevées ;
- la fréquentation d'un BHNS dépend de la qualité du site propre, celle d'un tramway est toujours supérieure aux prévisions ;
- les élus qui privilégient le BHNS sur la base d'une vision financière à court terme, poussés par l'Etat dans le cadre des appels à projets de TCSP, oublient que sa capacité est limitée.

La pertinence économique du tramway est donc sous-estimée par les élus. Autres avantages du tramway :

- la possibilité d'économies d'échelle, si on construit une 2^e ligne de TCSP dans une agglomération, est plus prononcée avec un tramway qu'avec un BHNS (voir encadré page 9) ;
- la propulsion et le freinage sont systématiquement électriques ;
- il est possible d'allonger les rames et de les coupler ;
- à noter la possibilité d'emprunter le réseau ferroviaire local sans rupture de charge (tram-train, FNAUT Infos 259) et l'absence de surcoûts pour la sécurité en cas d'utilisation de tunnels.

Dans leur choix d'un système de TCSP, les élus doivent prendre en compte sans timidité l'attractivité du tramway, le développement démographique de l'agglomération, et une politique de maîtrise de la voiture.

L'histoire du tramway grenoblois

Tramway de Grenoble (MD)

On vient de fêter les 30 ans du tramway grenoblois. L'ADTC a joué un rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise par ses interventions techniques, pédagogiques et politiques.

Une situation à débloquer

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant une autorité organisatrice, le SMTC, et une nouvelle entreprise exploitante, la SEMI-TAG, issue de l'ancienne SGTE.

C'est au même moment, en 1974, que fut créée l'ADTC, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. L'ADTC a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée de la gare vers l'hypercentre (dans un seul sens), mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des embouteillages de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité du dispositif. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer naturellement.

Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : faute d'investissements, il était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes,...

D'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin il était difficilement imaginable, à l'époque, de faire circuler un tramway en site propre, ce qui exigeait de réduire fortement l'espace accessible à l'automobile en ville. Un vrai scandale aux yeux de l'Automobile-Club local !

L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a développé toute une pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public. Un voyage à Zurich, organisé à son initiative par la municipalité grenobloise a permis de démontrer l'efficacité du tramway moderne.

Cet effort pédagogique intense a été efficace. Au bout de 7 ans d'interventions de l'ADTC, les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par

l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

Une évolution de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais son évolution a été spectaculaire : lors du référendum de juin 1983, 53 % de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (l'ensemble des lignes A et B). Ces deux lignes ont été ouvertes en 1987 et 1990 respectivement. L'ADTC a soutenu les associations de personnes handicapées qui réclamaient que le matériel roulant soit accessible à tous.

Les lignes C et D ont été ouvertes en 2006, la ligne E en 2015.

Un succès commercial remarquable

Grenoble est aujourd'hui l'une des rares agglomérations françaises où la part modale de la voiture dans les déplacements urbains est inférieure à 50 %. L'introduction du tramway a métamorphosé le centre-ville, les grands boulevards (l'autopont a été détruit, la plateforme est engazonnée) et les banlieues desservies.

Et aujourd'hui, tous les habitants de l'agglomération ou presque réclament que leur commune soit desservie par le tramway. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramway - les besoins insatisfaits sont encore importants - en direction des communes de banlieue (Pont de Claix, Sassenage et Meylan).

Le saviez-vous ?

Tramway, BHNS et climat

Alstom et le cabinet Carbone 4 ont comparé l'empreinte carbone des tramways et des BHNS pendant tout leur cycle de vie : construction, exploitation et maintenance. L'analyse d'une ligne conventionnelle de 10 km implantée en Belgique a démontré que, pour une même capacité de transport, sur 30 ans, un tramway émet moitié moins de CO₂ qu'un BHNS diesel, et 30% de moins qu'un BHNS hybride.

Economies d'échelle

Si on construit une 2ème ligne de tramway dans une agglomération, son coût kilométrique est nettement inférieur à celui de la première : un tronc commun entre les deux lignes est souvent possible ; la deuxième ligne, souvent implantée sur une axe secondaire, exige moins de travaux de renouvellement urbain ; un seul dépôt est nécessaire ; le personnel de conduite et d'entretien est déjà formé ; les études sont moins coûteuses... En Allemagne, les lignes de tramway « secondaires » ne coûtent que de 12 à 15 M€/km.

Dans le cas d'une 2ème ligne de BHNS, des économies d'échelle analogues sont possibles, mais moins importantes, les investissements se faisant sans réserve de capacité.

Autres villes

Toulon : un BHNS fantaisiste

Selon la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les lignes de bus 1, 8 et U ont une fréquentation totale de 22 350 voyageurs par jour ouvrable ; la 1 et la 8 seraient remplacées par le BHNS en projet, le trafic de la U s'effondrerait. Or la fréquentation du BHNS prévue à terme est de 50 540 voyageurs/jour : le facteur d'amplification de la fréquentation provoqué par le BHNS serait donc d'environ 120 % !!! La prévision est fantaisiste : un tel facteur n'est observé qu'avec le tramway.

Et si elle était réaliste, un BHNS serait bien incapable d'écouler un trafic aussi important, surtout à la fréquence prévue de 7 minutes et avec un site propre aussi imparfait... A Metz, où le Mettis transporte aujourd'hui 36 000 voyageurs/jour, le trafic initial était de l'ordre de 25 000 voyageurs/jour.

Bordeaux : une autre fantaisie

Un BHNS de 21 km, qualifié de « complètement innovant du tramway », est prévu entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin, à travers un secteur en développement. Le site propre sera limité aux « points noirs » soit 50 % du tracé, la fréquence en pointe sera de 5 minutes. Les coûts ont été systématiquement minorés pour disqualifier le tramway. Aucune évaluation du coût global n'a été effectuée. Le trafic serait de 50 000 voyageurs/jour ouvrable, il est irréalisable avec un BHNS.

La grève à la SNCF et les voyageurs

Le service prévisible

La grève des cheminots est très pénalisante pour les voyageurs. Sa prolongation est insupportable et injustifiée.

La FNAUT respecte le droit de grève, mais elle observe que ce droit contredit le droit à la mobilité, tout aussi légitime et lui aussi inscrit dans la loi. Un compromis raisonnable doit donc être trouvé entre ces deux droits. Or, à aucun moment, les syndicats grévistes n'ont consulté la FNAUT sur l'objet ou les modalités de la grève.

Par ailleurs, la FNAUT ne prend pas parti pour ou contre le gouvernement ou ces syndicats. Elle approuve certains objectifs de l'un comme des autres.

La prolongation de la grève SNCF est incompréhensible et dangereuse aux yeux de la FNAUT.

Une grève très pénalisante pour les voyageurs

En pratique, la grève entraîne des perturbations importantes non pas 2 jours sur 3, comme l'affirment les syndicats qui l'organisent, mais aussi les trois jours qui suivent. Sur de nombreuses lignes, le trafic ferroviaire est totalement interrompu. La grève impacte donc fortement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qu'ils effectuent des déplacements quotidiens ou occasionnels. **Les voyageurs plus pénalisés sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train** : salariés modestes, travailleurs précaires, étudiants, lycéens - et tous ceux qui ne peuvent télétravailler ou covoiturer.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé (« deux Français sur trois se sont habitués à la grève »), de nombreux voyageurs ne trouvent pas d'alternative au train : leur galère est vite devenue insupportable.

L'information des voyageurs

Les voyageurs ne sont informés des services maintenus un jour de grève que la veille à 17 h : ce délai trop bref ne leur permet pas de s'organiser dans des conditions satisfaisantes (voir encadré).

Les informations fournies ne sont pas toujours fiables (services des périodes sans grève, cas d'indisponibilité du matériel roulant devant assurer des services annoncés). Elles sont parfois contradictoires (en gare, site internet, application, fil twitter).

L'absence de desserte des petites lignes et petites gares

La FNAUT déplore l'absence de tout service sur certaines petites lignes, en particulier en Auvergne-Rhône-Alpes : non

seulement, en dehors des jours de grève, à peine 50 % des trains TER circulent dans cette Région mais, pendant ces périodes de 3 jours, tous les trains ont été supprimés pendant plus de deux semaines sur de nombreuses lignes (Grenoble-Gap, Annecy - Saint-Gervais, Lyon - Lozanne, Bourg-en-Bresse - Oyonnax, Clermont-Volvic, Clermont-Montluçon, Clermont - Le Puy-en-Velay et Clermont-Aurillac).

Le matériel et le personnel nécessaires étaient disponibles, mais SNCF Mobilités a préféré inciter les voyageurs à covoiturer ou à utiliser les cars Ouibus, inconfortables et bien plus lents que les trains. S'agit-il d'un calcul pour habituer les usagers à se passer du train et faciliter ainsi les fermetures des petites lignes qu'elle souhaite obtenir ? La SNCF doit s'expliquer, ainsi que la Région qui a laissé faire.

La desserte des petites gares situées sur des lignes importantes n'est pas assurée : c'est le cas, dans les Hauts de France, entre Compiègne et Saint-Quentin. Les gares de Maubeuge et de Cambrai ne sont pas desservies par les trains Intercités les jours de grève, les trains ont pour terminus Saint-Quentin.

Une prolongation injustifiée

Les députés, élus par l'ensemble de la population (les responsables syndicaux ne le sont que par une partie des cheminots) ont adopté la réforme ferroviaire (en première lecture) et le Sénat s'apprête à faire de même. La prolongation de la grève n'est donc plus justifiée : c'est au seul Parlement de faire la loi.

La FNAUT a donc demandé :

- **au gouvernement**, de préciser les conditions dans lesquelles la dette ferroviaire sera reprise par l'État, de renforcer l'investissement sur le réseau ferré et de lancer, en lien avec les régions, un programme spécifique de sauvegarde des lignes régionales dégradées et menacées de disparition faute d'entretien depuis des années ;

- **aux syndicats**, de mettre fin à une grève devenue incompréhensible pour l'opinion, qui affecte gravement l'activité économique et met leur entreprise et le rail en péril, d'accepter la modification du statut juridique de la SNCF et de renoncer à leur opposition dogmatique à l'introduction de la concurrence. L'ARAFER l'a bien montré, la concurrence entre opérateurs a eu des effets bénéfiques dans tous les pays européens où elle a été introduite.

La loi Bertrand du 21 août 2007 n'avait pas pour objectif de limiter l'exercice du droit de grève mais de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle donne aux transporteurs urbains ou ferroviaires les moyens d'informer les usagers sur les services maintenus en période de grève ou autre perturbation (travaux). Les transporteurs doivent s'engager à réaliser le service annoncé : c'est le service prévisible garanti.

Cette loi joue un rôle positif en permettant à certains voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public (FNAUT Infos 176). Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités (elle impose une information des voyageurs 24 h à l'avance et non la veille à 17 h).

Les cheminots qui souhaitent faire grève doivent en informer leur direction 48h à l'avance, mais ceux qui veulent reprendre le travail ne doivent l'en informer que 24h auparavant. Ces deux « délais de prévenance » (déclaration de grève et reprise du travail) doivent être allongés afin de faciliter l'élaboration du service prévisible par l'opérateur.

D'autres correctifs ou renforcements de la loi Bertrand, et de la loi Diard du 19 mars 2012 qui l'a complétée, doivent concerner l'encadrement des grèves (grèves de très longue durée, préavis répétitifs, grèves de 59 minutes) ainsi que l'exercice abusif du droit de retrait, qui impacte les voyageurs comme le ferait une grève surprise, interdite par la loi. Le droit de retrait vise à assurer la sécurité des agents du transporteur, il n'impose donc aucun préavis et n'entraîne aucune retenue sur salaire, mais il n'est limité ni dans le temps, ni dans l'espace (FNAUT Infos 234).

Les abus constatés, couverts par les syndicats, décrédibilisent le service public (à EDF, il y a des grèves mais elles ne pénalisent pas les clients) : les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ; les décideurs politiques hésitent à engager l'argent public dans son développement.

Confrontée aux limites du service prévisible, la FNAUT a proposé aux syndicats d'organiser un « service minimum librement consenti » (FNAUT Infos 117, 119 et encadré page 11) afin de garantir la fiabilité, impérative, de l'offre ferroviaire.

Le Syndicat National des Cadres Supérieurs a accepté. Selon son président adjoint Jean Wieland, le CNCS est contre la grève : « nous comprenons très bien le sens de votre démarche et souhaitons que les quatre syndicats représentatifs acceptent votre proposition ». La CGT a refusé.

Un service minimum « librement consenti » ?

En avril dernier, en pleine grève de la SNCF, la FNAUT a repris une idée qu'elle avait émise en 2003 (FNAUT Infos 117 et 119) et s'est adressée aux syndicats de cheminots (CGT, Sud Rail, CFTD, UNSA, FIRST) pour leur demander d'organiser un service minimum « librement consenti ».

Monsieur le Secrétaire Général,

La présente grève des cheminots impacte gravement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qui se sentent peu respectés. Et ce sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train - travailleurs précaires, étudiants, lycéens - qui sont les plus pénalisés.

La loi Bertrand du 21 août 2007 a introduit le « service prévisible ». Elle avait pour but de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle a joué un rôle positif en permettant aux voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public.

Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités puisqu'elle impose une information des voyageurs sur les services maintenus 24h à l'avance, et non la veille d'un jour de grève à 17h.

La loi Bertrand ayant ainsi montré ses limites, la FNAUT souhaite aujourd'hui l'instauration d'un service minimum « librement consenti », c'est-à-dire de services prioritaires garantis suite à une négociation entre syndicats de cheminots et direction de la SNCF afin que soit assuré un minimum d'allers-retours sur chaque ligne. Il ne s'agit pas d'un service minimum défini et imposé par la loi (comme c'est le cas pour le contrôle aérien ou les hôpitaux).

La grève pourrait ainsi s'exercer aux heures creuses, une partie notable du service TER étant maintenue aux heures de pointe (les trains sont déjà surchargés en période normale) afin de permettre à chacun de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Quelques circulations seraient maintenues également sur chacune des grandes lignes.

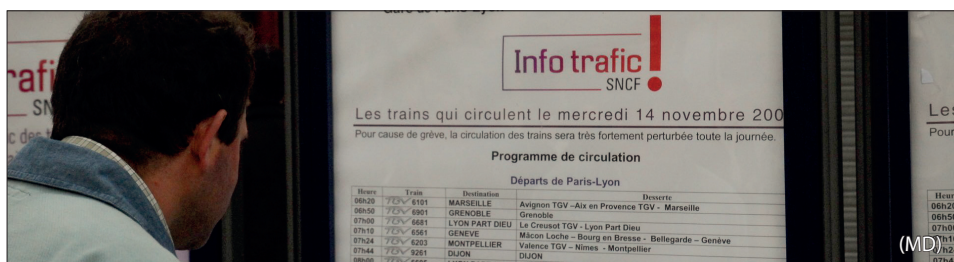
Cette démarche ne remettrait pas en cause le droit de grève.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que les syndicats ont décidé récemment de maintenir, le lundi soir de Pâques 2018, les services permettant aux vacanciers de rentrer chez eux en fin de week-end, une initiative qui a été saluée par la FNAUT. Dans un premier temps, un tel service minimum pourrait concerner les élèves et étudiants qui doivent passer prochainement des examens ou des concours décisifs pour leur avenir.

Espérant que votre syndicat répondra favorablement à notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, nos salutations cordiales.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Le remboursement des voyageurs



Les dispositifs en vigueur

Pour les abonnés TGV et Intercités, les contrats d'abonnements Forfait, Fréquence et TGV Max ne prévoient aucune indemnisation en cas de grève. Pour les abonnés TER et Transilien, les conventions avec les Régions, autorités organisatrices, ne prévoient que rarement des possibilités de dédommagement en cas de grève. Ces possibilités sont disparates, limitées et peu adaptées à une grève généralisée et prolongée.

Les dispositifs exceptionnels demandés par la FNAUT

La FNAUT a demandé à SNCF Mobilités et aux Régions de mettre en place des dispositifs d'indemnisation exceptionnelle, et de faciliter et d'accélérer la suspension des abonnements.

Au regard des nombreux jours de grève prévus et des difficultés rencontrées avant et après les jours de grève, la FNAUT a demandé que les abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels, TGV, Intercités et TER, fassent l'objet d'une indemnisation exceptionnelle d'au moins 60 % de leur montant, pour l'ensemble de la période perturbée (jusqu'à 100 % si aucun train n'a circulé). En effet, la qualité de service ne correspond plus à l'abonnement souscrit et génère des dépenses supplémentaires.

En Région AuRA comme dans certaines banlieues de Paris, les usagers ont été gênés tous les jours puisque, même les jours sans grève, 50% des trains seulement ont circulé. Les associations demandent donc une indemnisation des usagers à 100 %.

Les décisions de SNCF Mobilités

Pour les abonnés Forfait mensuels et hebdo (TGV et Intercités), un dédommagement a été annoncé au prorata du nombre de jours de grève si moins d'un train sur trois a circulé sur la ligne utilisée. Pour les abonnés annuels, un dédommagement de 30 % sera appliqué sur l'abonnement de mai. Pour les abonnements TER, le dédommagement sera de 50 % sur le montant de l'abonnement de juin.

Par ailleurs la SNCF, répondant aux demandes de la FNAUT, a annoncé travailler sur les annonces des services 24 h à l'avance et non la veille à 17h, lignes par lignes et non globalement, l'établissement de plans de transport adaptés aux périodes de vacances et d'examen, les informations sur les échanges, remboursements et correspondances.

La réaction de la FNAUT

La FNAUT considère que les indemnisations proposées, trop faibles, doivent être renforcées en fonction de l'impact réel des grèves sur la circulation des trains. Nos fédérations régionales (AuRA, Hauts de France, Nouvelle Aquitaine,...) ont elles aussi exprimé leur vif mécontentement. L'AUT Lorraine a dénoncé « des mesurette ».

Ces annonces créent des disparités incompréhensibles entre les voyageurs : les abonnements TGV Max n'ont pas été prélevés en avril alors que les abonnements TER l'ont été. Rien n'est prévu pour le remboursement des abonnés Fréquence 25 ou 50. Les porteurs de cartes de réduction (Jeune, Senior, Week-end, Enfant +) doivent bénéficier eux aussi d'une réduction lors du renouvellement de leur carte.

Comment les étudiants, qui suspendent généralement leur abonnement en juin, seront-ils indemnisés ?

Enfin la FNAUT demande que le code des transports prévoie l'obligation, dans les futures conventions TER, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre des trains supprimés en raison de la grève.

Une indemnisation supplémentaire doit intervenir pour tenir compte des frais, souvent conséquents, supportés par les voyageurs (pertes de revenu, garde d'enfants, transport de substitution : autocar, covoiturage, véhicule personnel, taxi, parking, nuits d'hôtel).

Une intervention commune

Animée par Arnaud Vanhelle, président de l'association Train Life, la CNCAUT (Coordination nationale des collectifs et associations d'usagers du train) s'est créée pour faire connaître les difficultés des voyageurs et réclamer le remboursement des abonnements SNCF (TGV, Intercités, TER, Transilien et RER), elle a rencontré un grand succès. Soutenue dès sa création par plusieurs associations locales de la FNAUT, elle regroupe aujourd'hui les 68 000 voyageurs signataires de sa pétition et des associations indépendantes.

La CNCAUT et la FNAUT ayant pris des initiatives convergentes pour obtenir le dédommagement des voyageurs, il a été convenu que la FNAUT relayerait les demandes de la CNCAUT, et plus largement des 4,5 millions d'utilisateurs quotidiens du train.

Une grève dangereuse pour l'avenir du rail

La prolongation de la grève constitue un grave danger pour l'avenir du rail.

1. Les syndicats disent défendre le « service public ferroviaire » et l'avenir du rail. Les voyageurs captifs du train reviendront immédiatement à leurs habitudes car le train est vital pour eux, leur permettant d'accéder à l'emploi ou à la formation. Mais il n'en sera pas de même des voyageurs non captifs et des chargeurs, qu'une grève prolongée habituée à se passer du train. Elle les incite à se tourner définitivement vers les modes concurrents devenus très performants - automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion - au détriment de la sécurité routière et de l'environnement (1 train = 50 camions).

A la perte immédiate de recettes pour SNCF Mobilités s'ajouteront des pertes ultérieures, surtout dans le fret : la situation financière de l'entreprise sera fragilisée et les efforts en faveur du report modal ruinés. En 2014, lors de la dernière grève nationale à la SNCF, le PDG de Blablacar déclarait déjà : « les grèves SNCF nous aident à décoller ». Aujourd'hui, le covoiturage fait perdre des recettes importantes à la SNCF (FNAUT Infos 261).

2. Les syndicats ont défendu une conception monopolistique du rail contraire à l'intérêt des voyageurs. Or, dans tous les pays

européens qui l'ont adoptée, selon le régulateur ferroviaire (ARAFER), la concurrence a eu des effets positifs pour les contribuables, voyageurs et même les cheminots (développement de l'emploi). Comme l'a souligné l'économiste Yves Crozet, les concessions obtenues du gouvernement par les syndicats limiteront le recours à la concurrence entre opérateurs ferroviaires et affaibliront le rail face à ses concurrents des autres modes. En Allemagne, l'activité ferroviaire et donc l'emploi cheminot se sont développés grâce à la concurrence alors qu'ils se réduisent en France.

3. La grève pénalise gravement l'économie nationale (industrie, secteur agro-alimentaire, tourisme...). Un carrier n'a pas pu expédier des trains de ballast commandés par SNCF Réseau pour rénover une ligne dégradée...

4. La grève décrédibilise enfin le rail auprès des responsables politiques de l'Etat et des Régions. N'ayant pas réussi à paralyser le pays, elle les incite à penser qu'en définitive, la collectivité peut se passer d'un train sur deux, que les effectifs de la SNCF sont excessifs et qu'il est irrationnel d'investir sur le rail - alors que le rail souffre d'un sous-investissement chronique.

La FNAUT a défendu les voyageurs et le rail

Indépendante, la FNAUT n'a pas hésité à critiquer au cas par cas les syndicats et le gouvernement si elle l'estimait nécessaire dans l'intérêt du rail et de ses usagers.

Concernant les syndicats, qui l'ont ignorée, elle a critiqué leur manque évident de respect des voyageurs et des chargeurs malgré leur discours répétitif sur « le service public ferroviaire », leur vision monopolistique et dogmatique du rail, leur hostilité de principe à la concurrence (même régulée) assimilée à une privatisation, leur refus d'admettre que la concurrence a des aspects très positifs, même en Grande-Bretagne.

La FNAUT n'a pas pris position sur le statut des cheminots ; elle estime en effet que les conflits sociaux entre cheminots, SNCF et Etat, ne concernent pas directement la politique des transports et ne relèvent pas de sa compétence.

A noter que les économies à attendre de l'extinction du statut font l'objet d'évaluations contradictoires : 100 millions d'euros par an pendant 10 ans selon la ministre, 10 fois moins selon la SNCF ; certains économistes annoncent même un coût (de fait on ne peut rien dire tant que la convention collective ferroviaire n'aura pas été négociée ; la FNAUT a défendu le principe d'une telle convention qui met tous les cheminots, publics et privés, sur un pied

d'égalité). Mais l'essentiel pour abaisser les coûts de la SNCF est hors statut, c'est la réglementation des horaires de travail, la polyvalence des agents et une utilisation plus intensive du matériel roulant.

La FNAUT a aussi souligné ses convergences avec les syndicats : reprise de la dette, manque d'investissement sur le réseau et les petites lignes, conditions de concurrence entre modes, stratégie malthusienne de la SNCF, inaccessibilité du réseau ferré.

Quant au gouvernement, la FNAUT a critiqué une approche essentiellement financière, l'absence de projet mobilisateur (environnement, desserte territoriale), l'extinction du statut avant l'adoption d'une convention collective et le refus des franchises proposées pour réguler la concurrence Grandes Lignes.

La FNAUT a par contre apprécié la promesse d'une reprise de la dette par l'Etat, l'introduction de la concurrence régulée pour le TER selon le modèle allemand bénéfique pour les contribuables, les voyageurs et même les cheminots, la hausse des investissements sur le réseau (même si elle reste très éloignée de l'optimum), le désaveu du rapport Spinetta sur les petites lignes, le dialogue établi avec le Premier ministre et la ministre des Transports.

Brèves

Contradictions...

Karima Delli, présidente EELV de la commission Transports du Parlement Européen et membre de la Commission d'Orientation des Infrastructures (Commission Duron), n'a pas peur des contradictions. Sur le site Reporterre, elle affirme : « le train, c'est bon pour le climat, pour l'emploi, pour l'égalité territoriale ». Puis elle s'oppose à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, bonne pour le climat, l'emploi et l'égalité territoriale (à l'échelle...européenne). Et elle ajoute : « le rapport Duron est un contre-sens ». Pourtant ce rapport condamne, comme elle, le Lyon-Turin, en reportant stupidement les accès au tunnel de base.

Sujets de bac 2018

Section Philosophie

Commentez ce propos de Claude Martinand : « le vrai pouvoir, le seul pouvoir n'est pas celui, en partie illusoire, de décider mais celui d'influencer, de convaincre, d'innover, de créer et de laisser des traces durables ».

Section Lettres

Commentez cette maxime de Jean Monnet : « les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ne voient la nécessité que dans la crise ».

Section Sciences

« Il est facile de montrer ce que l'on veut ou plutôt de confirmer ce que l'on a préjugé ». Cette affirmation de l'économiste Alfred Sauvy s'applique-t-elle au secteur des transports ?

Section Economie

En 1929, Henry Ford déclarait : « je construirai une auto pour la masse, d'un prix si bas que tout homme ayant un bon salaire pourra l'acheter et accéder dans la joie aux grands espaces verts ». Avait-il raison ?

La consultation de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Nous publierons les meilleures copies.

Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5,6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Sivardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°265
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Av de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr

Observation n°103

Déposée le 14 Janvier 2022 à 17:07

Par FNAUT Nationale Bureau

Observation:

Dans la réflexion sur la construction d'un projet de transport en commun en site propre, il faut tenir compte pour la décision, des 3 arguments simples et essentiels suivants :

- capacité et attractivité,
- avantage économique,
- structure du parcours qui est grandement linéaire à Toulon.

Le tramway est beaucoup plus ambitieux que le BHNS, en raison de sa capacité et de son attractivité, comme l'a montré l'expert Jean-Marie Beauvais : ' quand on remplace une ligne de bus ordinaire (en site banalisé)

- par un BHNS, la clientèle augmente en moyenne de 30 à 40 %,
- et par un tramway, la clientèle augmente en moyenne de plus de 100 % (131 %).’ Le report modal est donc nettement plus important.

D'autre part, l'avantage va aussi au tramway en termes économiques conformément à l'approche économique de Jean-Marie Beauvais, en extrait du bulletin de FNAUT Infos n° 265 joint en page 8 : le tramway est globalement moins cher PAR VOYAGE EFFECTUE, d'environ 12 %.

Enfin, Toulon a une structure linéaire, le succès du tramway est assuré.

La fréquentation du tramway est toujours supérieure aux prévisions.

Comme le disait le préfet Maurice Doublet, il y a 50 ans : « Il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».

A Toulon, avec le tramway, pas de risque de saturation aux heures de pointe, attractivité assurée, moins cher par voyage effectué, travaux facilités du fait de sa structure linéaire.

1 document joint.

Observation n°104

Déposée le 15 Janvier 2022 à 17:34

Par Cuniberti Irene

83500

Observation:

Pour TPM c'est un tramway qu'il faut , des études que Mr Falco refuse de voir montrent que la solution BHNS ne convient pas pour Toulon et sa métropole , le tramway avait été choisi on est revenu sur ce choix c'est un déni de démocratie .

Observation n°105

Déposée le 15 Janvier 2022 à 20:24
Par Derin Sandrine

Observation:

J'aurai préféré un tram.

Observation n°106

Déposée le 15 Janvier 2022 à 20:46

Par Le Lostec Emmanuel

22 rue Mirabeau

83000 Toulon

Observation:

Bonjour,

Je voyage beaucoup et j'ai régulièrement constaté que le développement d'un tramway apporte plus d'avantages que les bus classiques :

Régularité, davantage de capacité, encombrement réduit avec des passages à une voie dans les endroits réduits (Vienne), raliement de points éloignés : aéroport d'Orly -Paris.

Pour Toulon, une ligne EST-ouest via les gares et l'aéroport semble une évidence.

Enfin, le tramway est un moyen très peu polluant (pas de rejet GES) et sans batterie de propulsion.

Au début du XX E SIÈCLE un tram à air comprimé reliait la Gare de l'Est au CHÂTELET.

C'est un moyen moderne permettant le déplacement de nombreuses foules en un temps record.

Outil structurant pour une métropole qui se projette à 40 ans.

Restant à votre disposition

Bien à vous.

Observation n°107

Déposée le 15 Janvier 2022 à 22:13

Par TERRAS Adrien

6 rue Roger SALENGRO

83190 OLLIOULES

Observation:

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : TERRAS Prénom Adrien

Adresse : 6, Rue Roger SALENGRO 83190 OLLIOULES

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHSN qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants.

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà

dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTe, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°108

Déposée le 16 Janvier 2022 à 09:04

Par Anonyme

Observation:

Non au tramway, il n y a pas la place pour le tracé à moins de détruire encore et toujours davantage. Assez des travaux, laissez les maisons tranquilles, elles sont l identité de cette ville.

Observation n°109

Déposée le 16 Janvier 2022 à 13:07

Par Anonyme

Observation:

Non ce n'est pas une énième transformation du réseau de bus, mélangé la plupart du temps au trafic routier, qui va améliorer les choses en terme de circulation mais également d'environnement et de bien être en ville (oui car vivre à Toulon c'est un peu comme vivre sur une aire d'autoroute).

Ce qu'il est nécessaire de mettre en place, c'est ce que les présidents et Maires des autres grandes agglomérations ont mis en place : un tramway !

Et aux détracteurs, qui parle de destruction et de ravage de l'identité de la ville au sujet du tramway, il y avait dans le temps une ligne à Toulon...

Observation n°110

Déposée le 16 Janvier 2022 à 18:16

Par GROSSE Eric

83130 La Garde

Observation:

Bonjour,

Je constate que la place des mobilités douces n'est une fois de plus pas mise en avant dans le projet de BHNS de la métropole TPM. En effet, la traversée de Toulon reste un problème pour les modes de déplacements tels que le vélo et il n'existe pas d'itinéraire continu et sécurisé qui permette de traverser la ville de Toulon en sécurité.

Le tronçon Bd Commandant Nicolas ne répond pas au besoin car il ne permet pas la desserte du sud de la ville, avec en particulier la base navale qui est un point de convergence pour de nombreux cyclistes.

L'itinéraire cyclable en site propre à l'est de Toulon s'arrête à l'intersection au niveau de l'avenue Franklin Roosevelt et laisse les cyclistes au milieu d'une circulation automobile trop dangereuse pour eux.

Pour être cohérent des nouvelles mobilités, ce projet de de BNHS doit porter avec lui la continuation de cet itinéraire vers le coeur de ville pour permettre d'irriguer le centre-ville et les quartiers alentours. Pour cela, la création d'un itinéraire cyclable le long du tracé du BHNS (Boulevard Clémenceau, Bd de Strasbourg, Bd Leclerc et Av Foch) répondrait parfaitement à ce besoin. Cette ouverture, complétée d'une offre sérieuse de parkings à vélo gratuits et sécurisés en centre-ville permettrait enfin de placer Toulon et sa métropole TPM au rang de ville adaptée aux nouvelles mobilités.

Dans l'attente d'une réponse motivée de votre part.

Cordialement

Observation n°111

Déposée le 16 Janvier 2022 à 19:39

Par Pidoux Henri

Observation:

Le tram est LA solution, toutes les villes qui en sont équipées le prouvent, il suffit de prendre l'exemple de Nice!

Observation n°85

Déposée le 12 Janvier 2022 à 08:47

Par NOVELLA Romain

615 carraire du collet st pierre

83200 toulon

Observation:

Ce projet est très bien pour le territoire. Nous ne voulons pas du tramway et des travaux lourds que cela engendre! Merci d'écouter les toulonnais!!!

Observation n°86

Déposée le 12 Janvier 2022 à 08:51

Par Anonyme

Observation:

C'est un très bon projet pour la Métropole. Nous en sommes très satisfaits!

Observation n°87

Déposée le 12 Janvier 2022 à 08:59

Par TOMMASI STEPHANIE

Chemin Saint Marc

83000 Toulon

Observation:

Le BHNS est essentiel pour notre territoire, il est un bon complément aux lignes existantes du Réseau Mistral, pour une amélioration constante de nos transports en commun.

Le tracé est pertinent.

Observation n°88

Déposée le 12 Janvier 2022 à 09:03

Par CLAQUIN Zoé

7 Impasse de la Cigale

83000 Toulon

Observation:

Etudiante, je me déplace essentiellement en transport en commun, le BHNS sera d'une grande utilité et un gain de temps pour mes déplacements.

Observation n°89

Déposée le 12 Janvier 2022 à 09:06

Par PERONE Andrée

767 carraire du collet st pierre

83200 toulon

Observation:

Le projet est parfaitement adapté aux besoins . Nous l'attendons avec impatience au Pont du Las!

Observation n°90

Déposée le 12 Janvier 2022 à 09:12

Par TOMMASI Josiane

Avenue Lieutaud prolongée

83000 Toulon

Observation:

Je me déplace essentiellement en bus, je suis ravie de cette nouvelle proposition qui me permettra de me déplacer rapidement sur le territoire.

le BHNS est un bon complément du réseau de transport en commun.

Il est une bonne solution pour notre ville, pour notre territoire.

Observation n°91

Déposée le 12 Janvier 2022 à 09:27

Par PERONE Robert

767 carraire du collet st pierre

83200 toulon

Observation:

La concertation est une très bonne chose . Le projet est très attendu. Nous déplorons qu'une minorité bloque ce dossier depuis trop longtemps

Observation n°92

Déposée le 12 Janvier 2022 à 10:12

Par Juvin Sebastien

83130 La Garde

Observation:

Vraiment impatient de la mise en service de ce BHNS qui va considérablement améliorer la mobilité sur notre territoire. Personnellement je ne voyais aucune valeur ajoutée à la mise en place d'un Tramway qui ne semble plus en adéquation avec notre temps, surtout dans une ville comme Toulon qui n'a que peu de place pour la traverser. Immobiliser de nombreuses voies pour y mettre des rails et des câbles électriques serait une hérésie.

Un seul regret le tracé du BHNS aurait plutôt du desservir l'avenue du Colonel Picot passer devant l'écoquartier Font Pré et le centre-ville de La Valette qui à faire une boucle pour desservir l'hôpital et la nouvelle gare de Sainte Musse.

Observation n°93

Déposée le 12 Janvier 2022 à 14:41

Par Anonyme

Observation:

Très beau projet, mais Six fours les plages et la grande absente. C'est pourtant une des communes les plus peuplée avec plus de 35 000 habitants + les touristes très nombreux. Pourquoi un terminus au Port de la Seyne qui bénéficie déjà des navettes en bateau. Le tracé actuel passant a proximité du Port pourrait très bien continuer vers le Centre ville de Six fours, desservir la Clinique du Cap d'or, le Centre aquatique et l'Espace Santé de la Seyne sur mer, et avoir pour terminus la Plage de Bonne-grâce à Six fours. Ainsi il apporterait à la fois un service au centre ville de la Seyne sur mer et à la population de Six fours, au bénéfice de tous.

Observation n°94

Déposée le 12 Janvier 2022 à 14:46

Par Anonyme

Observation:

Pour le matériel roulant, l'avenir est à l'électrique avec l'utilisation de batteries et de condensateurs haute densité qui se rechargent à chaque arrêt en 1 mn : l'intérêt, la même efficacité qu'un Tramway sans la contrainte des câbles. Les premiers modèles commencent à sortir.

Observation n°95

Déposée le 12 Janvier 2022 à 16:29

Par GUYETAND Jean-François

Observation:

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS

Réunion publique du 11 janvier 2022 à La Garde

M CHENEVAR, lors de la dernière réunion à 4 jours des fêtes de Noël, dans la capitale de notre métropole où peu de monde se bousculait, vous étiez étonné que les questions posées concernaient le fond et non la forme.

En effet, le projet présenté dans les 55 pages sur un beau papier glacé, reste bien flou et n'a jamais répondu à la question : pourquoi le BHNS à tout prix (p-r-i-x) ? En effet, si on ajoute au moins 220 M€ d'infrastructure déjà engagés pour le tramway + 405 M€ annoncés pour le BHNS p. 55 du projet = 625 M€ pour 26 km, soit 25 M€/km, bien plus cher que la construction très compliquée du tramway à Besançon qui n'a coûté que 17 M€/km, curieuse façon de faire des économies pour ce projet BHNS toulonnais sans ambition et sans perspective !

Après cette parenthèse, nous, particuliers et associations, nous nous sommes plongés dans la décision du conseil d'agglomération du 12 février 2016, intitulée : N° 16/02/16 – RÉSULTAT DE L'EXÉCUTION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE POUR LA PÉRIODE 2005-2015.

En guise d'explication à la question posée ce 21 décembre dernier, à laquelle vous n'aviez pas répondu sur le fond, nous découvrons dans cette décision, pour seule réponse dans le discours dithyrambique sans aucune comparaison claire et distincte entre BHNS et tramway pour Toulon, les arguments suivants du Président comme véritable choix au profit des conseillers communautaires devant voter : « Nous, nous sommes pour le transport en commun en site propre, mais pour y faire passer des bus, comme d'autres maires dans d'autres villes. Moi, je suis pour mon projet : le BHNS p. 11 de cette décision. »

Et un peu plus loin : « Mes chers collègues, on ne fera pas le tramway. Vous pouvez continuer à dire ce que vous avez à dire, c'est votre droit. Je n'ai pas été élu pour mettre en place le projet d'une association. J'ai été élu pour mettre en place le projet approuvé par ma population. Voilà la raison, mes chers collègues p. 15 de cette décision. »

Ces explications ne semblent pas très probantes. C'est finalement un diktat en majesté sur le mode de TCSP. Sensément, il ne peut autoriser à mettre en place le BHNS sans une forte appropriation des habitants de l'aire toulonnaise. Cet enthousiasme populaire toulonnais n'existe pas pour le BHNS.

M CHENEVAR, ne soyez pas étonné que ce ne soit pas la dernière question posée sur le fond et ses dérivés techniques. Cela démontre que la concertation que la loi exige, n'a pas du tout été menée pour satisfaire les véritables besoins de la population locale dans le domaine des transports en commun.

Alors, M CHENEVAR, pourquoi le BHNS à tout prix ?

Collectif Tramway et Transport en Commun

Observation n°96

Déposée le 12 Janvier 2022 à 17:05

Par Anonyme

Observation:

J'ai été le 11 janvier 2022 à 17h00 en salle Mussou à la Garde ;

J'ai fait deux intervention auprès de M. Yannick CHENEVARD, Animateur de la réunion.

- La première était de signaler que pour Hyères (je suis Hyèrois) il n'y avait pas de réunion de concertation. Les réunions ont été limitées à 5 communes :

le 15 décembre à La Valette, le 21 décembre 2021 à Toulon, le 11 janvier 2022 à La Garde, le 18 janvier 2022 à La Seyne et 25 janvier 2022 à Ollioules. il était anormal qu'il n'y ai pas eu une réunion pour Hyères qui est la troisième ville du département (et de T.P.M) derrière Toulon et La Seyne.

une réunion aurait du être réalisée pour Hyères, car l'étendue de cette ville est de plus conséquentes et le problème de transports y sont important.

Deuxième remarque : Pourquoi n'y a t'il aucun arrêt de cette ligne sur Hyères .

Personnellement, et j'en ai fait la remarque, pour la réunion du 11 janvier à 17h , j'ai du partir de chez moi à 15h15 et pour le soir, je n'ai pu rejoindre mon domicile que vers 20h45. Cela vous donne l'idée de la nécessité de bons moyens de transports.

pour le réseau mistral; mon arrêt de bus (Moulin 1er) est le plus lointain pour tout le réseau et le terminus des lignes 17, 39 et 103 .

Avoir un dernier arrêt du BHNS en gare de la Pauline, c'est trop loin.

personnellement. le BHNS aurait du avoir un arrête (peut être pas jusqu'au moulin premier), mais au moins jusqu'à la gare multimodale prévue à Hyères.

Je sais que Hyères, à l'origine avait rechigner pour participer à T.P.M , mais depuis lors, est ce qu'aucune demande aurait faite par la commune de Hyères pour être desservie par ce BHNS.

Problème du vecteur utilisé :

Déjà, le fait de restreindre a une seule utilisation d'un bus comme vecteur de transports limite déjà fortement la concertation.

et un troisième point, qui m'est très important (et qui touche à ma première remarque) :

Est ce que Hyères sera enfin comprise dans les communes où se déroulera l'enquête lors du second semestre 2023 ? (mais toutes les communes de TPM devraient être concernées)

Dernier point que je voudrais évoquer : Pourrais t'on prévoir une consultation (avant toutes dépenses) de tous les citoyens de T.P.M ? (voir des communes de la vallée du Gapeau - fusion éventuelle) sur le choix pour la dualité BUS – TRAM.

Je sais qu'une décision a été prise en 2015 concernant le choix du BUS, mais depuis, il y a eu des changements lors des précédentes municipales, et donc des changements d'avis.

Très cordialement.

M. BERNEZET Christian.

Observation n°97

Déposée le 12 Janvier 2022 à 21:48

Par DENIS Pierre-Yves

Rue MESSENGER

83200 Toulon

Observation:

a) La concertation aurait du porter sur l'architecture d'ensemble du service (4 lignes BHNS et lignes « essentielles ») car le projet forme un tout. Comment avoir un avis sur la seule ligne BHNS La Seyne-La Garde sans avoir plus de détails (tracés et type de voirie, aménagements, échancier de réalisation), au moins sur les 3 autres lignes BHNS. La grande majorité ne réside pas et/ou ne travaille à proximité de la ligne principale du BHSN qui nous est présentée. Elle ne trouvera pas dans ce document la réponse à la question de savoir comment et quand évoluera le réseau près de chez elle (exemple lignes 3 et 6) en lien avec la réalisation de la ligne principale.

b) Le passage en site banalisé (donc, si j'ai bien compris, hors site propre) à Saint Jean du Var est problématique. Comment comprendre que c'est là où le risque est le plus grand de ralentissement ou de blocage que l'on laisse le BHNS en site banalisé ? Il n'y avait-il pas d'autres choix, même plus onéreux, mais qui aurait permis néanmoins d'assurer le maintien d'une circulation fluide du BHNS sur ce tronçon ?

Observation n°98

Déposée le 13 Janvier 2022 à 15:32

Par Boucher Serge

Observation:

Voici la photo des documents distribués fin 2002 (consultation préalable jusqu'au 31 janvier ... 2003 !)aux habitant-e-s de TPM pour le projet du tramway (et non du BHNS)

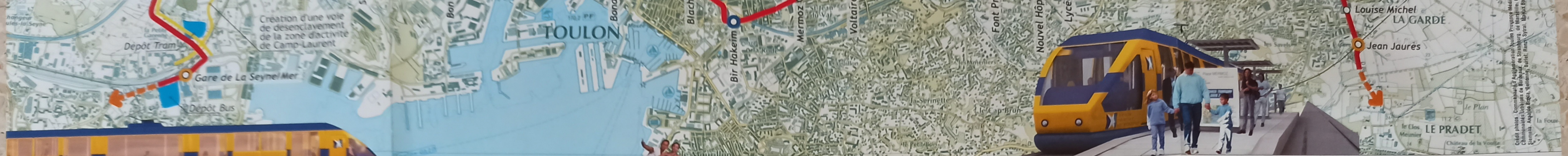
(Désolé pour la résolution... Les originaux sont évidemment de meilleur qualité !)

Pour ceux-celles qui n'habitaient pas dans Toulon et son agglomération à l'époque, ce projet avait été approuvé par l'agglomération, y compris la mairie de Toulon.

Et pour ceux-celles qui s'inquiètent du coût des travaux pour ce tramway, il faut savoir que de nombreux travaux ainsi que des expropriations ont déjà été réalisés, ce qui est à déduire du coût final du projet de tramway ... Mais qui ne servirait plus, pour la plupart, si le projet de Bus voyait le jour, soutenu maintenant par la municipalité de Toulon après un changement de sa stratégie (électorale ?).

Effectivement, de nombreux-euses maires n'ont pas été renouvelé-e-s dans leur mandat suite à la réalisation de tramway dans leur ville ... mais ont été réélu-e-s lors de mandats suivants, une fois que leurs électeur-trice-s ont goûté au silence des tramways.

4 documents joints.



LE TRAMWAY DE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

Tramway en chiffres

- 18,3 kilomètres
- 37 stations
- 480 mètres entre les stations
- 6 pôles de correspondances bus
- 2 pôles d'échanges multimodaux
- 5 parkings relais (1.650 places)
- 5 minutes entre chaque rame
- 20,2 km/h de vitesse moyenne
- 24 rames en service simultané
- 50.000 passagers quotidiens



Développement de l'intermodalité
Respect de l'environnement

Trajet plus rapide

Lutte contre le bruit

Plus de place pour les piétons et les cyclistes
Accessibilité totale aux handicapés



Le Champs de Mars, à Toulon



La station Picasso, à La Valette



Le Pont du Las, à Toulon



L'avenue Sainte Claire Deville, à Toulon



Le Quartier Guizot à Bilioules et La Beaucaire, à Toulon



La gare de La Garde

Amélioration de la qualité
Vitalité du centre-ville



Respect des horaires
Embellissement de la ville
Plaisir de voyager



"Le cœur de ma ville bat plus fort"

+ d'info ?
tramway-tpm.com

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉ D'AVENIR.

Comment lire la carte ?

Tracé

Voie

Station

Pôle de correspondances

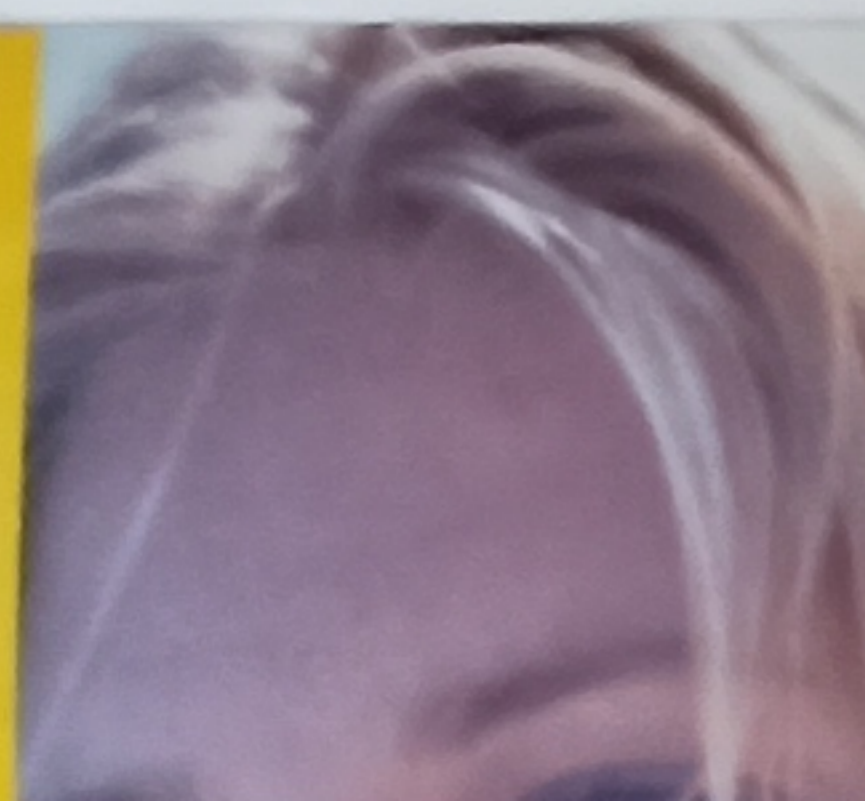
Pôle d'échanges



LE TRAMWAY DE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

Tramway en chiffres

18,3 kilomètres



Développement de l'intermodalité

Trajet plus rapide

Lutte contre le bruit

Espace pour les piétons et les cyclistes



tram
"Le cœur de ma ville bat plus fort"



Un nouvel élan pour le Transport en Commun

Une politique volontariste

La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée, créée au début de l'année 2002, rassemble onze communes qui ont choisi de s'unir pour mener ensemble un projet d'avenir. Elle instaure une **politique volontariste** en matière de transports collectifs, clé de voûte de l'aménagement du territoire.

Plan Bus et Tramway : le ticket gagnant

La restructuration du réseau de transports en commun se réalise autour du **Tramway** et des atouts qu'il propose. Le **Plan Bus** s'inscrit dans cette dynamique d'action en permettant l'amélioration technique de la qualité des services et des tarifs sur l'ensemble de l'agglomération.

La concertation partout, pour tous et avec tous

Le projet tramway a évolué. Sous l'action de la Communauté d'Agglomération, il s'est nourri d'études complémentaires, de solutions nouvelles, de choix différents. Pour faire partager au plus grand nombre ce projet important, la Communauté d'Agglomération impulse une nouvelle dynamique de concertation et d'échange. Elle s'engage à vous écouter, à vous répondre, à construire avec vous la ville dans laquelle nous souhaiterions vivre.

Les villes membres de la Communauté d'Agglomération
CARTEOISANNE
LA GARDE
MIRAS
OLIVIERES
LE PRADET
LE REINHES-LES-ÉAUX
SAINT-MANDROT-SUR-MER
LA SEYNE-SUR-MER
SAINT-FRANÇOIS-LES-PLAGES
TOULON
LA VALETTE-DU-VAR

Le Plan tramway, à La Garde.



Tramway, la qualité en tête

L'engagement qualité :

- Écologie unique
- Intermodalité
- Régularité et rapidité des voyages
- Information voyageurs en temps réel
- Densification des lignes de bus
- Création de nouvelles lignes de bus
- Renouvellement des équipements



L'université à la Garde et La Valette.



L'avenue de l'Université, à La Valette.

Le plaisir de voyager :

- Confort des équipements
- Douceur de conduite
- Sécurité des passagers
- Accès handicapés
- Climatisation
- Vision panoramique
- Silence
- Respect de l'environnement
- Horaires élargis

La reconquête des parts de marchés :

- + 30.000 voyages quotidiens
- + 5,5 millions de voyages annuels
- + 36% de croissance de la clientèle



La place de la Liberté, à Toulon.



Le tramway permet de reconquérir des espaces urbains au profit d'une qualité de vie retrouvée : réduction de la pollution et du bruit, développement des zones piétonnes, aménagement d'espaces verts, élargissement des trottoirs, construction de pistes cyclables et de parkings à vélos...

Tramway, un nouveau partage de la voirie

Piétons

Le long des voies du tramway, sur les trottoirs réaménagés et élargis, embellis par de nouveaux revêtements, les piétons retrouvent leurs droits.

Des trottoirs plus larges

Une plus grande sécurité

Passages protégés, interposition de la plate-forme entre le trottoir et la voirie, éclairage renforcé...

Un meilleur confort de cheminement

Signalétique, nouveau revêtement, absence d'obstacle, franchissements sécurisés...

Handicapés

Les personnes à mobilité réduite (PMR) sont également bénéficiaires de la transformation de l'espace public.

L'accès direct aux rames

L'adaptation des carrefours et des traversées des voies

L'organisation fonctionnelle des stations :

- Quais spacieux,
- Libération maximale du sol,
- Accès aux quais par des rampes à pente douce,
- Barrières de protection,
- Bande avertisseuse pour non-voyants,
- Éclairage adapté...

Cyclistes

Un réseau de pistes cyclables bien identifiées sécurise le déplacement à vélo. Cela se traduit concrètement par :

L'intégration le long de la ligne, de pistes ou bandes cyclables.

La création de parkings et d'abris spécialisés à proximité des stations principales.

L'extension du réseau de pistes cyclables pour aménager des itinéraires de rabattement vers les principaux pôles d'échanges.

Tramway, un réseau performant



Les Kilomètres "économisés" sur le tronçon central sont redistribués sur les lignes en correspondance.

Les bus circulent dans les secteurs les moins encombrés. Leur fréquence est soutenue, directement liée à celle du tramway.

La redistribution de l'offre de service en bus améliore la desserte des quartiers et des autres villes de l'agglomération.

Le réseau se densifie vers La Seyne, Saint-Francis, Le Pradet, Carqueiranne et Hyères. La simplification du réseau facilite sa gestion et sa productivité.



La gare de La Seyne.

Au cœur des déplacements

Le tramway est connecté avec l'ensemble des autres modes de déplacements. Il permet un accès facile et rapide aux centres-villes.

C'est l'assurance d'une réelle possibilité de déplacement pour des trajets combinant plusieurs modes : vélo, voiture, train, bus, navettes maritimes, tramway, avion...

Accélérateur de simplicité

Un système de billetterie unique permettra aux usagers de passer sans contrainte d'un mode de transport à l'autre.

Des parcs de rabattement et des parcs à vélos sécurisés seront répartis sur tout le territoire.

Des liaisons cyclables et piétonnes accompagneront la plate-forme du tramway.

Connectez vous au monde

Des pôles d'échanges aux deux gares SNCF de La Seyne-sur-Mer et de La Garde permettront la correspondance entre un réseau ferré régional à l'offre renforcée, les bus départementaux et le réseau urbain.

Des parcs-relais gardiennés aux entrées autoroutières est et ouest de Toulon, à Ste Musse et au Parc Urbain d'Ollioules, seront accessibles gratuitement avec le titre de transport.

Tramway, le moteur de l'intermodalité



"Le cœur de ma ville bat plus fort"

Tramway, acteur de l'économie



Création d'un "Observatoire économique"

En partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, un "Observatoire des effets du tramway" verra prochainement le jour. Il permettra, par un travail positionnement et d'anticipation, un meilleur positionnement des offres de service effectuées par les en-

300 emplois permanents liés au tramway

Un nouvel élan pour l'immobilier Plus généralement, des évolutions fortes sont attendues dans l'immobilier et la valorisation des artères commerciales. Les centres-villes redevenus attractifs, la croissance retrouvée, induiront un fort im-



Saint Jean du Var, Place Mermoz, à Toulon.

L'effet Tramway dans nos quartiers

- + 1.500 arbres
- + 21 km de trottoirs rénovés
- + 5,5 km de pistes cyclables

Tramway, une ville plus belle

100 Millions d'Euros

La ville se transforme dans un temps inégalé

Grâce au tramway, les opérations majeures de requalification et de rénovation urbaines s'opèrent dans un temps inégalé. La ville s'embellit, rapidement, partout, et pour longtemps.

Des matériaux modernes

Au-delà des aspects techniques, la qualité esthétique est une priorité pour tous les aménagements liés au tramway. Pour y répondre, le tramway mobilise le talent et la créativité des concepteurs : urbanistes, ingénieurs, architectes, designers, paysagistes...

Le tramway soulève des montagnes

Dans certains quartiers, le tramway constitue une occasion historique de remodeler le paysage urbain et de corriger les effets du temps.



Propulsé par un moteur électrique, le Tramway ne pollue pas.

De plus, c'est le mode de déplacement qui consomme le moins d'énergie par usager transporté.

Sa technologie lui permet d'être l'un des modes de transport les plus silencieux au monde.

En réduisant l'usage de la voiture en ville, le Tramway réduit également la pollution et les nuisances sonores qui s'y rattachent.

Tramway : 0% de pollution, le silence en plus



infotram

Concertation préalable jusqu'au 31 janvier 2003

Exposition itinérante et Bus info dans votre quartier

Site internet : tramway-tpm.com

Réunions publiques dans votre ville

Documentation disponible dans votre mairie

allotram : 04 94 46 73 80

Écrire :

Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée
Projet Tramway - BP 5529 - 83098 Toulon Cedex

Dossier technique consultable à la Direction Transport
526 Av. de Lattre de Tassigny, à Toulon

Elle mène une politique volontariste en matière de transports collectifs, clé de voûte de l'aménagement du territoire.

Les villes membres de la Communauté d'Agglomération CARQUEBASSE
 LA GARDE
 HIRBO
 OLLONNES
 LE PRADET
 LE RIVIER-LES-ÉAUX
 SAINT-MARCEL-LES-MINÉES
 LA SÈNE-LES-MINÉES
 SIX-FOURS-LES-PLACES
 TOULON
 LA VALETTE-DU-VA

La Place de la Liberté, à La Garde.



La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.

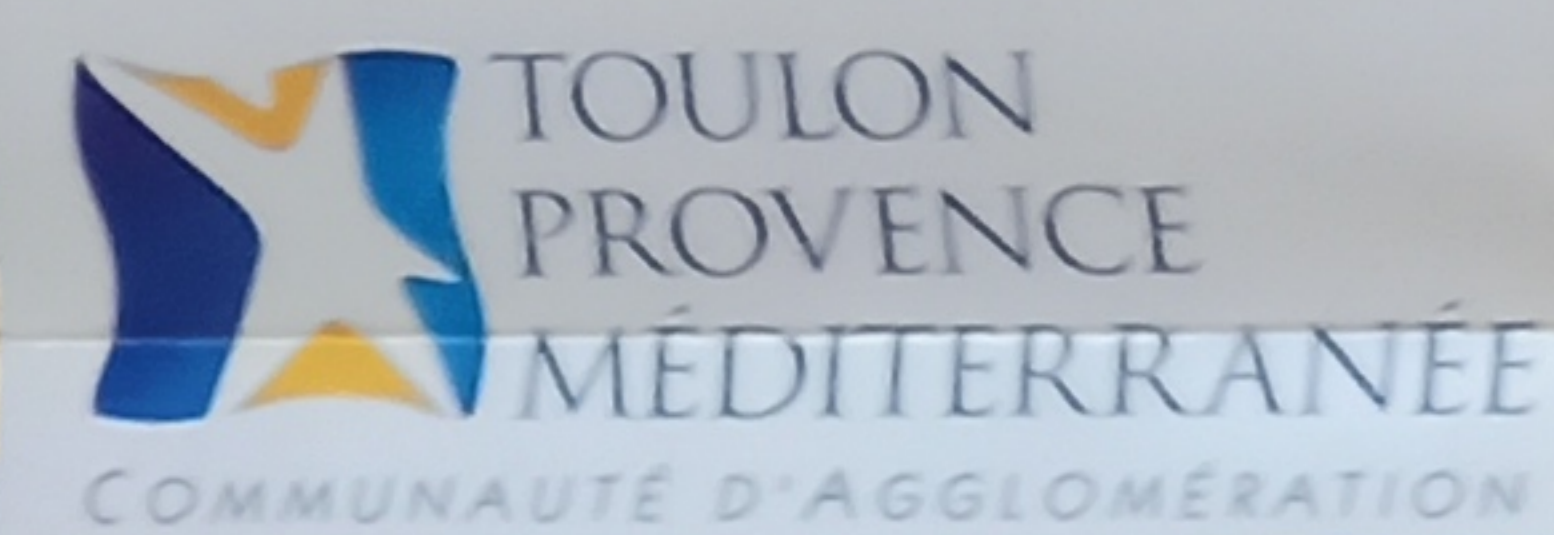
La Place de la Liberté, à La Garde.

La Place de la Liberté, à La Garde.



"Le cœur de ma ville bat plus fort"

Tramway, le moteur de l'intermodalité



infotram

Concertation préalable jusqu'au 31 janvier 2003

Exposition itinérante et Bus info dans votre quartier

Site internet : tramway-tpm.com

Réunions publiques dans votre ville

Documentation disponible dans votre mairie

allotram : 04 94 46 73 80

Écrire : Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée

Projet Tramway - BP 5529 83098 Toulon Cedex

Dossier technique consultable à la Direction Transport

525 Av. de Lattre de Tassigny, à Toulon



Tramway : parlons-en ensemble.

Un projet qui avance

Le Tramway de la Communauté d'Agglomération a fait l'objet d'une décision ministérielle de prise en considération le 27 décembre 1997 et d'une Déclaration d'Utilité Publique le 22 décembre 2000. Il est inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains arrêté le 31 janvier 2001.

Un projet qui évolue

Le tramway est un projet qui vit en osmose avec son environnement. Aujourd'hui, sans remettre en cause les grands équilibres, le Tramway franchit une étape en intégrant de nouvelles données. - Construction du nouvel hôpital de Ste-Musse. - Création de la Communauté d'Agglomération. - Renouveau des politiques urbaines. - Développement de l'intermodalité. - Evolution du cadre législatif (SRU, démocratie de proximité...).

Un projet qui doit être modifié

Une Déclaration d'Utilité Publique modificative est nécessaire afin de prendre en compte les évolutions du projet. Dans le cadre de la concertation préalable, la Communauté d'Agglomération vous donne la parole afin que vous puissiez exprimer vos avis, remarques et suggestions. Votre participation est essentielle.

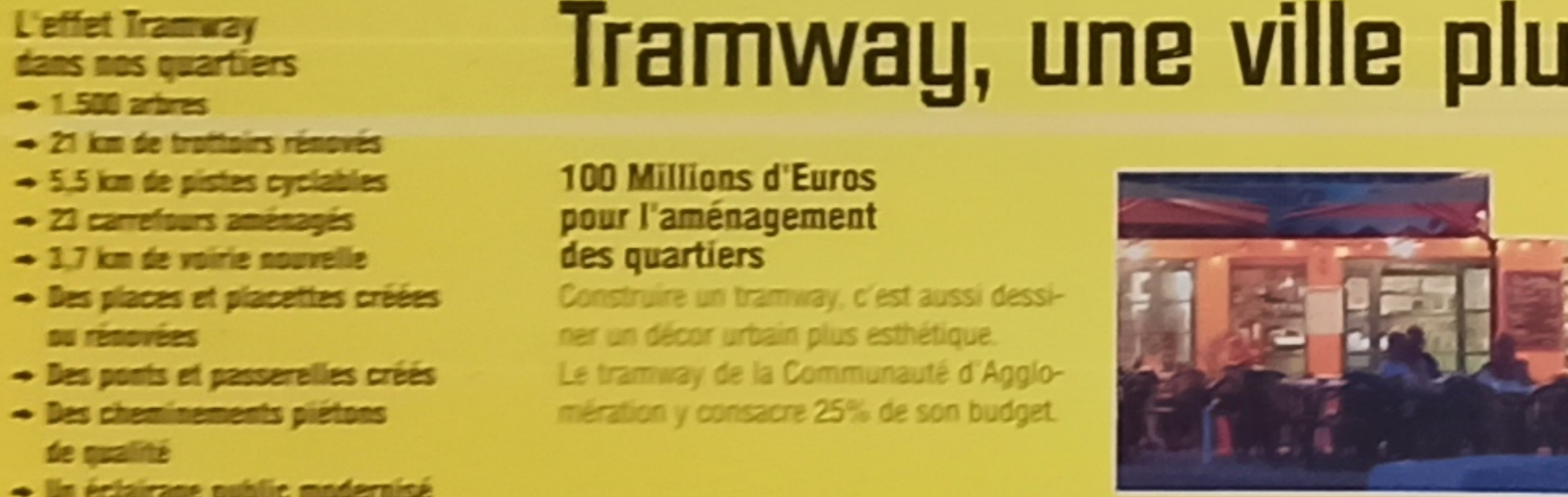
Tramway, parlons-en ensemble.



La place de la Liberté, à Toulon.



Saint Jean du Var, Place Mermoz, à Toulon.



Tramway, une ville plus belle

L'effet Tramway dans nos quartiers

- 1.500 arbres
- 21 km de trottoirs rénovés
- 5,5 km de pistes cyclables
- 23 carrefours aménagés
- 3,7 km de voirie nouvelle
- Des places et placettes créées ou rénovées
- Des ponts et passerelles créés ou rénovés
- Des cheminements piétons de qualité
- Un éclairage public modernisé

Le Pont Neuf, à Toulon.



Le boulevard de Strasbourg, à Toulon.



Le boulevard de Strasbourg, à Toulon.

Une intervention sur toute la largeur de la rue

Le chantier du tramway rénove toute la largeur de la rue, de "façade à façade". Trottoirs, espaces verts, éclairage, mobilier urbain, façades... c'est toute la rue qui s'embellit.

Une identité respectée

Concertation, études, avant-projets, esquisses... le tramway regarde vivre et fonctionner chaque quartier, pour mieux le comprendre et mieux le servir.

L'élargissement du pont de St-Jean du Var permettra, par exemple, d'ouvrir le quartier sur Brunet et de faire disparaître un goulot d'étranglement disgracieux.

L'envie de faire plus et mieux

Le tramway crée une dynamique de valorisation du patrimoine : les façades sont rénovées, les immeubles réhabilités, les commerces redécouverts, les espaces publics respectés... tout le monde pousse dans le même sens.

La ville se transforme dans un temps inégalé

Grâce au tramway, les opérations majeures de requalification et de rénovation urbaines s'opèrent dans un temps inégalé. La ville s'embellit, rapidement, partout, et pour longtemps.

Des matériaux modernes

Au delà des aspects techniques, la qualité esthétique est une priorité pour tous les aménagements liés au tramway. Pour y répondre, le tramway mobilise le talent et la créativité des concepteurs : urbanistes, ingénieurs, architectes, designers, paysagistes...

Le tramway soulève des montagnes

Dans certains quartiers, le tramway constitue une occasion historique de remodeler le paysage urbain et de corriger les effets du temps.

Tramway : 0% de pollution, le silence en plus

Propulsé par un moteur électrique, le Tramway ne pollue pas.

De plus, c'est le mode de déplacement qui consomme le moins d'énergie par usager transporté.

Sa technologie lui permet d'être l'un des modes de transport les plus silencieux au monde.

En réduisant l'usage de la voiture en ville, le Tramway réduit également la pollution et les nuisances sonores qui s'y rattachent.



Tramway, acteur de l'économie



Création d'un "Observatoire économique"

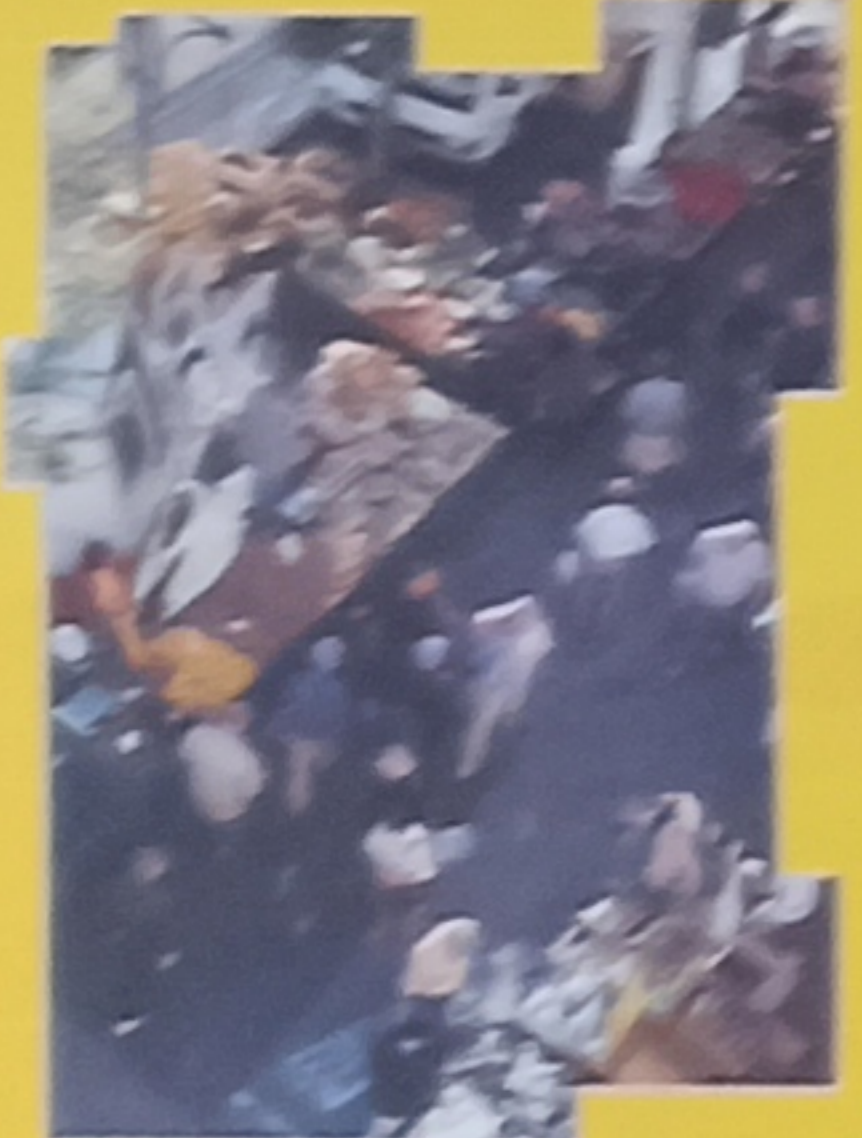
En partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, un "Observatoire des effets du tramway" verra prochainement le jour. Il permettra, par un travail de diagnostic et d'anticipation, un meilleur positionnement des offres de services effectuées par les entreprises locales : regroupement, formation, investissement, recrutement...

300 emplois permanents liés au tramway

Un nouvel élan pour l'immobilier Plus généralement, des évolutions fortes sont attendues dans l'immobilier et la valorisation des artères commerciales. Les centres-villes redevenant attractifs, la croissance retrouvée, induisant un fort investissement de la part des propriétaires.

Le cœur de la ville bat plus fort

Toutes les expériences réalisées montrent que les retombées bénéfiques du Tramway sont nombreuses. - Développement des échanges puisque le Tramway favorise la mobilité des citadins et leurs déplacements rapides dans l'espace urbain. - Revitalisation des centres-villes et des quartiers embellis. - Implantations des entreprises à proximité des réseaux de transport. - Ouverture de lieux de cultures et de loisirs. - Retour de la population jeune et étudiante. - Dynamisation des activités nocturnes.



3.500 emplois directs durant le chantier

Un soutien permanent aux commerçants riverains du chantier

Une "Commission d'indemnisation" indépendante veillera au maintien de l'activité économique des professionnels riverains du chantier. Des opérations commerciales spéciales seront encouragées : aides, fêtes de fin d'année, fêtes de quartier, brocantes. Des dispositions particulières seront prises pour assurer les livraisons et la circulation dans les zones de chantier.

Observation n°99

Déposée le 13 Janvier 2022 à 15:57

Par Boucher Serge

Observation:

Et ceux diffusés sur La Garde ...

Où de nombreux travaux avaient été faits :

- agrandissement du pont de chemin de fer en direction du Pradet (en vue de la 2ème tranche La Garde - Le Pradet)
- percement de l'avenue de Spa
- (dangereuse) modification de l'entrée Nord du campus (qui donnait auparavant sur le rond-point de l'université)

2 documents joints.

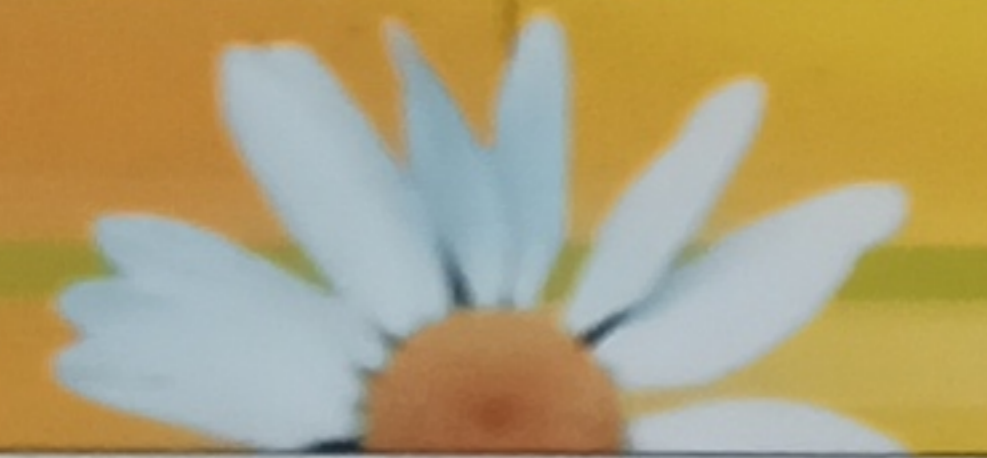


Concertation préalable Tramway : parlons-en ensemble

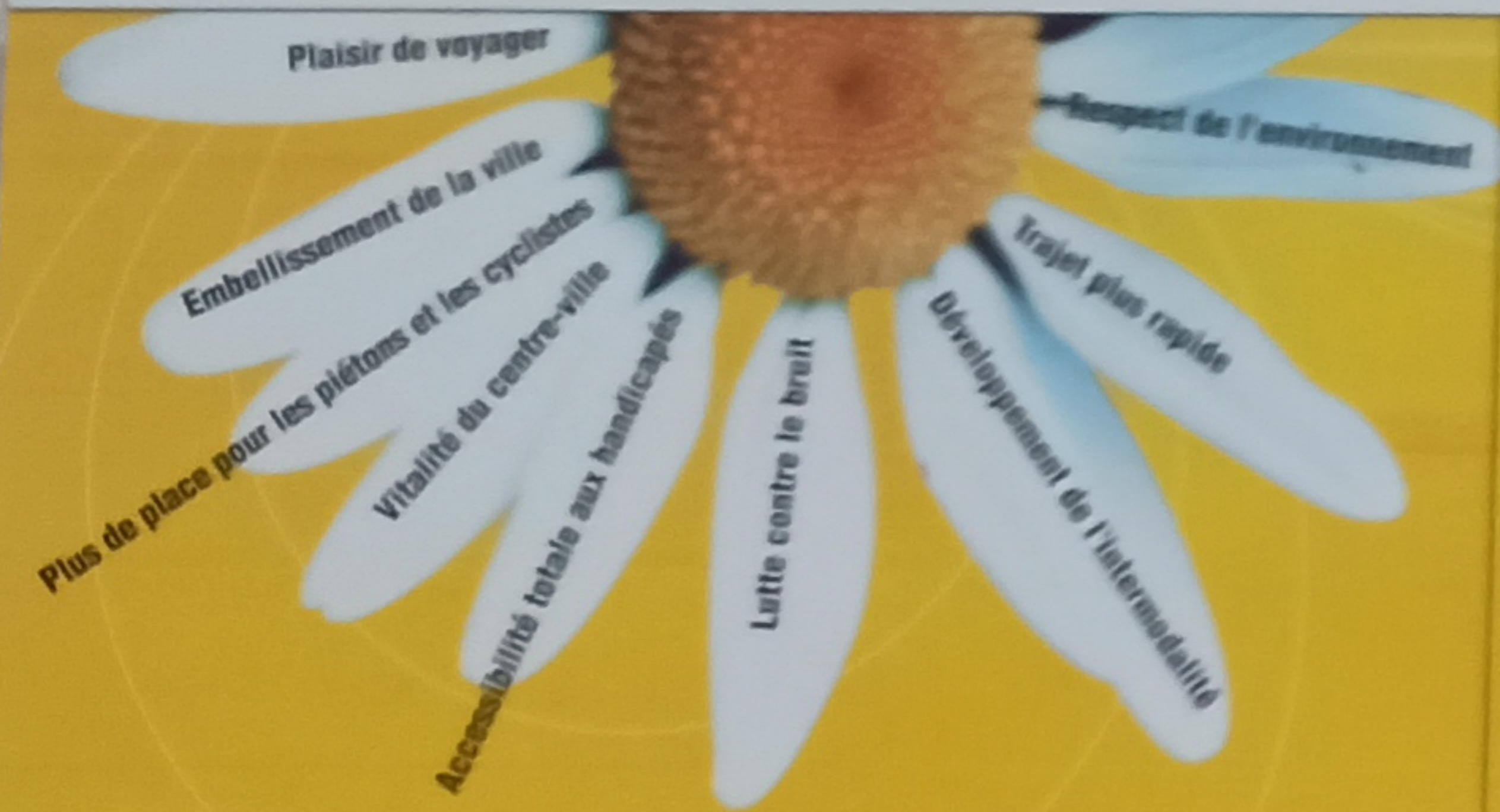
La concertation partout, pour tous et avec tous
Le projet tramway a évolué. Sous l'action de la Communauté d'Agglomération, il s'est renforcé d'études complémentaires, de solutions nouvelles, de choix différents. Pour faire partager au plus grand nombre ce projet important, la Communauté d'Agglomération impulse une nouvelle dynamique de concertation et d'échange. Elle s'engage à vous écouter, à vous répondre, à construire avec vous la ville dans laquelle nous souhaiterions vivre.

Une D.U.P. à modifier
Une Déclaration d'Utilité Publique modificative est nécessaire afin de prendre en compte les évolutions du projet. Dans le cadre de la concertation préalable, la Communauté d'Agglomération vous donne la parole afin que vous puissiez exprimer vos avis, remarques et suggestions. Votre participation est essentielle.
Tramway, parlons-en ensemble.

- Le tramway en chiffres**
- 18,3 kilomètres
 - 37 stations
 - 480 mètres entre les stations
 - 6 pôles de correspondances bus
 - 2 pôles d'échanges multimodaux
 - 5 parkings relais (1.650 places)
 - 5 minutes entre chaque rame
 - 20,2 km/h de vitesse moyenne
 - 24 rames en service simultané
 - 50.000 passagers quotidiens



LE TRAMWAY DE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

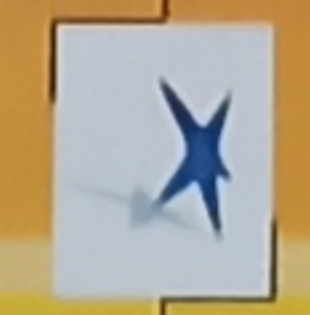


infotram

Site internet : tramway-tpm.com
Réunions publiques dans votre ville
allotram : 04 94 46 73 80
Écrire :
Communauté d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Projet Tramway - BP 5529
83096 Toulon Cedex



"Le cœur de ma ville bat plus fort"



Hôtel de la Communauté d'Agglomération
136, Bd Maréchal Leclerc - BP 5529 - 83098 Toulon Cedex
Téléphone : 04 94 93 64 90 - Télécopie : 04 94 93 64 99

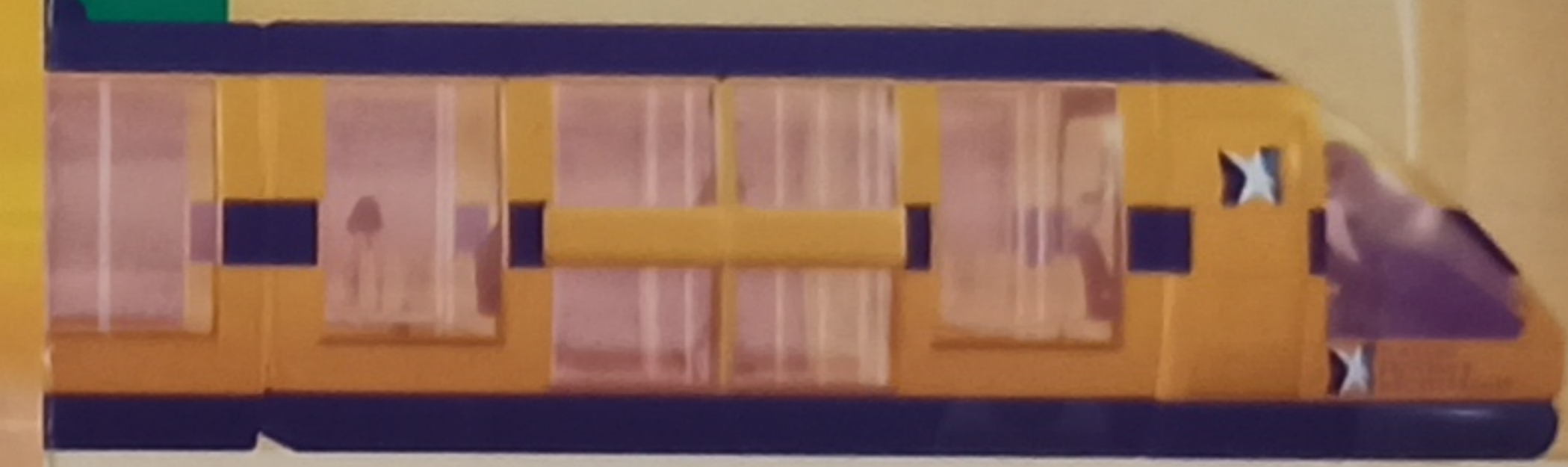


COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉ D'AVENIR.

La Garde

tramway

Le tramway à La Garde



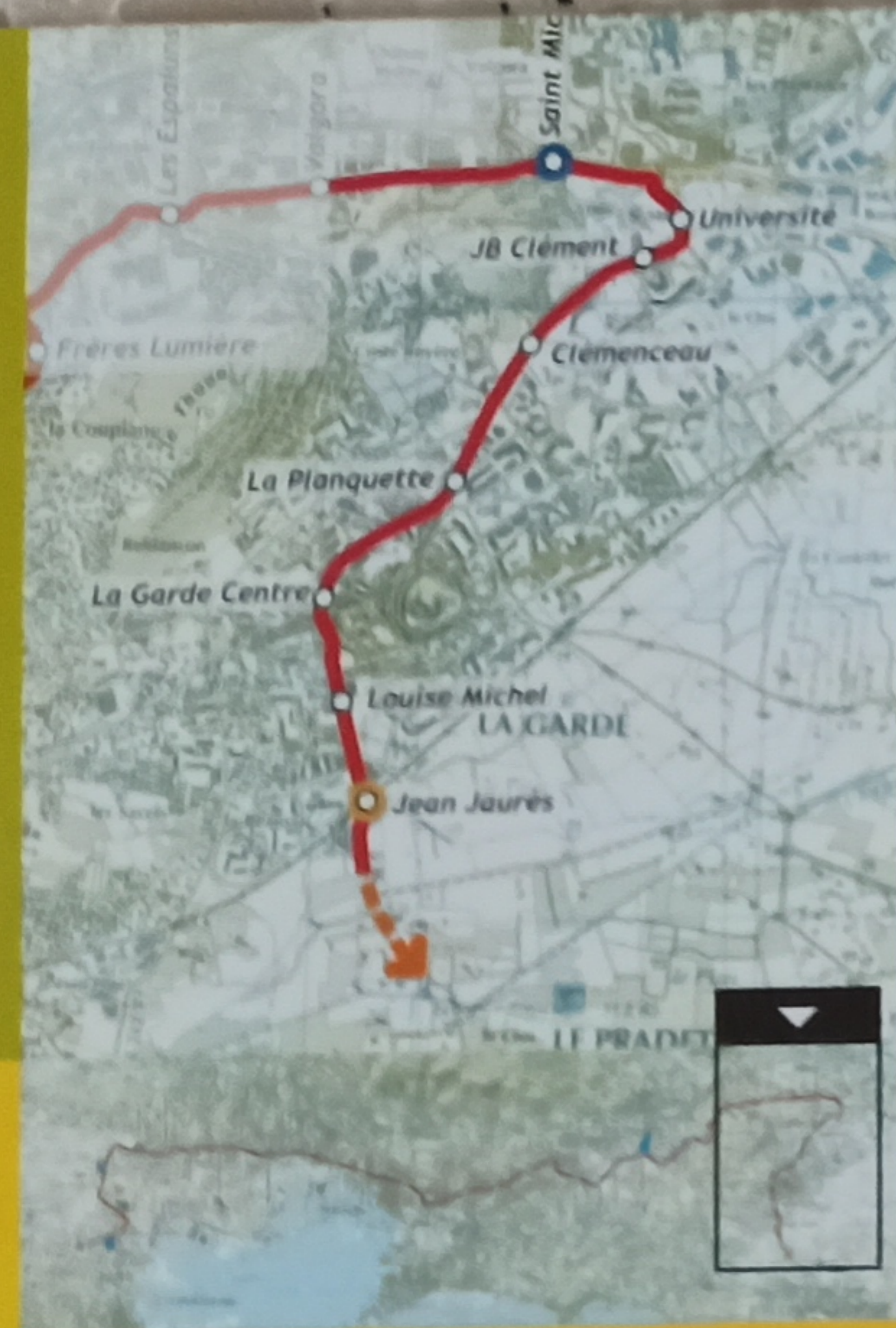
"Le cœur de ma ville bat plus fort"

+ d'info ?
tramway-tpm.com



COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉ D'AVENIR.

Statut juridique: Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée. Touchard, Buis, Monthet, M. Strass, s. 01/2003



L'avenue du 1^{er} BIMP (étude d'insertion urbaine)



La gare de la Garde (étude d'insertion urbaine)

Les nouveautés du projet tramway sur La Garde

- Entre La Planquette et la gare de La Garde, le tramway passe sur deux voies.
- Deux ronds points à feux au carrefour rue Sandro / Montée du Thouar et rue Duclos / avenue Jean Jaurès sont créés pour plus de sécurité.
- La piste cyclable est prolongée depuis le lycée jusqu'au carrefour Saint Anne.
- Un pôle de correspondance avec les bus est créé devant l'Université (station Saint Michel). Il desservira l'est de l'agglomération.
- Le rond point de la place Voltaire est abandonné.
- Une station supplémentaire est créée Place Louise Michel.
- Un pôle d'échange permettant la correspondance avec le réseau ferré régional à l'offre renforcée, les bus départementaux et le réseau urbain, est aménagé à la gare SNCF. Il comprendra également un parking sécurisé de 140 places et un parc à vélos.
- Un nouveau pont sous la voie ferrée est réalisé.

De nombreux aménagements urbains

- Le carrefour Saint Anne est recomposé, permettant une meilleure liaison entre le Mail de la Planquette et la vieille Garde.
- Le nouveau pôle d'échange multimodal de la gare SNCF devient le point de départ d'une rénovation du quartier.
- Une liaison piétonne entre la station La Garde centre et la rue Raspail est réalisée.
- L'arrivée du tramway permet un accompagnement du plan de circulation de la ville et l'accroissement de l'espace piéton rue Dormoy, devant le théâtre du Rocher.
- L'élargissement de l'avenue Jean Jaurès est effectué, tout en conservant les alignements historiques d'arbres qui la caractérisent.

Le pôle de correspondance de St Michel
 → Pour desservir la zone industrielle, la gare de la Paulline, Carquelranne, La Crau ou Hyères



39.30 m



20.85 m

L'avenue Charles Sandro, nouveau partage de la voirie



La gare de la Garde
 → Un pôle de correspondance et un parking sécurisé de 140 places



21.10 m

L'avenue Jaurès, respect des alignements d'arbres caractéristiques de l'entrée de la ville

Le cœur de la ville est desservi par le tramway.



Le pôle de correspondance Saint Michel à l'université (étude d'insertion urbaine)



L'avenue Sandro (étude d'insertion urbaine)



L'avenue Max Dormoy (étude d'insertion urbaine)

Le rail, enjeu d'un accord de gouvernement... en Allemagne

Alors qu'en France, la politique des transports est toujours le parent pauvre des programmes électoraux (sauf en ce qui concerne les routes...), l'accord de coalition qui vient d'être signé en Allemagne entre conservateurs et sociaux-démocrates comprend un programme ferroviaire particulièrement ambitieux.

En 2018, les investissements se monteront à 9,3 milliards (presque deux fois plus qu'en France...). C'est le crédit annuel le plus important accordé au rail depuis 1945 : poursuite de l'électrification du réseau, modernisation de 1 000 gares, généralisation des trains de fret longs (750 m), développement du e-ticketing pour les voyageurs, introduction de la signalisation ERTMS sur tous les grands corridors d'ici 2030, recrutement d'ingénieurs maîtrisant les nouvelles technologies comme les anciennes, amenées à perdurer longtemps. L'objectif est un doublement de la clientèle.

Le plus étonnant n'est pas le montant des investissements programmé dans les années à venir, mais le fait que le rail intéresse les partis politiques dominants en Allemagne au point d'avoir fait parti d'un accord de gouvernement...

Autre information venue d'Allemagne : l'association des usagers du train Pro Bahn et l'Allianz pro Schiene, qui regroupe usagers, syndicats, militants écologistes et entreprises ferroviaires régionales, se félicitent de la fin du monopole de la Deutsche Bahn et de la possibilité pour les Länder de choisir leurs opérateurs. EVG, syndicat majoritaire chez les cheminots, salue lui aussi l'ouverture à la concurrence, « une bonne chose pour les voyageurs, les régions et les cheminots : avec la pénurie de main-d'œuvre due à l'augmentation du trafic, les salaires repartent à la hausse ».

Un exemple à étudier de près et à prendre en compte au moment où se discute la loi ferroviaire en France...

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Sommaire

La FNAUT et l'innovation dans les transports collectifs	2-3
L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK	4-6
Recommandations des experts et conclusions de la FNAUT	7-8
La grève à la SNCF	10-12

Tramway ou BHNS ? Un choix qui exige une vision ambitieuse et à long terme

L'expertise commandée par la FNAUT et réalisée en 2016 par les cabinets Trans-Missions et TTK constitue un précieux retour d'expérience. Elle confirme le point de vue de la FNAUT, engagée dès sa création dans la promotion des transports collectifs en site propre (TCSP) : la clientèle potentielle des TCSP ne doit pas être sous-évaluée ; et les coûts doivent être appréciés à long terme, celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif. La pertinence économique du tramway pour l'équipement des axes urbains lourds n'est pas suffisamment reconnue. Le Bus à haut niveau de service (BHNS) est souvent l'objet de compromis avec la circulation automobile et sa capacité est limitée, mais il est bien adapté à la desserte des axes urbains d'importance moyenne.

Le tramway obsolète ?

Dans les années 1990, le tramway s'est développé vigoureusement. Mais aujourd'hui, il faudrait voir petit en matière de transport urbain.

« Le tram, est-ce bien raisonnable ? » interroge Vincent Feltesse, ancien président PS de la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) : « c'est une folie de consacrer 50% de notre budget aux déplacements, cela obère notre capacité à financer d'autres besoins. Les transports bougent radicalement - à Copenhague et à Londres, il y a plus de cyclistes que d'automobilistes en heure de pointe, et la révolution numérique permet le covoiturage de proximité. Doit-on encore foncer sur le modèle des années 80 alors que nos communes sont de plus en plus asphyxiées ? »

Alain Juppé renchérit : « le gouvernement veut réduire les dépenses des collectivités de 10 milliards, on abandonne le tram ou pas ? Il faudra choisir ». Mais il relance une 3ème voie sur la rocade routière et son plan de transports urbains manque d'ambition.

Pourtant, selon le plan climat de la CUB, la part modale de la voiture doit passer de 56 % en 2009 à 45 %, un objectif intenable sans extension du réseau de tramway - même si on promeut vigoureusement le vélo et le covoiturage - car il implique une hausse de 30 % de la fréquentation du réseau bordelais.

Quant à Elisabeth Borne, ministre des transports, elle estime qu'il y a eu de mauvaises décisions : « des villes (elle ne les cite pas...) ont mis des trams là où il fallait des bus, le transport doit être adapté à la demande ». C'est oublier que la demande dépend de l'offre.

L'expertise dont nous rendons compte dans ce bulletin montre que le tramway est moins cher que le bus par voyageur transporté et que, dans les grandes agglomérations, il dispose seul de la capacité et de l'attractivité indispensables à une réponse efficace aux défis énergétique et climatique.

Jean Sivardière

La FNAUT, le tramway et les TCSP « innovants »

Tramway de Tours (MD)

La FNAUT, dont les associations ont beaucoup contribué au renouveau du tramway, a réfléchi de longue date au choix des TCSP : métro, VAL, tramway, techniques nouvelles (« people mover », tramway sur pneus, bus guidé), BHNS, téléphérique,... (FNAUT Infos 98, 103, 105, 113, 120, 121, 129, 134, 146, 160, 163, 173, 175, 181, 218, 223, 226, 245, 251).

Pour la FNAUT, un TCSP doit répondre à des besoins concrets et non innover à tout prix. L'objectif est double :

- améliorer l'offre de transport (vitesse, régularité, capacité, confort) ;
- obtenir un report maximal des automobilistes sur le transport public.

1 - Un fatras d'innovations

Dans les années 1970, l'image du tramway était déplorable. Privé d'investissements pendant plus de deux décennies, englué dans les embouteillages, rituellement qualifié de « brinquebalant », il avait été éliminé des villes françaises (sauf Lille, Saint-Etienne et Marseille) dans les années 1950 au profit du bus car « il gênait les voitures et écrasait les cyclistes ». Des industriels ont alors expérimenté sans succès divers engins (Aramis, aérotrain, télérail, Poma 2000). Le mot même de « tramway » était tabou : il fallait parler de « système léger sur rails » (SLR).

L'Etat et des élus locaux, désireux de justifier leur immobilisme par l'absence supposée de technique adaptée, ont été séduits par ces engins qui avaient un point commun, ils circulaient en aérien... et ne pouvaient donc gêner les voitures. Pourtant leurs coûts d'investissement et d'exploitation et leurs conditions d'implantation et d'accessibilité étaient inconnus. Ainsi le Poma 2000, qui devait circuler à Grenoble dès 1980, n'a été mis au point que bien plus tard (finalement adopté à Laon où il convenait bien à la configuration de la ville, il vient d'y être abandonné...).

Pour la FNAUT, le tramway devait être modernisé, sa force étant d'occuper une part de la voirie par son site propre, au détriment de la voiture.

2 - Le concours Cavaillé et le renouveau du tramway

Le tramway a finalement été réintroduit en France à la suite d'un concours lancé en 1975 par un secrétaire d'Etat clairvoyant, Marcel Cavaillé, en poste de 1974 à 1978. Huit villes étaient sollicitées par l'Etat : Bordeaux, Grenoble, Nancy, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse. La première à se lancer fut Nantes, sous l'impulsion de son maire Alain Chenard ; seule Toulon n'est toujours pas équipée d'un tramway aujourd'hui en raison de l'opposition dogmatique et stupide de son maire Hubert Falco (FNAUT Infos 250).

L'idée était de mettre au point rapidement un mode de transport guidé, à traction électrique, utilisant au maximum la voirie existante afin d'éviter les infrastructures souterraines ou aériennes d'un coût élevé.

Devant les succès enregistrés à Nantes (1984), Grenoble (1987 et 1990) puis Ile-de-France, Rouen et Strasbourg, ... le tramway moderne s'est imposé. Aujourd'hui, 28 agglomérations sont équipées, y compris de moins de 200 000 habitants (Le Mans, Besançon).

Jean-Claude Oesinger, ancien vice-président de la FNAUT et l'un des premiers promoteurs du tramway, résume l'évolution de l'opinion : « le tramway est contesté, et souvent détesté, avant sa mise en service, et plébiscité ensuite ».

3 - Tramway ou VAL ?

Mais les adversaires du tramway - pas assez « innovant » - n'avaient pas dit leur dernier mot. Selon eux, le minimétro automatique VAL était la solution : circulant en souterrain, il ne gênerait pas les voitures. Ce point de vue a finalement été adopté à Toulouse et Rennes, mais sans comparaison sérieuse entre les transferts modaux induits par une ligne de VAL et, pour la même dépense, 3 lignes de tramway. Il a été éliminé à Strasbourg et Bordeaux, villes où la FNAUT a joué un rôle déterminant auprès des élus et qui disposent aujourd'hui d'un réseau de tramway alors qu'à Rennes, la 2^e ligne de VAL est encore en construction.

Les recherches poursuivies pour la mise au point du VAL n'ont cependant pas été inutiles, elles ont débouché sur l'automatisation de la ligne 14 de la RATP.

4 - Sur rails ou sur pneus ?

Dans les années 1990, un nouveau débat est apparu entre tramway classique et « tramway sur pneus », une dénomination abusive car le nouveau véhicule n'était qu'un trolleybus guidé par un rail central. Il ne s'agissait plus de réinventer ou de remplacer le tramway, mais plutôt de combler une lacune supposée entre bus et tramway par une technique supposée moins coûteuse et plus moderne que le tramway. Le « modernisme du pneu »...

La FNAUT s'est alors prononcée en faveur du tramway classique : son challenger hybride n'était manifestement pas au point ; son moindre coût (« le tramway au prix du trol-

ley », selon le slogan trompeur de ses promoteurs) n'était pas démontré ; enfin il présentait un défaut majeur de conception à l'origine de sa fragilité : la dissociation entre les fonctions de sustentation et de guidage. La FNAUT a critiqué également sa faible capacité (c'est un véhicule routier, donc de longueur limitée) et le fait qu'il n'offre pas de fonctionnalité nouvelle (le tramway sur rails peut franchir des pentes aussi élevées ; le tramway sur pneus peut négocier des virages de rayons de courbure plus faibles, mais l'avantage est marginal et n'a été exploité dans aucune ville).

Citons le journaliste Gabriel Léon (Midi Libre) : « le tramway sur pneus, en fait un trolleybus guidé, cumule les inconvénients des deux modes routier et ferroviaire dont il prétend capitaliser les avantages : lourdeur des investissements du tramway, faible capacité du bus articulé et faible fiabilité ». Déjà en 1995, l'INRETS écrivait : « les deux modes obéissent à des lois physiques différentes pour la stabilité et la sécurité au dérapage et au déraillement ».

L'expérience a donné raison à ces critiques convergentes : le TVR Bombardier retenu à Nancy et Caen a connu une série de dysfonctionnements et d'accidents dont les usagers et les contribuables locaux ont fait les frais, à tel point qu'il va être remplacé dans les deux villes par un vrai tramway. Sa fréquentation élevée ne prouve rien, car l'usager n'a pas d'autre moyen de transport à sa disposition.

Quant au Translohr de Clermont-Ferrand, imposé par l'entreprise Michelin à des élus inexpérimentés et naïfs, il a bénéficié des déboires du TVR mais pose problème (confort médiocre, exploitation très coûteuse, ornierage) et sa pérennité n'est pas assurée.

Le Translohr a quand même été adopté par la RATP pour équiper les lignes T5 ouverte en 2013 et T6 ouverte en 2014, et auparavant en Chine (Tianjin, 2004) et en Italie (Padoue, 2007 ; Mestre, 2010). Mais il ne s'est pas généralisé, contrairement au tramway.

5 - Le bus guidé

L'expérience a également donné raison à la FNAUT qui s'est opposée au guidage optique des bus, coûteux mais peu utile (il n'a finalement été retenu, à Rouen, que pour l'accostage en station et non, comme prévu, sur tout le tracé des lignes TEOR) puis au choix du bus à guidage magnétique à Douai, un fiasco.

Une demande de transport urbain sous-estimée

Qu'il s'agisse de transport à longue distance ou dans les zones denses (FNAUT Infos 245 et 249), il faut voir grand pour préparer l'avenir.

- La population augmente, vieillit et se concentre dans les grandes villes.

- Les citadins et les jeunes sont de moins en moins « accros » à la voiture (FNAUT Infos 218). L'usage du vélo et l'autopartage se développent.

- Les atteintes à la santé publique et l'évolution climatique imposeront une autre politique de transport.

- Le pouvoir d'achat d'une partie de la population diminue.

- La dépendance pétrolière reste dangereuse, elle fragilise notre système de transport basé sur la voiture ; or un nouveau choc pétrolier est plausible.

- Les conséquences de l'étalement urbain exigent une densification de la ville (habitat et activités) le long des axes lourds de transport collectif.

- Les coûts directs (congestion, création de voiries) et externes (accidents, pollutions) de la voiture deviennent insupportables par la collectivité (voir FNAUT Infos 188).

La capacité du TCSP doit donc anticiper à la fois les évolutions prévisibles ou déjà constatées, mais aussi les mesures sérieuses de restriction de la circulation automobile urbaine qui devront être prises pour répondre aux défis environnementaux aujourd'hui bien identifiés et qui renforceront la fréquentation des transports collectifs : aide à l'autopartage, restriction du stationnement et augmentation de son coût, péage urbain, hausse des taxes sur les carburants.

En ce sens, le tramway ne doit pas être réservé aux axes lourds des grandes agglomérations. Comme pour le train, le malthusianisme est à rejeter.

Quelques chiffres

Parmi les agglomérations françaises équipées d'un TCSP, 12 ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant ; 28 ont choisi le tramway (contre 58 en Allemagne), dont 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS.

Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway lors de l'introduction d'un premier BHNS.

La longueur totale des lignes de tramway est d'environ 650 km en France, contre 2 800 km en Allemagne.

Selon le CERTU, la largeur de l'emprise au sol du BHNS est de 6,5 à 7 m en ligne droite, et de 9 à 11 m en courbe, contre respectivement 5,5 à 5,8 m et 7 à 7,5 m pour le tramway.

BHNS ou Tramway : les réflexions initiales de la FNAUT

De son analyse des errements en matière de TCSP, la FNAUT a conclu (FNAUT Infos 173) que l'effort d'innovation devait être poursuivi, mais recentré sur les techniques classiques fiables : trolleybus, BHNS, tramway classique, funiculaire voire téléphérique (FNAUT Infos 251).

Deux techniques fiables

La FNAUT a toujours estimé que le BHNS et le tramway étaient nécessaires. Des BHNS figurent d'ailleurs dans la liste des projets de TCSP recensés par la FNAUT pour justifier le 4ème appel à projets prévu lors du Grenelle de l'environnement (FNAUT Infos 245).

Les deux techniques sont fiables et leurs performances en vitesse et en régularité sont comparables si le BHNS est vraiment exploité comme un tramway (site propre intégral, priorité systématique aux carrefours).

La FNAUT a cependant été amenée à recommander un recours au tramway plus important que celui généralement préconisé par l'Etat et par les élus locaux (FNAUT Infos 218 et 245).

Coût global

Afin de réaliser des économies, les décideurs privilégient souvent le BHNS, mais ils n'envisagent que les dépenses immédiates. Choisir le BHNS à la place du tramway (ou le car à la place du train), c'est la solution de facilité.

Or ce qui compte, c'est le coût calculé sur la durée de vie de l'infrastructure et du matériel roulant (y compris les coûts d'exploitation, d'entretien de l'infrastructure et de renouvellement du matériel roulant). Dans toute comparaison tram/BHNS, il faut aussi prendre en compte la baisse récente du coût du tramway (Besançon). Quant au BHNS, il peut exiger un matériel de grande capacité aussi coûteux que le tramway en raison de sa durée de vie limitée.

Qualité de service

Le coût ne doit pas être le seul critère de choix, la priorité doit aller à la qualité du service offert par chaque mode et à son attractivité sur le public.

Les usagers apprécient particulièrement le transport ferroviaire (ils préfèrent le train à l'autocar). Le bus, même en site propre, garde une image, certes atténuée, de transport du pauvre. Le tramway est au contraire plus valorisant et attractif, pour l'usager : c'est un investissement lourd et pérenne.

Selon Ronan Golias, alors ingénieur urbaniste au GART : « une ville qui choisit le tram privilégie définitivement le transport public ».

Le tram offre un confort supérieur à celui du bus : roulement sans secousses, accélérations et décélérations plus douces, grand espace disponible à bord, pas de contraintes sur la disposition des sièges, accostage précis, facilité d'accès des usagers avec landaus, poussettes, fauteuils roulants, vélos, bagages...

Site propre

Avec le tramway, on a la garantie d'un site propre quasi-intégral et irréversible, bien respecté des automobilistes et livreurs, et les priorités aux feux sont considérées comme indispensables (mais elles sont souvent imparfaites). Or il existe de « vrais » BHNS (Nantes, Metz) et de « faux » BHNS. En effet, les élus locaux acceptent souvent des compromis avec la voiture (simples améliorations ponctuelles d'une ligne de bus, site propre partiel), ils apprécient la « souplesse » du BHNS. Mais la qualité de service reste alors très inférieure à celle d'un tramway.

Capacité

Seul le tramway offre la capacité nécessaire à la clientèle actuelle et future, dont le volume est généralement fortement sous-estimé (encadré).

Le tram est très attractif pour l'automobiliste (confort, vitesse et régularité), et il possède la capacité nécessaire pour répondre à la demande, en particulier pour encaisser les pointes de trafic et une augmentation future de la fréquentation en cas d'urbanisation nouvelle.

Inversement la capacité du BHNS est limitée par la longueur des bus (24 m pour les tri-caisses). Et si le BHNS est bien réalisé, donc très attractif, il peut être rapidement victime de son succès, ce qui est depuis longtemps déjà le cas du Busway de Nantes (la FNAUT avait recommandé l'adoption du tramway sur son itinéraire, FNAUT Infos 221).

En résumé, la FNAUT a considéré que le tramway et le « vrai » BHNS ont chacun leur créneau de pertinence.

Quand le trafic potentiel est « élevé », le tramway est indispensable (Toulon) ; s'il est « modéré », le BHNS convient, le tramway serait surdimensionné (Lorient) ; en cas de doute, et même si le BHNS répond aux besoins à court terme et peut sembler moins coûteux, la FNAUT préconise le choix du tramway, qui dispose d'importantes réserves de capacité (matériel plus long, rames couplables) et dont le coût global semble comparable à celui du BHNS.

Afin de pouvoir préciser quantitativement les créneaux respectifs du BHNS et du tramway (attractivité, coûts, capacités) et dépassionner le débat grâce à un retour d'expérience objectif, la FNAUT a commandé à deux cabinets renommés, Trans-Missions et TTK, une expertise résumée dans les pages 4 à 8.

L'expertise de Trans-Missions et TTK

Afin de disposer de données quantitatives précises, la FNAUT a suscité un retour d'expériences sur les choix effectués en France entre bus à haut niveau de service (BHNS) et tramway. L'expertise a été réalisée en 2016 par les deux bureaux d'études Trans-Missions (Jean-Marie Beauvais et Mathias Cureau) et TTK (Marc Perez, Jérémie Gradelle et Etienne Trubert).

L'expertise a porté sur 9 TCSP, 6 BHNS : le TVM (Trans Val de Marne), le Teor de Rouen, le Busway de Nantes, le T-ZEN 1 d'Ile-de-France, le Mettis de Metz, le BHNS G de Strasbourg ; et 3 tramways : ceux de Lyon (T3), Tours (ligne A), Besançon (lignes 1-2).

Pour chacun de ces TCSP, les objectifs, le tracé, le choix du matériel roulant, le site propre et la vitesse commerciale, la fréquence, la fréquentation et les coûts estimés lors des études puis constatés après la mise en service, enfin le bilan économique ont été étudiés.

Qu'est-ce qu'un BHNS ?

Un bus peut circuler en site banalisé (mêlé à la circulation générale), en site réservé (ponctuellement franchissable par d'autres véhicules) ou en site propre intégral.

Un vrai BHNS doit disposer d'un site propre intégral et de priorités de franchissement des carrefours pour que ses performances (vitesse, régularité) soient voisines de celles du tramway.

L'accessibilité d'un BHNS peut être comparable à celle d'un tramway (quais hauts, plancher bas, mais l'accostage est moins précis), de même que l'amplitude horaire et la fréquence des services, l'équipement et le confort des arrêts, la qualité

des correspondances avec les autres lignes du réseau, l'information des voyageurs et la tarification.

Un BHNS se caractérisant d'abord par ses conditions de circulation (il est plus « flexible » que le tramway), sa qualité de service peut grandement varier d'une réalisation à l'autre, contrairement au tramway pour lequel le site propre intégral est la norme.

Les paramètres des TCSP étudiés

Tracé et site propre

Les 9 TCSP étudiés ont pour la plupart une longueur de 10 à 20 km : 15 (tramway) et 16 (BHNS) en moyenne.

Le pourcentage de tracé en site propre est proche de 85 % : 77 % pour les BHNS et 91 % pour les tramways en moyenne, mais l'échantillon des TCSP étudiés est très restreint. Même dans le cas des tramways, le site propre est loin d'être intégral : 100 % du tracé à Lyon mais 90 % à Tours et 83 % à Besançon.

Matériel roulant

Un BHNS peut être un bus standard (12 m, 80 places), articulé (18 m, 110 places, environ 550 000 €) ou bi-articulé (24 m, 138 places, environ 900 000 €).

La motorisation peut être diesel, au gaz naturel ou électrique.

La longueur d'une rame de tramway peut varier de 23 m (Besançon, 132 places, 1 840 000 €) à 32 m (200 places) et même 43 m (Tours et Lyon, 291 places, environ 3 400 000 €).

La capacité est calculée comme la somme du nombre de places debout (à raison de 4 personnes par m²) et du nombre de places assises. En France, la capacité réelle du véhicule est estimée à environ 80% de cette capacité théorique, d'où 64, 88 et 110 voyageurs pour les BHNS et 106, 160 et 233 pour les tramways. En Allemagne, le « coefficient de confort » est de 65%, soit environ 2,5 personnes debout/m², pour que le confort du véhicule soit attractif, d'où 52, 72 et 90 voyageurs pour les BHNS et 86, 130 et 190 pour les tramways.

Fréquence et vitesse commerciale

La fréquence va de 7 à 3 minutes (2 même sur le tronçon commun du TEOR).

Les vitesses commerciales des TCSP sont plus élevées que celle des bus classiques, qui est de 14 km/h en moyenne.

C'est plus la qualité du site propre que le type de matériel qui explique la vitesse d'un TCSP. La vitesse réelle peut être inférieure de 10 % à la vitesse calculée : la fréquentation dépassant souvent les prévisions, les arrêts en stations sont allongés en pointe suite à la congestion lors des montées/descentes.

Technique	BHNS						Tramway		
	TVM	TEOR	Busway	TZen1	Mettis	Ligne G	T3	Ligne A	Ligne 1-2
TCSP étudiés	IdF	Rouen	Nantes	IdF	Metz	Strasbourg	Lyon	Tours	Besançon
Date de mise en service	1993	2001	2006	2011	2013	2013	2006	2013	2014
Longueur de la ligne (km)	19,7	30	7	14,7	17,8	5,2	14,6	14,8	14,5
Proportion du tracé en site propre	93 %	45 %	87 %	82 %	85 %	80 %	100 %	90 %	83 %
Longueur du matériel roulant (m)	18	18	18	12	24	18	43	43	23
Fréquence en heure de pointe (min)	4	2	3,5	7	5	6	7,5	6	6
Vitesse commerciale (km/h)	23	17,5	21,5	30	18,6	19,5	35	18,5	18,2
Coût de l'infrastructure (M€)	(110)	223	85	106	235	31	196	442	261
Coût par km (M€) actualisé 2015	11-déc	7,4	12,2	7	13	5,9	13,4	29,8	17,7
Fréquentation prévue (voyageurs/jour)	43 000	40 000		8 000	36 000		16 000	55 000	43 000
Fréquentation 2015	55 000	52 000	36 000	6 000	32 000	10 000	32 000	62 000	40 000
Coût de fonctionnement par voyage (€)				3,24	1	0,97	0,82	0,67	0,95
Coût global par voyage (€)		1,65	0,99		2,89	1,76	2,4	2,49	3,3
Fréquentation par M€ investi au départ	260	269	424	57	136	323	138	124	115
Hausse de la fréquentation sur le tracé		40 %			28 %	40 %	100 %	162 %	30 %

Les 9 TCSP expertisés

Le TVM (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Le TVM a été envisagé dès 1969 pour capter des déplacements banlieue-banlieue. Un BHNS a été retenu sans débat, des bus articulés de 18 m et un dépôt étant disponibles à la RATP. En 2007, la ligne, qui reliait Saint-Maur/Créteil à Rungis (12,5 km), a été prolongée de 7,2 km jusqu'à la Croix de Berny. Elle est en correspondance avec 33 lignes de bus, un métro, un tramway et 4 RER.

Le site propre est partagé en partie avec la ligne 393. La vitesse commerciale est de 23 km/h en heure creuse, la fréquence atteint 2 min avec la 393.

Le trafic initial prévu était de 43 000 voyageurs/jour ouvrable, le trafic observé a été de 30 000 (- 30 %), puis 55 000 (+ 28 %) après le prolongement de la ligne et renforcement de la fréquence.

Le coût du TVM est difficile à préciser : l'investissement, ancien, a été réalisé en deux phases, certains coûts sont cachés (matériel, dépôt).

Les usagers du TVM, très mécontents, commencent à s'en détourner en raison de son irrégularité (site partagé avec la 393, priorités insuffisantes aux carrefours) et de son manque de capacité. Il est prévu d'introduire des bus électriques de 24 m, mais un tramway est écarté bien que l'axe soit largement dans son domaine de pertinence et alors que la situation va s'aggraver en 2017 avec la mise en service prévue de la branche Est Saint-Maur-Noisy le Grand. Selon les experts, le TVM est donc victime de son succès, pourtant très relatif.

Le TEOR (Rouen)



(Wikipedia)

Après la mise en service du Métrobus en 1994, le TEOR a été adopté en 1999, le tramway étant jugé trop coûteux. Il

comprend 3 lignes T1, T2 et T3. La pente est supérieure à 6% vers le quartier prioritaire « Les Hauts de Rouen », mais la T1 laisse la possibilité d'y insérer ultérieurement un tramway.

Le site propre n'est effectif qu'au centre-ville et vers le campus universitaire (45% du tracé) : 25% du tracé est en site protégé, 20 % en site réservé (la voie peut être ponctuellement franchissable par les autres véhicules). Mais il y a priorité aux feux et guidage optique aux stations sur tout le tracé.

La vitesse commerciale attendue était de 20 km/h, qui est celle du Métrobus, la vitesse observée n'est que de 17,5 km/h et elle se dégrade.

La fréquentation prévue, 49 000 voyageurs/jour, a été atteinte en 2011, elle est aujourd'hui de 52 000.

Malgré le site propre sur le tronçon commun et la priorité aux feux, des trains de bus se forment parfois. Un tramway pourrait être implanté sur le tronçon commun mais la rupture de charge serait dissuasive. L'introduction de bus tri-caisses serait délicate (dénivelé et insertion). En 2018, la création d'une ligne T4 nord-sud est prévue (8,5 km entièrement en site propre).

Le Busway (Nantes)



(MD)

Sur l'itinéraire prolongeant une ligne de tramway vers le sud-est, le trafic attendu n'était que de 17.000 voyageurs/jour et ce tronçon de 4 km réalisé en tramway aurait coûté 135 M€. Les élus ont donc choisi un BHNS sur un tracé un peu différent et plus long (7 km) entre la cathédrale et la Porte de Vertou. Un BHNS semblait alors tout à fait en mesure de faire face au trafic prévu ; le pont SNCF aurait été peu adapté au tramway compte tenu des rampes et de la perspective du château, une troisième ligne de tram sur le tronçon commun aurait conduit à des problèmes d'exploitation, enfin un tramway aurait manqué de souplesse (en cas de perturbation, le BHNS peut passer sur la voirie ordinaire).

La vitesse commerciale du Busway atteint 22 km/h contre 20 pour le tram et 18 pour le Chronobus.

Ouvert fin 2006 avec 20 500 voyageurs/jour, le Busway, exploité avec des bus de 18 m, est aujourd'hui saturé avec 38 000. On observe parfois jusqu'à 2300 voyages par heure et par sens.

Il est prévu de passer en 2018 à des bus électriques de 24 m permettant de faire face à un trafic de 52 000 voyageurs/jour (les prévisions donnent une fourchette de 40 000 à 45 000). Une 5^e ligne de TCSP devrait d'ici 2025 contribuer à désaturer le Busway.

Le T Zen 1 (Ile-de-France)



(Wikipedia)

Ce BHNS relie les gares RER de Lieusaint et Corbeil. En 1999, un tramway était envisagé pour capter les déplacements banlieue-banlieue qui se multiplient avec la création des villes nouvelles de Sénart et Evry, puis les prévisions de trafic ont été revues à la baisse (10 000 voyageurs/jour, puis 6 000). Le trafic observé est conforme à ces prévisions peu ambitieuses.

La ligne est peu utilisée de bout en bout. La croissance démographique et économique de Melun-Sénart est moins forte que prévue, la population concernée est très motorisée et n'a pas de problèmes de stationnement, les interstations sont très longues (1 km), la fréquence faible en heure creuse.

Une hausse de la fréquentation (16 000 voyageurs/jour) est cependant attendue en 2019 avec la mise en site propre intégrale pour atteindre une vitesse commerciale de 32 km/h, la mise en service des T-Zen 2 Corbeil-Le Coudray et T-Zen 4 Carré Sénart-gare de Melun qui seront en correspondance, et l'urbanisation en cours le long de la ligne. Mais des contraintes sur l'usage de la voiture ne sont pas envisagées.

Le bilan du T-Zen 1 est donc médiocre : l'offre est très inférieure à ce que permet un BHNS, et l'investissement a été très coûteux (6,7 M€/km) au regard de la fréquentation.

Le Mettis (Metz)



(Wikipedia)

En 2008, un projet ambitieux de BHNS a été élaboré à Metz, après passage de l'agglomération à gauche : le trafic stagnait ; les bus roulaient à 10 km/h dans le centre et y étaient trop nombreux ; une réorganisation du réseau était nécessaire. La fréquentation potentielle était à l'interface BHNS-tramway. Le coût affiché par le CERTU était 4 à 10 M€ / km pour le BHNS contre 15 à 35 M€ / km pour le tramway. L'insertion d'un BHNS dans le centre historique aux rues étroites semblait plus souple.

Ce BHNS comprend 2 lignes, dont un tronçon commun de 5,6 km utilisé par d'autres lignes de bus. Les travaux ont été comparables à ceux exigés par un tramway, 2 des 3 parcs-relais sont mal positionnés. La vitesse commerciale est de 17,6 km/h sur la ligne A, qui dessert des zones denses et où les arrêts sont donc longs, et 19,6 km/h sur la ligne B, pour un objectif de 20 km/h. Le tronçon commun est saturé, il n'y a ni correspondance entre les deux lignes ni accès direct au quartier de la Cathédrale.

Une erreur a été évitée : 27 bus hybrides Van Hool de 24 m ont été achetés au lieu des 35 bus de 18 m prévus. Le trafic devait passer de 25 000 (somme des trafics des 3 lignes remplacées) à 36 000 voyageurs/jour, le trafic observé est de 32 000. Sans être un succès commercial (le nombre de voyages par an et par habitant à Metz n'est que de 83), le Mettis est déjà saturé à l'heure de pointe du matin, des services sont doublés avec les véhicules de réserve.

La ligne G de Strasbourg



(Wikipedia)

L'objectif était d'obtenir une liaison directe performante entre la gare centrale de Strasbourg, le quartier de Cronembourg et l'Espace Européen de l'Entreprise (la ligne de bus 19 transportait 10 000 voyageurs/jour, avec une fréquence 3 min en pointe). Un prolongement de la ligne D de tramway aurait capté une clientèle trop faible, d'où le choix d'un BHNS.

80% du tracé est en site propre avec priorité aux feux. La vitesse commerciale prévue, 20 km/h, est obtenue. La fréquentation prévue, près de 10 000 voyageurs/jour, est atteinte. Sur le même corridor, la ligne de bus 19 maintenue a un trafic de 4 000 voyageurs/jour.

Il est envisagé de prolonger la ligne G depuis la gare SNCF vers l'arrêt de tram « Etoile Bourse » en passant par la ceinture des boulevards. Cette extension en rocade permettrait de soulager les lignes de tramway du centre-ville.

Le T3 de Lyon



(MD)

Ce tramway - un choix évident - a été réalisé sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), avec deux objectifs : relier la zone industrielle de Meyzieu à la gare part Dieu (T3 LEA) (36 000 emplois et 67 000 habitants à moins de 500 m de la ligne) ; desservir l'aéroport de Saint-Exupéry (LESLYS).

La vitesse commerciale prévue de LEA était de 40 km/h, la vitesse observée est de 35 km/h. Des rames de 43 m ont remplacé les rames de 32 m.

La clientèle estimée en 2000 était de 14 000 voyageurs/jour pour un trolleybus et 16 000 pour un tramway. La clientèle observée au départ a été de 22 000, elle est aujourd'hui de 32 000.

La ligne A de Tours



(MD)

Le tramway s'est imposé sur l'axe nord-sud de Tours par sa capacité. Il partage plusieurs tronçons avec la voiture et les bus. Des rames de 43 m (et non de 32 m comme prévu au départ) sont utilisées. La fréquentation prévue pour 2018 était de 55 000 voyageurs/jour. Mais elle atteignait déjà 62 000 en 2014. Une fréquentation supplémentaire est attendue des nombreux programmes immobiliers longeant le tracé.

Le coût de l'investissement a été élevé (29 M€/km). Le dépôt a été prévu pour 2 lignes. Une partie du surcoût provient de l'importance attachée à l'esthétique des rames (intérieur et extérieur) et des aménagements urbains (de façade à façade, alimentation par le sol dans le centre historique). Mais c'est à ce prix que le projet a vaincu les réticences des habitants de Tours.

Le tramway de Besançon



(Wikipedia)

Le tramway s'est imposé aussi à Besançon. Dès 1978, sous l'impulsion d'André Régani, la ville a mis en place ce qu'on appelle aujourd'hui un Plan de Déplacements Urbains. Cette politique ambitieuse permet de multiplier par deux l'usage des transports publics, qui passe rapidement de 60 voyages par habitant par an à 120.

En 2009, les bus étant pénalisés par la congestion automobile croissante et le centre-ville asphyxié par les bus, le principe d'un TCSP lourd a été adopté. Le potentiel de fréquentation identifié était à l'interface entre BHNS et tramway. Après un débat de fond, le Grand Besançon a pris conscience de la nécessité d'une vision d'avenir, plus ambitieuse avec le tramway qu'avec le BHNS.

La question de l'image renvoyée aux non-usagers des transports a également joué en faveur du tramway.

2 lignes ont été ouvertes en 2014, dont 60 % en tronçon commun. Elles relient 3 des 4 pôles d'échanges de l'agglomération et desservent le centre-ville et, pour la ligne 2, la gare SNCF. La vitesse commerciale est un peu inférieure à l'objectif (18,6 km/h au lieu de 20 km/h), mais supérieure de 70% en pointe à celle de l'ancienne ligne de bus.

Le matériel CAF de 24 m est bien adapté à la fréquentation prévue. La capacité restreinte des rames (132 places) permet d'assurer une fréquence soutenue pour un coût limité. Des stations et un dépôt adaptables à des rames de 40 m sont prévus en cas de surcharge des rames actuelles.

La fréquentation prévue était de 43 000 voyageurs/jour, la fréquentation observée n'est que de 40 000 mais on est encore en phase de montée en charge, la fréquentation du réseau était déjà élevée et une urbanisation est prévue à l'est de Besançon. Face à un budget contraint, le Grand Besançon a recherché une optimisation systématique des coûts d'investissement, sans pour autant réaliser un tramway « low-cost », d'où un coût de 16 M€/km, dans la fourchette haute des BHNS et la fourchette basse du tramway, en cohérence avec un axe se situant dans la zone de pertinence commune au BHNS et au tramway. Le coût d'exploitation est de 6,6 €/km (roulage et maintenance) contre 5,7 pour Mettis.

Le tramway a peu augmenté l'offre de transport mais a permis la régularité du temps de parcours aux heures de pointe et le désengorgement de l'hyper-centre : le nombre de bus circulant rue de la République a été divisé par deux.

Fréquentation, coûts et capacités des TCSP

Centre de maintenance du tramway du Mans (MD)

Les fréquentations des TCSP sont difficiles à mesurer : les méthodes de recueil des données varient d'une ville à l'autre ; souvent, la création du TCSP ne vient pas seulement remplacer une ou deux lignes du réseau, c'est l'ensemble du réseau qui évolue.

L'effet TCSP

Il est alors délicat de déterminer la variation de la fréquentation sur le seul corridor du projet TCSP ; il faut attendre que la période de montée en charge de la fréquentation du TCSP soit passée ; la fréquentation observée dépend du tracé retenu pour le TCSP ; l'évolution démographique et l'urbanisation le long du tracé n'ont d'effets qu'à long terme.

Malgré ces difficultés, les experts ont pu constater que **l'effet tramway est nettement plus fort que l'effet BHNS**. La fréquentation du transport public augmente de 30 % (cas du Mettis) à 50 % suivant la qualité du site propre quand on met en place un BHNS sur un axe donné, alors qu'elle augmente de 100 % au moins quand on met en place un tramway (150 % dans le cas des lignes A et B de Strasbourg ; à Besançon, la hausse n'a été que de 30 %, mais la mise en service est récente et les bus étaient déjà très fréquentés).

Le tramway a également un impact plus fort que celui du BHNS sur la fréquentation de l'ensemble du réseau.

Le coût initial et le coût global

Les coûts cités, actualisés, concernent l'année 2015. L'importance et les coûts des aménagements urbains varient beaucoup d'un TCSP à l'autre.

La dépense initiale

Le coût kilométrique moyen des BHNS étudiés (infrastructure seule) est de 7,1 millions € contre 19,6 pour le tramway ; le matériel tramway est en gros deux fois plus cher que le matériel routier à capacité égale.

Cependant, le coût d'un tramway se rapproche de celui d'un BHNS si on limite les aménagements urbains et si on compare le tramway à un « vrai » BHNS en site propre intégral (Busway, Mettis) et utilisant du matériel de 24 m, de capacité maximale (Mettis).

Si on souhaite limiter le montant de la dépense initiale, le choix du BHNS s'impose. Mais un choix rationnel exige d'évaluer en priorité **le coût global du TCSP**, c'est-à-dire de prendre en compte les dépenses d'investissement sur le cycle de vie du matériel roulant, et les dépenses de fonctionnement.

La durée de vie moyenne d'un tramway est de 35 ans, celle d'un bus de 12,5 ans.

Le coût global du BHNS par voyageur transporté est inférieur à celui du tramway pour une fréquentation donnée. Mais la différence est faible (7 % seulement si la fréquen-

tion est supérieure à 54 000 voyageurs/jour) et diminue quand la fréquentation croît.

La capacité du TCSP

Si un BHNS dispose d'un bon site propre, semblable à celui d'un tramway, il peut être victime de son succès : le Busway de Nantes est aujourd'hui complètement saturé. Il faut alors augmenter la capacité des véhicules, mais leur longueur est limitée à 24 m (bus bi-articulé de capacité théorique 138 places), et augmenter la fréquence des passages, mais des difficultés d'exploitation apparaissent alors.

Manifestement, le BHNS est adapté aux fréquentations d'importance moyenne, le tramway aux fortes fréquentations en raison de la plus forte capacité de ses rames (au besoin, deux rames peuvent être accouplées).

Il est donc essentiel de déterminer la capacité maximale d'un BHNS, qui va déterminer la frontière entre les domaines de pertinence respectifs du BHNS et du tramway.

La capacité maximale du BHNS

Cette capacité maximale est évaluée par le nombre N de voyageurs quotidiens par jour ouvrable sur la ligne. Elle dépend de nombreux paramètres :

- **la capacité C du matériel roulant ;**
- **le coefficient c de confort** (les experts ont adopté la norme allemande, 65 % de la capacité théorique, on offre ainsi de bonnes conditions de transport à l'automobiliste, habitué au confort de sa voiture et craignant l'entassement, et on maximise le report modal) ;

- **la longueur L de la ligne** (deux hypothèses ont été envisagées : une ligne « courte » de 8 km environ comparable à celle du Busway, une ligne « longue » de 16 km environ comparable à celle du Mettis) ;

- **le coefficient de pointe p** (rapport entre le nombre N de voyageurs/jour sur la ligne et le débit maximal n à l'heure de pointe : $p=N/n$) ; les experts utilisent la valeur moyenne 20 pour une ligne courte et la valeur moyenne 30 pour une ligne deux fois plus longue (des trajets hors zone dense sont alors observés) ;

- enfin **la fréquence maximale de passage des véhicules**. Deux hypothèses de fréquence ont été examinées : 3 minutes (cas du Busway) soit $P = 20$, et 5 minutes (cas du Mettis) soit $P = 30$. La seconde est la plus réaliste si on veut éviter les difficultés d'exploitation (formation de trains de bus). En effet :

- le site propre du BHNS n'est jamais continu, les hiatus peuvent engendrer de

l'irrégularité (emprunt, voire blocage, par un automobiliste) ;

- il y a souvent un tronçon commun entre deux lignes de BHNS (et même d'autres lignes de bus comme à Metz) ;

- les bus peuvent être bloqués aux carrefours s'ils sont trop fréquents, c'est le cas du Busway, car les élus veulent toujours ménager les automobilistes ;

- il peut y avoir des croisements avec d'autres lignes de bus auxquelles on veut accorder des priorités (des Chronobus dans le cas du Busway) ;

- la durée des montées/descentes peut être irrégulière et supérieure aux prévisions en raison de l'affluence.

Enfin il faut disposer d'une réserve de capacité, donc voir grand dès la conception du TCSP (le prix des carburants routiers peut remonter brutalement ; les contraintes apportées peu à peu sur la circulation automobile peuvent s'accroître : vitesse limitée à 30 km/h, augmentation du coût du stationnement et des amendes, péage urbain).

Le nombre maximum n de voyageurs qui peut être écoulé pendant l'heure de pointe d'un jour ouvrable sur une section centrale de la ligne dans le sens le plus chargé est égal à la capacité réelle cC du véhicule multipliée par le nombre P de passages à l'heure. On en déduit $N = pn$. Exemple : pour un BHNS de 24 m et une fréquence de 5 minutes, $cC = 90$ d'où $n = 90 \times 12 = 1080$ et $N =$ environ 22 000 ou 33 000 suivant L (36 000 ou 54 000 si on choisit $P = 20$).

Si un BHNS est équipé de bus de 24 m, si le coefficient de confort est de 65 % et si la fréquence est limitée à 5 minutes ($P = 12$), le BHNS n'est adapté que si le trafic prévu est au plus d'environ 22 000 voyageurs/jour (ligne courte) ou 33 000 voyageurs/jour (ligne longue).

		n	N(8km)	N(16km)
c = 0,65 ; P = 12 (fréquence 5 minutes)				
BHNS	18 m	864	17280	25960
BHNS	24 m	1080	21600	32400
TRAM	24 m	1032	20640	30960
TRAM	43 m	2280	45600	68400
c = 0,65 ; P = 20 (fréquence 3 minutes)				
BHNS	18 m	1440	28800	43200
BHNS	24 m	1800	36000	54000
TRAM	24 m	1720	34400	51600
TRAM	43 m	3800	76000	114000

Théorie et expérience

La limite de capacité du BHNS déterminée ci-dessus (22 000 voyageurs/jour pour une ligne courte ou 33 000 voyageurs/jour pour une ligne longue, la fréquence étant limitée à 5 minutes), est conforme à l'expérience.

Le Busway de Nantes (7 km) fonctionne mal à une fréquence de 3 minutes. Il est saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour et des bus de 18 m, l'entassement des usagers est insupportable, l'introduction de bus de 24 m ne suffira pas à le désaturer. Le Mettis de Metz (18 km, bus de 24 m) a une fréquence de 5 minutes et son fonctionnement est en limite de robustesse, il est presque saturé avec une fréquentation de 36 000 voyageurs/jour observée en 2017 (32 000 seulement en 2015).

A Tours, la fréquentation prévue de la 2ème ligne de tramway est de 39 000 voyageurs/jour avec une fréquence de 6 minutes : le tramway est justifié.

Les recommandations des experts

A partir de leur étude approfondie de 9 TCSP, les experts pu formuler des recommandations destinées aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine (AOMU).

● Il ne faut pas chercher seulement à répondre à la demande de court terme : le trafic futur peut être beaucoup plus important que le trafic attendu lors de la mise en service, notamment si une urbanisation est prévue le long du tracé, si une politique de maîtrise de la voiture est mise en œuvre (restriction de l'espace accessible en voiture et de la vitesse, hausse du coût du stationnement, voire péage urbain) ou si le pétrole, donc le carburant routier, subit une forte hausse. **Il faut donc ménager une réserve de capacité** en tenant compte des seuils

de capacité entre BHNS et tramway, et prévoir une longueur adéquate du matériel roulant.

● **Le choix du tramway s'inscrit dans une politique plus volontariste.**

Le tramway permet de satisfaire une demande plus importante et répond donc à un **objectif environnemental** plus ambitieux : il attire davantage d'usagers, séduit les automobilistes, possède une forte réserve de capacité et structure davantage la ville.

Le tramway a un **impact urbanistique plus structurant** que le BHNS. Il valorise davantage la ville par son image. Par sa pérennité (les rails sont inamovibles, au contraire d'une plateforme pour autobus), il induit davantage de projets (logements, commerces, équipements publics) le long de ses lignes : cette densification forte engendre une croissance de la fréquentation souvent supérieure aux prévisions.

Une autre approche

Jean-Marie Beauvais a proposé d'effectuer le choix entre BHNS et tramway non pas à partir du trafic prévisible (qui dépend fortement du choix de la technique retenue) mais du trafic T observé sur l'axe considéré avant l'introduction du TCSP. A partir des exemples de Tours, Lyon, Metz et Strasbourg, la hausse du trafic T est estimée à 34 % si le BHNS est choisi, à 131 % si le tram est choisi. On peut alors prévoir le trafic du TCSP et le comparer au seuil de pertinence BHNS/tramway.

On peut aussi comparer le coût de l'investissement (initial et global) et le coût global par voyage des deux modes.

Si T est égal à 6 millions de voyages par an, soit environ 19 300 par jour, le trafic passe à 8,0 millions/an (25 800 voyageurs/jour) avec le BHNS ou 13,9 millions/an (44 800 voyageurs/jour) avec le tramway.

Les données suivantes ont été utilisées : une ligne de 15 km, un coût par km de 20 M€ pour le tramway et de 10 M€ pour le BHNS, une même fréquence de passage de 6 minutes à l'heure de pointe (donc une même qualité d'offre), un coefficient de confort 80 % (capacité des rames selon la norme française), une vitesse moyenne de 19 km/h.

Dans les deux cas, 22 rames sont nécessaires (service et réserve). Dans le cas du tramway, il s'agit de rames de 200 places coûtant 2,8 M€ pièce et dans le cas du BHNS, de rames de 110 places coûtant 650 000 €. La différence de capacité des rames tient au fait que le tramway doit faire face à une fréquentation sensiblement supérieure.

L'investissement initial se monte à 355 M€ 2015 pour le tramway (infrastructure 300 + rames 54) et à 164 M€ pour le BHNS (150 + 14).

Le calcul du coût global a été fait pour une durée de vie de 50 ans pour l'infrastructure, et pour le matériel roulant 31,5 et 12,5 respectivement. Les parcours sont identiques, les coûts d'exploitation sont de 8 et 6 €/km respectivement. Les frais financiers des emprunts ont été calculés pour un taux d'intérêt de 2% par an.

Il en résulte un coût global annuel de 21,3 M€ pour le BHNS et 33,8 M€ pour le tramway. Si on suppose que le tarif moyen est de 0,8 €/voyage, les recettes sont respectivement de 6,4 et 11,1 M€, d'où une charge pour la collectivité de 14,9 M€ (BHNS) ou 22,7 (tramway) et le coût global par voyage : 1,86 € (BHNS) et 1,63 € (tramway).

Le BHNS est deux fois moins cher que le tramway en investissement initial. Mais le tramway est globalement moins cher par voyage effectué, d'environ 12 % dans l'exemple ci-dessus.

Conclusion de la FNAUT : le créneau du tramway est sous-estimé

L'expertise des cabinets Trans-Missions et TTK montre que 4 des BHNS étudiés, nettement saturés (TVM, tronçon commun du TEOR, Busway) ou très proches de la saturation (Mettis), relevaient du tramway. A l'inverse, les capacités du T Zen1 et du BHNS G de Strasbourg sont bien adaptées aux fréquentations observées.

Le choix du tramway à Tours a été courageux (matériel de 43 m) mais réaliste. A Lyon il était évident ; il l'était moins à Besançon, où il a été pourtant soutenu par la FNAUT, mais il est conforté par l'expérience, les élus se sont montrés ambitieux car le tramway dispose d'une bonne réserve de capacité.

L'expertise confirme donc le point de vue initial de la FNAUT :

- chaque mode, BHNS et tramway, a son créneau de pertinence ;
- les élus ont tendance à sous-estimer la clientèle potentielle des TCSP, et plus particulièrement celle du tramway car l'attractivité du tramway est supérieure à celle du BHNS (confort, moindre sensibilité aux perturbations affectant la régularité : verglas, neige, stationnement sauvage, livraisons, circulation des véhicules prioritaires...) ; les recettes commerciales sont donc plus élevées ;
- la fréquentation d'un BHNS dépend de la qualité du site propre, celle d'un tramway est toujours supérieure aux prévisions ;
- les élus qui privilégient le BHNS sur la base d'une vision financière à court terme, poussés par l'Etat dans le cadre des appels à projets de TCSP, oublient que sa capacité est limitée.

La pertinence économique du tramway est donc sous-estimée par les élus. Autres avantages du tramway :

- la possibilité d'économies d'échelle, si on construit une 2^e ligne de TCSP dans une agglomération, est plus prononcée avec un tramway qu'avec un BHNS (voir encadré page 9) ;
- la propulsion et le freinage sont systématiquement électriques ;
- il est possible d'allonger les rames et de les coupler ;
- à noter la possibilité d'emprunter le réseau ferroviaire local sans rupture de charge (tram-train, FNAUT Infos 259) et l'absence de surcoûts pour la sécurité en cas d'utilisation de tunnels.

Dans leur choix d'un système de TCSP, les élus doivent prendre en compte sans timidité l'attractivité du tramway, le développement démographique de l'agglomération, et une politique de maîtrise de la voiture.

L'histoire du tramway grenoblois

Tramway de Grenoble (MD)

On vient de fêter les 30 ans du tramway grenoblois. L'ADTC a joué un rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise par ses interventions techniques, pédagogiques et politiques.

Une situation à débloquer

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant une autorité organisatrice, le SMTC, et une nouvelle entreprise exploitante, la SEMI-TAG, issue de l'ancienne SGTE.

C'est au même moment, en 1974, que fut créée l'ADTC, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. L'ADTC a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée de la gare vers l'hypercentre (dans un seul sens), mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des embouteillages de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité du dispositif. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer naturellement.

Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : faute d'investissements, il était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes,...

D'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin il était difficilement imaginable, à l'époque, de faire circuler un tramway en site propre, ce qui exigeait de réduire fortement l'espace accessible à l'automobile en ville. Un vrai scandale aux yeux de l'Automobile-Club local !

L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a développé toute une pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public. Un voyage à Zurich, organisé à son initiative par la municipalité grenobloise a permis de démontrer l'efficacité du tramway moderne.

Cet effort pédagogique intense a été efficace. Au bout de 7 ans d'interventions de l'ADTC, les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par

l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

Une évolution de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais son évolution a été spectaculaire : lors du référendum de juin 1983, 53 % de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (l'ensemble des lignes A et B). Ces deux lignes ont été ouvertes en 1987 et 1990 respectivement. L'ADTC a soutenu les associations de personnes handicapées qui réclamaient que le matériel roulant soit accessible à tous.

Les lignes C et D ont été ouvertes en 2006, la ligne E en 2015.

Un succès commercial remarquable

Grenoble est aujourd'hui l'une des rares agglomérations françaises où la part modale de la voiture dans les déplacements urbains est inférieure à 50 %. L'introduction du tramway a métamorphosé le centre-ville, les grands boulevards (l'autopont a été détruit, la plateforme est engazonnée) et les banlieues desservies.

Et aujourd'hui, tous les habitants de l'agglomération ou presque réclament que leur commune soit desservie par le tramway. Le nouveau Plan de Déplacements Urbains doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramway - les besoins insatisfaits sont encore importants - en direction des communes de banlieue (Pont de Claix, Sassenage et Meylan).

Le saviez-vous ?

Tramway, BHNS et climat

Alstom et le cabinet Carbone 4 ont comparé l'empreinte carbone des tramways et des BHNS pendant tout leur cycle de vie : construction, exploitation et maintenance. L'analyse d'une ligne conventionnelle de 10 km implantée en Belgique a démontré que, pour une même capacité de transport, sur 30 ans, un tramway émet moitié moins de CO₂ qu'un BHNS diesel, et 30% de moins qu'un BHNS hybride.

Economies d'échelle

Si on construit une 2ème ligne de tramway dans une agglomération, son coût kilométrique est nettement inférieur à celui de la première : un tronc commun entre les deux lignes est souvent possible ; la deuxième ligne, souvent implantée sur une axe secondaire, exige moins de travaux de renouvellement urbain ; un seul dépôt est nécessaire ; le personnel de conduite et d'entretien est déjà formé ; les études sont moins coûteuses... En Allemagne, les lignes de tramway « secondaires » ne coûtent que de 12 à 15 M€/km.

Dans le cas d'une 2ème ligne de BHNS, des économies d'échelle analogues sont possibles, mais moins importantes, les investissements se faisant sans réserve de capacité.

Autres villes

Toulon : un BHNS fantaisiste

Selon la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les lignes de bus 1, 8 et U ont une fréquentation totale de 22 350 voyageurs par jour ouvrable ; la 1 et la 8 seraient remplacées par le BHNS en projet, le trafic de la U s'effondrerait. Or la fréquentation du BHNS prévue à terme est de 50 540 voyageurs/jour : le facteur d'amplification de la fréquentation provoqué par le BHNS serait donc d'environ 120 % !!! La prévision est fantaisiste : un tel facteur n'est observé qu'avec le tramway.

Et si elle était réaliste, un BHNS serait bien incapable d'écouler un trafic aussi important, surtout à la fréquence prévue de 7 minutes et avec un site propre aussi imparfait... A Metz, où le Mettis transporte aujourd'hui 36 000 voyageurs/jour, le trafic initial était de l'ordre de 25 000 voyageurs/jour.

Bordeaux : une autre fantaisie

Un BHNS de 21 km, qualifié de « complètement innovant du tramway », est prévu entre la gare Saint-Jean et Saint-Aubin, à travers un secteur en développement. Le site propre sera limité aux « points noirs » soit 50 % du tracé, la fréquence en pointe sera de 5 minutes. Les coûts ont été systématiquement minorés pour disqualifier le tramway. Aucune évaluation du coût global n'a été effectuée. Le trafic serait de 50 000 voyageurs/jour ouvrable, il est irréalisable avec un BHNS.

La grève à la SNCF et les voyageurs

Le service prévisible

La grève des cheminots est très pénalisante pour les voyageurs. Sa prolongation est insupportable et injustifiée.

La FNAUT respecte le droit de grève, mais elle observe que ce droit contredit le droit à la mobilité, tout aussi légitime et lui aussi inscrit dans la loi. Un compromis raisonnable doit donc être trouvé entre ces deux droits. Or, à aucun moment, les syndicats grévistes n'ont consulté la FNAUT sur l'objet ou les modalités de la grève.

Par ailleurs, la FNAUT ne prend pas parti pour ou contre le gouvernement ou ces syndicats. Elle approuve certains objectifs de l'un comme des autres.

La prolongation de la grève SNCF est incompréhensible et dangereuse aux yeux de la FNAUT.

Une grève très pénalisante pour les voyageurs

En pratique, la grève entraîne des perturbations importantes non pas 2 jours sur 3, comme l'affirment les syndicats qui l'organisent, mais aussi les trois jours qui suivent. Sur de nombreuses lignes, le trafic ferroviaire est totalement interrompu. La grève impacte donc fortement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qu'ils effectuent des déplacements quotidiens ou occasionnels. **Les voyageurs plus pénalisés sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train** : salariés modestes, travailleurs précaires, étudiants, lycéens - et tous ceux qui ne peuvent télétravailler ou covoiturer.

Contrairement à ce qui est parfois affirmé (« deux Français sur trois se sont habitués à la grève »), de nombreux voyageurs ne trouvent pas d'alternative au train : leur galère est vite devenue insupportable.

L'information des voyageurs

Les voyageurs ne sont informés des services maintenus un jour de grève que la veille à 17 h : ce délai trop bref ne leur permet pas de s'organiser dans des conditions satisfaisantes (voir encadré).

Les informations fournies ne sont pas toujours fiables (services des périodes sans grève, cas d'indisponibilité du matériel roulant devant assurer des services annoncés). Elles sont parfois contradictoires (en gare, site internet, application, fil twitter).

L'absence de desserte des petites lignes et petites gares

La FNAUT déplore l'absence de tout service sur certaines petites lignes, en particulier en Auvergne-Rhône-Alpes : non

seulement, en dehors des jours de grève, à peine 50 % des trains TER circulent dans cette Région mais, pendant ces périodes de 3 jours, tous les trains ont été supprimés pendant plus de deux semaines sur de nombreuses lignes (Grenoble-Gap, Annecy - Saint-Gervais, Lyon - Lozanne, Bourg-en-Bresse - Oyonnax, Clermont-Volvic, Clermont-Montluçon, Clermont - Le Puy-en-Velay et Clermont-Aurillac).

Le matériel et le personnel nécessaires étaient disponibles, mais SNCF Mobilités a préféré inciter les voyageurs à covoiturer ou à utiliser les cars Ouibus, inconfortables et bien plus lents que les trains. S'agit-il d'un calcul pour habituer les usagers à se passer du train et faciliter ainsi les fermetures des petites lignes qu'elle souhaite obtenir ? La SNCF doit s'expliquer, ainsi que la Région qui a laissé faire.

La desserte des petites gares situées sur des lignes importantes n'est pas assurée : c'est le cas, dans les Hauts de France, entre Compiègne et Saint-Quentin. Les gares de Maubeuge et de Cambrai ne sont pas desservies par les trains Intercités les jours de grève, les trains ont pour terminus Saint-Quentin.

Une prolongation injustifiée

Les députés, élus par l'ensemble de la population (les responsables syndicaux ne le sont que par une partie des cheminots) ont adopté la réforme ferroviaire (en première lecture) et le Sénat s'apprête à faire de même. La prolongation de la grève n'est donc plus justifiée : c'est au seul Parlement de faire la loi.

La FNAUT a donc demandé :

- **au gouvernement**, de préciser les conditions dans lesquelles la dette ferroviaire sera reprise par l'État, de renforcer l'investissement sur le réseau ferré et de lancer, en lien avec les régions, un programme spécifique de sauvegarde des lignes régionales dégradées et menacées de disparition faute d'entretien depuis des années ;

- **aux syndicats**, de mettre fin à une grève devenue incompréhensible pour l'opinion, qui affecte gravement l'activité économique et met leur entreprise et le rail en péril, d'accepter la modification du statut juridique de la SNCF et de renoncer à leur opposition dogmatique à l'introduction de la concurrence. L'ARAFER l'a bien montré, la concurrence entre opérateurs a eu des effets bénéfiques dans tous les pays européens où elle a été introduite.

La loi Bertrand du 21 août 2007 n'avait pas pour objectif de limiter l'exercice du droit de grève mais de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle donne aux transporteurs urbains ou ferroviaires les moyens d'informer les usagers sur les services maintenus en période de grève ou autre perturbation (travaux). Les transporteurs doivent s'engager à réaliser le service annoncé : c'est le service prévisible garanti.

Cette loi joue un rôle positif en permettant à certains voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public (FNAUT Infos 176). Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités (elle impose une information des voyageurs 24 h à l'avance et non la veille à 17 h).

Les cheminots qui souhaitent faire grève doivent en informer leur direction 48h à l'avance, mais ceux qui veulent reprendre le travail ne doivent l'en informer que 24h auparavant. Ces deux « délais de prévenance » (déclaration de grève et reprise du travail) doivent être allongés afin de faciliter l'élaboration du service prévisible par l'opérateur.

D'autres correctifs ou renforcements de la loi Bertrand, et de la loi Diard du 19 mars 2012 qui l'a complétée, doivent concerner l'encadrement des grèves (grèves de très longue durée, préavis répétitifs, grèves de 59 minutes) ainsi que l'exercice abusif du droit de retrait, qui impacte les voyageurs comme le ferait une grève surprise, interdite par la loi. Le droit de retrait vise à assurer la sécurité des agents du transporteur, il n'impose donc aucun préavis et n'entraîne aucune retenue sur salaire, mais il n'est limité ni dans le temps, ni dans l'espace (FNAUT Infos 234).

Les abus constatés, couverts par les syndicats, décrédibilisent le service public (à EDF, il y a des grèves mais elles ne pénalisent pas les clients) : les usagers n'ont plus confiance en lui et s'en détournent ; les décideurs politiques hésitent à engager l'argent public dans son développement.

Confrontée aux limites du service prévisible, la FNAUT a proposé aux syndicats d'organiser un « service minimum librement consenti » (FNAUT Infos 117, 119 et encadré page 11) afin de garantir la fiabilité, impérative, de l'offre ferroviaire.

Le Syndicat National des Cadres Supérieurs a accepté. Selon son président adjoint Jean Wieland, le CNCS est contre la grève : « nous comprenons très bien le sens de votre démarche et souhaitons que les quatre syndicats représentatifs acceptent votre proposition ». La CGT a refusé.

Un service minimum « librement consenti » ?

En avril dernier, en pleine grève de la SNCF, la FNAUT a repris une idée qu'elle avait émise en 2003 (FNAUT Infos 117 et 119) et s'est adressée aux syndicats de cheminots (CGT, Sud Rail, CFTD, UNSA, FIRST) pour leur demander d'organiser un service minimum « librement consenti ».

Monsieur le Secrétaire Général,

La présente grève des cheminots impacte gravement la vie professionnelle et personnelle des voyageurs, qui se sentent peu respectés. Et ce sont les plus modestes d'entre eux, captifs du train - travailleurs précaires, étudiants, lycéens - qui sont les plus pénalisés.

La loi Bertrand du 21 août 2007 a introduit le « service prévisible ». Elle avait pour but de limiter la gêne subie par les voyageurs. Elle a joué un rôle positif en permettant aux voyageurs de prendre leurs dispositions pour pallier l'interruption du service public.

Mais elle n'est pas respectée par SNCF Mobilités puisqu'elle impose une information des voyageurs sur les services maintenus 24h à l'avance, et non la veille d'un jour de grève à 17h.

La loi Bertrand ayant ainsi montré ses limites, la FNAUT souhaite aujourd'hui l'instauration d'un service minimum « librement consenti », c'est-à-dire de services prioritaires garantis suite à une négociation entre syndicats de cheminots et direction de la SNCF afin que soit assuré un minimum d'allers-retours sur chaque ligne. Il ne s'agit pas d'un service minimum défini et imposé par la loi (comme c'est le cas pour le contrôle aérien ou les hôpitaux).

La grève pourrait ainsi s'exercer aux heures creuses, une partie notable du service TER étant maintenue aux heures de pointe (les trains sont déjà surchargés en période normale) afin de permettre à chacun de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude. Quelques circulations seraient maintenues également sur chacune des grandes lignes.

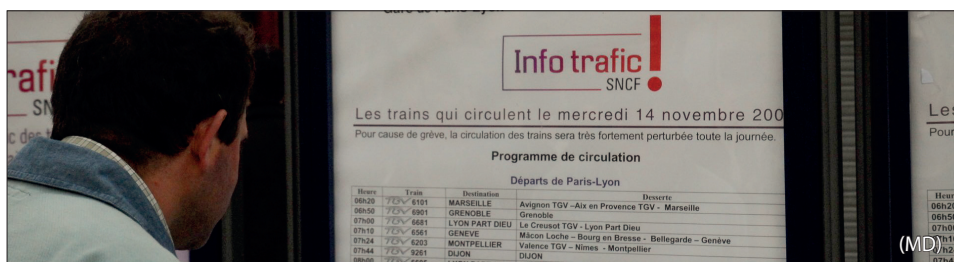
Cette démarche ne remettrait pas en cause le droit de grève.

C'est d'ailleurs dans cet esprit que les syndicats ont décidé récemment de maintenir, le lundi soir de Pâques 2018, les services permettant aux vacanciers de rentrer chez eux en fin de week-end, une initiative qui a été saluée par la FNAUT. Dans un premier temps, un tel service minimum pourrait concerner les élèves et étudiants qui doivent passer prochainement des examens ou des concours décisifs pour leur avenir.

Espérant que votre syndicat répondra favorablement à notre demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, nos salutations cordiales.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

Le remboursement des voyageurs



Les dispositifs en vigueur

Pour les abonnés TGV et Intercités, les contrats d'abonnements Forfait, Fréquence et TGV Max ne prévoient aucune indemnisation en cas de grève. Pour les abonnés TER et Transilien, les conventions avec les Régions, autorités organisatrices, ne prévoient que rarement des possibilités de dédommagement en cas de grève. Ces possibilités sont disparates, limitées et peu adaptées à une grève généralisée et prolongée.

Les dispositifs exceptionnels demandés par la FNAUT

La FNAUT a demandé à SNCF Mobilités et aux Régions de mettre en place des dispositifs d'indemnisation exceptionnelle, et de faciliter et d'accélérer la suspension des abonnements.

Au regard des nombreux jours de grève prévus et des difficultés rencontrées avant et après les jours de grève, la FNAUT a demandé que les abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels, TGV, Intercités et TER, fassent l'objet d'une indemnisation exceptionnelle d'au moins 60 % de leur montant, pour l'ensemble de la période perturbée (jusqu'à 100 % si aucun train n'a circulé). En effet, la qualité de service ne correspond plus à l'abonnement souscrit et génère des dépenses supplémentaires.

En Région AuRA comme dans certaines banlieues de Paris, les usagers ont été gênés tous les jours puisque, même les jours sans grève, 50% des trains seulement ont circulé. Les associations demandent donc une indemnisation des usagers à 100 %.

Les décisions de SNCF Mobilités

Pour les abonnés Forfait mensuels et hebdo (TGV et Intercités), un dédommagement a été annoncé au prorata du nombre de jours de grève si moins d'un train sur trois a circulé sur la ligne utilisée. Pour les abonnés annuels, un dédommagement de 30 % sera appliqué sur l'abonnement de mai. Pour les abonnements TER, le dédommagement sera de 50 % sur le montant de l'abonnement de juin.

Par ailleurs la SNCF, répondant aux demandes de la FNAUT, a annoncé travailler sur les annonces des services 24 h à l'avance et non la veille à 17h, lignes par lignes et non globalement, l'établissement de plans de transport adaptés aux périodes de vacances et d'examen, les informations sur les échanges, remboursements et correspondances.

La réaction de la FNAUT

La FNAUT considère que les indemnités proposées, trop faibles, doivent être renforcées en fonction de l'impact réel des grèves sur la circulation des trains. Nos fédérations régionales (AuRA, Hauts de France, Nouvelle Aquitaine,...) ont elles aussi exprimé leur vif mécontentement. L'AUT Lorraine a dénoncé « des mesurette ».

Ces annonces créent des disparités incompréhensibles entre les voyageurs : les abonnements TGV Max n'ont pas été prélevés en avril alors que les abonnements TER l'ont été. Rien n'est prévu pour le remboursement des abonnés Fréquence 25 ou 50. Les porteurs de cartes de réduction (Jeune, Senior, Week-end, Enfant +) doivent bénéficier eux aussi d'une réduction lors du renouvellement de leur carte.

Comment les étudiants, qui suspendent généralement leur abonnement en juin, seront-ils indemnisés ?

Enfin la FNAUT demande que le code des transports prévoie l'obligation, dans les futures conventions TER, de dédommagements forfaitaires automatiques et proportionnels au nombre de trains supprimés en raison de la grève.

Une indemnisation supplémentaire doit intervenir pour tenir compte des frais, souvent conséquents, supportés par les voyageurs (pertes de revenu, garde d'enfants, transport de substitution : autocar, covoiturage, véhicule personnel, taxi, parking, nuits d'hôtel).

Une intervention commune

Animée par Arnaud Vanhelle, président de l'association Train Life, la CNCAUT (Coordination nationale des collectifs et associations d'usagers du train) s'est créée pour faire connaître les difficultés des voyageurs et réclamer le remboursement des abonnements SNCF (TGV, Intercités, TER, Transilien et RER), elle a rencontré un grand succès. Soutenue dès sa création par plusieurs associations locales de la FNAUT, elle regroupe aujourd'hui les 68 000 voyageurs signataires de sa pétition et des associations indépendantes.

La CNCAUT et la FNAUT ayant pris des initiatives convergentes pour obtenir le dédommagement des voyageurs, il a été convenu que la FNAUT relayerait les demandes de la CNCAUT, et plus largement des 4,5 millions d'utilisateurs quotidiens du train.

Une grève dangereuse pour l'avenir du rail

La prolongation de la grève constitue un grave danger pour l'avenir du rail.

1. Les syndicats disent défendre le « service public ferroviaire » et l'avenir du rail. Les voyageurs captifs du train reviendront immédiatement à leurs habitudes car le train est vital pour eux, leur permettant d'accéder à l'emploi ou à la formation. Mais il n'en sera pas de même des voyageurs non captifs et des chargeurs, qu'une grève prolongée habituée à se passer du train. Elle les incite à se tourner définitivement vers les modes concurrents devenus très performants - automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion - au détriment de la sécurité routière et de l'environnement (1 train = 50 camions).

A la perte immédiate de recettes pour SNCF Mobilités s'ajouteront des pertes ultérieures, surtout dans le fret : la situation financière de l'entreprise sera fragilisée et les efforts en faveur du report modal ruinés. En 2014, lors de la dernière grève nationale à la SNCF, le PDG de Blablacar déclarait déjà : « les grèves SNCF nous aident à décoller ». Aujourd'hui, le covoiturage fait perdre des recettes importantes à la SNCF (FNAUT Infos 261).

2. Les syndicats ont défendu une conception monopolistique du rail contraire à l'intérêt des voyageurs. Or, dans tous les pays

européens qui l'ont adoptée, selon le régulateur ferroviaire (ARAFER), la concurrence a eu des effets positifs pour les contribuables, voyageurs et même les cheminots (développement de l'emploi). Comme l'a souligné l'économiste Yves Crozet, les concessions obtenues du gouvernement par les syndicats limiteront le recours à la concurrence entre opérateurs ferroviaires et affaibliront le rail face à ses concurrents des autres modes. En Allemagne, l'activité ferroviaire et donc l'emploi cheminot se sont développés grâce à la concurrence alors qu'ils se réduisent en France.

3. La grève pénalise gravement l'économie nationale (industrie, secteur agro-alimentaire, tourisme...). Un carrier n'a pas pu expédier des trains de ballast commandés par SNCF Réseau pour rénover une ligne dégradée...

4. La grève décrédibilise enfin le rail auprès des responsables politiques de l'Etat et des Régions. N'ayant pas réussi à paralyser le pays, elle les incite à penser qu'en définitive, la collectivité peut se passer d'un train sur deux, que les effectifs de la SNCF sont excessifs et qu'il est irrationnel d'investir sur le rail - alors que le rail souffre d'un sous-investissement chronique.

La FNAUT a défendu les voyageurs et le rail

Indépendante, la FNAUT n'a pas hésité à critiquer au cas par cas les syndicats et le gouvernement si elle l'estimait nécessaire dans l'intérêt du rail et de ses usagers.

Concernant les syndicats, qui l'ont ignorée, elle a critiqué leur manque évident de respect des voyageurs et des chargeurs malgré leur discours répétitif sur « le service public ferroviaire », leur vision monopolistique et dogmatique du rail, leur hostilité de principe à la concurrence (même régulée) assimilée à une privatisation, leur refus d'admettre que la concurrence a des aspects très positifs, même en Grande-Bretagne.

La FNAUT n'a pas pris position sur le statut des cheminots ; elle estime en effet que les conflits sociaux entre cheminots, SNCF et Etat, ne concernent pas directement la politique des transports et ne relèvent pas de sa compétence.

A noter que les économies à attendre de l'extinction du statut font l'objet d'évaluations contradictoires : 100 millions d'euros par an pendant 10 ans selon la ministre, 10 fois moins selon la SNCF ; certains économistes annoncent même un coût (de fait on ne peut rien dire tant que la convention collective ferroviaire n'aura pas été négociée ; la FNAUT a défendu le principe d'une telle convention qui met tous les cheminots, publics et privés, sur un pied

d'égalité). Mais l'essentiel pour abaisser les coûts de la SNCF est hors statut, c'est la réglementation des horaires de travail, la polyvalence des agents et une utilisation plus intensive du matériel roulant.

La FNAUT a aussi souligné ses convergences avec les syndicats : reprise de la dette, manque d'investissement sur le réseau et les petites lignes, conditions de concurrence entre modes, stratégie malthusienne de la SNCF, inaccessibilité du réseau ferré.

Quant au gouvernement, la FNAUT a critiqué une approche essentiellement financière, l'absence de projet mobilisateur (environnement, desserte territoriale), l'extinction du statut avant l'adoption d'une convention collective et le refus des franchises proposées pour réguler la concurrence Grandes Lignes.

La FNAUT a par contre apprécié la promesse d'une reprise de la dette par l'Etat, l'introduction de la concurrence régulée pour le TER selon le modèle allemand bénéfique pour les contribuables, les voyageurs et même les cheminots, la hausse des investissements sur le réseau (même si elle reste très éloignée de l'optimum), le désaveu du rapport Spinetta sur les petites lignes, le dialogue établi avec le Premier ministre et la ministre des Transports.

Brèves

Contradictions...

Karima Delli, présidente EELV de la commission Transports du Parlement Européen et membre de la Commission d'Orientation des Infrastructures (Commission Duron), n'a pas peur des contradictions. Sur le site Reporterre, elle affirme : « le train, c'est bon pour le climat, pour l'emploi, pour l'égalité territoriale ». Puis elle s'oppose à la liaison ferroviaire Lyon-Turin, bonne pour le climat, l'emploi et l'égalité territoriale (à l'échelle...européenne). Et elle ajoute : « le rapport Duron est un contre-sens ». Pourtant ce rapport condamne, comme elle, le Lyon-Turin, en reportant stupidement les accès au tunnel de base.

Sujets de bac 2018

Section Philosophie

Commentez ce propos de Claude Martinand : « le vrai pouvoir, le seul pouvoir n'est pas celui, en partie illusoire, de décider mais celui d'influencer, de convaincre, d'innover, de créer et de laisser des traces durables ».

Section Lettres

Commentez cette maxime de Jean Monnet : « les hommes n'acceptent le changement que dans la nécessité et ne voient la nécessité que dans la crise ».

Section Sciences

« Il est facile de montrer ce que l'on veut ou plutôt de confirmer ce que l'on a préjugé ». Cette affirmation de l'économiste Alfred Sauvy s'applique-t-elle au secteur des transports ?

Section Economie

En 1929, Henry Ford déclarait : « je construirai une auto pour la masse, d'un prix si bas que tout homme ayant un bon salaire pourra l'acheter et accéder dans la joie aux grands espaces verts ». Avait-il raison ?

La consultation de FNAUT Infos est strictement interdite pendant les épreuves. Nous publierons les meilleures copies.

Congrès 2018 de la FNAUT

Le 21ème congrès de la FNAUT aura lieu à Bordeaux les 5,6 et 7 octobre 2018. Il sera organisé par la FNAUT Nouvelle Aquitaine. Thème : « métropoles et territoires ». Débat avec Patrick Jeantet, président de SNCF Réseau.

FNAUT infos - Bulletin mensuel d'information

Directeur de publication : Jean Svardière
Crédits photo : Marc Debrincat et Fabrice Michel pour la FNAUT
CPPAP n° 0920 G 88319 - Dépôt légal n°265
ISSN 0983-172 X - Tirage : 1200 ex.
Impression : TERRITOIRES - Consortium Coopérative
Av de la Plage - 86240 Ligugé

Abonnement 10 numéros : Individuels : 19 €
Administrations, sociétés, organismes, étranger : 50 €
Prix au numéro : 2 €

Pour adhérer à la FNAUT ou à une association FNAUT de votre région, contacter notre permanence :
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél. : 01 43 35 02 83 fax : 01 43 35 14 06
e-mail : contact@fnaut.fr
Internet : https://www.fnaut.fr

Observation n°112

Déposée le 17 Janvier 2022 à 14:23

Par Anonyme

Observation:

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°113

Déposée le 17 Janvier 2022 à 15:02

Par CASOLARI monique

244 chemin Artaud au vallon des signes

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

La proposition ci-dessous TCSP Direct est plus économique et plus cohérente en terme de services aux populations.

Sa réalisation peut se faire dans les plus brefs délais.

1) Concernant le budget:

-Le tracé TPM "TCSP variante", La Beaucaire -Gare de La Seyne oblige à des expropriations car il passe entièrement sur des propriétés privées.

-Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

-Il gravit la colline de la garenne d'où problème de pente.

-Il condamne notre borne du canal de Provence dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit. De plus, l'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres des Olivades.

-Il traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences du tracé et sur l'activité économique de cette ferme qui participe à nourrir 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

Les Olivades sont le siège de la première Amap de France. Elles sont riches d'un patrimoine historique du moyen âge à aujourd'hui avec ses célèbres ancêtres des occupants actuels, les familles Sénéquier et Loro dont des rues de Toulon et une place à La Seyne portent le nom.

- Il coupe le chemin d'entrée Sud des Olivades et sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- il passe sous la voie ferrée, par un tunnel déjà construit en zone inondable où arrive l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² soit 250 ha en amont et de plus en plus imperméabilisés. De plus le creusement sous la voie ferrée est dans la nappe phréatique et oblige à pomper l'eau 365 j. par an. Par ailleurs le risque d'accident grave pourrait se produire lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents, conséquences du changement climatique.

Par notre proposition de "tracé direct" Gare de La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a aucune expropriation, aucun ouvrage d'art, aucun danger lors d'intempéries.

2) Concernant le service aux populations:

Le tracé de TPM, "TCSP variante" propose 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: La Technopole et le Centre commercial dont ce dernier n'est pas demandeur car ses investissements en parking sont considérables favorisant ainsi les courses qui remplissent les coffres des voitures.

Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions).

3) Délai:

Aucun obstacle ne se pose au "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra se réaliser que lorsque tous les problèmes juridiques, techniques et financiers seront résolus ce qui va demander un temps très long.

Observation n°114

Déposée le 17 Janvier 2022 à 15:09

Par Capeau Antoine

83190 Ollioules

Observation:

Ce projet devrait se fixer comme préalable de ne pas augmenter l'artificialisation de nouvelles terres agricoles. En mettant en péril l'une des rares exploitations maraichères de la régions (elles-mêmes déjà menacées par l'extension de la viticulture), ce projet certainement utile pour favoriser les transports en commun supprime encore de façon irréversible des terres fertiles. C'est un très mauvais calcul à long terme. Dès que la logistique mondiale et à flux tendu des denrées alimentaires se grippe (ex: crise sanitaire), savoir et pouvoir produire localement est une question de survie. Ne dégradons pas encore nos capacités bien entamées et privilégions un tracé qui préserve les terres agricoles.

Observation n°115

Déposée le 17 Janvier 2022 à 16:58

Par ARCIERO Christophe

260 boulevard Louis PICON

83200 TOULON

Observation:

Encore un projet qui va détruire la seule AMAP de la région Ouest de Toulon. Et privé quelques 200 familles et restaurant d'une denrée première de qualité.

J'invite donc la municipalité à venir découvrir cet endroit d'agriculture raisonné et participative, implanté en marge de la zone commerciale de carrefour Ollioules.

Encore une fois, la seule zone cultivé et donc poumon de la ville côté la seine, lagoubran et Ollioules va être en péril au profit d'un moyen de transport.....

Cordialement,

Observation n°116

Déposée le 17 Janvier 2022 à 18:24

Par Anonyme

Observation:

L'apport du TCSP est attendu de nombreux habitants. Par contre le tracé prévu pose de nombreux problèmes : passage sur des terrains privés, expropriations, ouvrage techniques et coûteux, mise en péril des cours d'eau, etc... Le tracé proposé depuis des années par des associations et qui relie directement la gare de La Seyne à Bon rencontre mérite largement d'être étudié car il évite tous les problèmes cités, et de plus offre un service de transport à plus d'habitants. Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions). Il est encore temps de prendre les bonnes décisions.

Observation n°117

Déposée le 17 Janvier 2022 à 19:38

Par Anonyme

Observation:

Le trajet doit être corrigé sur plusieurs points pour répondre à des objectifs essentiels :

- la desserte des pôles multimodaux : un arrêt du BHNS ne peut pas être à plusieurs centaines de mètres d'une gare; c'est une rupture de charge trop importante qui pénalisera les usagers et limitera l'attractivité du BHNS. La gare de Toulon et la gare routière doivent donc être directement desservies (la place de la Liberté, c'est trop loin), ainsi que la gare de La Seyne, voire même la future halte Escaillon.
 - la desserte des pôles d'activité : le technopôle doit aussi être immédiatement desservi, ainsi que la zone de Brégaillon, et à l'est Valgora/Grand Var/Grand Ciel, sans abandonner la desserte des Espaluns, ZI Toulon est-La Farlède, au-delà de la Pauline.
 - la garantie de la régularité et du cadencement, en augmentant sensiblement la part en site propre et ainsi que les fréquences proposées.
 - la présentation du futur réseau autour de cette première ligne : calendrier et tracés envisagés pour les autres lignes à HNS annoncées dans le PDU, extensions et ramifications éventuelles, réorganisation des autres lignes du réseau pour conserver en particulier au maximum le tronçon central au seul BHNS (Bon-Rencontre/Bir-Hakeim)
-

Observation n°118

Déposée le 18 Janvier 2022 à 05:02

Par Anonyme

Observation:

Je ne suis pas favorable au tracé il traverse des terres agricoles locales qui sont bien plus importantes et prioritaires à l'heure actuelle que des transports qui viennent se surajouter à une carte de réseau déjà bien fournie

Non à ce trajet

Observation n°119

Déposée le 18 Janvier 2022 à 07:52

Par Lopez Marc

Res Les Cyclades. 2 allée de la désirée

13009 Marseille

Observation:

Bonjour,

Je suis initialement de Toulon où j'ai fait mes études. Je suis actuellement chercheur sur le site de Paoli Calmettes à Marseille. J'ai eu l'occasion à de multiples reprises de profiter des produits AMAP sur les Olivades et ailleurs sur Marseille. De grâce, épargnez ce qu'il y a encore de sain dans notre alimentation à l'origine de bien des maux dans notre société. Alors optez pour la préservation des Olivades en choisissant un tracé alternatif. Merci beaucoup.

Je relaye ce projet au niveau de la communauté scientifique locale.

Dr Marc Lopez

Observation n°120

Déposée le 18 Janvier 2022 à 10:55

Par Wagner Eva

Observation:

Je souhaiterais un trajet direct évitant de passer sur le terrain des Olivades car je me nourris des produits et du cadre de l'AMAP des Olivades.

Merci de prendre en compte cet élément préservant l'écosystème de la région

Observation n°121

Déposée le 18 Janvier 2022 à 10:56

Par Wagner Eva

Observation:

Je souhaiterais un trajet direct évitant de passer sur le terrain des Olivades car je me nourris des produits et du cadre de l'AMAP des Olivades.

Merci de prendre en compte cet élément préservant l'écosystème de la région

Observation n°122

Déposée le 18 Janvier 2022 à 12:01

Par Anonyme

Observation:

L'AMAP les OLIVADES d'Ollioules vous propose un tracé plus simple, plus économique, qui pourrait servir plus de personnes, et qui éviterait les expropriations mais vous ne le retenez pas....

Apparemment vous préférez que ça coute plus cher aux administrés de TPM, sacrifier des propriétaires, des agriculteurs qui deviennent rares mais encore présents en France, qui sont en plus actifs, rentables et installés depuis plusieurs décennies plutôt que de servir l'intérêt commun et léser le moins de personne possible...

Je ne comprends pas votre logique. Quels sont vos arguments pour ne pas retenir le tracé proposé par l'AMAP?

Je suis donc contre ce projet s'il reste en l'état

Observation n°123

Déposée le 18 Janvier 2022 à 13:25

Par Anonyme

Observation:

S'il-vous-plaît mettez des métros ou tramway. Il y aura moins de pollution, moins de bouchons et moins de stresse.

C'est un bon investissement!

Aussi, les bus sont toujours en avance, c'est pas pratique du tout.

Merci

Observation n°124

Déposée le 18 Janvier 2022 à 13:27

Par Anonyme

Observation:

J'habite au Pradet et le dimanche pour aller à la Garde (par exemple pour faire ses courses à lidl) c'est juste impossible puisqu'il n'y a pas de bus.

Pouvez-vous mettre en place au moins un bus par heure s'il-vous-plaît.

Observation n°125

Déposée le 18 Janvier 2022 à 13:58

Par Jaskolski Eléa

La Ciotat

13600 La Ciotat

Observation:

Ce tracé alternatif concilie au mieux les intérêts et besoins de tous, alors pourquoi ne pas le suivre ?

Observation n°126

Déposée le 18 Janvier 2022 à 14:28

Par STEPANOFF Valia

573 CHEMIN DES 4 VENTS

83200 TOULON

Observation:

Je suis pour le tracé direct proposé par l'AMAP des Olivades. Contrairement à celui proposé par TPM il aurait un impact positif sur les déplacements et il serait accessible à une population plus nombreuse. De plus ce tracé préserverait le foncier, agricole et/ou particulier ce qui est loin d'être anodin.

Le tracé proposé par TMP impacterait fortement l'exploitation agricole Les Olivades ; or cette ferme en péri-urbain mérite d'être préservée parce qu'elle propose ses produits en circuit court avec un faible impact carbone et avec un modèle économique innovant et pérenne ; cette ferme nourrit de nombreuses familles depuis plus de 20 ans avec des produits locaux sains et de qualité. De plus, la préservation du foncier agricole est un enjeu considérable dans le contexte actuel de lutte contre le réchauffement climatique et la transition énergétique ou encore pour la biodiversité.

Pour appuyer mes propos je citerai Xavier Remongin in <https://agriculture.gouv.fr/paysage-la-preservation-du-foncier-agricole> « La préservation du foncier agricole est une urgence et un enjeu fort pour le maintien d'une agriculture durable. Au-delà de la fonction première des terres agricoles, à savoir la production agricole prioritairement à des fins alimentaires, d'autres fonctions économiques, sociales et environnementales peuvent être remplies par ces espaces. Assurer le développement durable de l'agriculture, de la forêt et des territoires, et préserver le capital de production de l'agriculture, notamment le foncier agricole, apparaît essentiel dans un objectif de pérennisation de l'activité agricole et des aménités notamment environnementales potentiellement induites.

Le foncier ne se limite pas à être un patrimoine, il remplit aussi des fonctions. En particulier, en périphérie des villes, il est indispensable au développement des circuits courts. C'est aussi un élément essentiel au maintien des continuités écologiques et plus largement au maintien de nos paysages. »

Observation n°127

Déposée le 18 Janvier 2022 à 14:46

Par Anonyme

Observation:

Bonjour, j'ai 3 observations :

1) Comme évoqué en réunion publique, pourquoi ne pas rallonger le tracé d'1 ou 2 arrêts après La Pauline, en direction de la ZI Toulon-Est ? Il s'agit du véritable moteur professionnel du secteur et cela permettrait une connexion plus facile avec le parking-relais excentré à la Chaberte. Il serait dommage d'avoir à prendre une navette pour rallier le BHNS. Dans tous les cas, cette aire de stationnement sera bienvenue vu le manque de places dans la zone, sachant que les covoitureurs s'exposent à un risque d'enlèvement de leur véhicule s'ils se garent actuellement à la Bastide Verte. De plus, l'autoroute très engorgée au niveau de La Farlède le sera encore plus après les travaux, étant donné qu'on y passera de 3 à 2 voies dans le sens Toulon-Nice.

2) Pouvez-vous svp prévoir une amplitude horaire suffisante de circulation du BHNS en semaine (a minima 6h-22h) pour les trajets domicile-travail des personnes qui travaillent tôt/tard, notamment à l'Hôpital Ste Musse ? Idem pour les weekends (jusqu'à 1 ou 2h du matin) pour faciliter l'accès aux manifestations festives, culturelles ou sportives au centre de Toulon notamment.

3) Est-il possible d'envisager la gratuité des parkings-relais, a minima pour ceux qui achètent un ticket de transport et pour les abonnés, comme cela est proposé à Marseille ou Montpellier ?

Précision : j'habite à Solliès-Pont mais comme beaucoup d'autres résidents de la Vallée du Gapeau, je passe la majeure partie de mes journées sur le territoire métropolitain pour le travail, le sport et les loisirs.

Merci en tout cas de nous donner la parole dans cette concertation.

Cordialement

Observation n°128

Déposée le 18 Janvier 2022 à 15:37

Par Marchand Françoise

126 avenue Charles Chabaud

83160 La Valette du Var

Observation:

Je suis très déçue de constater qu'au lieu d'un tramway initialement prévu TPM veut maintenant des bus

Le tramway a beaucoup plus d'avantages de contenance de débit et sans pollution

Donc c'est une régression

Observation n°129

Déposée le 18 Janvier 2022 à 17:04

Par Blanc Roger

83160 La Valette du var

Observation:

A La Valette du Var, Avenue Pablo Picasso dans le projet de 2005 (voir document, pour ceux qui l'ont encore) il était prévu deux voies pour le tramway. Dans le projet du BHNS un seul couloir est prévu, l'un attendant le passage du 1er avant de pouvoir utiliser le couloir. Où est le progrès ?

Le tramway est toujours justifié au-delà de 45.000 voyageurs par jour.

Entre le tramway et le BHNS, le tramway se justifie pour une vision à long terme et surtout les fréquentations en heure de pointe.

Observation n°130

Déposée le 18 Janvier 2022 à 19:02

Par TERNOIR Serge

130 Rue Berthelot

83130 La GARDE

Observation:

Bonsoir?

Je suis le Président de L'AFUZI et je représente les 600 entreprises et 10 000 salariés de la ZI Toulon Est. Les chefs d'entreprises s'étonnent de ne pas avoir droit au BHNS alors qu'ils contribuent fortement depuis plus de 10 ans à la taxe transport. En effet le tracé s'arrête à la gare de la Pauline alors qu'il reste plus de 5 km sans transport en commun. En regardant de prêt le tracé, on voit que le tracé double la voie du RER vers la gare de la Garde et accessible en moins de 5 minutes..Ne serait il pas judicieux de déplacer ce tracé vers le bout de la zone Industriel qui bientôt fera parti de TPM. Merci de votre compréhension

Observation n°131

Déposée le 18 Janvier 2022 à 19:42

Par BAUGER Marianne

128, rue Léon Jouhaux

83200 Toulon

Observation:

Les amplitudes horaires, tant pour le transport propre que pour le reste du réseau mistral qui y permettra son accès, doivent être adaptées à la vie des Varois. Sur le plan professionnel il faut prendre notamment en compte les horaires décalés des soignants.

Travaillant à l'hôpital Ste Musse, il m'est impossible d'être à 05h45 à mon poste si je prends les transports en commun (et pourtant j'habite dans une des zones les mieux desservies par le réseau mistral). Je n'ai non plus aucune possibilité de transport en commun lorsque je finis à 21h. Ne pas oublier que les soignants travaillent aussi les week-ends et les jours fériés. Sur le plan personnel, si l'on souhaite que les villes vivent et soient attrayantes il faudrait penser à avoir des transports en commun le soir, quelque soit le jour de la semaine. Les restaurants, cinémas, théâtres (...) ne sont pas ouverts que du jeudi au samedi.

Observation n°132

Déposée le 18 Janvier 2022 à 19:50

Par Anonyme

Observation:

La question que je me pose souvent à propos des transports à Toulon ce sont vos horaires de bus (rarement respectés un peu à 10 min près sur certaines lignes).

Le retard n'est pas un problème, c'est plutôt le en avance quand le prochain est 15 à 20 min plus tard.

Le deuxième point serait la possibilité de se rendre dans d'autres communes type sollies, la crau, la garde, le Pradet, Hyères de manière plus directe et surtout avec plus d'horaires dans la journée... L'idée étant de ne pas prendre la voiture, de changer les habitudes des usagers et finalement certains trajets en termes de temps ne sont pas attractifs en comparaison au véhicule personnel :dommage pour l'été où certaines destinations seraient plus agréables à rejoindre en transport en commun ET pour les travailleurs qui malheureusement sont obligés de prendre leur véhicule faute de transports en commun d'une commune à l'autre à des horaires adéquats.

Enfin, les horaires de "nuit". J'en suis tombée de la chaise lorsque j'ai compris qu'il s'agissait plutôt de soirée. L'intérêt des horaires de nuit est de limiter la circulation automobile, de pouvoir rendre le centre ville de Toulon attractif pour toutes les populations de la métropole (même éloignées), permettre aux travailleurs en horaires décalés de préférer les transports collectifs, profiter des événements culturels en soirée sans se poser la question du prix du parking et surtout de sa disponibilité, etc.

Observation n°133

Déposée le 18 Janvier 2022 à 22:27

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Les associations de l'Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature de France Nature Environnement préconisent un tracé direct du TCSP de la gare de La Seyne à Toulon par la Pyrotechnie, Lysia, Cimetière, Pont Carral et Bon Rencontre;

en optimisant l'intermodalité devant les gares de La Seyne et de Toulon pour des échanges rapides, courtes comme présenté dans les documents joints :

- Propositions de l'UDVN-FNE83 : TCSP DES GARES

- Proposition pour une station du TCSP en gare de Toulon : extrait de Var Matin du 18 janvier.

- Présentation des propositions le 18 janvier 2022 : 220118 TCSP Concertation à La Seyne

Ces propositions qui émanent des usagers pour un service optimal seront étudiées. Nous espérons le dialogue pour relever les défis qu'elles présentent.

-

3 documents joints.

Observation n°134

Déposée le 19 Janvier 2022 à 00:18

Par BADIÉ Catherine

Résidence le Vert Logis

83140 SIX FOURS

Observation:

Le tracé tel qu'il est proposé est complètement aberrant et je m'y oppose formellement.

1) Ce tracé supprimerait une grande partie des terres agricoles de l'AMAP les Olivades d'Ollioules. Cette AMAP permet de nourrir de nombreuses familles avec des produits de qualité à des tarifs très intéressants. Elle permet à des jeunes adolescents du lycée de découvrir d'autres produits que ceux de la mal bouffe industrielle.

A une époque où de nombreux médecins tirent la sonnette d'alarme sur les cas d'obésité qui se multiplient en France et risque de coûter très cher à terme à notre système de santé, il est aberrant de vouloir priver une partie de la population de produits sains et respectueux de l'environnement.

2) En supprimant l'accès à l'eau du Canal de Provence aux exploitants de l'AMAP, les politiques priveraient les consommateurs de base de produits sains et accessibles. Ces mêmes politiques réserveraient alors aux très riches la nourriture de qualité. "La France d'en bas" n'aurait alors plus qu'à se serrer la ceinture.

3) Ce projet est écologiquement non viable. En effet, il suffit de se renseigner pour s'apercevoir que les constructions envisagées se feraient sur des terrains inondables...

Encore une fois les leçons du passé n'ont apparemment pas été comprises par des politiques qui parlent d'écologie mais refusent de la faire au quotidien.

L'électrice que je suis saura s'en souvenir lors des prochaines élections

Observation n°135

Déposée le 19 Janvier 2022 à 10:40

Par Lesueur Simon

La Seyne

Observation:

Bonjour,

J'habite La Seyne et je suis très intéressé par la mise en place de ce type de transport en commun qui me permettra de ne plus prendre de véhicule personnel sans perte de temps. Sauf, que le tracé prévu me semble absurde. Quel intérêt de faire des détours avant de rejoindre La Seyne. Toulon ouest est en prise direct avec Toulon, c'est La Seyne qui est enclavé, il y a l'espace pour faire une connexion directe. Si je dois faire le tour de Toulon Ouest avant d'aller en ville, cela ne me sera d'aucun gain.

Pôles des aires d'attraction des villes	Mode de déplacement des actifs résidant dans les pôles (en %)					Part des actifs parcourant au plus 5 kilomètres (en %)	Population des pôles en 2018
	Marche à pied	Vélo	Deux-roues motorisés	Transports en commun	Voiture		
Paris	8	2	3	50	37	34	10 566 866
Lyon	10	5	2	33	51	46	1 265 614
Marseille – Aix-en-Provence	9	2	5	23	61	53	1 173 417
Lille	7	4	1	21	68	39	951 458
Bordeaux	6	8	3	20	63	40	735 146
Toulouse	6	7	3	21	63	36	732 644
Nantes	7	8	2	24	58	43	481 096
Nice	11	2	8	23	56	45	457 359
Strasbourg	8	14	1	26	50	49	422 968
Grenoble	9	12	1	23	55	54	364 605
Montpellier	9	7	3	20	61	51	356 972
Toulon	8	3	6	11	72	49	348 888
Rennes	10	9	2	24	56	53	268 797
Reims	11	3	1	16	69	58	209 334
Saint-Étienne	12	1	1	19	67	50	207 432
Angers	10	7	2	15	67	50	205 346
Dijon	11	5	1	22	60	63	198 762
Le Havre	10	2	2	15	71	53	194 639
Nîmes	12	4	3	10	71	59	149 633
France	9	4	3	27	58	44	33 938 627
Province	10	4	2	14	70	50	23 371 761

Observation n°136

Déposée le 19 Janvier 2022 à 11:41

Par Toulon Var Déplacements Maurice Franceschi

Observation:

Un TCSP au RABAIS.

Alors que la solution tramway avait été adoptée depuis 2000, choisie et mise en œuvre par monsieur Falco en 2005, puis abandonnée pendant 15 ans, maintenant TPM nous propose un TCSP au Rabais.

Au Rabais sur la capacité, le domaine de pertinence du BHNS se situe entre 20 000 et 30 000 passagers/jour alors que les besoins de TPM à l'horizon 2030 sont de 100 000 passagers/jours sur l'axe est-ouest. Le tramway pourra transporter jusqu'à 100 000 passagers sur cet axe, comme sur la ligne 1 du tramway de Nice, alors que le BHNS n'en transportera que 30 000 ce qui est insuffisant pour relier les deux villes les plus importantes du département.

Au Rabais sur la rapidité en ne faisant pas de site propre sur près de 30 % du trajet, alors que le site propre tramway était prévu sur 100 % de site propre.

Au Rabais sur le confort : un bus articulé comporte du roulis et du tangage, des coups de frein brutaux, alors que le tramway est stable sur ses rails et à des accélérations et freinages progressifs,

au Rabais en supprimant des sièges pour avoir 180 places en majorité debout, alors qu'un bus de 24m classique, avec suffisamment de places assises, ne peut transporter que 150 personnes.

Au Rabais car le bhns ne permet pas un accostage fiable et précis le long du quai (ornièrage de la chaussée, usure des pneus).

Au Rabais car le bhns ne permet pas de faire monter un vélo, alors que le tramway le permet.

Au Rabais sur l'objectif de la part modale des transports en commun qui n'est que de 10 % pour 2025, alors que les métropoles ont déjà des parts modales de 20 % (Nice, Grenoble, Montpellier, Nantes, Bordeaux,...), voir en pièce jointe comparaison des déplacements des actifs d'après INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5016698>) . Avec la solution BHNS pour cette ligne de TCSP, TPM continuera à être la dernière des métropoles en matière de transports en commun.

Il faut une autre volonté politique pour améliorer significativement l'offre de transports en commun de notre Métropole qui va bientôt s'agrandir, et pour cela il est indispensables de réaliser une ligne de Tramway, qui sera la colonne vertébrale sur l'axe est-ouest, complétée par des lignes de BHNS, en connexion avec l'axe principal tramway, pour desservir Six Fours, Ollioules, La Valette, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et tous les quartiers principaux, Hyères étant reliée par le TER dont il faudra augmenter la cadence et l'amplitude horaire.

Nous demandons qu'une comparaison objective, sur l'axe est-ouest, soit faite entre la solution BHNS et la solution tramway .

Pour Toulon Var Déplacements, M. Franceschi, président.

1 document joint.

Observation n°137

Déposée le 19 Janvier 2022 à 13:33

Par Anonyme

Observation:

Pourquoi faut-il construire de nouvelles infrastructures pour faire passer ce bus ? Le réseau actuel est suffisant, éventuellement élargir certaines voies pour créer un passage rapide du bus. Aussi il faudrait créer de nouvelles pistes cyclables. Celles existantes sont très utilisées, preuve que le vélo est adapté aux déplacements sur TPM.

Observation n°138

Déposée le 19 Janvier 2022 à 19:12

Par Collectif Tramway et Transport en Commun Association

Observation:

Le scandale du choix du mode de Transport en Commun en Site Propre

dans la Métropole de Toulon Provence Méditerranée

A La Seyne sur Mer, à la périphérie Ouest de l'aire toulonnaise, l'ambiance de cette 4ème réunion publique n'était pas la même. Les participants se sont résignés au choix du BHNS. Fusaient alors des questions légitimes certes sur le tracé, les encombrements urbains, etc.

Vers la fin de cette rencontre, les pro-tramway ont eu la parole. Et là, en tant que Président d'association, j'ai fait un point de situation. Où en est-on ?

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS

Réunion publique du 18 janvier 2022 à La Seyne-sur-Mer

En cette 4ème et avant-dernière réunion publique, je me permets de faire un point de situation. Je représente ici les 10 associations citoyennes rassemblées dans 'le Collectif Tramway et Transports en Commun' de la métropole toulonnaise. Et je voudrais, en son nom, réagir vivement à la caricature de concertation qui nous est proposée par TPM.

C'est en citoyens responsables que nous participons depuis le début, à cette concertation préalable. Notre but est de dialoguer avec tous pour rechercher ensemble un consensus optimal.

Or, nous constatons qu'en fait de TCSP, il n'est question dans vos propos, Monsieur le Vice-Président, que de BHNS ! Un choix de mode qui a été effectué en Conseil communautaire il y a 5 ans. Nous avons retrouvé les verbatims de ce fameux conseil. Il n'y est présenté aucune justification de l'abandon d'un projet de tramway, mais seulement, au contraire l'affirmation que le BHNS était le « projet du Président-maire » ... Le fait du prince quoi !

De qui se moque-t-on ? Débattre de quoi ? C'est une pantalonnade !...

Ayant la plus haute considération pour la démocratie participative, nous ne pouvons accepter un tel fait accompli. Nous voudrions que le débat porte d'abord sur le choix du mode de ce TCSP. Nous attendons qu'une comparaison solide et non biaisée des différentes hypothèses soit conduite par votre assistance à la maîtrise d'ouvrage pour éclairer ce choix. Et s'il apparaissait alors qu'un BHNS soit incontestablement la meilleure solution, notre collectif serait à vos côtés pour en faire le meilleur système possible pour la métropole toulonnaise.

Monsieur CHENEVARD, vous connaissez notre position et les principaux défauts qu'aurait selon nous un BHNS. Nous les dénonçons depuis longtemps et vous faites la sourde oreille. Rappelons en les principaux, pour fixer les idées.

- Le BHNS est sous-dimensionné pour une population en progression constante dans la métropole et sa capitale. Les prévisions chiffrées sont là. Il sera saturé très rapidement.
- Le BHNS ne sera pas en site propre intégral comme l'était le projet du tramway. Cette situation générera des difficultés au bon fonctionnement du réseau et au service attendu par tous les usagers. C'est inacceptable !
- Le BHNS sera finalement plus coûteux à la personne transportée. Sa durée de vie est entre 15 et 20 ans, celle du tramway jusqu'à

40 ans et plus. Le tramway bien que son prix de construction soit un peu supérieur, commence à être bénéficiaire à mi-vie (20 ans), une bonne affaire à long terme.

M CHENEVARD, s'il vous plaît, ne dites plus : il est impossible de faire le tramway, à Toulon, trop étroite entre mer et montagne, car c'est faux ! C'est une galéjade !

Comment en effet serait-il possible de réaliser un BHNS dont l'emprise est plus large que celle d'un tramway, là où un tramway ne pourrait pas passer ? Étonnant quoi !

Et, après tous les éléments exposés, nous souhaitons vous voir reconsidérer votre position. Pour notre part, nous serions prêts à vous suivre si l'étude objective que nous appelons de nos vœux, montrait que votre choix était le bon. Et nous espérons que vous seriez aussi 'fair play' si le résultat était l'inverse. En effet, pour nous, comme pour vous, c'est notre conviction, seul compte l'intérêt des habitants de la métropole, qui sont aussi les contribuables d'aujourd'hui.

Pour le Collectif Le Président Jean-François GUYETAND

Alors que notre intervention ouvrait le débat sur une nécessité conduite par l'assistant à la maîtrise d'ouvrage, en faveur d'une comparaison solide et non biaisée sur le meilleur mode de TCSP à choisir pour l'aire toulonnaise, M CHENEVARD pour seule réponse, sort une étude du CERTU sur l'état des sites propres de plusieurs BHNS. Satisfait de sa trouvaille, il répond que la moyenne de leurs sites propres n'est que de 56 %. Dans ce cas, la loi ne les classe pas dans la catégorie des BHNS exigeant 70 % de site propre. Une telle réponse est-elle responsable ?

Nous sommes outrés d'entendre M CHENEVARD soutenir la construction du BHNS qui va imposer des difficultés de bon fonctionnement dans le réseau et une dégradation du service dans des secteurs à forte population par exemple dans l'Est de Toulon. Ainsi, les quartiers de La Coupiane (1km 370), de Saint Jean du Var (2km 100 cumulés) et ailleurs sans site propre intégral, n'auront qu'une seule voie imposant une circulation alternée du BHNS. Les usagers potentiels n'auraient-ils pas le droit d'avoir un site propre à 100 % comme ailleurs, ce qui est prévu avec un tramway. Nous dénonçons un scandale dans cet aménagement local.

Le Conseil métropolitain et son Président sont en pleine contradiction en voulant un BHNS qui n'est qu'un 'TCSP au rabais', a-t-on pu entendre, dans sa sous-dimension (3 BHNS = 1 tramway), dans son coût à la construction de 625 M€ et non de 405 M€ comme annoncés, dans son manque d'appréciation dans la coordination du réseau avec les autres bus. Nous regrettons qu'aucune projection ne soit faite dans le futur, oubliant ainsi les communes de Six-Fours à Sanary, du Pradet à Carqueiranne, de la Pauline aux Solliès passant par l'AFUZY qui paie la taxe du versement transport.

Nous avons apprécié que Mme le Maire de La Seyne découvre le bienfait de la circulation sur rails. Effectivement, ce mode de circulation a beaucoup de qualités entre autres d'être moins énergivore, moins d'emprise au sol, plus de perméabilité sur site, plus de confortabilité, etc.

M CHENEVARD se fait une gloire de mettre en place le RER toulonnais, projeté depuis les années 90. C'est certes un moyen de déplacement de plus, mais il ne remplace pas un vrai TCSP au profit des habitants de la métropole.



OMSI2 ADDON

BERLIN BRT

Mit Bus Rapid Transit noch schneller durch Berlin



OMSI 2 ADDON

BERLIN BRT

Mit Bus Rapid Transit noch schneller durch Berlin

Halycon Media (c) 2020



Observation n°139

Déposée le 19 Janvier 2022 à 22:00

Par Colombel Mikaël

Observation:

Bonjour, je suis content, enfin les choses avancent pour les transports en commun de métropole.

Le choix du BHNS où du Tram n'est plus d'actualité, certes un choix économique a été fait par la municipalité, mais j'espère que ce choix économique ne le sera pas aussi sur le choix du réaménagement paysager de la métropole.

Une végétalisation de l'importante du parcours du BHNS avec des sections réaliser en bande de roulement entouré de gazons pourrait être un moyen d'apporter de la verdure dans la ville comme le représentent les photos suivantes.

De plus la création d'une piste cyclable isolée de la route sur l'avenue de la République (Toulon) serait la bienvenue et permettrait de réaliser la suite de la piste cyclable existante.

Je trouve par contre que le reste de la ville de Toulon reste mal desservi surtout le nord-ouest où un terminus BHNS au musé départemental du var (jardin du Las) serait le bienvenu.

Une réfection et un réaménagement de l'avenue JEAN RAMBAUD et des voies de part et d'autre de cette avenue permettraient intégrer une ligne BHNS ainsi qu'une piste cyclable pour rejoindre la Seyne-sur-Mer.

Par contre je m'oppose totalement au "projet de bande d'arrêt d'urgence mutualisée avec les transports en commun" ceci est d'une inconscience totale! Une voie d'arrêt d'urgence doit rester une voie d'arrêt d'urgence et non devenir une voie circulaire, ceci est une mise en danger de la vie d'autrui et serait une décision totalement irresponsable de nos élues qui devront répondre pénalement de leurs choix en cas d'accident, chose qui se produira.

2 documents joints.

Observation n°140

Déposée le 20 Janvier 2022 à 08:50

Par VON HATTEN Anne

Observation:

Adhérente à l'AMAP des Olivades depuis près de 10 ans c'est dans un état de lassitude que je découvre que le projet s'en prend encore aux terres agricoles !

Je soutiens cette AMAP et je viens avec d'autres amies habitant également à BANDOL chercher mes légumes chaque semaine par conviction et pour soutenir cette démarche de développement durable. Je suis totalement pour la création de transports collectifs et propres mais je pense que ce développement doit permettre de restructurer l'urbanisation qui a été faite avec un total mépris de l'environnement, du paysage et de notre cadre de vie (notamment vers Ollioules !). C'est une opportunité de remodeler de reréfléchir l'urbain déjà existant et non pas de prendre encore sur des terres arables ! Alors que la redynamisation de l'agriculture périurbaine locale est plébiscitée par les habitants la priorité doit être de sauver les terres de cette AMAP qui est un modèle en la matière.

Professeure au collège, je suis venue à l'AMAP avec mes élèves pour les faire découvrir ces nouveaux modes de développement, les faire réfléchir à l'urbanisation, à leurs modes de consommation ...

Faisons de cette AMAP un lieu inspirant et éducatif !

Observation n°141

Déposée le 20 Janvier 2022 à 11:34

Par Anonyme

Observation:

Projet intéressant, mais il est souhaitable d'étudier un tracé moins coûteux (passage en terrains privés ...) et respectueux des dernières terres cultivables et cultivées de l'aire toulonnaise (qui ont presque toutes disparues sous le béton)- merci d'avoir une vision à long terme en rapprochant les lieux de production agricole des lieux de consommation : les générations suivantes vous en seront reconnaissantes - c'est tellement rare de la part des décideurs politiques ...

Observation n°142

Déposée le 20 Janvier 2022 à 13:00

Par de Montauzon Eyméric

EPPC c/o Association Grand Secteur Grand Var

Observation:

Bonjour,

Nous coordonnons l'activité de l'association Grand Secteur Grand Var, présidée par Mme Joanna Elbaz, directrice du centre commercial Grand Var.

L'association, créée en janvier 2021, fédère 6 grands acteurs commerciaux de la zone commerciale (centre commercial Grand Var, Ikea, Avenue 83, Leroy Merlin, Boulanger et Mc Donald's) représentant 160 000 m2 GLA.

Au nom de cette association, nous souhaitons vous faire part de notre très grande satisfaction et de notre soutien à la relance de ce projet qui contribuera à diversifier les modes d'accès à la zone pour les clients et les salariés de la zone, à pacifier la zone et à améliorer son image.

Nous souhaitons engager avec vous un groupe de travail visant à préciser :

- l'aménagement et la signalétique des arrêts qui desserviront la zone et leur liaison piétonne avec les principaux générateurs de flux (centres commerciaux, université, zone d'activité),
- leur signalétique,
- à bien comprendre l'interaction entre l'équipement et les autres modes d'accès à la zone commerciale, afin notamment que l'équipement ne se traduise pas par des reports de circulation routière sur des axes déjà régulièrement saturés,
- à anticiper sur les phases de chantier de mise en oeuvre du projet, et notamment sur la coexistence entre ces travaux et ceux d'élargissement de l'A 57, qui appelleront une expertise forte visant à limiter les effets d'engorgement sur une zone qui souffre des travaux actuels,
- et à relier votre démarche avec celle que nous mettons à l'étude au sein de l'Association visant à travailler sur une meilleure mutualisation des aires de stationnement de nos membres et sur la capacité à offrir à nos clients et salariés une boucle de transport permettant de réduire les effets de cabotage qui se reportent sur la voirie publique.

Nous sommes à votre disposition pour engager ce travail très utile au développement de la zone.

Très cordialement

Association Grand Secteur Grand Var

Observation n°143

Déposée le 20 Janvier 2022 à 17:43

Par Andrau Anne

51 AVENUE DES FILS MARESCOT Toulon

83200 TOULON

Observation:

Je suis favorable au trajet direct qui éviterait de nombreuses nuisances et permettrait à la ferme des Olivades de garder ses terres intactes et de continuer par le biais de l'AMAPr à approvisionner de nombreuses familles (dont je fais partie) en légumes sains et cultivés sans produits phyto-sanitaires.

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : TRIGO Prénom Nathalie

Adresse : TOULON 83000

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REPONDANT AUX BESOINS DE DESSERTTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°144

Déposée le 20 Janvier 2022 à 18:23

Par TRIGO NATHALIE

641 avenue de siblas

83000 TOULON

Observation:

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Faciliter la vie des Gardéens grâce au BHNS



Mardi 11 janvier, a eu lieu la réunion de concertation sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service porté par la Métropole. L'occasion d'informer et de donner la parole aux Gardéens sur cette future offre de transport en commun diversifiée, durable et de qualité.

Jean-Louis Masson, maire et Yannick Chenevard, vice-président de TPM et 1^{er} adjoint au Maire de Toulon se sont retrouvés salle Mussou pour présenter le projet de BHNS aux Gardéens. La ligne de Bus à Haut Niveau de Service prévoit un tracé de 26 km, de Bois Sacré à la Seyne-sur-Mer jusqu'aux gares de La Pauline et du centre-ville de La Garde, en passant par la Ollioules, Toulon et La Valette-du-Var. Il reliera les principaux pôles générateurs de déplacements : quartiers fortement habités, centres-villes, établissements culturels et universitaires, hôpitaux, centres commerciaux...

Ses atouts ? Un site propre sur 70% de l'itinéraire, une priorité aux feux et dans les carrefours, une fréquence élevée (7 minutes en période de pointe), une amplitude horaire élargie et une parfaite accessibilité pour les PMR. Un projet d'envergure, qui vise à restructurer et améliorer la qualité du réseau de transport en commun Mistral. La mise en service d'une première phase est prévue dès la fin 2024.



Le BHNS en quelques chiffres

- 53 stations
- 5 gares et haltes ferroviaires
- 6 pôles d'échanges multimodaux
- 7 parcs relais (P+R)
- 2 parcs de covoiturage
- 180 places par bus
- 24 mètres de long
- 41 000 voyageurs par jour

Observation n°145

Déposée le 20 Janvier 2022 à 20:49

Par Boucher Serge

Observation:

Bonjour,

Vous trouverez ci joint (photo) ce que l'on peut trouver dans l'"hebdo" de La Garde n° 1658 distribué dans les boites aux lettres ce jour, jeudi 20/01/2022.

Alors que l'enquête est encore ouverte, le maire, Jean Louis Masson, s'assoit sur celle-ci en vantant le Bus à HNS, sans parler du Tramway, avec, en plus, la photo de l'énorme engin qui va circuler dans nos rues.

24m de long ... imaginez-vous le temps qu'il va falloir pour le doubler alors que le tramway, véritable Transport en Commun en Site Propre (TCSP), circulerait sur des voies (déjà) réservées.

Notre maire s'assoit aussi sur l'enquête réalisée il y a une quinzaine d'années alors qu'il dirigeait déjà la commune - voir le document "Plan de circulation 2003-2008", qu'il avait signés, joints à mon observation n° 100 où on peut voir le tramway stylisé sur des voies qui lui sont réservées !

Mais, bon, l'intérêt commun, beaucoup s'en fiche : iels ne seront certainement plus de ce monde quand ce projet sera véritablement opérationnel. Ils laisseront le "bébé" aux générations suivantes.

1 document joint.

Observation n°146

Déposée le 21 Janvier 2022 à 14:21

Par MEGY Catherine

Le collet du Pastre 2

83220 le Pradet

Observation:

Il me paraissait plus opportun de créer un tramway comme cela était envisagé .

Je ne suis pas convaincue de l'efficacité de cette ligne au niveau du rendement, de la fréquence, des embouteillages chroniques sur Toulon , vu que le choix du tout voiture a été fait.

De plus ce tracé empiète sur des terres agricoles, ce qui est un non sens et une aberration. Il faut les préserver .

Il faut prendre le risque de réduire le flux des voitures :

En développant les pistes cyclables dignes de ce nom , sécurés, larges , éclairées ,directes.

En mettant au point un tramway en réduisant les voies pour les voitures en évitant les terres agricoles.

Observation n°147

Déposée le 21 Janvier 2022 à 15:33

Par Cuniberti Irène

83500 La Seyne sur Mer

Observation:

Bonjour

Mes remarques concernent le tracé sur le secteur de La Seyne . Pour les quartiers sud de La Seyne le tracé tel que prévu ne permettra pas de rejoindre rapidement la gare de Toulon , l'hôpital St Musse, l'université ect ce sera trop long . Si le passage par l'hôpital et le quartier Berthe semble nécessaire bien qu'il rallonge le parcours et ne desserve pas Brégaillon par contre le détour par le centre commercial d'Ollioules est aberrant , en effet d'une part les seynois qui vont dans ce secteur y font des courses importantes qui nécessitent la voiture (comment transporter le contenu d'un caducé plein dans le bus ?) d'autre part les petits commerces du centre ville ont du mal à survivre pourquoi favoriser encore les grandes surfaces ? enfin et surtout ce tracé sacrifie des terres agricoles il serait très hypocrite que d'une part on affirme vouloir favoriser le retour de l'agriculture sur le territoire et d'autre part détruire une exploitation qui marche .

Ayant du pendant 2 mois me rendre chaque jour au chevet de ma mère à l'hôpital St Musse , j'ai dû prendre ma voiture, avec le projet tel que prévu je devrais aller en voiture à Bois Sacré puis prendre le BHNS qui me ferait faire un grand tour par le quartier Berthe puis le centre commercial , trop long ! Pour aller à la gare de Toulon prendre un TGV (3 à 4 fois par an) je devrais prendre un bus jusqu'à Bois Sacré puis le BHNS qui après un long parcours ne me mènerait même pas jusque devant la gare de Toulon (tirer une grosse valise le long du boulevard Vauban à 70 ans ...) long et pas pratique !

Voilà les réflexions que m'inspire le tracé prévu pour le BHNS .

Sincères salutations .

Observation n°148

Déposée le 21 Janvier 2022 à 22:09

Par Anonyme

Observation:

Projet intéressant, la ponctualité et le temps de trajet sont un point primordial pour inciter la population à prendre les transports en commun au lieu de la voiture.

Pour cela, le BHNS doit circuler à 100% en site propre avec des voies entièrement dédiées.

Quitte à rendre « piéton » certaines rues ou à déplacer le flux de circulation vers des réseaux secondaires.

TCSP Variante



TCSP Direct



Observation n°149

Déposée le 21 Janvier 2022 à 22:38

Par Herbin Nancie

359 Montée de la Paveigne

83200 TOULON

Observation:

-Le tracé TPM "TCSP variante", La Beaucaire -Gare de La Seyne oblige à des expropriations car il passe entièrement sur des propriétés privées.

-Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

-Il gravit la colline de la garenne d'où problème de pente.

-Il condamne notre borne du canal de Provence dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit. De plus, l'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres des Olivades.

-Il traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences du tracé et sur l'activité économique de cette ferme qui participe à nourrir 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

Les Olivades sont le siège de la première Amap de France. Elles sont riches d'un patrimoine historique du moyen âge à aujourd'hui avec ses célèbres ancêtres des occupants actuels, les familles Sénéquier et Loro dont des rues de Toulon et une place à La Seyne portent le nom.

- Il coupe le chemin d'entrée Sud des Olivades et sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- il passe sous la voie ferrée, par un tunnel déjà construit en zone inondable où arrive l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² soit 250 ha en amont et de plus en plus imperméabilisés. De plus le creusement sous la voie ferrée est dans la nappe phréatique et oblige à pomper l'eau 365 j. par an. Par ailleurs le risque d'accident grave pourrait se produire lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents, conséquences du changement climatique.

Par notre proposition de "tracé direct" Gare de La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a aucune expropriation, aucun ouvrage d'art, aucun danger lors d'intempéries.

Le tracé de TPM, "TCSP variante" propose 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: La Technopole et le Centre commercial dont ce dernier n'est pas demandeur car ses investissements en parking sont considérables favorisant ainsi les courses qui remplissent les coffres des voitures.

Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions).

Aucun obstacle ne se pose au "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra se réaliser que lorsque tous les problèmes juridiques, techniques et financiers seront résolus ce qui va demander un temps très long.

1 document joint.

Observation n°150

Déposée le 22 Janvier 2022 à 11:41

Par CHEVRIER Jacques

83000 TOULON

Observation:

Comment peut-on nous faire accepter ce projet sans donner les informations objectives qui démontrent sa validité?

Faisons un état des lieux: 20 lignes d'autobus circulent sur le Bd de Strasbourg à Toulon. En 2006 la RMTT comptait 3500 voyageurs par heure et par sens.

Questions: Voulons nous une circulation apaisée sur ce Bd? Quel sera le nombre de voyageurs dans 30 ans?

Le projet propose un BHNS toutes les 7 minutes. Le calcul par une simple règle de trois nous donne.

$D = C * 60 / I$. Le débit = la capacité du véhicule * 60 / intervalle

Dans le cas préconisé par TPM, nous aurons: $180 * 60 / 7 = 1600$ v/h/s. Nous sommes ainsi loin des 3500 et même des 5 à 6000 v/h/s si on se projette sur l'avenir.

Alors doit-on continuer à voir cette procession de bus sur le Bd de Strasbourg comme actuellement avec son cortège de pollution et d'embouteillages ? Doit-on dépenser tant de millions d'euros pour constater l'échec, à sa mise en service, de ce BHNS qui, comme dans d'autres villes, conduira à la réalisation d'un autre moyen de transport plus efficient? N'est-il pas plus raisonnable de le faire dès maintenant?

En tant que contribuable et donc financeur de cette opération, je m'y refuse et suis contre ce projet.

Jacques Chevrier

Observation n°151

Déposée le 22 Janvier 2022 à 16:49

Par Bertrand Frederic

11 bis rue Motteana

83400 Hyeres

Observation:

Ce projet n'a de sens que si le trajet se fait sur des voies dédiées sans croisement et sans conflits avec les autres usages. Sinon on rajoutera un autre moyen de déplacement sans améliorer les liaisons. Circuler dans la métropole est devenu impossible, les personnes qui y travaillent habitent de plus en plus loin, et il faut trouver des moyens innovant. Il faut d'autre part des Hub de stationnement de part et d'autre sont-ils prévus ?

Pour finir la vraie ambition aurait été en lieu et place un tramway, moins large que ce machin qui ne servira pas à grand chose s'il ne dispose pas de voies dédiées.

Marc Vuillemot
622, chemin Aimé Genoud
83500 La Seyne-sur-Mer

La Seyne, le 22 janvier 2022,

Monsieur le président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée

Monsieur le vice-président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée chargé des
mobilités

Copie : Madame la maire
de La Seyne-sur-Mer

OBJET : TCSP-BHNS – Consultation du 18 janvier 2022

Monsieur le président,
Monsieur le vice-président,

Vous avez bien voulu solliciter l'avis des Seynois quant au projet métropolitain de « *super-bus* » (*bus à haut niveau de service*).

Suite aux avis donnés par les uns et les autres des intervenants, et après avoir échangé avec divers Seynois à l'issue de la réunion du 18 janvier, la plupart des remarques que j'ai émises dans le courrier que je vous ai adressé le 17 janvier me semblent confortées. D'autres ont quelque peu évolué. Je vous serais donc reconnaissant de bien vouloir prendre en compte dans l'enquête publique les éléments qui suivent.

1. – Le tracé dans la partie seynoise de la ligne

1.1. – La desserte du quartier Berthe est un impératif

Je confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Il apparaît dans les documents soumis à concertation l'hypothèse d'une liaison qui, longeant la zone portuaire de Brégaillon par la voie départementale entre la Pyrotechnie et l'entrée du centre-ville, ne desservirait pas le quartier Berthe, voire non plus la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours.

« Il demeure certes sur les plans un tracé alternatif traversant le quartier Berthe. Serait-ce à dire que certains "super-bus" auraient un trajet direct délaissant la gare, le plus grand ensemble d'habitat social du Var où vivent près de 15.000 personnes, un grand pôle commercial, un collège, des écoles et deux crèches, des équipements sociaux, culturels et sportifs, des lieux de culte, la

médiathèque majeure de la ville, l'hôpital, le commissariat de police, autant de services publics ou privés qui bénéficient à toute la population, bien au-delà de celle du quartier Berthe, tandis que d'autres "super-bus" – mais à quelle fréquence ? – assureraient ces dessertes ?

« Ça serait inacceptable, et l'hypothèse d'un trajet direct via Brégaillon avait d'ailleurs été écartée. Ça le serait parce que la desserte d'un quartier populaire vulnérable par un transport commun moderne et cadencé à un rythme garanti d'une moyenne de 10 minutes est un vecteur majeur de lutte contre la ségrégation urbaine, un soutien indispensable à la mobilité pour l'insertion sociale et professionnelle des habitants en difficulté qui gagneront en dignité, et une voie pertinente pour le changement positif de l'image d'un quartier en souffrance. Ça le serait aussi parce que le site propre sur lequel circulera le "super-bus" a été réalisé par la commune pour le tramway il y a vingt ans, permettant une traversée rapide du quartier Berthe sans nuire au temps de trajet, et que son délaissement serait un gâchis des moyens publics investis.

« Et, à ceux qui objecteraient, certes à bon droit, que la desserte de la zone industrialo-portuaire de Brégaillon est nécessaire, il convient de rappeler que devait être étudiée l'hypothèse d'une liaison cadencée par bus depuis la gare et, en sens inverse, depuis le centre-ville, où existeront deux sites intermodaux (train/BHNS/bus et bateaux-bus/BHNS/bus), y compris en accédant au cœur du site portuaire sécurisé, à l'instar des trois lignes de bus internes à la Base navale militaire de Toulon.

« Le sujet est d'importance pour la cohésion sociale et l'équité entre territoires et habitants. Des réponses sont donc attendues. »

1.2. – L'enjeu environnemental des quartiers bordant le ruisseau de Faveyrolles : la solution de bon sens réside dans un tracé direct de Toulon-Bon Rencontre à la gare SNCF de la Seyne–Six-Fours

Sur le sujet préoccupant pour les sites agricoles et les écosystèmes de la liaison entre la base terrestre du technopôle de la Mer d'Ollioules et la gare SNCF de La Seyne–Six-Fours, les propositions formulées par les associations du groupe UDVN-FNE-Var d'un tracé direct de Bon Rencontre à la gare SNCF via Lagoubran semblent devoir être retenues.

Elles offrent l'avantage de :

- préserver l'environnement et les nappes phréatiques du quartier Quiez (Ollioules) à celui de l'Octroi (La Seyne) ;
- envoyer un signal fort aux tenants de la préservation de l'agriculture de proximité, dont les municipalités d'Ollioules et de La Seyne elles-mêmes qui viennent de s'engager dans une démarche de *Zone agricole protégée (ZAP)*, en renonçant à la traversée du Domaine des Olivades à cheval sur les deux communes ;
- accélérer la réalisation du projet de « *super-bus* », les voies actuelles étant même suffisamment larges pour permettre la réalisation d'un site propre (RD 559) ;
- permettre la réalisation d'une économie significative sur les investissements (acquisitions des terres agricoles, réalisation des chaussées, traitement des réseaux, notamment pluvial), pouvant être réinvestie sur la réalisation rapide du pôle multimodal de la gare de La Seyne (voir plus bas).

2. – Les interconnexions entre modes de déplacements

2.1. – Le parking-relais des Esplageoles

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Délaisser la voiture pour emprunter les transports collectifs est une nécessité économique et environnementale, donc civique. Dans une métropole dont la partie occidentale a une géomorphologie très collinaire, même avec les dessertes de minibus par appel-bus, l'automobile est souvent le seul moyen de rejoindre un axe structurant de transports en commun tel que le train, le bateau-bus ou le futur "super-bus". Il faut donc prévoir des parkings-relais le long du site propre dédié. »

« Les documents proposés à la consultation par la Métropole en situent deux le long du tracé seynoïse du TCSP-BHNS (et deux autres pour les bateaux-bus), ayant chacun une capacité de 150 à 200 places de stationnement : l'un à la gare SNCF et l'autre aux Esplageolles. »

Aux questions que je posais préalablement, mais qui n'ont pas obtenu de réponse lors de la réunion, je substitue une demande : il est nécessaire de réaliser avant la mise en service du « *super-bus* » un parc de stationnement de 150 à 200 places sur plusieurs niveaux sur l'actuel parking des Esplageoles.

2.2. – Le pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de La Seyne – Six-Fours

J'approuve les propositions des associations du groupe UDVN-FNE-Var. Il faut revenir au programme initialement prévu, avec réalisation d'une station du « *super-bus* » et des autres lignes de bus au droit de la gare, en particulier sur l'actuel parking d'automobiles, complétée par la réalisation de parkings à voitures et à deux-roues sécurisés et d'une station de taxis à l'est de la gare, notamment sur l'emprise de l'ancienne société *Profer*.

La question de sa desserte en venant de Toulon étant réglée par la modification du tracé (voir ci-dessus 1.2), le pôle d'échanges multimodal peut et doit être créé avant la mise en service du « *super-bus* ».

2.3. – L'interconnexion avec les lignes maritimes de bateaux-bus

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Quoiqu'il soit étrange que, lorsqu'on est questionné au téléphone dans le cadre de l'enquête de mobilité en cours lancée par la Métropole, on s'entende répondre, lorsqu'on évoque les lignes de bateaux-bus, qu'on est « hors-sujet », il est incontestable que, avec ses 25 kilomètres de littoral, dont plus de la moitié dans la Rade, et ses quatre – et bientôt six – embarcadères de bateaux-bus, La Seyne a la chance de pouvoir compter sur un mode de transport collectif original, agréable et rapide. »

« Ça n'a pas échappé aux concepteurs du projet de tracé du futur "super-bus", puisque trois de ses arrêts permettront une interconnexion avec les lignes maritimes de Réseau Mistral : Hôtel de Ville, Espace Marine et Bois Sacré.

« On doit dès lors se demander pourquoi la Métropole repousse sine die la mise en service d'une desserte maritime reliant Saint-Mandrier, Les Sablettes et Tamaris au centre-ville de La Seyne, que Gilles Vincent, maire de Saint-Mandrier, et moi-même, lorsque j'étais maire, réclamions depuis des années. Avec la création de l'embarcadère de Bois Sacré, qui sera connecté au "super-bus", ce serait une formidable opportunité pour les habitants de nos quartiers sud de délaisser la voiture, même sans créer une ligne spécifique, l'emplacement de la station maritime de Bois Sacré permettant d'accueillir les bateaux-bus des trois lignes existantes (8M venant du centre de La Seyne, 18M venant des Sablettes et 28M venant de Saint-Mandrier). »

J'écrivais dans mon précédent courrier : « Beaucoup de Seynois, qui partagent très nombreux cette vision de l'intermodalité "bateau-bus / super-bus" attendent de la Métropole que cette dimension soit intégrée au projet qu'elle soumet à la concertation. »

Et je conclusais en sollicitant une réponse à l'occasion de la réunion de concertation du 18 janvier, qui n'a pas été fournie. Je la réitère donc sous forme de demande : cette proposition de correspondance entre lignes maritimes au terminus du « *super-bus* » peut et doit se traduire avant même la mise en service de celui-ci pour rendre le service attendu d'elle, et elle incitera d'autant plus à l'usage de celui-ci lorsqu'il fonctionnera.

2.4. – La desserte de la gare SNCF de Toulon par le « super-bus »

J'ajoute aux sujets traités dans mon courrier du 17 octobre l'intérêt qu'il y a à assurer la desserte de la gare SNCF de Toulon par le « *super-bus* ». Je partage l'avis du groupe des associations de l'UDVN-FNE-Var sur ce point. Cette ligne, qui sera la plus importante de la métropole, doit desservir la seule gare du territoire où s'arrêtent les trains à grande vitesse et les *Intercités*.

3. – Le calendrier de réalisation

Je vous confirme les termes de mon courrier du 17 janvier dernier :

« Les documents soumis à l'analyse des Seynois dans le cadre de la concertation entamée par la Métropole pour le futur "super-bus" attestent de la volonté d'avancer. Ainsi, la mise en service d'un premier tronçon reliant la base d'Ollioules du Technopôle de la mer à Bir-Hakeim (ouest de Saint-Jean-du-Var) est prévue pour fin 2024.

« Ce sera un peu plus long pour la partie qui ira, à l'est, jusqu'à la gare de La Garde, qui ne sera réalisée qu'à la fin des travaux d'élargissement de l'autoroute A57. C'est compréhensible.

« Mais à l'ouest, pour la desserte de La Seyne, c'est bien plus inquiétant : aucun calendrier n'est affiché. Et la cause en est clairement explicitée par la Métropole : ce serait la faute de la mairie qui a décidé de chambouler le projet de traversée du port avec la perspective de la réalisation improbable d'un pont plutôt que l'élargissement des quais qui était programmé.

« C'est certes écrit avec des mots savants et des précautions courtoises telles que l'usage du conditionnel, mais c'est très clair dans le document présentant le calendrier. Nul ne sait en effet si le fameux « pont de la réconciliation » pourra voir le jour. Et donc le "super-bus" devra encore attendre pour desservir La Seyne.

« C'est pourquoi il serait judicieux que l'intérêt collectif préside à la réflexion. Sauf peut-être les quelques aficionados d'un des maires-adjoints seynoïses qui ne semble vivre depuis des années que pour voir un hypothétique pont franchir la Rade au droit du port de La Seyne – mais ne semble plus vraiment en odeur de sainteté depuis le récent schisme intervenu dans la majorité municipale –, il ne se trouverait pas grand monde pour reprocher à la maire de revenir au projet plus raisonnable d'un élargissement des quais, dont nous avons obtenu de vous-même l'intégration dans les projets métropolitains comme complément du programme de rénovation du centre ancien.

« À défaut, il faut a minima assurer, dès la première phase, la desserte de la gare SNCF et de Berthe, voire avec une boucle desservant Brégaillon, dans la foulée de la mise en service du premier tronçon que vous exposez. Les infrastructures sont en grande partie réalisées : la voie en site propre existe depuis les années 90 du collège Henri-Wallon au carrefour du 8 mai 1945, le pont rail-route permettant le franchissement de la voie ferrée est construit depuis près de dix ans, et la route départementale rejoignant la Pyrotechnie dispose de quatre voies. »

La question a été évoquée lors de la réunion de concertation du 18 janvier. Il est apparu dans vos interventions que vous partagez le sentiment assez général à La Seyne de la difficulté de réalisation du « pont de la réconciliation », supposant, comme vous l'avez indiqué à juste titre, des rampes d'accès très longues en aval et en amont, complexes à réaliser dans l'environnement urbain alentour. Le renoncement de la métropole, compétente en matière de voiries, à ce projet et le retour au projet initial de l'élargissement des quais pour reporter la circulation automobile sur l'ouest de l'actuel port permettrait d'accélérer la réalisation du site propre du « super-bus ».

Je demeure à disposition pour expliciter tel ou tel des points que j'ai évoqués.

Je prie d'agréer, Monsieur le président, Monsieur le vice-président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Marc Vuillemot

Observation n°152

Déposée le 22 Janvier 2022 à 19:02

Par Vuillemot Marc

622 chemin Aimé Genoud

83500 La Seyne-sur-Mer

Observation:

Courrier en pièce jointe (pdf).

1 document joint.

Observation n°153

Déposée le 24 Janvier 2022 à 10:02

Par Anonyme

Observation:

J'ai assisté à deux réunions de concertation, où j'ai pu me rendre compte d'une opposition stérile entre les partisans du tramway et ceux du BHNS. Ayant un avis extérieur et intéressé par les enjeux économiques avant tout, je ne comprends pas pourquoi les échanges ne se sont pas fait autour d'une table ronde avec pour chacun la possibilité d'exprimer son opinion et de débattre une fois pour toutes. Nous avons tous perdu notre temps dans ces réunions, entre les positions fermées des associations qui d'après elles sont fondées sur des arguments solides mais qu'elle n'ont jamais pu développer et dont il est difficile de juger, et la position de TPM qui refuse poliment par la voix de son élu aux transports toute objection, remarque ou question n'allant pas dans son sens.

Au final, il aurait été intéressant de débattre de ces questions qui sont un vrai enjeu pour le futur de notre métropole, en particulier sur le plan économique, mais il ne s'est rien passé à mon grand dépit. La responsabilité est double : celle des associations qui jouent leur partition de manière trop ferme sans doute, mais également et surtout celle de TPM qui refuse les véritables débats de fond. Cette concertation tant attendue n'ayant pas eu lieu, et on ne sait pas quel serait le meilleur mode de TCSP ni si celui qui a été retenu est adapté : impossible de se faire un avis étayé sur ces questions et impossible de savoir si le projet de TPM vaut réellement quelque chose. C'est dommage pour un dossier à plusieurs millions d'euros.

Observation n°154

Déposée le 24 Janvier 2022 à 11:41

Par ROCA SOPHIE

180 rue du corail

83260 LA CRAU

Observation:

très déçue, habitante la Crau (faisant parti de TPM) travaillant dans la zone industrielle de Toulon est aucun moyen de transport n'est mis à notre disposition en dehors de notre véhicule, nous sommes plus de 8 000 salariés dans la zone et toujours aucun moyen de venir travailler en dehors de la voiture (pas très écologique).

Observation n°155

Déposée le 24 Janvier 2022 à 11:41
Par DI RAFFAELLO SAS
23 rue du docteur Guérin BP 30040
83087 Toulon cedex 09

Observation:
Bonjour,

Il semblerait que la Zone Industrielle de la Garde/ La Farlède ne fasse pas partie du tracé, c'est bien dommage...

Observation n°156

Déposée le 24 Janvier 2022 à 11:41

Par Anonyme

Observation:

Merci de penser à la zone de Toulon - Est / - La farlède - vivier économique de TPM et qui a besoin d'être bien desservie pour éviter les bouchons tous les matins +10/20mn (zone bec de canard/la crau).

Observation n°157

Déposée le 24 Janvier 2022 à 11:45

Par JODAR SYLVIE

83136 GAREOULT

Observation:

Bonjour,

et qu'en est il de la Zi toulon ESt sur la Garde et la Farlède dans tout ça?

merci

Cordialement

Observation n°158

Déposée le 24 Janvier 2022 à 12:09

Par GRUEL MURIEL

ZI TOULON EST BP 278

83210 LA FARLEDE

Observation:

Bonjour,

Beau projet écologique qui me ravit mais si vous pouviez l'améliorer en le faisant traverser la ZI de Toulon Est qui regroupe 600 entreprises et 10000 salariés, vous donneriez satisfaction à de nombreux employeurs, dont je suis, ainsi qu'à de nombreux salariés non ou mal véhiculés, et favoriseriez l'emploi sur notre zone.

"A bon entendeur salut !"

Cordialement,

Muriel GRUEL SARL LUTINISE (PROMOCASH)

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : PENTAGROSSA **Prénom** Josiane

Adresse : rue de Lodi 83500 La Seyne sur mer

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les règlementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparait que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparait clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTe, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°159

Déposée le 24 Janvier 2022 à 14:31

Par PENTAGROSSA josiane

rue de Lodi

83500 la seyne sur mer

Observation:

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°160

Déposée le 24 Janvier 2022 à 16:08

Par ROCA Xavier

151 AV ALPHONSE LAVALLLE - IM LEPANORAMA, ZI TOULON EST - BP 277

83078 TOULON CX 9

Observation:

Bonjour,

Encore un projet qui me semble bien mal pensée. La zone industriel est encore oublié malgré les plus de 8000 employés qui y travaillent. Les étudiants qui y viennent en stage.

C'est déjà l'oublié avec peu d'arrêt, lignes et de point de passage. a noter que d'y circuler a pied est extrêmement dangereux dans les autres passages que l'avenue principale.

On a très souvent des étudiants chez nous et c'est un calvaire pour eux. Des salariés qui souhaiteraient venir en transport en commun de La Crau qui n'est au passage pas non plus desservie malgré son appartenance a TPM. Ou de Toulon centre ville ou du Mourillon. En terme d'efficacité du service rendu, je n'y voit pas d'intérêt en l'état.

Observation n°161

Déposée le 24 Janvier 2022 à 16:51

Par Thierry BALAZUC

Union Patronale du Var - 237 Place de la Liberté

83000 TOULON

Observation:

Bonjour,

En notre qualité de représentants des employeurs via l'Union Patronale du Var, le Medef Var et la Cpme Var nous aimerions exprimer plusieurs remarques et besoins.

Nous regrettons :

- Que la zone d'activité de Toulon ouest ne soit pas desservie dès le départ, ainsi que la commune du Six Fours (impactant à la fois les salariés et les demandeurs d'emploi). Il est impératif de ne pas prendre de retard sur ce secteur et ne pas différer la réalisation des travaux
- Que la zone de Toulon Est, et tout particulièrement le campus de formation de la Grande Tourrache soit complètement délaissé alors que ce site accueille quotidiennement des centaines de jeunes, de stagiaires et de salariés venant de l'ensemble de la métropole
- Qu'il n'y ait pas de liaison multimodale entre la gare de train de la Pauline et le réseau de bus

Il est important de faciliter les déplacements des salariés et des demandeurs d'emplois, afin de faciliter l'attractivité des entreprises, les recrutements et la pérennité des emplois...

Bien cordialement

Thierry BALAZUC - Secrétaire Général UPV - 04.94.09.78.71

Observation n°162

Déposée le 24 Janvier 2022 à 18:15

Par bailon stéphanie

131 Avenue Irène et Frédéric Joliot Curie

83130 La Garde

Observation:

Malheureusement, en consultant le tracé je constate qu'il s'arrête à la gare de la pauline et qu'il ne sert pas la zone industrielle de la garde donc les travailleurs sont encore oublié ! sans compté les étudiants de la grande tourrache . Nous allons encore devoir prendre notre voiture c'est bien dommage ! encore un projet où les professionnels sont oublier. ça aurait été tellement bien et pratique de pousser le tracé de cette ligne jusqu'au rond point de la Farlède. allez une rue de plus !!! faite un effort !

Observation n°163

Déposée le 24 Janvier 2022 à 18:19
Par VUILLON Bernard
La Manade, 38 Allée des Pins
13009 MARSEILLE

Observation:

Bernard VUILLON. Indivision VUILLON Frères.
Les Olivades 257, chemin de la petite Garenne 83190 Ollioules

Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
Réunion de concertation Ollioules le 25/01/22.

Tracé prévu par TOULON Provence Métropole (TPM) de la gare de la Seyne à la Station de bus de la BEUCAIRE. Dans cette portion du tracé le BHNS rencontre une série d'obstacles qui ne figurent pas dans le document de synthèse qu'il convient de mentionner et à propos desquels le maître d'œuvre se doit d'apporter des réponses concrètes.

1) Au départ de la gare de la Seyne, le tracé prévoit de franchir la voie ferrée Marseille Vintimille par un pont sous la voie déjà construite et inondée dès sa construction qui nécessite un pompage permanent. Construit dans un point bas, inondable et inondé été comme hiver, au niveau de la nappe phréatique et au dessous du niveau de la mer très proche.

Question : Comment faire passer un BHNS dans un lieu inondable ?

2) Le tracé emprunte ensuite le Pôle d'Echange Multimodal, toujours à l'arrêt, qui comme son nom l'indique doit réunir les différents modes de transport existant dans un espace fortement inondable.

3) Le BHNS. Pénètre ensuite dans une exploitation agricole « Les Olivades » toujours en activité, propriété de la famille VUILLON. Cette propriété est en zone agricole protégée au PLU d'Ollioules, sa superficie va être réduite par le projet de BHNS limitant ainsi ses capacités de production en fruits et légumes destinés à la consommation locale. Un chemin d'accès du côté de la Seyne est coupé, isolant ainsi l'exploitation, alors que son mode de commercialisation par vente directe et AMAP, nécessite un accès facile des consommateurs à la ferme.

Question : Comment maintenir et développer sur ses terres l'exploitation agricole des Olivades ?

4) Le BHNS emprunte alors les chemins de la Petite Garenne et de la Bouyère, il est devant un mur infranchissable, une colline avec une très forte dénivellation qui va nécessiter de très importants travaux de creusement d'une tranchée d'une bonne cinquantaine de mètres de profondeur pour permettre le passage du BHNS.

5) Le BHNS croise ensuite un nouvel obstacle et non des moindres : l'autoroute A50 Marseille Toulon qu'il s'agit de franchir. Ce sera un pont par dessus à 200m ou 300m du pont de la bretelle du centre commercial, sortie N°14, déjà très encombrée et à proximité du Technopole de la Mer, Terminus du bus ?

Questions :

- A propos de cette portion de transport en commun entre la Beaucaire et la gare de la Seyne On peut se poser la question de la fréquentation. En effet le BHNS traverse là des espaces naturels et agricoles très peu urbanisés. De plus l'usage du télé travail va réduire la fréquentation des salariés de Pôle Mer, ce qui n'est pas pris en compte dans les perspectives d'évolution de l'utilisation des transports en commun.

- Si le BHNS s'arrête au Technopole on ne peut pas affirmer, comme cela est fait dans le rapport à plusieurs reprises, qu'il dessert la ville d'Ollioules. Si le BHNS s'arrête aux portes d'Ollioules il est bien loin de desservir le centre ville et ses 15.000 habitants.

6) Un autre tracé est possible.

A la sortie Ouest de TOULON au lieu dit Bon Rencontre, 2 directions sont possibles, en forme d'Y, ou de 2 branches vers la Seyne et vers Ollioules.

Le BHNS pourrait utiliser ces 2 voies routières existantes et à moindre coût (faire une évaluation des coûts)

- Un premier tracé en direction d'Ollioules en passant par l'Escaillon, la Beaucaire, le Technopole de la mer, le terminus Ollioules. La ville d'Ollioules et ses quelques 15.000 habitants mérite d'être desservie en son centre par un moyen de transport rapide, confortable, fiable. Moyen d'intégration à la Métropole toulonnaise dans une continuité de quartiers urbanisés.

- Le deuxième tracé se dirige vers la Seyne, emprunte la voirie existante par le Cimetière, Lagoubran, la Marine, la Pyrotechnie, la gare de la Seyne.

Le BHNS se dirige ensuite vers le centre de la Seyne par Berthe, quartier à forte densité de population à faibles ressources qui a besoin d'utiliser les transports en commun.

Conclusions :

Par rapport au projet proposé à l'enquête publique, ce tracé dont les 2 branches se rejoignent à Bon-Rencontre est :

- moins coûteux, notamment en travaux d'infrastructure.

- plus respectueux des espaces naturels et de l'exploitation agricole des Olivades seule exploitation qui doit être sauvegardée.

- plus rentable car il relie le Pôle Mer à la Métropole Toulonnaise en empruntant les voies routières existantes, et en desservant des quartiers fortement urbanisés.

Bernard VUILLON

La Manade, 38 Allée des Pins. 13009 MARSEILLE.

bg.vuillon@orange.fr

06 86 44 81 18



Observations sur le « Bus à Haut Niveau de Service » BHNS

La Métropole TPM met en œuvre une politique de mobilité en offrant la possibilité de se déplacer avec le mode de transport le plus adapté à ses besoins.

Le choix

La résistance d'un nombre assez conséquent d'associations et d'habitants montre que le débat Bus/Tramway est récurrent.

Le manque de débat démocratique a fait que les métropolitains ont manqué d'informations sur les 2 types de locomotion qui étaient en concurrence sur le tracé du TCSP.

Cela étant, et pour l'axe structurant qu'est la bande de roulement propre au « Transport en Commun en Site Propre », un rapide démarrage est une très bonne chose, car beaucoup d'habitants s'impatientent.

Etant donné que les acquisitions foncières sont terminées, ce qui fige le tracé, nous n'avons donc pas de remarques sur son opportunité, ni sur celle du choix du mode de transport (BHNS).

Le BHNS doit, à notre sens, relier les points importants de la Métropole, centres-villes, gares, technopoles, écoles, facultés, hôpitaux... C'est la colonne vertébrale des transports en commun.

En ce qui concerne la fréquentation du BHNS, nous espérons que les estimations du nombre de passagers prévus dans ce bus seront atteintes.

Enquête mobilité

Pourquoi ne pas avoir attendu le résultat de l'enquête mobilité (ex enquête ménage) qui doit justement permettre un éclairage important sur les pratiques des mobilités ? Cette enquête, malgré plusieurs reports liés à la crise sanitaire a démarré en septembre 2021 et devait se terminer en fin d'année, elle porte sur un échantillon de 11500 personnes de 44 communes. Son résultat est-il toujours en attente ?

La concertation et l'état des routes

La présente concertation publique porte sur la mise en place d'un transport en commun efficace. Elle traite uniquement d'un couloir dédié à plus de 70% à un BHNS, sans se soucier du reste du territoire. C'est une information plus qu'une concertation.

Or, il est navrant de continuer à faire le constat alarmant portant sur l'état des chaussées qui ne permet pas la sécurité requise pour tous modes de transports confondus.

En effet, depuis fort longtemps, les métropolitains se plaignent du mauvais état des routes, de leur largeur insuffisante, du manque de pistes cyclables dédiées et de trottoirs décents, car se déplacer « avec un mode de transport adapté » commence à partir de chez soi !

Malgré tout, sans porter de jugement sur le choix du mode de ce transport tant attendu, la rapidité de mise en œuvre des ouvrages devrait être primordiale.

Il ne peut être que regretté amèrement qu'aucun effort n'ait été fait pour cette voirie, qui, à cause de la mise en place du TCSP, va encore être mise « en attente ».

Pourtant cela aurait dû être la priorité des priorités.

L'Etat investi 56 M€ dans 14 projets. Pourquoi, dans le contrat Etat-Région ces travaux de restauration ne sont pas pris en compte ?

Un constat :

Sans être alarmiste, il faut constater des infrastructures mal adaptées à l'accroissement de la population (Voir schéma des infrastructures routières).

Pour cela il est nécessaire d'avoir des infrastructures adaptées et répondant à cet enjeu : l'état de la chaussée, les largeurs de trottoirs (1,40 m minimum), les largeurs de voie suffisantes pour un trafic de bus normaux (actuellement dans les virages ces derniers empruntent une partie de la voie opposée).

Quelquefois les trottoirs sont en fait de vulgaires caniveaux comme dans le quartier des Ameniers, le long du boulevard Abel. Certains arrêts de bus ne sont toujours pas aux normes légales (il y en a même d'une largeur de 0,50 m avec des dépassements de végétaux riverains sur la voie publique, réduisant encore plus l'espace des usagers des bus).

Certains quartiers ont, c'est certain, plus de chance que d'autres.

Le réseau maritime

Seulement 2 bateaux sur 23 sont des bateaux-bus propres. C'est très insuffisant.



Les parkings relais et zones d'échange

Ils semblent nécessaires et indispensables. Celui de St Musse ne comporte que 48 places plus une PMR, cela paraît bien insuffisant surtout que ce dernier se trouve dans une zone à dominance hospitalière. Il ne comporte aucun arbre d'ombrage ni aucun endroit permettant l'infiltration des eaux (le revêtement aurait dû être de l'enrobé absorbant) !

Ces relais de stationnement doivent être plus importants aux entrées de ville.

De plus, où se trouvent les zones d'échanges permettant le transbordement des marchandises dans des véhicules plus légers afin de faciliter le ravitaillement des commerces en ville ?

La « zone d'activités économiques » de Sainte Musse

C'est dans cette ZAE que se trouve le parking-relais, insuffisant en places.

Le quartier de Sainte Musse en 2014 est classé prioritaire dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) ; le TCSP serait une occasion de redynamiser ce quartier en prévoyant son ouverture par l'aménagement de voies structurantes prévues depuis longtemps. Cela permettrait de sécuriser et d'éviter le parcage et les problèmes de violence liés à la drogue.

L'inter-connexion BHNS et le TER

La halte Ste Musse et l'arrêt du BHNS sont éloignés (1 100 m) du parking relais, de plus le nombre de stationnement sécurisé pour les vélos est largement sous-estimé.

La route partagée

Cette proposition de mélange piétons/cyclistes sur les grandes voies urbaines comme le boulevard de Strasbourg ou la Coupiane, est une aberration. Le manque d'espace ne devrait pas porter atteinte à la sécurité et à la quiétude de ces deux modes de déplacement. Pourquoi alors créer des pistes cyclables ?

Les usagers du vélo se divisent en plusieurs catégories :

- par l'usage : détente, travail, utilitaire, sport...

- et par les différentes tranches d'âge : jeunes, 30-50 ans et plus âgés.

Les jeunes et les sportifs vont vite et ne partagent pas trop. Les piétons sont indisciplinés.

Il aurait fallu les séparer, espérons qu'il n'est pas trop tard.

Malheureusement, la dangerosité des itinéraires cyclistes et piétons, renforce l'usage de la voiture.

Les cyclistes sont obligés de rouler sur la même route que les bus et que les automobiles qui roulent vite. C'est extrêmement dangereux !

La vitesse moyenne d'un piéton est de 4,8 et 6,4 km/heure, celle d'un cycliste est de 15 km/h (40 Km/h pour les sportifs !). La vitesse moyenne d'une voiture en ville : entre 21 km/h et 12km/h aux heures de pointe. Le BHNS peut atteindre les 50 Km/h puisqu'il est en site propre.

Difficile de tout mélanger.

Les pistes cyclables

Il nous semble que la priorité serait de desservir les universités et les grandes écoles au moyen de pistes cyclables, pour les étudiants. Il en manque, comme par exemple le long de la route entre Sainte Musse et l'université Sud.

Le « schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) » vise un nombre important d'actions à engager, mais il y a beaucoup de retard dans l'exécution de ces dernières, comme par exemple la résorption des coupures (aux carrefours notamment, ou celles de moins de 300 m). Il semblerait que l'urgence soit dans le traitement des zones communes entre les tracés du SDAC et du TCSP, ce n'est pas trop tard.

Les espaces verts

Ce devrait être une priorité, notamment aux entrées de ville.

Pourquoi de pas végétaliser la voie du TCSP elle-même. En France, il en existe beaucoup, mais ces bandes d'espaces verts s'appliquent aux voies de tramway...

La fréquentation des lignes et du BHNS

Pour augmenter l'utilisation de ce mode de transport, il faut qu'il soit connu par les habitants.

Pourquoi ne pas proposer, avec une bonne communication, une semaine de transports (ou quelques jours si cela n'est pas possible) et de stationnements gratuits, plusieurs fois la première année de mise en place ?

C'est de cette manière que les métropolitains pourraient toucher du doigt les avantages d'un TCSP et l'utiliser en oubliant sa voiture.

Observation n°164

Déposée le 24 Janvier 2022 à 18:44
Par Trédé André
1421, boulevard Jean-Baptiste Abel
83000 TOULON

Observation:
Voir pièce jointe

1 document joint.

TCSP TPM

Ph. Chesneau
3 pages
24/01/2021

ENFIN !:

Depuis les années 1990, sont prévus un tunnel, un tramway et une voie de contournement de Toulon par le nord du Mont-Faron.

Planning 2022. Concertation jusque fin janvier. Enquête ménage en cours. Etude d'impact environnemental jusqu'à l'automne. puis nouveau projet présenté par Tpm fin 2022. Enquête publique second trimestre 2023.

BESOIN D'UN VRAI RÉSEAU DIVERSIFIÉ :

Besoin d'un schéma métropolitain (élargi géographiquement) et planifié dans le temps avec les différents modes de déplacement (trains, tcsp, cars, bus, vélos, ...) et un plan de circulation automobile (ou du moins quelques grands principes sur la vitesse à 30km/h, sur le stationnement, etc.).

Pour l'instant sont annoncées :

- Une puis deux lignes tcsp.
- Rer.
- Réseau cyclable (100km de voies cyclables supplémentaires).
- Lignes maritimes.
- 7 parking de dissuasion.

Par contre rien sur les lignes traditionnelles de bus (laissé à la proposition du futur opérateur) et sur les lignes régionales de car.

AUJOURD'HUI RÉEL BESOIN D'UN TCSP

Faible vitesse commerciale.

Faible nombre de km, de voyages.

Seule grande ville à ne pas avoir de Tcsp.

PROPOSITION DE TPM :

C'est déjà mieux que l'existant. Mais est-ce assez ambitieux pour répondre aux besoins actuels et aux besoins de demain ?

AVANT, IL AURAIT FALLU POSER LA QUESTION : QUEL MODE ?

Métro, ou tramway ou bhns ou bus ou téléphérique ou toboggan ?

1) Le choix du mode dépend de l'objectif.

Il est regrettable que le titre de la concertation s'intitule « projet de TCSP / BHNS ». Alors que la loi oblige à une étude comparative des différents modes possible.

2) Il est prévu 41 000 voyageurs/jours en 2040 et 58 000 en augmentant la fréquence à 5 minutes. Est ce suffisant ?

A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de de 45 000 voyageurs/jour en 2007 à 105 000 voyageurs/j en 2015. Et cela s'est vérifié dans toutes les villes où est installé un tcsp.

3) On ne peut pas rallonger un bus au delà de 24m. par contre, on peut rajouter une rame à un tramway ,ce qui lui confère une plus grande adaptabilité aux besoins.

QUELLE MOTORISATION ?

1) Coût?

Si on ajoute au moins 220 M€ d'infrastructure déjà engagés pour le tramway + 405 M€ annoncés pour le Bhns page 55 du document de consultation, on obtient 625 M€ pour 26 km, soit 24 M€/km.

Bien plus cher que la construction pourtant très compliquée du tramway à Besançon qui n'a coûté « que » 17 M€/km.

Ne pas mélanger le cout des investissement du tramway avec les couts des travaux de remise en état des réseaux souterrains (gaz, électricité, téléphone, eau, égout, pluviaux). Par contre, vue l'importance de ces travaux en tranchées ouvertes et des embouteillages créés, ces travaux sont à démarrer en début de mandat municipal afin que la mise en service du tramway soit achevée 2 ans avant la fin du mandat.

Si l'investissement pour le tramway est supérieur à celui du bhns, c'est le contraire pour le fonctionnement car le matériel est deux fois plus fragile et le revêtement des chaussées rapidement dégradé par les freinages, redémarrages et virages des gros bus. Ce qui fait que dans la durée, le tramway revient moins cher.

2) Tpm proscrit les caténaires.

Ce qui est positif pour l'esthétique mais complique le choix de la motorisation :

- Les hybrides gasoil+électricité. Pas assez intéressants pour la qualité de l'air car fonctionne encore trop au gasoil.
- Les hybrides gaz+électricité. Intéressants si production locale de gaz ou mieux de bio-gaz.
- Hydrogène. Intéressant si hydrogène vert (produit avec des énergies renouvelables). Pour l'instant cher (à Montpellier, exploitation de bus hydrogène six fois plus cher qu'à l'électricité).
- Recharge par biberonnage aux stations si suffisamment proches ce qui n'est pas garanti actuellement.

3) Le plus facile , le moins cher et le moins risqué , le traditionnel tramway électrique.

ESPACE ?

Nous sommes coincés entre mer et Faron.

Pas plus que le tcsp niçois.

Emprise au sol :

- Le tramway est plus étroit que le bus. De plus, les deux voies de tramway peuvent être très proches car guidées sur rails (voir trains qui se croisent).
- En virage, les gros bus articulés actuels occupent deux voies.
- https://drop.infini.fr/r/k01HZu73_G#F4uOqt5A56QK/gYlu6gg2CosnInvH7X4b268Tos/D8Q=

Et argument le plus important, le transfert des habitants vers les transports collectifs ne se fera que par la réduction de la place pour les voitures individuelles. Exemple nantais.

Voir étude Certu Cerema de Août 2009.

SITE PROPRE ?

A 70 %.

Mais pas à Saint-Jean du Var (Picot) et à la Coupiane. Qui sont déjà des espaces encombrés et même souvent embouteillés. Du coup le « tcsp » se retrouve dans les bouchons et même en crée qui se répercuteront sur la vitesse du tcsp.

Pourtant, l'ancien projet de tramway envisageait un sens sur boulevard Picot et l'autre sens dans une rue parallèle au nord du boulevard Picot.

Le tcsp peut exceptionnellement ne pas être en site propre sur des itinéraire avec faible circulation. Sinon, il perd trop de sa vitesse et donc de son attractivité.

LE TRACÉ :

À l'ouest en y. En plus de la liaison centre Toulon, la Beaucaire et le technopole de la mer sur Ollioules. une liaison Bon-Rencontre, boulevard Aristide Briand, cimetière, Lagoubran, la Pyrotechnie, les Cnim, la gare Sncf de la Seyne.

Ce qui permet une desserte plus rapide de la Seyne, évite de passer sur des terres agricoles cultivées (de la première Amap de France) et dessert des centres d'intérêt.

<https://drop.infini.fr/r/nyR526WG3o#fdlTYxP8hQrWcWq7NgYOnfXQKu5QYgotjarhr6aQHoQ=>

BESOINS D'ATELIERS PARTICIPATIFS :

Exemple de la desserte de la gare Sncf de Toulon.

Exemple de l'aménagement autour de la gare Sncf de la Seyne.

Exemple de la desserte des zones d'activités de l'Adeto et encore plus de l'Afuzi.

CONCLUSIONS DE PRINCIPE :

Ne perdons pas de temps.

Ne gaspillons pas d'argent, public et privé (versement transport des entreprises).

Améliorons la qualité de l'air.

Diminuons les embouteillages.

Ne gâchons pas l'avenir.

Le premier objectif du Tcsp est de réduire la place de la voiture en ville. Donc en site propre partout en supprimant des voies et des places de stationnement pour les voitures. Notamment à Saint-Jean du Var et à la Coupiane.

Le « réseau » cyclable annoncé n'est qu'une ébauche. Et est notoirement insuffisant. Notamment sur les grands boulevards et au Pont du Las ou aux grands ronds points comme à Bon-Rencontre.

Observation n°165

Déposée le 24 Janvier 2022 à 20:14

Par Chesneau Philippe

Observation:

1) Le premier objectif du Tcsp est de réduire la place de la voiture en ville. Donc en site propre partout en supprimant des voies et des places de stationnement pour les voitures. Notamment à saint-Jean du Var et à la Coupiane.

2) Le « réseau » cyclable annoncé n'est qu'une ébauche. Et est notoirement insuffisant. Notamment sur les grands boulevards et au Pont du Las ou aux grands ronds points comme à Bon-Rencontre.

3) Tracé à l'ouest en y. En plus de la liaison centre Toulon, la Beaucaire et le technopole de la mer. sur Ollioules. une liaison Bon-Rencontre, boulevard Aristide Briand, cimetière, Lagoubran, la Pyrotechnie, les Cnim, la gare Sncf de la Seyne.

Ce qui permet une desserte plus rapide de la Seyne, évite de passer sur des terres agricoles cultivées (de la première Amap de France) et dessert des centres d'intérêt.

<https://drop.infini.fr/r/nyR526WG3o#fdITYxP8hQrWcWq7NgYOnfXQKu5QYqotjarhr6aQHoQ=>

4) Le plus facile, le moins cher et le moins risqué, le traditionnel tramway électrique.

1 document joint.

Je souhaite déposer des remarques ou plutôt des questions auxquelles TPM pourra apporter des réponses claires et argumentées (cf. page 15 du dossier de concertation)

Lors de la réunion à la Seyne le 18 janvier, dans une salle glaciale, a été abordé la question des parkings par un participant.

Comme la question concernait le parking des Esplageolles qui est municipal l'orateur représentant la Métropole n'a pas pu répondre mais il a évoqué deux parkings qui présenteraient une synergie avec le projet de BHNS :

Un projet de parking de 700 places au Zénith :

Comment un parking aussi central dans Toulon favorisera-t-il l'usage du BHNS ?

Jadis les urbanistes imaginaient les parkings de dissuasion (à l'usage de la voiture) en périphérie...

Un projet de 5000 places de parking-relais à la Chaberte accessible en car.

Si depuis l'est en direction de Toulon l'aire de la Chaberte est bien accessible depuis l'autoroute sur laquelle peuvent circuler des cars, en sens inverse à ce jour il n'existe ni arrêt possible ni franchissement.

Quel mode d'échange est-il logiquement prévu entre les deux directions pour permettre la fonction de parking-relais ?

Déposer sa voiture en venant de l'est puis prendre un autocar pour rejoindre une destination métropolitaine sans moyen de retour n'est pas possible régulièrement ..

Observation n°166

Déposée le 24 Janvier 2022 à 20:18

Par Anonyme

Observation:

Merci de prendre en compte les questions jointes sur les projets de parking en centre ville de Toulon et à La Chaberte

1 document joint.

Observation n°167

Déposée le 24 Janvier 2022 à 23:50

Par CARTEREAU Claudie

Ollioules

Observation:

Projet TPSP

Réunion de concertation mardi 25 janvier à Ollioules

Un projet TCSP est indispensable. Par contre, le tracé, tel qu'il est prévu par MTPM semble avoir été pensé à une autre époque, l'époque où l'on ne prenait pas en compte les recherches scientifiques concernant le changement climatique et le déclin de la biodiversité. Choisir ce tracé c'est mettre en péril l'une des dernières terres agricoles périurbaine et pas la moindre ! La première AMAP de France. Alors que tout le monde a compris la nécessité de préserver les terres nourricières, on présente ici un tracé dont le coût est faramineux entre les expropriations et la déviation d'un fleuve côtier, qui va détruire ce que la nature a mis des milliard d'années à fabriquer, détruire tout le travail humain accompli depuis la nuit des temps, les centaines de drains servant à faire écouler les eaux des zones humides, le mépris de la nature.

Le tracé direct proposé par l'AMAP est à prendre très au sérieux puisqu'il évite un saccage, il est moins coûteux, il dessert des zones beaucoup plus denses et sera donc bien plus utile.

Pourquoi s'acharner sur le peu qui nous reste de terres nourricières au lieu de commencer à penser sérieusement notre Projet Alimentaire Territorial répondant aux enjeux sociaux, environnementaux, économiques et de santé ?

tram way

"Le cœur de ma ville bat plus fort"



+ d'info ?
tramway-tpm.com

 **TOULON
PROVENCE
MÉDITERRANÉE**

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉ D'AVENIR.

Observation n°168

Déposée le 25 Janvier 2022 à 08:02

Par MERMILLOD-POENSI Philippe

83000 TOULON

Observation:

Il y aurait pire que ce projet de BHNS, ce serait de continuer à ne rien faire comme depuis 50 ans dont la moitié avec l'équipe actuelle.

D'OU MON EXIGENCE: Réalisation et mise en service dans les plus brefs délais, et sur la totalité du parcours (26 km), du projet de BHNS tel que présenté dans le dossier de concertation.

CECI DIT JE NE SUIS PAS DUPE de ce projet interminable (débuté en 1972), qui a perdu toute ambition, sans courage politique et sans délai.

(1) Historique: Il faut un certain culot pour faire remonter le projet à seulement deux décisions de 2020 et 2021 et aux 40 M€ ajoutés par le Premier ministre, Monsieur Jean CASTEX.

(2) Aucun délai: On nous dit que le projet sera terminé "après l'élargissement de l'A57", comme on nous avait dit "après le second tube du tunnel". A Toulon, la voiture continue à passer avant les transports en commun.

(3) Abandon du TCSP: Le "projet de TCSP" est devenu insidieusement un "projet de BHNS".

Après l'abandon du projet de tramway en 2008 et le péremptoire "le tramway c'est dépassé", c'est maintenant le TCSP qui est abandonné, pour un "pâté à base de morceaux de TCSP". Nouvelle capitulation devant la bagnole. TPM, métropole de 440 000 habitants, pourrie par la voiture, n'aura donc aucune ligne de TCSP: un exploit dans le genre. On trouve toujours le foncier pour la voiture (élargissement de l'A57), mais on n'en trouve pas pour faire un TCSP.

(4) Tracé: Le trajet ne passe pas par la gare SNCF de Toulon, aberrant.

(5) Capacité du BHNS: Un BHNS de longueur 24.50 mètres a une capacité de 150 places (CEREMA) et non de 180.

(6) Respect des horaires: La ponctualité promise sera impossible faute d'un TCSP.

(7) Besoin estimé: L'essentiel n'est pas dit : quel est le "besoin estimé" ? Rien que pour cela, cette consultation aurait dû être boycottée.

(8) Evolutivité: Contrairement à ce qui est dit, il n'y aura pas de marge d'évolution. Le BHNS sera saturé dès sa mise en service, par les simples reports de la clientèle captive actuelle.

(9) Critère de succès: L'indicateur de succès du projet serait un report modal des automobilistes à la fois mesurable et significatif.

Ceci ne se produira pas, faute d'un TCSP.

1 document joint.

Observation n°169

Déposée le 25 Janvier 2022 à 12:48

Par BARBARA Florence

75 avenue du Belvédère

83380 Roquebrune-sur-Argens

Observation:

Par le présent message, je souhaite soutenir le domaine des Olivades et le tracé alternatif "TCSP Direct" qu'il propose, tracé qui éviterait le domaine des Olivades tout en étant plus économique, plus rapide en terme de réalisation et plus cohérent en rendant plus de services (en terme de nombre de personnes qui pourraient être transportées).

Avec toutes les sonnettes d'alarme que les experts en écologie tirent depuis des dizaines d'années, Il me semble important et du devoir/responsabilité de chacun d'agir, ICI et MAINTENANT, à tous les niveaux, pour préserver les terres nourricières, en respecter la nature et la biodiversité. Dans cet optique, préserver le domaine des Olivades est primordiale!

Il est incompréhensible qu'à ce jour, le domaine des Olivades n'ait pas été entendus par TPM.

Je vous prie donc de prendre en compte la proposition du tracé "TCSP Direct" proposé par le domaine des Olivades.

Aucun obstacle ne se pose à ce "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra pas se réaliser avant que tous les problèmes/contraintes juridiques, techniques et financiers soient résolus... ce qui risque d'être très long!!!

Merci pour l'attention que vous porterez à ce message et à mon soutien aux Olivades.

Observation n°170

Déposée le 25 Janvier 2022 à 13:00

Par GLEMAREC Yannick

65 bd trucy

83000 Toulon

Observation:

Bonjour,

J'habite le quartier de Claret et je travaille à l'université de Toulon (la Garde).

J'aimerais connaître le gain de temps que je mettrais avec le BHNS dans les 2 directions aux heures de pointe pour le trajet liberté - université la Garde

J'ai été surpris que le dossier détaillant le projet ne donne pas les temps de trajet objectif. C'est pour nous, utilisateurs, le paramètre le plus important avec la fréquence des bus. Serait-il possible d'avoir ces éléments?

Enfin, serait-il possible d'avoir d'autres propositions de parcours et nous exprimer dessus?

Je suis interrogatif sur le parcours proposé pour la partie est du parcours. En effet, j'ai l'impression qu'il cherche à passer par un maximum de point d'intérêt, au détriment de la durée de parcours. Quid par exemple d'un parcours passant par l'autoroute avec des arrêts qui desserviraient des lignes secondaires?

Je vous remercie pour les réponses qui seront faites.

Observation n°171

Déposée le 25 Janvier 2022 à 13:25

Par RIVOIRON Didier

301, Avenue Maréchal JUIN

83140 Six Fours les Plages

Observation:

Je sais comme disais La FONTAINE "sans cesse remettez votre métier sur l'ouvrage" mais là, je ne comprend le but de cette proposition de TPM car elle reprend, les mêmes erreurs que précédemment, qui ont eu pour résultat le gel des travaux.

Faut il exproprier tant de gens , creuser un tunnel sous une voie ferrée dans une nappe phréatique .

Faut il creuser la colline avec les risques que l'ont connaient.(justement,Ben non car aucune étude de terrain n'a été faite)

Faut il permettre a une grande surface de permettre à ses clients d'avoir un meilleur accès à ses commerces, alors que la politique actuelle est de justement redynamiser les centres villes périphériques à cette zone . Apparemment, tout faux , car ils n'en veulent pas .

Donc, en vouloir à ce point à l'AMAP les OLIVADES est je pense le but principal de ce chantier . En voulant leur couper l'eau du canal ainsi que l'accès physique des gérants du site avec leur lieux de production . sans compter qu'un accès aux adhérents serait condamner . faut il voir là un règlement de compte entre Mrs FALCO et ses associés au sein de TPM et la famille VUILLON. Dans ces temps où l'on préconise les circuits courts et le bien consommer ,voilà encore une aberration

Mais cela est si courant dans notre beau département où certain se croit encore au dessus des lois et vivent dans un autre monde où les accords entre petits amis sont encore leur principale préoccupation .

Bon, tout cela , intéressez vous plutôt à projet présenté par la famille Vuillon et vous verrez que les "petites gens"ont parfois plus de bon sens qu'un grand commis de l'état largué sur site sans connaissance aucune des lieux

Didier RIVOIRON

Adhérent à l'AMAP Les Olivades

Observation n°172

Déposée le 25 Janvier 2022 à 15:10

Par barrer laurence

95 Bd Pezetti

83000 toulon

Observation:

Bonjour, après avoir consulté les tracés proposés. Il m'a semblé plus adéquat d'avoir un tracé direct entre bon rencontre et la gare de la seyne qui permettait de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions), alors que l'autre tracé variant n'en dessert que 2.

Observation n°173

Déposée le 25 Janvier 2022 à 16:41

Par Anonyme

Observation:

Le tracé de la future ZFE n'a toujours pas été établi, alors même qu'il s'agit d'une obligation nationale, et que celle-ci aurait dû être établie avant la fin 2021.

Il est grand temps que la Métropole ait le courage de se saisir de cette opportunité d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants.

La définition du parcours du TCSP et l'établissement d'une ZFE dans l'ensemble des communes traversées par le futur TCSP vont de pair.

L'étude d'impact élude cette question, alors que l'établissement de la ZFE sera la variable majeure de modification des mobilités dans la décennie à venir.



Union d'Intérêts pour la Métropole Toulonnaise

« La critique peut être désagréable, mais elle est nécessaire. Elle est comme la douleur pour le corps humain : elle attire l'attention sur ce qui ne va pas ».
Winston Churchill

Contribution de l'UIMT concernant le projet de BHNS

Concernant le tracé, les communes à l'ouest (Hyères, Carqueiranne, Le Pradet et plus tard La Farlède et Solliès ainsi que la zone industrielle La garde La Farlède), et les communes à l'est (Six fours, Ollioules, St Mandrier), ne sont pas desservies.

Les extrémités de lignes des TC sont beaucoup moins fréquentées. Il nous semble que les extensions que l'on voit sur le tracé présentés grèvent le prix du projet en matériel roulant. En effet pour une cadence donnée, le nombre de rames est fonction de la longueur du trajet. Ne serait-il pas plus rentable de faire un axe lourd de TCSP entre les gares de La Seyne et de La Pauline, et de prévoir des lignes à haut niveau de service couvrant à chaque extrémité ces communes non desservies ?

Concernant le type de TCSP proposé, nous sommes résolument contre le BHNS.

En effet, outre le fait que dans deux secteurs, St Jean de Var et La Coupiane, il ne sera pas en site propre, donc soumis au trafic et embouteillages. De plus il n'a pas la capacité pour absorber le nombre de voyageurs par heure et par sens qui est prévu à la mise en service et encore moins dans les années à venir. L'intervalle entre deux rames tel que prévu (7 mn) ne pourra transporter dans un BHNS de 180 places que 1550 voyageurs par heure et par sens au lieu de 4500 voire 6000 dans les trente années à venir. Ce qui a pour conséquence de devoir conserver les 20 lignes de bus sur le boulevard de Strasbourg cause de pollution et d'embouteillage.

Le RER toulonnais qui nous est vanté n'est pas un moyen de transport urbain. C'est un moyen suburbain qui permettra d'acheminer les voyageurs venant de l'extérieur de la métropole, mais ne sera pas un mode de transport remplaçant les bus.

Compte tenu des remarques ci-dessus, nous pensons que seul un tramway sur l'axe lourd de la Seyne à La Pauline, avec des lignes HNS transversales aux extrémités, pourra répondre aux besoins de la métropole, sans que les contribuables que nous sommes aient à supporter, comme dans certaines villes en France, la charge de devoir passer à un autre mode de TCSP, sitôt qu'après la mise en service les prévisions de sous capacité aient été constatées.

Pour l'UIMT
La secrétaire
D. Bellec

Observation n°174

Déposée le 26 Janvier 2022 à 10:18

Par BELLEC Danielle

Observation:

La contribution de l'UIMT au projet de TCSP

1 document joint.

bien en investissement qu'en fonctionnement, et qui occupera deux files supplémentaires de circulation de 3,5m, entre la mer et la montagne.

Le choix du tramway comme indiqué dans le rapport 2009 du CERTU, permettrait avec des rames de 32m, d'une capacité de 210 places, avec une fréquence de 4mn (possible avec le site propre intégral), de transporter plus que 3000 passagers/h/s avec des conditions de confort correctes. Les besoins futurs pourraient être obtenus en allongeant les rames à 44 m, ce qui permettrait d'atteindre jusqu'à 5000 passagers en heure de pointe. Tous cela sur seulement deux voies de 2,8 m.

Parmi les 28 agglomérations françaises qui ont choisi le tramway sur leurs axes lourds structurants, 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS, sur leur axes secondaires. Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway, lors de l'introduction d'un premier BHNS. En dehors de cela, 12 agglomérations françaises moyennes, de moins de 250 000 habitants, ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant, pour des axes de capacité moyenne (sur des structures d'agglomération en étoile).

Ne jouons pas dans la cour des agglomérations de petite dimension, alors que nos besoins, sur l'axe lourd est-ouest de notre métropole de 350 000 habitants, correspondent à la capacité d'une ligne de tramway, qui sera complétée par un maillage de BHNS et de bus en rabattement, vers les différentes communes et quartiers d'activités.

Il est évident que le BHNS est inadapté pour satisfaire les besoins de l'axe lourd est-ouest de la Métropole TPM.

Ne soyons pas aveugles, observons objectivement les besoins et faisons un choix rationnel pour le long terme.

Nous demandons que le projet du BHNS soit comparé avec la solution tramway à l'horizon 2040, durée de vie du matériel.

Toulon Var Déplacements, Concertation TCSP, réunion du 25/01/2022, Ollioules.

La concertation porte sur l'opportunité du projet de TCSP, pour cela il faut en particulier estimer les besoins de déplacements en Transports en Commun actuels et futurs, afin de dimensionner correctement le TCSP

Quels sont les besoins en transports en commun sur l'axes le plus important, est-ouest, qui structure notre métropole?

Alors que les métropoles de même strate que TPM sont déjà actuellement au niveau de 20 % pour la part modale TC, notre métropole n'atteint même pas 10 %.

Le nombre de voyages sur le réseau Mistral est de 33 millions de passagers/an, alors que les métropoles équivalentes, de Grenoble, Strasbourg, Montpellier atteignent 100 millions de passagers/an. Si nous voulons rattraper notre retard il faudrait donc tripler le nombre de voyageurs TC par an.

Un bon objectif pour 2030 serait de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour doubler la fréquentation des TC.

Pour le TCSP de TPM, la demande maximale en heure de pointe à été estimée dans la DUP de 2005 à 2640 voyageurs/heure/sens pour l'année 2010. En 2009 le bureau d'étude SETEC a estimé que le trafic serait de 3900 voyageurs/heure/sens, trois ans après la mise en service du TCSP. On peut donc penser qu'en 2022 les besoins sont d'au moins 3000 passagers/heure/sens, et que pour 2030 ils seront d'au moins 5000 passagers/heure/sens, (si l'on veut tendre vers une part modale TC de 20 %).

Le BHNS bi-articulé de 150 passagers, si l'on veut suffisamment de places assises et respecter la norme de 4 passagers au m², transportera pour une fréquence de 8 bus par heure de pointe(ce qui est un maximum pour un site propre à 70%), 1200 passagers/h/s, ce qui est insuffisant dès maintenant et ne permettra pas à fortiori d'atteindre les objectifs futurs nécessaires.

Comme l'indiquait l'étude du CERTU de 2009, commandée par l'agglomération TPM, « [la capacité maximale du BHNS, sera insuffisante dès sa mise en service](#) ». Pour satisfaire les besoins actuels et la croissance nécessaire des TC, il faudra alors réaliser une deuxième ligne de TCSP en parallèle à la première, ce qui coûtera d'autant plus financièrement, aussi

1 document joint.

Observation n°175

Déposée le 26 Janvier 2022 à 11:26

Par Maurice Franceschi Toulon Var Déplacements

Observation:

Quels sont les besoins en capacité ?

Toulon Var Déplacements,

Concertation TCSP, réunion du 25/01/2022, Ollioules.

La concertation porte sur l'opportunité du projet de TCSP, pour cela il faut en particulier estimer les besoins de déplacements en Transports en Commun actuels et futurs, afin de dimensionner correctement le TCSP

Quels sont les besoins en transports en commun sur l'axes le plus important, est-ouest, qui structure notre métropole?

Alors que les métropoles de même strate que TPM sont déjà actuellement au niveau de 20 % pour la part modale TC, notre métropole n'atteint même pas 10 %.

Le nombre de voyages sur le réseau Mistral est de 33 millions de passagers/an, alors que les métropoles équivalentes, de Grenoble, Strasbourg, Montpellier atteignent 100 millions de passagers/an. Si nous voulons rattraper notre retard il faudrait donc tripler le nombre de voyageurs TC par an.

Un bon objectif pour 2030 serait de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour doubler la fréquentation des TC.

Pour le TCSP de TPM, la demande maximale en heure de pointe à été estimée dans la DUP de 2005 à 2640 voyageurs/heure/sens pour l'année 2010. En 2009 le bureau d'étude SETEC a estimé que le trafic serait de 3900 voyageurs/heure/sens, trois ans après la mise en service du TCSP. On peut donc penser qu'en 2022 les besoins sont d'au moins 3000 passagers/heure/sens, et que pour 2030 ils seront d'au moins 5000 passagers/heure/sens, (si l'on veut tendre vers une part modale TC de 20 %).

Le BHNS bi-articulé de 150 passagers, si l'on veut suffisamment de places assises et respecter la norme de 4 passagers au m², transportera pour une fréquence de 8 bus par heure de pointe(ce qui est un maximum pour un site propre à 70%), 1200 passagers/h/s, ce qui est insuffisant dès maintenant et ne permettra pas à fortiori d'atteindre les objectifs futurs nécessaires. Comme l'indiquait l'étude du CERTU de 2009, commandée par l'agglomération TPM, « la capacité maximale du BHNS, sera insuffisante dès sa mise en service ». Pour satisfaire les besoins actuels et la croissance nécessaire des TC, il faudra alors réaliser une deuxième ligne de TCSP en parallèle à la première, ce qui coûtera d'autant plus financièrement, aussi bien en investissement qu'en fonctionnement, et qui occupera deux files supplémentaires de circulation de 3,5m, entre la mer et la montagne.

Le choix du tramway comme indiqué dans le rapport 2009 du CERTU, permettrait avec des rames de 32m, d'une capacité de 210 places, avec une fréquence de 4mn (possible avec le site propre intégral), de transporter plus que 3000 passagers/h/s avec des conditions de confort correctes. Les besoins futurs pourraient être obtenus en allongeant les rames à 44 m, ce qui permettrait d'atteindre jusqu'à 5000 passagers en heure de pointe. Tous cela sur seulement deux voies de 2,8 m.

Parmi les 28 agglomérations françaises qui ont choisi le tramway sur leurs axes lourds structurants, 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS, sur leur axes secondaires. Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway, lors de l'introduction d'un premier BHNS. En dehors de cela, 12 agglomérations françaises moyennes, de moins de 250 000 habitants, ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant, pour des axes de capacité moyenne (sur des structures d'agglomération en étoile).

Ne jouons pas dans la cour des agglomérations de petite dimension, alors que nos besoins, sur l'axe lourd est-ouest de notre métropole de 350 000 habitants, correspondent à la capacité d'une ligne de tramway, qui sera complétée par un maillage de BHNS et de bus en rabattement, vers les différentes communes et quartiers d'activités.

Il est évident que le BHNS est inadapté pour satisfaire les besoins de l'axe lourd est-ouest de la Métropole TPM.

Ne soyons pas aveugles, observons objectivement les besoins et faisons un choix rationnel pour le long terme.

Nous demandons que le projet du BHNS soit comparé avec la solution tramway à l'horizon 2040, durée de vie du matériel.

POUR UN TCSP, TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE, DIRECT PAR LES PARVIS DES GARES DE LA SEYNE ET TOULON

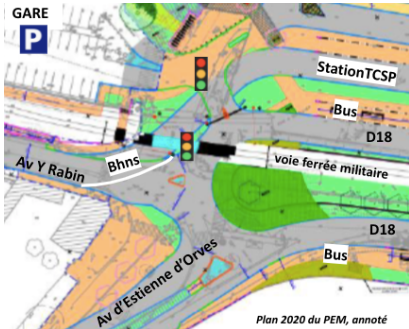
Pour une intermodalité des TCSP et Bus au contact des Trains devant les gares.
Pour un tracé direct, de la gare de LA SEYNE-SIX-FOURS à celle de TOULON.

Considérant que la station TCSP est à 150 m à l'écart de la gare de LA SEYNE-SIX-FOURS.
Considérant que le tracé au travers des terres des Olivades ne passe même pas par le Technopôle.
Considérant que les usagers sont débarqués place de la Liberté à 300 m de la gare de TOULON.

Nous demandons l'étude des modifications du tracé AVEC :

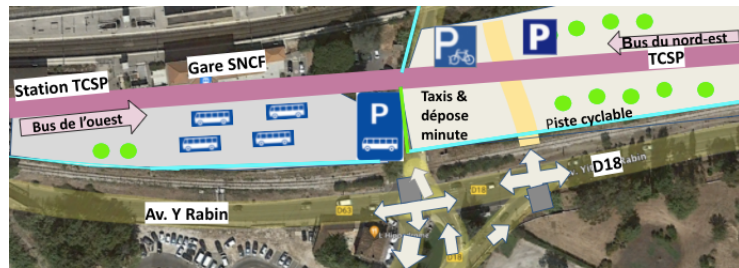
1. La station TCSP devant la gare de LA SEYNE-SIX-FOURS

Projet : Parking devant la gare, station TCSP-bhns à l'écart



Proposition : Station TCSP et bus devant la gare, parking voitures accessible hors d'eau

comme prévu en 2000-2005



2. Un tracé, direct, de la gare de LA SEYNE-SIX-FOURS à TOULON-Bon Rencontre

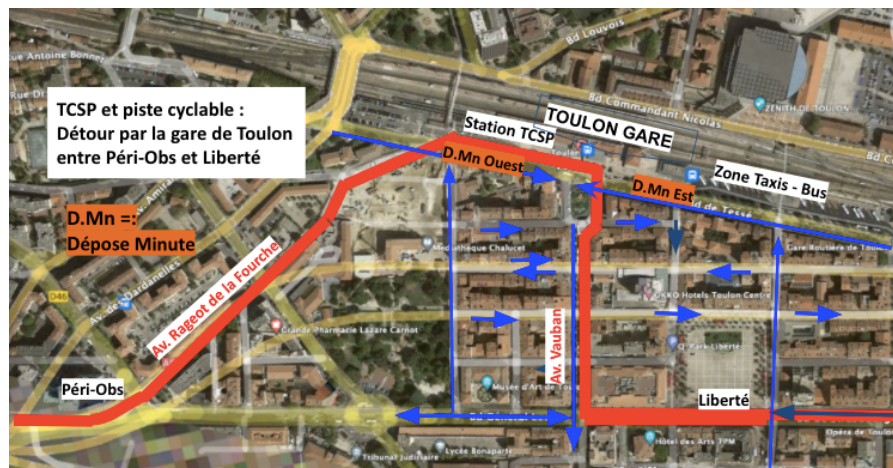
Tracé en concertation..

- 1) Technopôle - Toulon - Bir Hakheim
- 2) La Seyne - Toulon - La Garde par gares



3. Une station GARE DE TOULON par un détour de 400 m du TCSP :

en empruntant l'avenue Rageot de la Touche puis l'avenue Vauban entre Péri-Obs et Liberté (pentes de 3 et 4 %)



Observation n°176

Déposée le 26 Janvier 2022 à 11:32

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Le tracé direct La Seyne <-> Toulon (Plans joints) qui évite le détour par les terres maraîchères des Olivades est à l'étude comme les propositions du passage du tracé devant les gares de La Seyne et Toulon pour pouvoir sauter du futur TCSP, transport en commun en site propre, dans le train ou un autre bus en correspondance. Soutenez ces propositions.

1 document joint.



Technopôle

Les Olivades

Gare de La Seyne

Gambetta

TCSP Direct

Bon Rencontre

Lysia

Pèle Mâle

Vendémiaire

Place Barthé

Hôpital

Peyre

SEYNE SUR MER

Observation n°177

Déposée le 26 Janvier 2022 à 13:12

Par Anonyme

Observation:

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un "tracé DIRECT"

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.

- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.

Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

1 document joint.

Observation n°178

Déposée le 26 Janvier 2022 à 17:11

Par CILLSOS JEAN-CLAUDE BARDELLI

BP 60222

83511 LA SEYNE SUR MER CEDEX

Observation:

Le CILLSOS souhaite que le futur TCSP desserve directement les deux gares principales de La Seyne et de Toulon sans passer par des correspondances. Ce serait contreproductif que ça ne le soit pas ! Les arrêts doivent se faire devant les parvis des gares pour un rapide changement de transport.

Observation n°179

Déposée le 26 Janvier 2022 à 17:22

Par CILLSOS JEAN-CLAUDE BARDELLI

BP 60222

83511 LA SEYNE SUR MER CEDEX

Observation:

Le CILLSOS soutien la protection des terres agricoles comme le propose la Chambre d'Agriculture du Var. Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi le projet du futur TCSP ne tient pas compte de la protection des terres agricoles des Olivades et en ampute une grande partie. Ce tracé est à revoir pour limiter au maximum la perte de ces terres. Il y a d'autres solutions et elles doivent être prises en compte. La Seyne, Ollioules et Six-Fours ont signé une convention pour protéger et favoriser l'agriculture. Cette convention doit être absolument respectée !

Observation n°180

Déposée le 26 Janvier 2022 à 18:14

Par Ardouin Solange

27, allée Saint-Jean les Moulières

83500 La Seyne sur mer

Observation:

A l'heure où il n'est question que de protection de la nature et des terres agricoles, il est incompréhensible que ce trajet inclue justement des terres agricoles.

D'autre part, les gares de Toulon et La Seyne ne seront pas desservies par ce superbuser, ce qui est incompréhensible. Il est important, voire nécessaire de prévoir un passage de ce moyen de transport, ou une correspondance devant les gares pré-citées.

Observation n°181

Déposée le 26 Janvier 2022 à 20:36

Par Mercinier Camille

517 corniche Bonaparte

83500 La Seyne sur mer

Observation:

A l'heure où des municipalités de la Métropole telles que de La Seyne, Ollioulles et Six-Fours s'engagent à préserver les terres agricoles, il est inconcevable que cette même métropole permette par ce tracé de réduire les terres agricoles des Olivades. Ce serait une incohérence magistrale !!!



Technopôle

Les Olivades

Gare de La Seyne

Bon Rencontre

Lysia

TCSP Direct

Pèle Mâle

Vendémiaire

Place Barthe

Hôpital

Peyre

Gambetta

SEYNE SUR MER

Prc d'Orléans

Cavo

Sat

Poi

Bon

XV^e

Foch

Observation n°182

Déposée le 26 Janvier 2022 à 22:13

Par Anonyme

Observation:

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un "tracé DIRECT"

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.
 - Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
 - Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.
- *Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

?ni expropriation,

?ni ouvrage d'art à réaliser,

?ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- ?-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- ?-Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- ?-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- ?-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- ?-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

1 document joint.



Technopôle

Bon Rencontre

Les Olivades

Lysia

Gare de La Seyne

TCSP Direct

Pèle Mâle

Vendémiaire

Place Barthe

Hôpital

Peyre

Gumbetta

SEYNE SUR MER

Observation n°183

Déposée le 27 Janvier 2022 à 10:56

Par Anonyme

Observation:

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un "tracé DIRECT"

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.

- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.

Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

1 document joint.

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

- Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
- Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

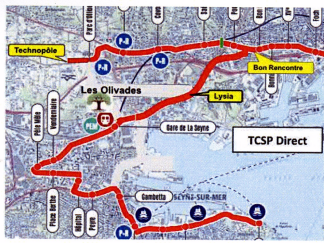
Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

- ni expropriation,
- ni ouvrage d'art à réaliser,
- ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS



Observation n°184

Déposée le 27 Janvier 2022 à 11:02

Par coqueret veronique

rue de domremy

83200 toulon

Observation:

les olivades pionnière et initiatrice du concept des AMAP en France doit elle se voir amputée de SA TERRE pour in tracé inapproprié et mal fagoté

qu'elle notion de développement durable et d'écologie nos instances décisionnelles mettent-elles en oeuvre?

2 documents joints.

Observation n°185

Déposée le 27 Janvier 2022 à 12:20

Par BOURZEIX PHILIPPE

83500 LA SEYNE

Observation:

Il faut à tout prix préserver l'intégralité des terres de l'AMAP des Olivades.
(alimentation saine, fruits légumes à tarif accessible, etc)

Merci

Implications liées au changement de mode de transport

Intervention orale du 26 janvier 2022 à Ollioules
de Michel PIERRE, ingénieur ER
vice-président de l'UDVN-FNE83

Le tracé pour le TCSP-Bhns, de mode routier, est identique à celui de la déclaration d'utilité publique modifiée en 2005 pour la première ligne de TCSP, de mode ferré.

Tout changement dans un projet, en l'occurrence de mode de transport, permet des adaptations qui présentent des avantages et des inconvénients.

Par ailleurs, la décision de création du nouveau pont-rail par décalage vers l'est est intervenue en 2005 mentionnée dans l'étude d'impact par la création de *« Un pont-rail à La Seyne sur Mer sous la voie ferrée Paris-Vintimille plus à l'est que celui prévu »*. « 2003-12-DUP-modificatrice-tramway_Etude impact », page 6 sur 9, Point 1.6.6.

Il est ajouté, au point 2.1.2, que le projet a

« Peu d'incidences sur les eaux superficielles et souterraines : Le projet de tramway s'inscrit dans des zones inondables au niveau de La Garde et du Pradet. Cependant, il emprunte les voiries existantes donc sans modifier l'imperméabilisation du sol et les conditions d'écoulement. La communauté d'agglomération a accepté que la ligne soit ponctuellement inondée et que le service soit interrompu en période d'inondation »

Il est évident que les incidences du déplacement du pont-rail à La Seyne ont été oubliées. En effet, sa réalisation en 2014 a conduit à y créer une **zone humide, zone inondable**.

PENTE

Le mode ferré obligeait de limiter la pente du tracé à 2,6 % de la gare de La Seyne vers la station suivante "Centre Commercial" en passant en dessous de l'émissaire des eaux usées présent à mi-pente en sortie de la trémie sous le pont-rail.

Cette configuration à faible pente nécessitait de réaliser une tranchée dans les terres agricoles sur une largeur pratiquement double de celle des emprises des voiries.

Avec le mode routier, en épousant le relief, le choix d'une pente plus forte, de 7% est possible avec une voirie passant au-dessus de l'émissaire des eaux usées. Auquel cas, le tracé du Bhns occupe une moindre surface sur les terres agricoles.

Première question : La pente du tracé Bhns envisagé est-elle de 7 % ou de 2,6 % ?

MOTORISATION

Le choix du mode routier permet un tracé avec une forte pente de 7 % mais avec des contraintes sur la motorisation des véhicules. Cela exige de la puissance en alimentation (trolley-bus) ou embarquée (moteurs thermiques) d'autant plus que les stations Gare de La Seyne - Centre Commercial sont très éloignées pour un rechargement des batteries ou des condensateurs dans le cas d'un superbis électrique.

Sans connaissance de la pente, nous ne pouvons préconiser une motorisation sauf celle d'un superbis thermique, gaz/biogaz, qui « passe partout » y compris en ZFE.

Quelque soit le choix de la pente, le tracé passe sous le pont-rail dans la nappe phréatique, dans une **zone humide**, zone inondable sans exutoire naturel.

Deuxième question :

Est-ce que les Élus de la Métropole "acceptent que la ligne soit ponctuellement inondée et que le service soit interrompu en période d'inondation", entre les deux plus grandes villes du Var ?

INONDATION

Si le véhicule sur rails, guidé, était capable d'éviter la zone inondée par une marche arrière, l'évitement d'une zone inondée par les véhicules routiers est réglementé. Ainsi sur le prolongement de l'avenue Brun à la départementale D18, par le nouveau pont-rail, il est prévu des « barrières relevantes ou pivotantes » et des « itinéraires de déviation type S à suivre » sous le contrôle de la Mairie de La Seyne dans le cadre de son PCS, Plan communal de sauvegarde.

Le TCSP-Bhns de mode routier ne peut éviter la réglementation routière.

Troisième question

Qui de Madame le Maire de La Seyne ou de Monsieur le Maire d'Ollioules ou quelle autre autorité sera en mesure d'interdire le passage du Bus à Haut Niveau de Service selon le sens de circulation dans la zone inondée et selon quelles modalités de déviation ?

Espérons que l'étude d'évitement de ce tronçon, selon le tracé direct Gare de La Seyne à Toulon, puisse être une solution aux impacts sur les eaux de surface, sur les eaux souterraines, sur les terres agricoles maraîchères **et sur le Canal de Provence***, pour préserver un écrin de verdure aux portes ouest de la Métropole, en évitant ainsi au Bhns la zone humide, inondable et les risques inhérents.

*Le tracé du TCSP longe le Chemin de Bruyère à Ollioules tout comme le canal de Provence. Le tracé du TCSP ne peut se superposer à celui du canal de Provence à moins de pratiquer une « déviation de réseau ».

Observation n°186

Déposée le 27 Janvier 2022 à 12:27

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Le changement de mode de transport de mode ferré à mode routier présente des avantages pour gravir les pentes mais aussi des inconvénients pour le choix de la motorisation ou en cas d'inondation. Merci de prendre en compte ces éléments exposés à la réunion publique d'Ollioules du 2§ janvier reproduits en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°187

Déposée le 27 Janvier 2022 à 14:40

Par Cyrulnik Florence

317 corniche Michel Pacha

83500 La Seyne sur mer

Observation:

Je soutiens le tracé direct devant les gares. Je suis favorable au respect de la propriété Les Olivades, qui est en plus un promoteur de la culture maraichère de proximité respectant l'environnement. .

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

- Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
- Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

- ni expropriation,
- ni ouvrage d'art à réaliser,
- ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas

demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Observation n°188

Déposée le 27 Janvier 2022 à 21:50

Par MICHEL ROBERT

334 boulevard docteur CUNEO

83000 TOULON

Observation:

Bonjour

Merci d'étudier La proposition alternative Tracé DIRECT.

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbre de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

1 document joint.

Observation n°189

Déposée le 28 Janvier 2022 à 00:45
Par vuillon daniel
Les Olivades, 172 allée de la Girane
83190 Ollioules

Observation:

Le projet de TCSP de MTPM pénalise doublement l'activité agricole de la ferme des Olivades:

1) Le PEM de La Seyne-Ollioules comprend une nouvelle voie routière qui relie l'avenue Robert Brun à l'allée de la Girane en faisant disparaître l'actuel cours du ruisseau de Faveyrolles et en ignorant l'existence de son affluent le ruisseau de Piedardan provoquant l'asphyxie des terres cultivables par l'impossibilité de l'écoulement des eaux souterraines des drains se jetant dans ces ruisseaux et des eaux de surface par la construction d'un mur à la place du ruisseau actuel.

2) Le tracé du TCSP reprend le tracé du projet de tramway abandonné qui coupe la ferme des Olivades sur toute sa largeur faisant disparaître une borne du canal de Provence nécessaire à l'irrigation des terres cultivées des Olivades, fait disparaître des oliviers centenaires, des arbres fruitiers, des raisins de table, coupe l'accès venant de La Seyne à la propriété, sépare l'habitat personnel de l'exploitant de son corps de ferme, provoque une diminution de la surface cultivable bien supérieure à l'emprise du TCSP. Tout cela serait acceptable si l'utilité publique était incontestable. Or lors dès la première enquête publique de 1999, un des commissaires enquêteur, Monsieur Frédéric Etheve a démontré que le tracé sur Ollioules entre la Beaucaire et la gare de La Seyne ne satisfaisait pas aux obligations de l'utilité publique d'autant qu'un autre tracé de la gare de La Seyne par la Pyrotechnie, Lagoubran, le cimetière, Pontcarral, le stade de foot et Bon rencontre sans aucune expropriation, sans ouvrage d'art, rendant plus de service, sans risque climatique, bref nettement plus d'intérêt général que le tracé de MTPM.

Dans ces conditions la ferme des Olivades ainsi que les 250 familles qu'elle nourrit, ses 6 restaurants partenaires ainsi que le lycée Langevin s'opposent énergiquement et durablement au projet présenté par la Métropole. Elle doit veiller aussi à ce que les emplois qu'elle génère soit durable, 12 prévu sur l'année 2022 avec le développement en plus de la production, d'une ferme auberge, de chambres d'hôtes et d'un centre de formation, projets reconnus et retenus par France Relance.

La notoriété des Olivades, riche d'une famille reconnue par 3 légions d'honneur et par des rues de Toulon et place à la Seyne portant encore aujourd'hui les noms de ses occupants au cours des siècles passés prouvant la reconnaissance des collectivités pour leurs services rendus, reconnu depuis 20 ans par la création de la première amap de France, alternative économique au travers d'un partenariat producteur-consommateur qui permet la sauvegarde des petites fermes péri-urbaines. La nourriture produite sans impact négatif sur l'environnement garanti santé et plaisir au juste prix, celui qui permet au paysan de vivre dignement de son travail.

A l'origine de la relance des circuits courts que la grande distribution avait fait disparaître entre 1980 et 2000, les amap ont permis à 20% des agriculteurs français et 12% de la population de se retrouver dans un partenariat relevant de l'économie sociale et solidaire.

Pour toutes ces raisons ce site devrait être sanctuarisé et protégé alors que depuis 35 ans on l'a vu passer de zone agricole à une zone où l'activité agricole était interdite puis en zone agricole protégé depuis 2018... avec depuis 1988 une agression permanente obligeant ses exploitants à se défendre auprès de nombreuses juridictions: Tribunal Administratif de Nice, Toulon, tribunal des baux ruraux, cours d'appel d'Aix en Provence et Marseille, cour de Cassation, Conseil d'État et ça continue en ce moment sur le PEM auprès du TA de Toulon, défendu par Corinne Lepage.

L'activité de cette ferme ne s'arrêtera pas avec Daniel et Denise car la 8ème génération et la 9ème sont en place pour prendre la suite, alors Messieurs les décideurs ce n'est pas demain la veille que vous vous partagerez nos dépouilles, à bon entendre, salut.

ANNEXE :

Je bénéficie déjà de quelques contraintes que je connaissais à l'achat il y a 12 ans :

- Ligne SNCF à 150 mètres
- Ligne haute tension qui alimente la Seyne environ 63000 volts
- L'émissaire de Toulon égouts qui rejoint la station d'épuration de Cap Sicié à une profondeur de 5 m avec regard de visite à 4 m de la maison, odeur, dérangements nocturnes et diurnes pour l'entretien, servitude de passage et zone non aedificandi de 8 m tout au long du tracé
- Proximité environ 1 km de l'usine d'incinération de Toulon

Je pense qu'en termes de solidarité, j'apporte déjà une large contribution, mais de nouvelles contraintes sont envisageables après l'amputation partielle de mon terrain :

- Modification du cadre de vie : la partie du terrain située sur le futur tracé est constituée en partie de potager et verger, clôturée d'une haie de cyprès et myoporum d'un puits relié par galerie à un réseau souterrain creusé par les forçats et d'un atelier dépôt Ce cadre de vie rurale sera remplacé par un rond-point d'environ 40 mètres de diamètre, insécurité créée par la fréquentation des nouvelles voies.
- Destruction d'arbres et d'arbustes d'espèces variées
 - Fruitières : prunier, mirabellier, abricotier, pêcher, noyer, vigne, cognassier, olivier plus que centenaire, figuier.
 - Décoratifs : lilas pommier du Japon
 - Utilitaires : cyprès (coupe-vent) et myoporum
- Multiplication de nouvelles pollutions et nuisances sonores : les fréquentations d'un tramway toutes les trois minutes, de voitures, camions, vont créer des vibrations du sous-sol dans cette zone constituée de roches qui n'absorbent pas les vibrations dues au passage des véhicules mais les amplifient (schiste, phyllade)
 - Risque de fissuration de l'habitation
 - Augmentation de la teneur en oxyde de carbone d'azote de soufre liée aux voitures
 - Sur le plan visuel, l'environnement rural étant remplacé par un rond-point et une forêt de caténares et d'un cortège de véhicules

Un tracé bien mal choisi !

Le but d'une création de transport en commun est de réduire l'utilisation de véhicule personnel. Dans le cas de cette portion entre Continent et la gare de la Seyne, il n'y a pas actuellement de problème de circulation car cette zone a une densité de population réduite et un réseau routier bien suffisant.

Dans ces conditions on peut se demander pourquoi ce choix de tracé pour le tram, pourquoi y adjoindre d' réseau routier sur mesuré et sauf à envisager de transformer cette zone rurale en un vaste lotissement on a aussi oublié de tenir compte d'obstacles techniques fort coûteux à contourner :

- Présence de la conduite principale de gaz au niveau du futur pont sous voie SNCF,
- zone inondable .Là où une tranchée sous le niveau de la mer est prévue, pont SNCF,
- Les crues du ruisseau (pompage bassin de rétention)
- Sous-sol pollué depuis 3 ans par l'émissaire poreux
- Dénivelé important entre le chemin de la petite Garenne et Continent qui demande de travailler en tranchées et risque de glissement de terrain
- Allongement de la distance entre la route Robert brun et le centre-ville de la Seyne en obligeant les usagers de Robert brun à aller contourner « pour le plaisir» la future rocade avant de traverser sous voie le chemin de fer

Des solutions moins coûteuses et plus logiques existent, pourquoi les ignorer ?

Le tram pourrait passer entre la ferme Vion et Continent en longeant le ruisseau recouvert d'une piste cyclable, Puis passer au niveau de Volkswagen en pont supérieur au-dessus de la voie ferrée (alors en tranchée) avant de rejoindre la gare de La Seyne (tracé rouge sur plan)

La route Robert brun pourrait en longeant le chemin de faire aboutir au rond-point VAG pour reprendre la route vers le rond-point de la pyrotechnie, à terminer, pour activer la circulation et ne plus offrir d'obstacle comme depuis 3 ans

Le tram après le pont du las pourrait bifurquer

- en une voie vers le parking prévu sur Ollioules
- en une voie vers la gare de la Seyne ce qui éviterait 2 km et demi en pleine nature et le pont au-dessus de l'autoroute

M Muller J P
8 les Pampres
Chemin de Petite Garenne
83500 La Seyne Sur Mer
nmullerjp@gmail.com
Tel 06 11 94 32 11

à TPM

Suite à mon intervention au cours de la réunion d'information du 25 janvier 2022 à Ollioules, je vais reprendre quelques observations que j'avais faites au cours de cette réunion.

Je joints, en annexe, celles que j'avais faites lors de la DUP de 2004 et réactualisée en 2019

Les conditions de transport ayant évolué depuis 1975 début du projet (Var-Matin, 15 septembre 1975) le tracé n'étant plus lié à un réseau sur rail qui imposait des contraintes particulières (rayon de courbe, pente) ce tracé peut donc évoluer dans certaines zones notamment entre le pôle mer Ollioules et la gare de La Seyne.

Le tracé initial très coûteux présente plusieurs points noirs:

- franchissement de l'autoroute par un pont à construire
- traversée de terrains agricoles
- pente qui nécessite des travaux de fouille et talutage
- franchissement sous le pont SNCF zone inondable en cas d'orage
- allongement du temps de parcours.

J'avais proposé d'autres alternatives parmi lesquels un Y à partir de la sortie du pont du las directement vers la gare de La Seyne présentant les avantages suivants :

- diminution du temps de trajet
- pas de dénivelé ni d'obstacle majeur à franchir
- desserte du cimetière
- possibilité d'utiliser une seule voie en alternance en décalant le passage entre les deux BHNS dans certaines zones
- peu de nuisances, les zones étant peu habitées
- aucun impact sur l'environnement
- coût moins élevé
- temps de travaux réduit

En espérant que pour une fois mes observations seront suivies favorablement

Fait à la Seine le 27 janvier 2022

M et Mme Muller Jean Paul
8 les Pampres
Chemin de Petite Garenne
83500 La Seyne Sur Mer
04 94 36 13 73 ou 06 11 94 32 11
nmullerjp@gmail.com

À Monsieur Bastaroli Charly
Commissaire enquêteur

Objet : D.U.P

Monsieur,

Veillez trouver en annexe les observations que j'avais faites lors de la DUP de 2004.

Beaucoup de ces observations restent d'actualité malgré l'avis défavorable donné par les commissaires pour la portion du TCSP entre Lagoubran et la gare de La Seyne, des travaux ont depuis été réalisés :

- Pont sous la voie ferrée, tranchée sous le niveau de la mer et qui a percé la nappe phréatique. Il en résulte un pompage permanent (150 mètres cubes jours durant les travaux)
- Destruction des ateliers Feliciani et Profer, sièges d'une forte pollution aux acides, hydrocarbure, mercure, plomb, qui résulte de l'ancienne activité
- Achat de la propriété Callier :
 - Coupe d'arbres d'environ 150 ans d'âge, chêne parasol, cèdre du Liban, mûrier, acacias, palmiers qui réalisaient une barrière coupe-vent et atténuaient les nuisances sonores de la voie SNCF
 - Destruction de la bastide, rebouchage d'un puits relié au réseau souterrain de galeries creusées par les forçats qui alimentent les puits et la noria
 - Renouvellement de l'émissaire
 - Conduites d'eau chaude enterrées reliant usine d'incinération au quartier Berthe.

Face à ce nouvel état des lieux et au regard de la DUP en cours d'autres observations s'imposent

- Une partie du projet vient empiéter sur mon terrain cadastré à Ollioules BK 0043, sans que j'en sois prévenu
- Afin de minimiser les nuisances sonores, la construction d'un mur antibruit serait souhaitable
- Afin de réduire les pollutions de l'air par le CO₂.NO₂.S dégagés par les véhicules, une barrière végétalisée devrait être installée
- Le mur de séparation avec le lotissement les pampres et ma propriété devrait être restauré reconstruit pour supporter les vibrations à venir
- Les bassins de rétention proches des habitations devront être entretenus et vidés pour éviter les moustiques et les émanations de CH₄
- L'intersection de la rue Robert Brun et de la rue de la petite Garenne risque d'être dangereuse : un giratoire est-il envisagé ou un feu ?
- Le pont sous la voie ferrée actuelle (2m70) ne pourrait-il pas rester ouvert à la circulation des véhicules venant ou allant à la petite Garenne, ce qui éviterait « une promenade supplémentaire » pour rejoindre la Seyne-sur-mer ?
- Le plan ne laisse aucune autre alternative au trajet du futur TCSP qui n'a toujours pas fait l'objet d'une nouvelle DUP et qui avec le mode bus électrique ne pose pas les mêmes contraintes que le tramway donc d'autres parcours deviennent envisageables
- la zone arborée à préserver, lieu de repos du couple de Petits Ducs n'apparaît plus.

Fait à la Seyne sur Mer le 26 janvier 2019

Observation n°190

Déposée le 28 Janvier 2022 à 08:45

Par Muller Jean

8 les pampres chemin de petite garenne

83500 La Seyne-sur-Mer

Observation:

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

3 documents joints.

Observation n°191

Déposée le 28 Janvier 2022 à 10:00

Par Tison Régine

83000 Toulon

Observation:

Je soutiens le tracé du tcspp qui passerait sur le parvis des gares de Toulon et de La Seyne, c'est important pour les habitants de l'est et ouest toulonnais. Et que la propriété des Olivades, 1ère AMAP de France, reste intacte....(évidemment le mieux aurait été le tramway que bcp de Toulonnais-es " désirent" toujours!)

La Garde, le 28 janvier 2022

Le Président

Monsieur le Président
Hubert FALCO
Métropole TPM

Réf. : XL/Ch G/KBC n° 104

Affaire suivie par : DPST

Objet : Projet BHNS MTPM- avis de l'Université de Toulon

Monsieur le Président,

L'Université de Toulon se réjouit de l'avancée du projet de BHNS au sein de la Métropole. Ce projet structurant définira une véritable colonne vertébrale du transport durable et des échanges au cœur du territoire.

En particulier, l'Université se trouve positivement fortement impactée par les sujets suivants :

- la liaison facilitée entre ses deux campus : Toulon-porte d'Italie et La Garde-La Valette qui permettra d'impulser davantage de synergies, pour les personnels comme pour les étudiants, en particulier dans le cadre des activités sportives et culturelles proposées aux étudiants.
- la liaison très attendue entre le campus de La Garde et la gare de La Pauline, pôle d'échanges multimodal du secteur Toulon Est (ZA, ZI et campus La Garde). Nous rappelons à ce titre que le campus de La Garde représente une population de 6500 étudiants et 800 personnels. L'enquête réalisée en gare de La Pauline dans le cadre du projet LNPCA a montré que 53 % des usagers de la gare de La Pauline se rendaient directement au campus. De plus, l'enquête mobilité que l'AUDAT a menée pour nous a démontré le souhait de nos étudiants d'un usage plus fréquent du train. Les principaux freins à cet usage sont l'insécurité perceptible pour les modes doux entre la gare et le campus ainsi que le manque d'offre de transports en commun adapté.
- Le logement étudiant : la ligne BHNS « rapprochera » les étudiants du centre-ville de logements qu'il est parfois plus aisé de trouver dans les communes des pôles Est et Ouest que dans le centre de Toulon. Le manque de logements étudiants est croissant sur la Métropole et devient problématique, en particulier pour les étudiants boursiers et les étudiants étrangers. Dans ce cadre, le passage du BHNS dans les zones où les loyers sont plus modérés est fortement attendu.

Des attentes et contraintes spécifiques sont cependant à noter sur le projet tel qu'il est envisagé :

- Pour le campus de Toulon-Porte d'Italie, le BHNS est attendu en site propre de façon à limiter la fracture réalisée par les voies très circulées entre les bâtiments universitaires : bâtiment Ingémédia, Faculté de droit et le bâtiment « champ de mars » que l'Université souhaite acquérir au titre du prochain CPER. De ce fait, un aménagement des espaces extérieurs, au-delà de la voirie du TCSP, permettrait de créer un véritable campus urbain et un signal fort pour la ville de Toulon, dans le cadre d'un projet urbain à matérialiser en emplacement réservé/ DUP.

- Pour le campus de La Garde-La Valette, le BHNS, même s'il est très attendu, suscite quelques inquiétudes quant au traitement de l'insertion de son arrêt au Nord du campus. En effet, l'entrée principale de l'Université a été déconnectée du giratoire de l'Université dans la perspective de la venue du tramway. Depuis, l'Université n'a plus d'entrée digne de ce nom et certains mouvements sont devenus impossibles (tourner à gauche en sortie par exemple). Nous attendons donc que le tracé du BHNS soit l'occasion de revoir notre connexion à la voirie existante, voirie dont la moitié de l'emprise se trouve sur le domaine public universitaire (sur la commune de La Garde).

Le positionnement de l'arrêt du BHNS au Nord du campus, positionnement qui fonctionnellement est le plus évident, n'est pas sans susciter des inquiétudes par rapport à la gestion des eaux de ruissellement sur ce secteur, qui, particulièrement depuis la création d'Avenue 83 et de réseaux pluviaux en attente, engendrent une forte vulnérabilité des piétons du fait de la vitesse de la lame d'eau. Nous annexons à ce document la synthèse « hauteur-vitesse » relative à une crue exceptionnelle, dont les données émanent du bureau d'études Ingérop (étude d'aléas du Syndicat de Gestion de l'Eygoutier de 2018), mises en forme par le groupement ANMA-Urbanwater dans le cadre du projet « Eco campus ».

De ce fait, une attention toute particulière devra être apportée à l'insertion du quai du BHNS pour les flux piétons, modes doux et voitures, ainsi que vis-à-vis des bassins de rétention prévus dans le cadre du PAPI 2 de petits côteaux toulonnais. La réduction de la vulnérabilité, voire la neutralisation du risque ruissellement semble prioritaire pour nos étudiants et personnels.

Par ailleurs, la venue de cette ligne structurante dans une zone commerciale des années 70 est une opportunité pour nous questionner sur l'avenir de la zone, l'opportunité de la densifier avec du logement et donc, plus largement, de repenser la mobilité de ses habitants et usagers pour diminuer l'impact de la voiture, pacifier des boulevards très circulés, lui donner la possibilité de muter en une zone plus verte et plus habitable. L'université souhaite que ces sujets urbains soient traités en synergie avec l'aménagement de la voirie et des quais.

Enfin, la cartographie du tracé laisse apparaître un « PEM » sur le campus. Nous travaillons aujourd'hui à la diminution progressive de nos places de parkings dans l'espoir de voir d'autres vecteurs de mobilité que la voiture. Cette diminution est délicate car les parkings sont actuellement complètement saturés plusieurs mois de l'année. De plus, les voiries autour du campus sont également saturées. Aussi sommes-nous assez surpris de ce « PEM » affiché sur le campus et, pour dire le vrai, l'Université est défavorable à la création de ce PEM. Le campus n'a assurément pas vocation à accueillir des voitures qui stationneraient pour emprunter le BHNS. Cela entre d'ailleurs en parfaite contradiction avec le projet « Eco campus » actuellement en cours.

Le PEM de La Pauline paraît en revanche tout indiqué, attendu et opportun. Si un autre PEM devait être créé il serait plus judicieux de le positionner près d'une sortie d'autoroute, celle des Fourches par exemple.

Ces remarques étant faites, l'Université de Toulon vous confirme qu'elle se réjouit de ce projet ambitieux fortement attendu par notre communauté universitaire et ses usagers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien amicalement,

Xavier LEROUX

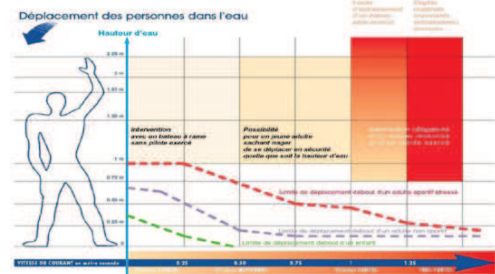
Président de l'Université de Toulon



Synthese crues exceptionnelle

le campus reçoit une énorme quantité d'eau qui provient des routes environnantes. ces routes agissent comme un axe majeur d'écoulement en cas de crue. de plus, en raison de la topographie analysée précédemment, ces eaux arrivent au campus à grande vitesse.

la superposition des cartes de hauteur et de vitesse révèle les endroits à éviter en cas de crue (conformément au schéma suivant)



→ Ecoulement

↖ Photo

Danger

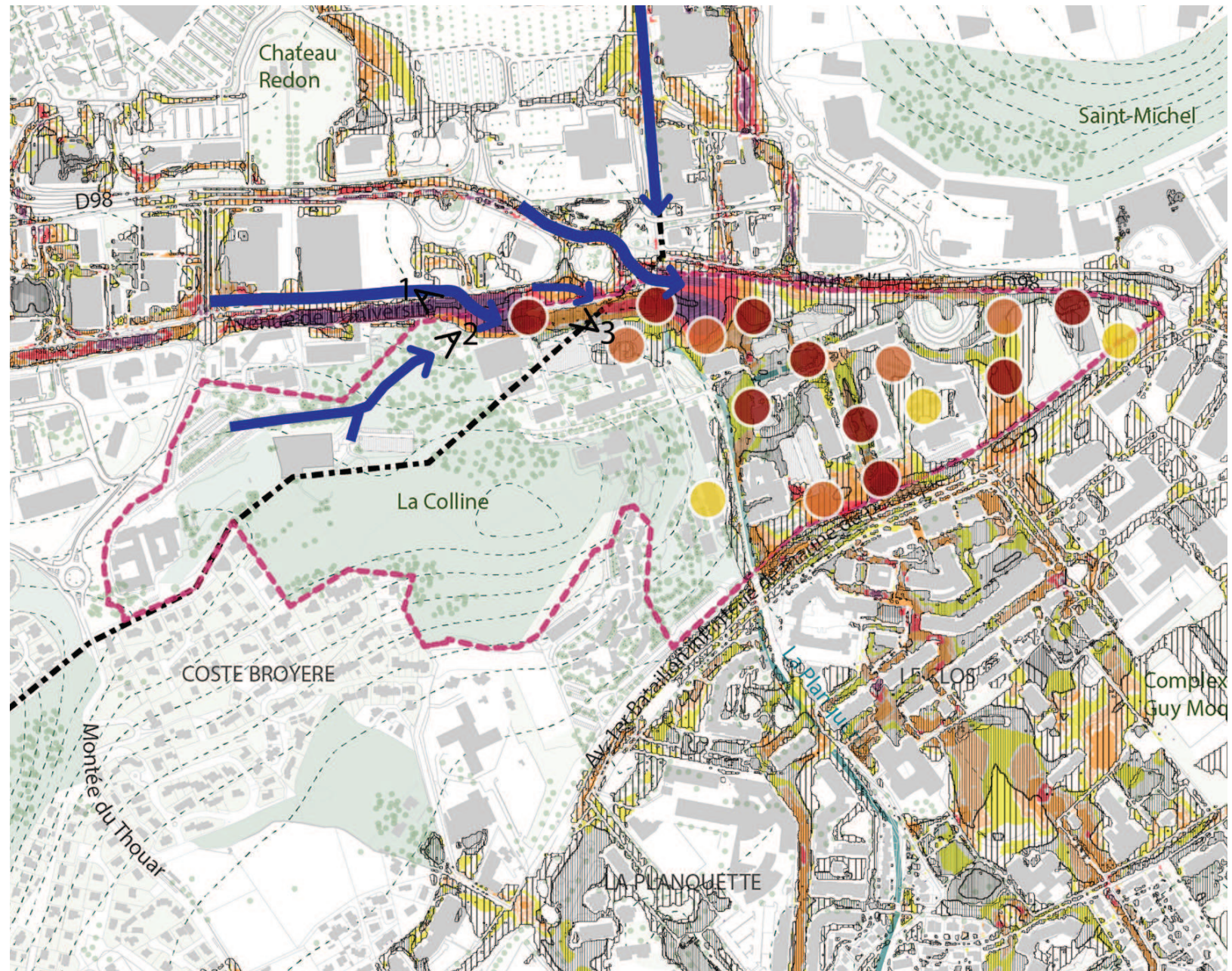
● Fort ● Moyen ● Faible

Vitesse m/s

2.5 - 4
2 - 2.5
1.5 - 2
1 - 1.5
0.75 - 1
0.5 - 0.75

Hauteur m

1 - 1.5
0.5 - 1
0.2 - 0.5
0.01 - 0.2



Observation n°192

Déposée le 28 Janvier 2022 à 10:12

Par LEROUX Xavier

Université de Toulon - CS60584

83041 TOULONcedex 9

Observation:

Objet : Projet BHNS MTPM- avis de l'Université de Toulon

Monsieur le Président,

L'Université de Toulon se réjouit de l'avancée du projet de BHNS au sein de la Métropole. Ce projet structurant définira une véritable colonne vertébrale du transport durable et des échanges au cœur du territoire.

En particulier, l'Université se trouve positivement fortement impactée par les sujets suivants :

- La liaison facilitée entre ses deux campus : Toulon-porte d'Italie et La Garde-La Valette qui permettra d'impulser davantage de synergies, pour les personnels comme pour les étudiants, en particulier dans le cadre des activités sportives et culturelles proposées aux étudiants.

- La liaison très attendue entre le campus de La Garde et la gare de La Pauline, pôle d'échanges multimodal du secteur Toulon Est (ZA, ZI et campus La Garde). Nous rappelons à ce titre que le campus de La Garde représente une population de 6500 étudiants et 800 personnels. L'enquête réalisée en gare de La Pauline dans le cadre du projet LNPCA a montré que 53 % des usagers de la gare de La Pauline se rendaient directement au campus. De plus, l'enquête mobilité que l'AUDAT a menée pour nous a démontré le souhait de nos étudiants d'un usage plus fréquent du train. Les principaux freins à cet usage sont l'insécurité perceptible pour les modes doux entre la gare et le campus ainsi que le manque d'offre de transports en commun adapté.

- Le logement étudiant : la ligne BHNS « rapprochera » les étudiants du centre-ville de logements qu'il est parfois plus aisé de trouver dans les communes des pôles Est et Ouest que dans le centre de Toulon. Le manque de logements étudiants est croissant sur la Métropole et devient problématique, en particulier pour les étudiants boursiers et les étudiants étrangers. Dans ce cadre, le passage du BHNS dans les zones où les loyers sont plus modérés est fortement attendu.

Des attentes et contraintes spécifiques sont cependant à noter sur le projet tel qu'il est envisagé :

- Pour le campus de Toulon-Porte d'Italie, le BHNS est attendu en site propre de façon à limiter la fracture réalisée par les voies très circulées entre les bâtiments universitaires : bâtiment Ingémédia, Faculté de droit et le bâtiment « champ de mars » que l'Université souhaite acquérir au titre du prochain CPER. De ce fait, un aménagement des espaces extérieurs, au-delà de la voirie du TCSP, permettrait de créer un véritable campus urbain et un signal fort pour la ville de Toulon, dans le cadre d'un projet urbain à matérialiser en emplacement réservé/ DUP.

- Pour le campus de La Garde-La Valette, le BHNS, même s'il est très attendu, suscite quelques inquiétudes quant au traitement de l'insertion de son arrêt au Nord du campus. En effet, l'entrée principale de l'Université a été déconnectée du giratoire de l'Université dans la perspective de la venue du tramway. Depuis, l'Université n'a plus d'entrée digne de ce nom et certains mouvements sont devenus impossibles (tourner à gauche en sortie par exemple). Nous attendons donc que le tracé du BHNS soit l'occasion de revoir notre connexion à la voirie existante, voirie dont la moitié de l'emprise se trouve sur le domaine public universitaire (sur la commune de La Garde).

Le positionnement de l'arrêt du BHNS au Nord du campus, positionnement qui fonctionnellement est le plus évident, n'est pas sans susciter des inquiétudes par rapport à la gestion des eaux de ruissellement sur ce secteur, qui, particulièrement depuis la création d'Avenue 83 et de réseaux pluviaux en attente, engendrent une forte vulnérabilité des piétons du fait de la vitesse de la lame d'eau. Nous annexons à ce document la synthèse « hauteur-vitesse » relative à une crue exceptionnelle, dont les données émanent du bureau d'études Ingérop (étude d'aléas du Syndicat de Gestion de l'Eygoutier de 2018), mises en forme par le groupement ANMA-Urbanwater dans le cadre du projet « Eco campus ».

De ce fait, une attention toute particulière devra être apportée à l'insertion du quai du BHNS pour les flux piétons, modes doux et voitures, ainsi que vis-à-vis des bassins de rétention prévus dans le cadre du PAPI 2 de petits côteaux toulonnais. La réduction de la

vulnérabilité, voire la neutralisation du risque ruissellement semble prioritaire pour nos étudiants et personnels.

Par ailleurs, la venue de cette ligne structurante dans une zone commerciale des années 70 est une opportunité pour nous questionner sur l'avenir de la zone, l'opportunité de la densifier avec du logement et donc, plus largement, de repenser la mobilité de ses habitants et usagers pour diminuer l'impact de la voiture, pacifier des boulevards très circulés, lui donner la possibilité de muter en une zone plus verte et plus habitable. L'université souhaite que ces sujets urbains soient traités en synergie avec l'aménagement de la voirie et des quais.

Enfin, la cartographie du tracé laisse apparaître un « PEM » sur le campus. Nous travaillons aujourd'hui à la diminution progressive de nos places de parkings dans l'espoir de voir d'autres vecteurs de mobilité que la voiture. Cette diminution est délicate car les parkings sont actuellement complètement saturés plusieurs mois de l'année. De plus, les voiries autour du campus sont également saturées. Aussi sommes-nous assez surpris de ce « PEM » affiché sur le campus et, pour dire le vrai, l'Université est défavorable à la création de ce PEM. Le campus n'a assurément pas vocation à accueillir des voitures qui stationneraient pour emprunter le BHNS. Cela entre d'ailleurs en parfaite contradiction avec le projet « Eco campus » actuellement en cours.

Le PEM de La Pauline paraît en revanche tout indiqué, attendu et opportun. Si un autre PEM devait être créé il serait plus judicieux de le positionner près d'une sortie d'autoroute, celle des Fourches par exemple.

Ces remarques étant faites, l'Université de Toulon vous confirme qu'elle se réjouit de ce projet ambitieux fortement attendu par notre communauté universitaire et ses usagers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Xavier LEROUX
Président de l'Université de Toulon

2 documents joints.



Technopôle

Bon Rencontre

Les Olivades

Lysia

Gare de La Seyne

TCSP Direct

Gambetta

SEYNE-SUR-MER

Pétrole

Vendémiaire

Place Barthe

Hôpital

Poyre

Parc d'Oliveras

Covo

Sat

Por

Bon

XV

Foch

Observation n°193

Déposée le 28 Janvier 2022 à 11:26

Par lisolo chantal

Bd amouretti

83000 toulon

Observation:

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un "tracé DIRECT"

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.
 - Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
 - Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.
- *Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

1 document joint.

Observation n°194

Déposée le 28 Janvier 2022 à 11:43

Par Collectif Tramway et Transport en Commun Association

Observation:

Bonjour.

Le 25 janvier 2022, nous avons participé à la dernière réunion publique sur la concertation (plutôt présentation) préalable au projet de TCSP / BHNS à Ollioules.

Ma prise de parole étant acceptée en fin de séance, j'ai émis les propos suivants au nom des associations regroupées dans le 'Collectif Tramway et Transports en Commun'.

« Ayant assisté à toutes les réunions publiques de concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre slash BHNS, nous vous en proposons ici un bilan.

– Concernant la participation des citoyens : Elle a été anormalement faible en rapport au sujet qui aurait dû susciter la curiosité, voire être plébiscité du fait de l'importance du besoin de ce transport collectif pour notre métropole, afin vraiment d'y maîtriser la circulation automobile. C'est tout à fait regrettable, mais s'explique notamment par votre choix de limiter au maximum la communication publique mise en place et sa limitation aux 5 communes que cette première ligne de TCSP devrait traverser. Vous vous êtes contenté d'un service minimum ! Il est vrai aussi que constatant, dans son titre, votre volonté de limiter l'objet de la concertation à un BHNS, nombre de citoyens, par lassitude, s'en sont désintéressés.

– Concernant le contenu des «réunions» : Vous aviez clairement choisi de nous imposer le BHNS sans argumentation. Ceci, au lieu d'une concertation a créé de la contestation. La plupart des participants encouragés à donner leur avis, ont critiqué votre option et évoqué le tramway, mécontents de son abandon sans raison. De plus, les éléments mis à disposition pour présenter votre projet étaient notoirement insuffisants. Seul, un album en papier glacé de 55 pages aux belles photos de format publicitaire vantant surtout vos projets antérieurs, accompagnait la présentation. Pourtant, aux questions posées pour tenter de les préciser, vous n'avez apporté que des réponses floues, insuffisantes ou dilatoires. Cette absence de clarté montre que vous n'avez pas vraiment de projet. Mais tout au plus l'esquisse de la commande qu'il vous appartient d'exécuter et dont le seul cahier des charges est « pas de tramway ! ». Nos sources nationales nous ont d'ailleurs confirmé que pour ce 4ème appel à projets, la proposition de Toulon avait été rejetée, pour incohérence et insuffisance, par la commission technique d'attribution des aides de l'Etat.

– Enfin, concernant la suite qui sera donnée à cette concertation, il est clair qu'un vrai projet, consistant, devra maintenant être élaboré. Nous espérons qu'il sera conduit sans à priori, avec pour seul cahier des charges de concevoir la meilleure première ligne de TCSP du futur réseau de transports «tous modes possibles BHNS et tramway» de la métropole toulonnaise. Il devra être compatible avec le futur PDU et s'appuyer sur les résultats de l'enquête ménage-déplacements, en cours.

– Dans cette perspective, croyez bien Monsieur le Vice-Président, que nous serons à vos côtés et que vous pourrez compter sur notre soutien actif, au bénéfice des habitants et visiteurs, futurs usagers des transports de notre Métropole. »

J'y ajoute quelques commentaires ?

-Quant à la salle :

Après avoir exposé son propos sur le mauvais classement en France, des modes de déplacements des actifs à Toulon, un participant a essayé de dialoguer avec M CHENEVARD. En vain !

La salle a osé à applaudir sur des dires concernant le tramway.

Déçues par les réponses aux questions et l'impossibilité de dialoguer, certaines personnes sont parties avant la fin.

-Quant aux réponses de M CHENEVARD :

Dès que le mot tabou à Toulon de 'tramway' est prononcé, il se réfugie dans l'expression : 'Nous n'avons pas les mêmes appréciations ou la même approche' ou encore 'C'est votre point de vue'. Au-delà du déni de dialoguer, nous dénonçons le refus

de présenter une comparaison nette, claire et chiffrée entre les modes de BHNS et tramway, en dévoilant les raisons de choix et d'abandon. Rien de tout cela ! Nous ne nous trompons pas en disant que M CHENEVARD a un seul cahier des charges à exécuter « pas de tramway ! » Mais où est l'intérêt général que nous souhaitons prioritaire ?

-Quant à la conclusion prononcée par M BENEVENTI, maire d'Ollioules :

Si nous les avons bien compris, nous avons été choqués par ses propos ne trouvant pas normal que des associations suivent toutes les réunions. En réponse, nous souhaitons dire que :

-ce fut une contrainte que nous nous sommes imposés librement pour connaître dans chaque commune, comment est perçu le futur TCSP, malgré le peu de participation.

-les membres des associations présentes ont souvent permis une animation durant le temps intitulé 'd'échanges'. En effet, peu de personnes connaissent bien le dossier.

-c'était aussi répéter principalement à destination des participants notre message :

Pour Toulon, le choix du BHNS est une mauvaise solution. Les principales raisons reconnues par les experts :

=d'emprise plus large que le tramway, le BHNS n'est pas en site propre intégral. En effet, les expropriations ont été faites selon la DUP du tramway. Cet handicap majeur se répercutera sur la qualité du service dans les secteurs incriminés et sur le bon fonctionnement du réseau lui-même. C'est inacceptable !

=même à 150 (et non 180) passagers transportés comme « dans une boîte à sardines », le BHNS est sous-dimensionné aux heures de pointe par exemple. Le confort n'y sera plus. Cela obligera à faire circuler 2 à 3 BHNS à la queue leu, donc à dépenser plus. Cela n'aura pas par retour d'expérience, un effet attractif pour prendre ce type de transport.

=à moyen et long termes, la construction et l'exploitation du BHNS coûteront beaucoup plus cher à la personne transportée. De plus, la durée de vie d'un BHNS est de 15 à 20 ans, celle du tramway de 40 ans et plus. L'ambition n'est pas la même.

Par contre, nous avons apprécié qu'en décidant la création de la ZAP sur l'Ouest de Toulon, l'exploitation des Olivades et de ses alentours pourrait être sauvée.

Cordialement.

Le Président Jean-François GUYETAND

Observation n°195

Déposée le 28 Janvier 2022 à 12:16

Par Marfaing Jean-Louis

Toulon

Observation:

Monsieur, Madame,

En premier lieu, je tiens à dire que je suis favorable à un TCSP et souhaite qu'il soit complètement en site propre, possibilité qui était réalisée dans un PDU antérieur. Or le mode de transport qu'a choisi notre métropole, sans consultation de la population, soit le BHNS, n'est que partiellement en site propre : environ 70 %. Pourquoi ce qui était possible dans un précédent PDU n'est plus possible actuellement ? Un TCSP totalement en site propre me paraît favoriser un meilleur report modal par la garantie d'une circulation prioritaire et d'un respect des horaires. Cette garantie ne me paraît pas possible avec le projet de BHNS envisagé. Je ne peux donc qu'exprimer mon mécontentement de ne pouvoir m'exprimer sur le choix du matériel. : BHNS ou tramway sur rail. Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique ultérieure et ses conséquences sur les déplacements de la population dues aux caractéristiques de notre bassin d'emplois. Le tramway sur rail avait d'ailleurs été choisi lors d'un précédent PDU. Je ne voudrais pas que nos concitoyen.nes se retrouvent à payer, dans les années futures, une deuxième fois à cause d'un mauvais choix du mode de transport par nos élus de la majorité de la métropole comme cela s'est produit dans certaines agglomérations. Les inégalités s'accroissant et les dotations de l'État aux collectivités territoriales diminuant, il me paraît qu'un des critères de choix soit le coût de revient par passager sur la totalité de vie du mode choisi. Le tramway semble là aussi gagnant. Á l'heure où le GIEC vient de demander aux États de diminuer drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, un mode de transport totalement électrifié me semble primordial. Si des métropoles ont choisi des BHNS, elles avaient auparavant privilégié le choix d'un tramway sur rail. Les BHNS étaient alors envisagés comme moyen de rabattement vers une ligne de tramway ou sur des lignes moins fréquentées que celles où le tramway avait été privilégié.

Je souhaiterais donc que ce projet soit revu en y intégrant la possibilité donnée aux habitant.es de notre métropole de choisir le mode de transport.

A l'ouest de Toulon, le projet tel qu'envisagé pourrait mettre en difficulté Madame et Monsieur Vuillon, agricultrice et agriculteur à Ollioules. Je précise que je ne suis pas un de leur client. Je trouve que notre métropole a déjà trop contribué à l'artificialisation de nos terres agricoles et que ce n'est pas le moment de mettre en difficulté les maraîchers et maraîchères qui nous restent sur le territoire de MTPM. Avec le réchauffement climatique et la diminution de production agricole qui en découlera, protégeons celles et ceux des agriculteurs qui subsistent sur le territoire de MTPM et pratiquent une agriculture paysanne. Ne leur mettons pas des bâtons dans les roues.

Le projet actuel ne semble pas encore mûr en ce qui concerne le centre ville de La Seyne et , par respect des citoyen.nes de nos villes, aurait dû être présenté complet.

Merci de m'avoir lu.

Mes sincères salutations,

Jean-Louis Marfaing

Observation n°196

Déposée le 28 Janvier 2022 à 12:58

Par DUSSART Eric

10 chemin de l'oppidum

83190 OLLIOULES

Observation:

Alors que le tracé proposé ne prévoit que deux stations, un tracé direct allant de la gare de la Seyne-sur-Mer au quartier "Bon Rencontre" de Toulon permettrait de desservir cinq stations : La Pyrotechnie, Lagoubran, Le cimetière, Pontcarral et le Stade.

Avantages :

- 1) Drainer plus de personnes et donc rendre plus de services .
 - 2) Coût inférieur (car pas d'expropriation ni d'ouvrage d'art à réaliser).
 - 3) Pas de danger lors d'intempéries.
-

Observation n°197

Déposée le 28 Janvier 2022 à 16:16

Par Vuillon Denise

Les Olivades - 257 chemin de la petite garenne

83500 La Seyne sur Mer

Observation:

La concertation du mardi 25 janvier 2022 à Ollioules avait pour objectif de conforter l'opportunité du projet et son tracé. Au contraire, elle a permis au public présent de souligner dans ses interventions, l'incohérence, non pas du projet de transport en commun, mais l'incohérence du tracé sur la portion de la Beaucaire à la gare de le Seyne en passant sur les Olivades.

Cette aberration a déjà été soulignée dès la 1ère enquête publique.

1999 où 4500 personnes se sont exprimés dont 70% étaient contre ce tracé.

Enquête 2004, 1000 signatures à la pétition et 150 lettres au commissaire enquêteur qui nous a dit avoir été impressionné par le nombre de ces soutiens.

2010: enquête parcellaire où, malgré les oppositions, la MTPM s'approprie au cadastre toulonnais les terres des Olivades sur le tracé, sans accord des propriétaires ni transactions, du vol tout simplement.

16 ans après, en 2022, le même tracé est présenté, le tramway devient BHNS mais toujours la même obstination à vouloir compromettre la bonne marche des Olivades coupées par le tracé. Ce harcèlement laisse à penser que ce projet cache d'autres projets connexes, non moins incohérents mais qui ne relèvent pas de l'Utilité Publique.

Les arguments pour éviter la traversé des Olivades et le tracé alternatif direct entre Bon Rencontre et La Seyne sont connus depuis longtemps. Ils n'ont pas changés et sont toujours autant soutenus. La mobilisation pour la "sauvegarde des Olivades" est toujours importante, venant des locaux, des gens de l'AMAP des Olivades (21 ans) de toutes les AMAP de France et de tous les liens que nous avons à l'international, de citoyens qui partagent comme nous, le souci de la préservation de la TERRE et si petite soit-elle, de la moindre parcelle de terre nourricière.

Observation n°198

Déposée le 28 Janvier 2022 à 21:30

Par Anonyme

Observation:

La politique de TPM concernant la circulation est largement en deçà des besoins des habitants :

- Pour ce qui concerne l'offre, sous-estimée, on constate qu'elle ne s'est intéressée qu'à améliorer la circulation des véhicules en développant les autoroutes, le nombre de ses voies, les deux tubes qui traversent la ville. Cette politique néglige complètement les habitants qui circulent à l'intérieur de l'aire de TPM, et encore plus ceux qui ont besoin de circuler de manière transversale.
- Le BHNS n'apportera pas de solution réelle car il ne répond que partiellement aux besoins, et parce qu'il est déjà sous dimensionné avant même sa mise en circulation : il n'y a qu'à voir le nombre de constructions, d'immeubles qui émergent partout dans l'aire TPM. Pire, il a été conçu non comme un moyen supplémentaire qui vient compléter une offre déjà insuffisante, mais comme un outil de remplacement de certaines lignes.
- Pour être vraiment attractif, le BHNS devrait disposer de voies dédiées, le rendant réellement compétitif par rapport à la voiture, ce qui ne sera pas le cas.
- La qualité de l'air est très dégradée, elle le sera encore davantage car ses habitants seront de plus en plus motivés à habiter aussi loin que possible de Toulon dont la respiration de l'air n'est pas sans conséquence sur la santé.

Je me demande vraiment pourquoi le projet de tramway a été gelé, pourquoi il n'a pas été pensé en articulation avec les lignes déjà existantes. Pourquoi ce projet aujourd'hui, alors que les besoins sont criants depuis plus de 20 ans ? TPM aurait-il peur d'une politique ambitieuse en ce qui concerne la qualité de la vie ? TPM s'intéresserait-il davantage à la spéculation immobilière qu'aux nécessaires aménagements pour que les habitants y vivent convenablement ? Mon fils étudie à Mulhouse, une ville 10 fois plus petite que TPM, cette ville dispose d'un tramway.

Je suis très en colère de constater que la jeunesse est condamnée à grandir dans un environnement dégradé, dont l'impact sera très lourd sur la santé (et pas des jeunes seulement), et donc aussi sur l'argent public, ainsi que sur l'impossibilité de circuler correctement dans l'aire toulonnaise. S'il est vain de concevoir une politique satisfaisante, pour des raisons que j'ignore, pourquoi a-t-on placé des sites universitaires au cœur de la ville ?

Bref, TPM est en train de rater la réflexion urgente à mener sur le devenir du climat, en adoptant des demi mesures qui ne résolvent aucun problème, mais qui rendront encore plus difficile toute velléité de mettre en place d'autres politiques à l'avenir.



Contribution EELV VAR à la concertation sur le TCSP MTPM 2022-01-25

La Métropole, à travers le projet proposé aujourd'hui, améliore l'existant en matière de transports en commun. Mais est-ce assez ambitieux pour répondre aux besoins actuels et aux besoins de demain ?

Choix du mode de Transport Collectif en Site Propre

- Le choix du mode dépend de l'objectif. Il est regrettable que le titre de la concertation s'intitule « projet de TCSP / BHNS ». Alors que la loi oblige à une étude comparative des différents modes possible Tramway, BHNS, Bus... Les écologistes regrettent qu'aucun atelier participatif n'ait été mis en place pour le choix du mode et du tracé de ce moyen de transport en commun en site propre. Ils auraient permis d'aborder des sujets tels que la desserte de la gare SnCF de Toulon, l'aménagement autour de la gare SnCF de la Seyne, la desserte des zones d'activités de l'Adeto et encore plus de l'Afuzi.

- La capacité de transport du BHNS sera de 41 000 voyageurs/jours en 2040 et 58 000 en augmentant la fréquence à 5 minutes. Est-ce suffisant ? A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de 45 000 voyageurs/jour en 2007 à 105 000 voyageurs/j en 2015. Et cela s'est vérifié dans toutes les villes où est installé un TCSP. Or on ne peut pas rallonger un bus au-delà de 24m. Par contre, on peut rajouter une rame à un tramway ce qui lui confère une plus grande adaptabilité aux besoins.

Contrairement au tramway, il sera impossible de monter son vélo dans le BHNS ce qui diminue la souplesse et la complémentarité des diverses modalités de déplacements.

Le coût : Si on ajoute au moins 220 M€ d'infrastructure déjà engagés pour le tramway + 405 M€ annoncés pour le BHNS page 55 du document de consultation, on obtient 625 M€ pour 26 km, soit 24 M€/km. Bien plus cher que la construction pourtant très compliquée du tramway à Besançon qui n'a coûté « que » 17 M€/km. Si l'investissement pour le tramway est supérieur à celui du BHNS, c'est le contraire pour le fonctionnement car le matériel est deux fois

plus fragile et le revêtement des chaussées rapidement dégradé par les freinages, redémarrages et virages des gros bus. Ce qui fait que dans la durée, le tramway revient moins cher.

La motorisation la Métropole TPM proscrit les caténaires. Ce qui est positif pour l'esthétique mais complique le choix de la motorisation :

- Les hybrides gasoil+électricité : pas assez intéressants pour la qualité de l'air car ils fonctionnent encore trop au gasoil.
- Les hybrides gaz+électricité. Intéressant si la production de gaz est locale ou mieux du bio-gaz.
- Hydrogène. Intéressant si l'hydrogène est vert (produit avec des énergies renouvelables). Ce qui pour l'instant est cher. A Montpellier l'exploitation de bus hydrogène est six fois plus cher qu'à l'électricité.
- Recharge par biberonnage aux stations si ces dernières sont suffisamment proches ce qui n'est pas garanti actuellement.

Espace Nous sommes coincés entre mer et Faron mais pas plus que le TCSP niçois.

Emprise au sol : Le tramway est plus étroit que le bus. De plus, les deux voies de tramway peuvent être très proches car guidées sur rails (voir trains qui se croisent).

En virage, les gros bus articulés actuels occupent deux voies.

Et le transfert des habitants vers les transports collectifs ne se fera que par la réduction de la place pour les voitures individuelles (Exemple nantais).

Le Transport en Commun proposé par la Métropole sera en site propre sur un peu plus de 70 % de son parcours. Il ne le sera pas à Saint-Jean du Var (Picot) ni à la Coupiane, espaces déjà encombrés voire embouteillés. Avec pour conséquence un TCSP qui roulera dans les bouchons et créera des embouteillages qui se répercuteront sur sa vitesse. Pourtant, l'ancien projet de tramway envisageait un sens sur boulevard Picot et l'autre sens dans une rue parallèle au nord du boulevard Picot. Si un TCSP peut exceptionnellement ne pas être en site propre ce ne peut être que sur des itinéraires avec faible circulation. Ce qui n'est pas le cas ici. Le TCSP perdra trop de sa vitesse et donc de son attractivité.

Le tracé : il est incompréhensible que le TCSP tel que proposé ne desserve pas la gare de Toulon. Il est de même incompréhensible, alors que la Métropole développe un Plan Alimentaire Territorial pour sauver les dernières terres nourricières de son territoire, de voir que ce tracé traversera des terres

agricoles actuellement cultivées sur lesquelles est née la première AMAP de France.

À l'ouest de Toulon un tracé en Y permettrait de préserver ces terres tout en offrant une liaison centre Toulon, la Beaucaire et le technopole de la mer. Et sur Ollioules, une liaison Bon-Rencontre, boulevard Aristide Briand, cimetière, Lagoubran, la Pyrotechnie, les Cnim, la gare Sncf de la Seyne permettant une desserte plus rapide de la Seyne.

A voir sur le site ci-dessous :

<https://drop.infini.fr/r/nyR526WG3o#fdITYxP8hQrWcWq7NgYOnfXQKu5QYqotjarhr6aQHoQ=>

L'articulation avec les autres lignes est laissée à l'opérateur.

Calendrier

Ne perdons pas de temps.

Ne gaspillons pas d'argent, public et privé (versement transport des entreprises).

Améliorons la qualité de l'air.

Diminuons les embouteillages.

Ne gâchons pas l'avenir

Choisissons le traditionnel tramway électrique plus facile, moins cher et moins risqué.

Observation n°199

Déposée le 28 Janvier 2022 à 23:02

Par Mouttet Chantal

706 chemin de la Foux

83220 Le pradet

Observation:

Cette contribution est portée par Europe Ecologie Les Verts du Var

1 document joint.

Observation n°200

Déposée le 29 Janvier 2022 à 07:55
Par Trédé André
1421, boulevard Jean-Baptiste Abel
83000 TOULON

Observation:

Acquisitions foncières pour le TCSP

Elles furent, au départ pour un tramway, avec une certaine largeur. Actuellement, la métropole a choisi un BHNS, dont la largeur pour rouler est plus importante. L'augmentation de la bande de terrain nécessaire doit donc faire l'objet d'une enquête publique et d'une expropriation, ou bien cela a déjà été effectué sans ces procédures ?

La question peut, en effet se poser, surtout en ce qui concerne des quartiers où la place manque comme Saint Jean du Var ou La Coupiane.

Le site propre devrait, à mon sens, être intégral ou tout au moins s'en approcher.

FÉDÉRATION DES C.I.L. DE L'EST TOULONNAIS



Bien informés les hommes deviennent des citoyens. Mal informés ils deviennent des sujets.

Alfred SAUVY

Après avoir assisté à la concertation salle Bortolaso le 11 janvier, notre fédération aurait aimé avoir plus de détails et des réponses sur des questions essentielles concernant ce projet.

Comment peut-on chiffrer le nombre de voyageurs à transporter sans les résultats de l'enquête ménage déplacement en cours ?

Le chiffre de 3500 voyageurs par heure par sens datant de 2006 a-t-il été pris comme base de calcul ? Comment projeter ce chiffre dans le futur avec la croissance estimée du nombre d'utilisateurs ?

Quel est le nombre de voyageurs à long terme (30 40 ans) estimé par cette étude ?

Le BHNS proposé sera-t-il à même, avec ses 150 à 180 places, de transporter le nombre de voyageurs prévu ?

Le cadencement à 7 minutes sera-t-il suffisant pour cela ?

Comment serait-il possible d'augmenter, si besoin, ce cadencement sachant que le site propre pour un BHNS ne sera pas possible à St Jean du Var et à la Coupiane et qu'il sera mêlé à la circulation et aux embouteillages ?

La capacité du BHNS permettra-t-elle de supprimer les 20 lignes de bus sur le Bd de Strasbourg pour lui rendre une circulation apaisée ?

Si les lignes de bus sont conservées sur cet itinéraire, où vont-elles circuler, le site propre occupant la moitié de l'espace disponible ?

À ce jour, la motorisation des BHNS n'est que thermique ou hybride. Quel sera l'impact sur la pollution de celui proposé ? À notre connaissance, il n'y a pas à ce jour de BHNS électrique. Est-ce envisageable et à quel prix ?

L'étude n'aurait-elle pas dû porter sur le choix d'un mode de transport avec une étude comparative entre les différents TCSP : Métro, tramway, BHNS, téléphérique... ?

Ne pourrait-on pas avoir une étude comparative et chiffrée, nous démontrant la validité de tel ou tel moyen de transport **dont celui proposé à cette enquête** ?

Pour la fédération

Le Président

A. Even

Observation n°201

Déposée le 29 Janvier 2022 à 11:18

Par EVEN Alain

Observation:

Contribution de la fédération des CIL de l'est toulonnais

1 document joint.

Observation n°202

Déposée le 29 Janvier 2022 à 12:10

Par GODMET CHRISTIAN

Sanary

Observation:

Habitant de Sanary, me rendant souvent à Toulon, je me sens concerné par ce projet qui devrait prendre plus en compte les communes voisines de TPM.

Je suis étonné que la concertation n'ait pas fait plus de place au choix encore possible entre tramway et BHNS. Là, la démocratie se trouve mise à mal. Le tramway coûterait un peu plus cher, mais de manière plus durable. C'est un investissement exploitable sur le plus long terme, avec l'avantage non négligeable d'une capacité plus importante.

L'aspect électrique de ces BHNS doit appeler une réflexion importante : les batteries ne sont pas écologiquement irréprochables quant à leur fabrication, mais aussi quant à leur consommation d'électricité d'origine nucléaire. Si la pollution n'est pas carbonée, elle existe puisqu'on ne sait pas quoi faire des déchets nucléaires en dehors de les transporter pour les enfouir dans une région éloignée de la nôtre...

- L'opportunité du projet : ce qui peut faire l'unanimité, c'est le principe de TCSP afin de donner la possibilité de parcourir TPM rapidement et ainsi diminuer le nombre de véhicules en zone urbaine et de diminuer la pollution aérienne, sonore et visuelle.
- Le tracé côté Ouest devra être revu afin de ne pas sacrifier de nouvelles terres agricoles, non pas par égard pour des intérêts particuliers, mais parce que cette ferme est à la fois un modèle nouveau (et déjà ancien et éprouvé) de production locale et de partage des richesses de la nature. Un concept à bénéfice agricole et social considérable. L'intérêt est ici indéniablement collectif. Soutenons et prolongeons la volonté municipale de ne plus sacrifier les terres agricoles à Ollioules. La proposition de l'UDVN-FNE83 doit être appliquée.
- L'insertion du site propre : c'est la solution permettant de favoriser le transport en commun ; le citoyen qui fait confiance aux transports en commun, qui fait l'effort de délaissé son véhicule individuel (ou qui n'en a pas) doit y trouver un bénéfice : devenir prioritaire sur l'automobile individuelle est un avantage considérable.
- Les solutions intermodales entre le BHNS et les autres modes de transports, notamment le RER Métropolitain et le réseau Mistral : là il est étonnant de voir que le tracé ne passe pas par la Gare SNCF de Toulon : pas de connexion avec le RER Métropolitain au centre ville ! Impensable.
- La place des modes actifs, dont le vélo : il faut continuer à développer la place du vélo autour et dans ce projet, des pistes protégées et des dépôts nombreux, et suffisamment grands en imaginant que l'on pourrait avoir un ou plusieurs vélos dans des lieux différents permettant de bien combiner les moyens de transport sur des parcours variés, même si les transports en commun ne passent pas à proximité des centres d'intérêt de chacun.

Merci de m'avoir lu et de tenir compte de mes remarques et des nombreuses autres.

C.G.

Observation n°203

Déposée le 29 Janvier 2022 à 16:57

Par ROYER Emilien

2012 Vieux Chemin de Ste Musse

83100 TOULON

Observation:

J'ai assisté à la « concertation » publique du 21 décembre à Toulon qui était plutôt une présentation, il est regrettable que les associations n'aient pas pu diffuser leur support.

Je tiens d'abord à exprimer ma stupeur d'avoir entendu l'adjoint au maire signifier qu'il ne s'agissait plus de lutter contre la pollution en raison de l'évolution de la technologie des moteurs, comme si la pollution atmosphérique était maintenant un problème du passé. Les relevés montrent pourtant régulièrement une qualité de l'air médiocre à mauvaise dans le bassin toulonnais avec le déclenchement d'alertes préfectorales, dont une de niveau 1 il y a moins de deux semaines...

De surcroît, je trouve très inquiétante cette vision d'un parc automobile entièrement remplacé par l'électrique. Certes la pollution locale est quasi nulle mais c'est occulter qu'il faut bien produire l'électricité, en particulier à l'heure où son prix s'envole, et surtout la problématique de la fabrication de ces voitures est « mise sous le tapis » : Cobalt, Lithium... des métaux précieux dont l'extraction est un désastre environnemental et qui devraient être préservés pour des utilisations plus raisonnées plutôt que pour un moyen de transport qui est objectivement médiocre dans son équilibre « personne déplacée » / « coût (au sens large) ». C'est un manque de vision qui ne sied guère à un décideur public et malheureusement aide à comprendre la suite.

Précisément, concernant le projet de TCSP en lui même, l'absence d'une concertation préalable sur le mode de transport me consterne. Pourquoi le choix du BHNS ? Où est l'étude comparative validant ce choix ? L'incapacité de la métropole à justifier celui-ci est extrêmement préoccupante.

Les arguments des associations (et des études préalables !) à ce sujet sont solides et sans réponse de la métropole: il apparaît que ce BHNS coûtera plus cher à la collectivité sur la durée, que son emprise sur la chaussée est plus large (place qui pourrait être utilisée pour le développement du vélo car non, de la peinture verte occasionnelle et sans continuité n'est pas une politique de développement du vélo) mais plus grave encore, que sa capacité plus faible sans capacité d'adaptabilité et d'extension suffisante le contraindrait à être pratiquement dépassé dès sa mise en service !

Je note en plus qu'étant un véhicule routier le confort d'un bus à haut niveau de service reste en deca d'un transport sur rail comme un tramway ce qui freinera son adoption et par conséquent la réduction de l'utilisation de la voiture. A ce sujet, le fait que le site propre ne soit que de 70 % rendra ce mode fatalement tributaire de la circulation automobile.

En tant que contribuable, je suis fermement opposé à cette gabegie de notre argent avec le choix d'un mode inadapté et je réclame la réalisation d'une étude technique comparative menée par des experts indépendants, comme celle de 2009 du CERTU (CEREMA) qui validait alors le choix d'un tramway sur rail. Les études montrent que c'est l'infrastructure qui induit le déplacement, il m'apparaît donc crucial d'être ambitieux pour redonner la ville au citoyen et faire reculer l'usage de la voiture individuelle en son sein, ceci dans l'intérêt des habitants pour les décennies à venir.

Observation n°204

Déposée le 29 Janvier 2022 à 18:23

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Cadence des superbus aux carrefours des entrées de ville.

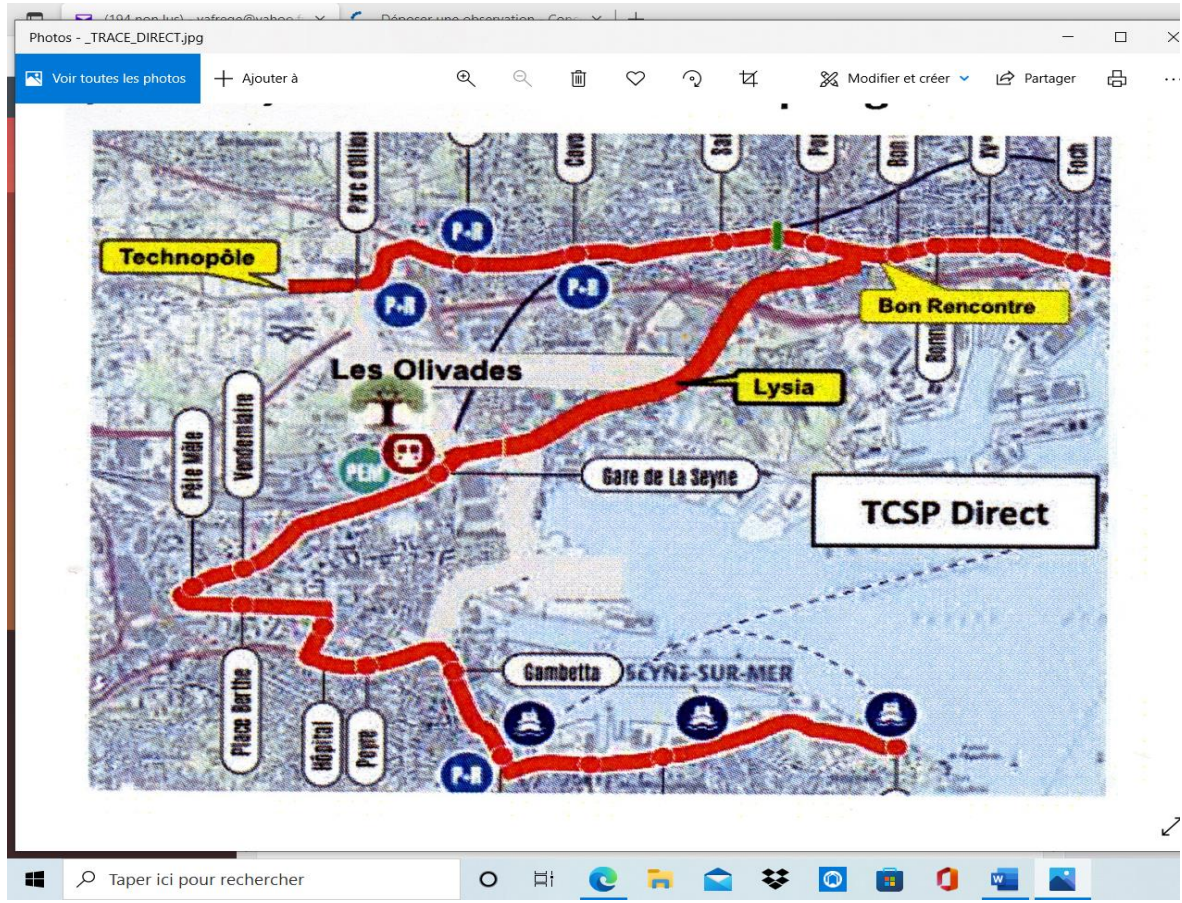
La cadence limite est de 3 mn en présence de carrefours appropriés. (Elle est de 2 mn, sans carrefour, pour un métro).

A la cadence optimale de trois minutes (fréquence de 20 véhicules Bhns de 180 places à l'heure soit 3600 personnes maximum par sens), le carrefour est fermé par le Bhns prioritaire toutes les 1,5 minute (90 secondes). Or le Bhns de 24 m à 21,6 km/h (6m/s) obstrue le passage pendant 4 secondes. Par sécurité, la circulation est totalement arrêtée au moins une dizaine de secondes.

Le TCSP aux carrefours y diminue la capacité de circulation.

Les entrées Est et Ouest de Toulon étant très chargées, le TCSP prioritaire ne devrait-il pas emprunter un pont ou un souterrain aux entrées de la ville de Toulon ?

La première réflexion des automobilistes ne sera-t-elle pas de maudire le TCSP plutôt que de les inciter à prendre le TCSP ? alors que plus de places de parkings leur sont offertes en ville de Toulon ?



Observation n°205

Déposée le 29 Janvier 2022 à 18:44

Par Anonyme

Observation:

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un "tracé DIRECT"

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.
 - Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
 - Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.
- *Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

- Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),
- Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),
- le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

1 document joint.

Observation n°206

Déposée le 29 Janvier 2022 à 19:04

Par Laffort Jean Pierre

101 A rue Clio

83100 Toulon

Observation:

Habitant Sainte Musse, je suis ravi de ce projet de transport en commun en site propre (TCSP)

Toutefois je me demande pourquoi notre agglomération a pris tant de retard par rapport aux 35 autres en France où le TCSP est déjà en place.

Je me pose aussi la question des raisons du choix du BHNS, alors que 90 % des agglomérations françaises ont choisi le tram. Caen et Tours qui avaient d'abord opté pour le BHNS sont finis par revenir au tram avec les dépenses allant avec.

La loi exigeant cette concertation, différents intervenants à la présentation de La Valette se sont inquiétés pour savoir si leur avis serait véritablement entendu. Pour le choix du BHNS, non. La décision a en effet été prise, hors concertation, par TPM. Or, l'essentiel des remarques étaient en lien, justement avec ce choix. Les expropriations ont été menées en vue du projet "Tram". Elles s'avèrent aujourd'hui insuffisantes la largeur des BHNS étant plus importante. Ainsi le "site propre" préparé depuis une vingtaine d'années, sera réduit d'autant dans les passages trop étroits...

Les arguments en faveur du BHNS manquent et ne sont pas à l'ordre du jour. "Trop cher" peut-être le budget étant insuffisant.

Cherchons l'erreur dans les autres métropoles. Cherchons encore pourquoi des agglomérations comme Caen ou Tours qui avaient choisi au départ le BHNS ont fini par adopter le tram.

Le sentiment ressenti lors de cette présentation est celle d'un défaut de logique.

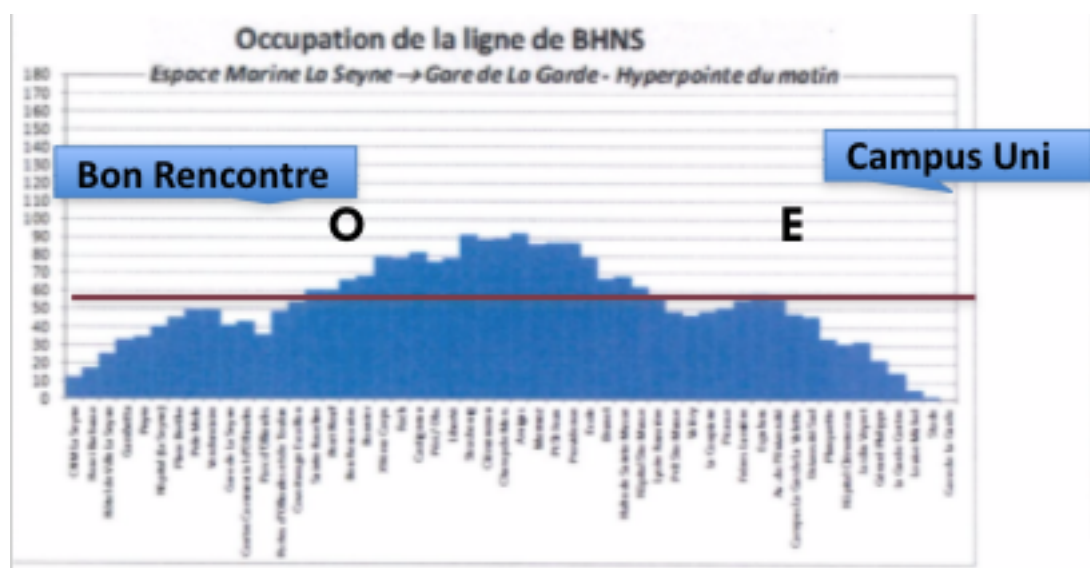
Combien de lignes est-ouest ?

Le projet d'une ligne Est-Ouest s'inscrit dans un plan de quatre LHNS, lignes à haut niveau de service. **Comment ce projet de ligne Est-Ouest s'inscrit-il dans le plan de quatre LHNS ?**

Le RER toulonnais sera mis en place avant le TCSP ce qui change la conception des déplacements. *Ainsi avec le RER, il ne sera plus obligatoire d'aller de Toulon au Campus Universitaire de La Garde en TCSP. Il sera **plus rapide** de prendre le RER à Toulon et de descendre du train à la Gare de La Pauline puis de rebrousser chemin en TCSP. Les correspondances rapides, multiples dans les PEM, pôle d'échanges multimodaux, doivent conduire à se dispenser de calculer un horaire.*

La ligne U, passant par l'autoroute, n'est-elle pas de fait la deuxième ligne Est-Ouest : qui n'est pas un TCSP ?

La seule LHNS prévue d'est en ouest sera rapidement saturée entre le Campus Universitaire (E) et Bon Rencontre (O) comme le montre l'occupation du Bsns envisagé en 2016 :



La fréquentation est plus élevée au centre d'une ligne qu'en bout de ligne. Il pourrait être utile de doubler les lignes LHNS dans le corridor central comme figuré ci-dessous de deux lignes 1 et 2 se rejoignant entre les stations A et B :

Ligne 1 : / _____ A _____ B/

Ligne 2 /A..... B...../

Si la fréquence de chaque ligne est de 10 véhicules par heure par sens (cadencé à six minutes), cette fréquence est doublée à 20, au centre entre A et B, soit à la cadence minimale de 3 mn entre véhicules par sens.

C'est l'intérêt des embranchements en bouts de lignes : Une ligne La Seyne-Le Mourillon pourrait être en centre-ville dans le même corridor que celle du Technopôle à l'Université de La Garde.

Le projet à la cadence de 7 véhicules par heure par sens, avec la capacité du superbus de 180 places, n'est que de 1260 personnes par heure comme 1000 voitures particulières avec 1,27 personnes à bord en moyenne.

Le superbus à cette cadence remplace une file de voitures : les seuls gains s'inscrivent en une faible économie d'énergie, de gaz à effet de serre et de pollution. **Il faudra doubler le nombre superbus** et de chauffeurs, réparer les chaussées plus fréquemment ou bien mettre en place une deuxième ligne de TCSP entre mont et mer. Où ?

C'est vraiment dommage de dépenser autant d'argent pour si peu d'avantages. L'avenir est tracé : un jour le mode ferré, plus capacitif, plus attractif, remplacera ce mode routier. C'est technique. Rien qu'un problème de débits.

Observation n°207

Déposée le 29 Janvier 2022 à 20:04

Par PIERRE Michel

60 rue Pablo Picasso

83500 LA SEYNE SUR MER

Observation:

Combien de lignes est-ouest ?

Le projet d'une ligne Est-Ouest s'inscrit dans un plan de quatre LHNS, lignes à haut niveau de service.

Comment ce projet de ligne Est-Ouest s'inscrit-il dans le plan de quatre LHNS ?

Le RER toulonnais sera mis en place avant le TCSP ce qui change la conception des déplacements. Ainsi avec le RER, il ne sera plus obligatoire d'aller de Toulon au Campus Universitaire de La Garde en TCSP. Il sera plus rapide de prendre le RER à Toulon et de descendre du train à la Gare de La Pauline puis de rebrousser chemin en TCSP. Les correspondances rapides, multiples dans les PEM, pôle d'échanges multimodaux, doivent conduire à se dispenser de calculer un horaire.

La ligne U, passant par l'autoroute, n'est-elle pas de fait la deuxième ligne Est-Ouest : qui n'est pas un TCSP ?

Où mettre plusieurs lignes de superbuses quand il suffirait une seule ligne de capacité, de mode ferré ?

1 document joint.

Observation n°208

Déposée le 29 Janvier 2022 à 22:53

Par Anonyme

Observation:

Il semble qu'une large participation à cette concertation n'est pas souhaitée : pas de publicité dans les bus ou aux arrêts, réunions placées un jour de semaine (mardi) et à une heure (17h) qui sont peu pratiques, pas de signalement sur les sites internet des communes, information accessible par le moteur de recherche interne du site de la métropole mais pas en évidence sur la page d'accueil (le projet de nouveau "quartier ouvert sur la mer" apparaît lui deux fois - une brochure sur papier glacé est même largement distribuée).

Étonnant que les réunions soit menées par une partie prenante.

Impression que les décisions sont et seront prises par des personnes qui utilisent peu les transports en communs..

Observation n°209

Déposée le 30 Janvier 2022 à 00:56

Par Abello Lydie

222, chemin Fabry

83000 TOULON

Observation:

Remarques sur le tracé dit "TCSP Variante" présenté par la Métropole :

La proposition alternative d'un tracé DIRECT.

Observation n°210

Déposée le 30 Janvier 2022 à 12:26

Par Castay Florence

Chemin de Forgentier

83200 Toulon

Observation:

Bonjour Madame, Monsieur,

Voilà mes observations à apporter au dossier d'enquête.

Tout d'abord, je ne comprend pas pourquoi le choix du tramway n'est pas abordé et proposé, alors qu'il répond aux exigences de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qu'il serait plus efficace et moins couteux à long terme, et qu'il n'était pas exclu du PDU.

Je souhaiterais donc que l'on reconsidère sérieusement et de façon transparente la création d'un tramway à la place d'un BHNS.

Par ailleurs, je pense que ce transport en commun doit être complètement en site propre pour ne pas subir les embouteillages et des retards, quitte à supprimer une voie de circulation voitures, sans hésiter lorsqu'il y en a plusieurs. Profiter de ces travaux pour créer de nouvelles pistes cyclables lorsqu'elles n'existent pas sur le trajet. Il faut diminuer la place des voitures dans l'agglomération au profit des modes de déplacements actifs.

Ne pas détruire de terres agricoles avec ce projet.

Créer des parking à vélos à proximité des stations, et ce serait bien de pouvoir transporter des vélos dans le TCSP.

Bien cordialement.

Observation n°211

Déposée le 30 Janvier 2022 à 14:02

Par GARRONE patrick

752 chemin de la Bouyère

83190 OLLIOULES

Observation:

Bonjour ,

Lors des travaux sur la partie chemin de la Bouyère , est il prévu un réseau d'assainissement public afin que les riverains du tracé aient la possibilité de s'y raccorder ?

D'autre part en ce qui concerne le chemin d'accès des propriétés au N°752 qui va être coupé par la voie du TCSP quel est l'aménagement prévu ?

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à mon observation .

Cordialement .

Observation n°212

Déposée le 30 Janvier 2022 à 16:06
Par Trédé André
1421, boulevard Jean-Baptiste Abel
83000 TOULON

Observation:

La lecture des observations très pertinentes d'un nombre conséquent de métropolitains montre l'enjeu primordial de ce Transport en Commun en Site Propre.

Cela permet de mettre en avant des points très importants, notamment la sauvegarde de zones agricoles. La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) visait à réduire, voire annuler l'étalement urbain pour construire la ville sur la ville. 21 ans plus tard, il serait dommage, dommageable et regrettable de modifier cette position. Il est impératif de sauver les zones agricoles, surtout qu'il existe toujours d'autres possibilités.

Domage également le fait que ce mode de transport ne s'approche pas plus de certaines gares importantes, puisque le transport par le train est mis à l'honneur par les subventions de notre gouvernement et devient de ce fait incontournable dans le transport intercity. Cet échange intermodal train/TCSP doit en être l'exemple.

De plus, il ressort de la lecture des avis, un manque flagrant de connaissance, en amont et par les métropolitains, des dossiers importants.

Observation n°213

Déposée le 30 Janvier 2022 à 17:38

Par VENEROSO Marie-Pierre

260 RUE CARREDON

83140 SIX-FOURS-LES-PLAGES

Observation:

Six-Fours étant à l'extrême ouest du projet BHNS et exclue du projet, nous craignons que sa réalisation perturbe la liaison Six-Fours/Toulon. Actuellement il y a un bus direct, le 70, qui parcourt cette distance en 1h environ. Il est impératif que nous puissions garder ce bus direct sans avoir à changer pour prendre le BHNS. Une correspondance rallongerait la durée de trajet et aurait un effet démotivant pour utiliser les transports en commun plutôt que la voiture.

De plus, nous sommes absolument contre le fait que le trajet du BHNS puisse impacter les terres de l'AMAP les Olivades. Les terres agricoles venant de passer en zone agricole protégée, cela serait un non sens !

Après la présentation du dossier de concertation par Mr CHENEVARD mardi 25 janvier 2022 à Ollioules, quelques observations s'imposent.

- 1-** Mr CHENEVARD nous a fait la lecture d'un document publicitaire sans grands renseignements techniques.
Pour que l'échange des citoyens avec la Métropole soit le plus riche possible, eut il fallut d'avantage de données techniques et tout d'abord une image de la Métropole avec situés

 - Les Principaux foyers de population.
 - Les pôles d'attraction.
 - La fréquentation de ces pôles d'attraction.
 - Les pôles d'échanges actuels.

Porter ensuite sur l'Image les pôles d'échange multimodal existant ou susceptibles d'être figés, par exemple les gares ferroviaires et RER avec une station du BHNS, ces points étant alors dans le projet des paramètres fixes autour desquels viendront s'articuler les autres moyens de déplacements (limitant déjà le nombre de variables).
Avec une telle Image, les gens présents auraient pu déjà proposer un raisonnement de premier niveau constructif. (Sans attendre les résultats de l'Enquête ménage mobilité 2022).
- 2-** Mr TONIETTI, ancien conseiller municipal à Ollioules nous a rappelé une époque où les idées développées dans les projets émanaient davantage des gens concernés.
Il a ressorti de ses cartons et de notre mémoire (1978, presque un demi-siècle) que nos parents avaient alors jugé plus opportun et logique de faire passer le tramway par la Goubran, Cimetière, Lysia, Pyrotechnie entre autre plutôt qu'au travers de terres agricoles nourricières, démontrant une fois encore que la logique pourrait encore l'emporter sur certains rêves mégalos, hors des réalités et de la logique que notre société comprend et recherche.
D'ailleurs, quels étaient les tracés des lignes de Tramway puis de trolleybus que l'Aire Toulonnaise a connus au 20^e siècle ?
Une superposition des tracés serait certainement intéressante ; quant aux propositions, arguments et choix facilement accessibles en bibliothèque et en archives.
Il en serait de même si le BHNS ne quittait pas l'axe Boulevard de Strasbourg, nous verrions encore longtemps les voyageurs faire les 300 mètres à pieds en tirant leur valise en diagonale de la Place de la Liberté vers la gare SNCF.
- 3-** Dans les propositions faites par les Associations, c'est là aussi la logique et le bon sens qui l'emportent.
Le temps de transit dans l'échange Train- RER /Tramway en gare de la Seyne Six fours serait réduit au minimum.
Par leur implantation, ces 2 paramètres seraient fixes et les autres moyens de locomotion s'articulant autour d'eux plus faciles à gérer.
Adopter le tracé direct Gare de la Seyne- La Goubran-Toulon traversant des foyers de population, desservant en particulier le pôle d'attraction qu'est le Stade de Bon Rencontre serait bien plus logique que soutenir l'itinéraire Coopérative – Portes de Toulon au travers de terres agricoles exploitées – Terres plus à protéger qu'à détruire –
Sans oublier dans cette zone, lit du fleuve côtier qu'est le ruisseau de Faveyrolles, le manque de rigueur des études hydrologiques ayant débouché sur la réalisation du pont sous la voie ferrée, réalisé en dessous du niveau de la nappe phréatique, condamné toute sa vie à être

équipé de pompes et interdit à la circulation par temps de pluie importante, dans quelque projet que ce soit. Triste vitrine des réalisations de TPM pour quelques millions d'Euros. Une description du Pont faite par un voisin lors de la réunion et donc enregistrée est éloquente.

- 4- Quant au choix Tramway --Bus, l'expérience vécue par d'autres villes ayant opté pour le Tramway m'a permis de constater que tous les autres systèmes de transport viennent se caler autour de lui car il est fixe.
Il n'a pas besoin d'aire de retournement en bout de ligne.
D'autre part, dans l'avenir, il sera le premier automatisé et les autres moyens de transport viendront là encore se caler par rapport à lui.
- 5- Enfin, j'espère malgré tout que le dossier d'Enquête Publique prévu 2° trimestre 2023 sera plus sérieux et plus argumenté techniquement et que, comme mentionné en page 11 de votre plaquette « TPM aura toujours la volonté de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, des informations complètes »

Michel Gorski

Observation n°214

Déposée le 30 Janvier 2022 à 18:07

Par gorski michel

1808 route de Faveyrolles

83190 ollioules

Observation:

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

1 document joint.

Observation n°215

Déposée le 30 Janvier 2022 à 19:56

Par Leroy Philippe

194 Chemin de la Canolle

83200 Toulon

Observation:

Le projet présenté est mieux que l'existant, mais est-ce assez ambitieux pour répondre aux besoins actuels et aux besoins de demain ?

Le mode de transport qu'a choisi notre métropole, sans consultation de la population, soit le BHNS, n'est que partiellement en site propre : environ 70 %. Pourquoi ce qui était possible dans un précédent PDU n'est plus possible actuellement ? Un TCSP totalement en site propre favorise un meilleur report modal par la garantie d'une circulation prioritaire et d'un respect des horaires. Cette garantie ne paraît pas possible avec le projet de BHNS envisagé.

Ne pas être en site propre à Saint-Jean du Var (Picot) et à la Coupiane, qui sont déjà des espaces encombrés et même souvent embouteillés, est la garantie d'avoir un bus se retrouve dans les bouchons et qui même en crée. Pourtant, l'ancien projet de tramway envisageait un sens sur boulevard Picot et l'autre sens dans une rue parallèle au nord du boulevard Picot. Le tcsp peut exceptionnellement ne pas être en site propre sur des itinéraire avec faible circulation. Sinon, il perd trop de sa vitesse et donc de son attractivité.

Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique prévue et ses conséquences sur les déplacements de la population. Le coût de revient par passager doit être évalué sur la totalité du mode de vie choisi, c'est à dire en considérant les coûts d'exploitation autant que les coûts de construction. Le tramway sur rail semble bien gagnant. De plus, à l'heure où le GIEC vient de demander aux États de diminuer drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, un mode de transport totalement électrifié semble primordial. Nous risquons d'avoir à payer une deuxième fois dans les années futures, à cause d'un mauvais choix du mode de transport par nos élus de la majorité de la métropole. La loi n'oblige-t-elle pas une étude comparative des différents modes possibles ?

Il est prévu 41 000 voyageurs/jours en 2040 et 58 000 en augmentant la fréquence à 5 minutes. Est ce suffisant ? A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de de 45 000 voyageurs/jour en 2007 à 105 000 voyageurs/j en 2015. Et cela s'est vérifié dans toutes les villes où est installé un TCSP. On ne peut pas rallonger un bus au delà de 24m. par contre, on peut rajouter une rame à un tramway, ce qui lui confère une plus grande adaptabilité aux besoins.

Parlons motorisation : TPM proscrit les caténaires, ce qui est positif pour l'esthétique mais complique le choix de la motorisation.

- Les hybrides gasoil+électricité. Pas assez intéressants pour la qualité de l'air car fonctionne encore trop au gasoil.
- Les hybrides gaz+électricité. Intéressants si production locale de gaz ou mieux de bio-gaz.
- Hydrogène. Intéressant si hydrogène vert (produit avec des énergies renouvelables). Pour l'instant cher (à Montpellier, exploitation de bus hydrogène six fois plus cher qu'à l'électricité).
- Recharge par biberonnage aux stations si suffisamment proches ce qui n'est pas garanti actuellement.

Le plus facile, le moins cher et le moins risqué reste le traditionnel tramway électrique...

Oui, nous sommes coincés entre la montagne et la mer, mais pas plus que les niçois, et au contraire raison de plus pour favoriser les transports publics au lieu de favoriser la voiture. En plus, un tramway prend moins de largeur qu'un BHNS et les voies peuvent être très proches puisque guidées sur rail.

A l'ouest de Toulon, le projet tel qu'envisagé semble avoir quelques améliorations possibles. Pourquoi ne pas faire un tracé en Y avec une branche vers Ollioules et une branche vers La Seyne. Ce qui permet une desserte plus rapide de la Seyne, évite de passer sur des terres agricoles cultivées (de la première Amap de France) et dessert des centres d'intérêt. Des associations de la métropole vous ont montré avec des études très sérieuses qu'il y avait des modifications à faire sur le tracé pour l'améliorer. Pourquoi ne les prenez-vous pas en compte ?

Bref, je pense qu'il est essentiel de revoir la copie de ce projet avant de se lancer dans des travaux coûteux !

Observation n°216

Déposée le 30 Janvier 2022 à 20:12

Par RIVIEREAU STEPHANE

35 RUE CHALLIER

83000 TOULON

Observation:

Bonsoir,

Je vous remercie de prendre en compte la présente contribution à la concertation BHNS TPM (décembre 2021 - janvier 2022).

Un TCSP a vocation à être une infrastructure de transport structurante, permettant d'offrir une nouvelle offre de transport et de se substituer à d'autres modes de déplacement, notamment individuels (voitures, ...). Il doit donc desservir le plus grand nombre d'habitants pour être efficace et disposer d'un tracé lui permettant d'assurer une vitesse de déplacement attrayante.

Dans le cadre du dossier présenté, ces conditions ne semblent pas toujours réunies.

A l'ouest, le terminal de la ligne se situe à Bois Sacré. Il s'agit d'une zone faiblement urbanisée et peu peuplée, bordée par la mer, qui ne rabattra pas un grand nombre d'usagers. Il est paradoxal que des quartiers plus peuplés de La Seyne sur Mer ne soient pas desservis et qu'aucun prolongement vers Six Fours, pourtant une des communes le plus peuplées du Var, ne soit présenté.

Au centre, la gare SNCF de Toulon ne serait pas desservie. En 2008, un communiqué de presse indiquait que le projet initial de TCSP devait être reconsidéré parce qu'il ne desservait pas cet équipement central. A l'heure où le RER métropolitain va renforcer l'attractivité et la fréquentation de la gare, la connexion avec le BHNS ne sera pas assurée, ce qui est étonnant.

Le dossier de présentation fait état des prochains aménagements sur le territoire de la ville de Toulon (Montety, Mayol, Pipady, la Loubière), mais paradoxalement, le BHNS ne desservira aucun de ses projets.

A Saint Jean du Var, le parti pris d'une seule voie réservée ne paraît pas assez ambitieux. Le BHNS se trouvera englué dans la circulation quotidienne et des stationnements que le dossier de concertation décrit comme illicites et ne permettra pas d'atteindre les objectifs de fréquence présentés.

Le fait également de mêler des bus ordinaires au BHNS sur les grands boulevards du centre-ville de Toulon contrariera les horaires et passages du BHNS, qui doit pourtant être prioritaire. Toute contrariété de circulation sur les ligne annexes impactera négativement le fonctionnement et la fréquence de passage du BHNS.

La proposition d'aménagement de ces grands boulevards (page 45 du dossier de concertation) s'apparente à une occasion manquée en laissant, comme actuellement, deux fois deux voies aux voitures. Pour agir sur l'une des artères les plus polluées de Toulon (la dégradation rapide des immeubles haussmanniens pourtant récemment ravalés en est la démonstration), la place de la voiture doit être réduite (sur 2 fois une voie). Réaménager efficacement et en profondeur le boulevard de Strasbourg, artère emblématique et vitrine du centre-ville, implique des voies réservées aux vélos et la plantation d'arbres pour offrir aux piétons une ombre salvatrice l'été dans un univers très minéral (ce qui permettrait également de revenir à l'origine et à l'essence de ce boulevard, les photos anciennes étant parlantes de ce point de vue).

A l'est, le centre-ville de La Valette est oublié. Pour se rendre du centre-ville de La Garde à Toulon, le tracé obligera à passer par les 4 chemins : la voiture restera plus performante en termes de temps de trajet que le BHNS. Enfin, la prolongation de la ligne qui avait été à l'origine présentée vers la commune du Pradet n'apparaît plus : celle-ci se trouve ainsi placée à l'écart du projet.

Le dossier de concertation contient des données qui peuvent porter préjudice à la pleine efficacité de celle-ci et à l'appréciation des orientations décidées :

- la concertation vise le projet de BHNS. Or, le dossier présente essentiellement une seule ligne (est-ouest). Toutefois, celui-ci mentionne incidemment 4 lignes de BHNS. Le tracé et la desserte de ces lignes ne sont pas connues, ni la façon dont trois d'entre elles s'articuleront avec la ligne principalement développée.

- le choix technique fait porte sur un bus (terme plus facilement compréhensible que BHNS ou bus à haut niveau de service). Le dossier ne permet pas d'apprécier les avantages que cette solution procure par rapport à d'autres choix techniques, comme le tramway par exemple (fréquence, rapidité, nombre de passagers, coût, ...).

- le coût de 405 M€ inclut-il les travaux, acquisitions et dépenses faits depuis 20 ans en prévision de ce projet ou s'agit-il des dépenses restant à réaliser, auquel cas, le montant indiqué ne serait pas complet ? La somme de 31 M€ au titre des frais divers aurait mérité d'être expliquée et précisée, dans un souci de transparence, car elle représente près de 10 % du coût de l'opération. Les modalités de financement du projet ne sont pas mentionnées, hors la contribution de l'Etat pour 40 M€.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez aux remarques ainsi présentées,

Stéphane RIVIEREAU

Observation n°217

Déposée le 30 Janvier 2022 à 22:25

Par Cochenec Guy

36 Avenue Louis Roche

83000 Toulon

Observation:

Je suis bien sûr favorable au TCSP, il est temps que MTPM rattrape le retard qu'elle a pris sur les métropoles de même importance. Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique ultérieure et ses conséquences sur les déplacements de la population dues aux caractéristiques de notre bassin d'emplois. Pourquoi faire faire des études et ne pas tenir compte de leurs conclusions.

Le BHNS, n'est que partiellement en site propre (environ 70 %), sur les 30% restant il va se retrouver dans les bouchons, ce qui n'est pas compatible avec un respect des horaires.

Un mode de transport totalement électrifié me semble aussi primordial, ce qui est le cas du tramway pas du BHNS.

L'analyse du coût de revient par passager sur la totalité de vie du mode choisi place aussi le tramway en tête devant le BHNS.

Une consultation préalable de la population de la Métropole aurait été nécessaire pour choisir entre le BHNS et le tramway.

Malheureusement, elle n'a pas eu lieu et le BHNS nous est imposé alors qu'il ne sera pas à la hauteur des attentes des habitants en matière de mode de transport collectif.

Observation n°218

Déposée le 30 Janvier 2022 à 22:27

Par Toulon @ Venir Association citoyenne

Observation:

Vous trouverez ci-dessous la contribution de Toulon @ Venir : association citoyenne agréée défense de l'environnement, rédigée sous forme de questions qui n'ont pas de réponses claires dans le dossier de concertation, et qui n'en n'ont pas eu au cours des réunions publiques :

QUESTION 1 :

Sur le boulevard de Strasbourg, il y a aujourd'hui 20 lignes de bus. Le dossier de concertation explique que le réseau va être ré-agencé et que les 20 lignes seront supprimées à l'exception de 3 d'entre elles en plus du BHNS (lignes 3, 6 et 8 cf. p. 47 du dossier de concertation). Est-ce que ces lignes seront également prioritaires aux feux tricolores ? Si c'est le cas, n'y a-t-il pas un risque d'impacter fortement la circulation automobile aux carrefours ? Si ça n'est pas le cas, comment les BHNS feront-ils pour être prioritaires aux carrefours et assurer leur haut niveau de service ?

QUESTION 2 :

Le dossier de concertation n'est pas très clair sur un point : avez-vous réellement prévu de construire 4 lignes de BHNS en parallèle dans la ville, sachant qu'elles doivent être en site propre à 70% au moins et qu'elles condamneront donc à chaque fois une voie de circulation voiture ?

QUESTION 3 :

Comment faite vous passer 3000 personnes par heure et par sens (comptage RMTT en 2006 sur le Bd de Strasbourg) à l'aide de BHNS de 150 places passant toutes les 7 minutes ? La solution proposée permet de déplacer à 1300 voy/h/sens en heure de pointe, soit 2.5 fois moins que ce qui était nécessaire en 2006, sachant que vous prévoyez de plus une très forte hausse du trafic (+70%) avec un passage de 5.9% à 10% de déplacement en TC (page 35 du dossier de concertation).

QUESTION 4 :

Dans le quartier de Saint-Jean du Var, quartier pourtant très proche du centre-ville de Toulon et particulièrement embouteillé, ainsi qu'à la Coupiane, le TCSP sera (p. 45 du dossier de concertation) en site propre dans le sens allant vers Toulon, mais au milieu de la circulation dans l'autre sens. Quel est l'intérêt de mettre 400 millions d'euros pour laisser les bus continuer à circuler au milieu des bouchons à proximité du centre-ville ? Pourquoi également avoir abandonné le tramway qui devait circuler sur une voie réservée à double sens à Saint Jean du Var grâce à sa faible largeur, pour choisir un BHNS plus encombrant en largeur qui devra circuler au milieu du trafic ?

QUESTION 5 :

Un tramway ayant une forte capacité permettrait de passer le débit total en une seule voie dédiée en réduisant l'impact sur la ville et la circulation au maximum ? Pourquoi ne pas être resté sur l'option tramway au lieu de congestionner la ville en mettant des voies de bus partout, ou en faisant circuler les bus au milieu de la circulation ?

Question :

Avoir prévu un très grand parking-relais à la Chaberte est une bonne idée pour permettre aux habitants du Moyen-Var de laisser leur voiture à l'entrée de la métropole comme cela se fait partout ailleurs. Cependant, le parking n'est pas desservi par le TCSP, ni par le futur RER toulonnais et ne servira pas à grand-chose, un peu comme celui des porte d'Ollioules aujourd'hui. Pourquoi par contre ne pas avoir amené le TCSP jusqu'à la Chaberte avec desserte de la zone industrielle Est ou alors, pourquoi ne pas avoir construit un parking relais de très forte capacité au pôle multimodal TCSP/RER de la Pauline (à la place de FABEMI) ?

QUESTION 6 :

Concernant la fin de ligne côté Est, combien de rames de TCSP iront vers la Pauline et combien de rames vers la Garde ?

QUESTION 7 :

Concernant la fin de ligne côté Ouest, comment allez-vous passer en site propre sur le port de la Seyne avec une double voie de bus en site propre ?

QUESTION 8 :

Une enquête publique ménage-déplacement est en cours afin de mieux connaître les habitudes de déplacement des habitants et de réorganiser le réseau Mistral autour du TCSP, ne sera-t-elle pas faussée compte tenu du fait que de très nombreuses personnes restent à la maison en télé-travail en raison des consignes sanitaires ?

QUESTION 9 :

Pensez-vous sincèrement que dépenser 400 M€ pour remplacer des bus (classiques mais déjà modernisés) par des bus BHNS va réellement changer les habitudes de déplacement des habitants de la métropole ?

AVIS

Autosaisine dans le cadre de la concertation publique sur le projet de BHNS métropolitain

Janvier 2022

Le cadre de l'autosaisine

Dans le cadre de ses missions, le Conseil de développement TPM s'est autosaisi en janvier 2022 de la Concertation lancée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée liée au projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dont la première mise en œuvre est programmée à échéance 2024.

Une phase de concertation publique a été ouverte du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022, et le Conseil de développement a auditionné Yannick CHENEVARD, Vice-président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, en charge de ce dossier, lors d'une séance plénière en visioconférence le 11 janvier 2022.

Préambule

L'objet de cet avis est d'examiner le dossier de BHNS envisagé par l'exécutif métropolitain, ainsi le Conseil de développement se refuse à rentrer dans des considérations de choix de moyens de transport qui relèvent de la compétence des élus.

Le Conseil de développement souligne la grande clarté et qualité de la présentation qui a été soumise à la concertation, ainsi que lors de la séance plénière organisée dans le cadre de cette autosaisine, tout comme la disponibilité des interlocuteurs pour répondre aux interrogations des membres.

Sur la réponse qu'apporte ce projet à des enjeux globaux

La question de la mobilité est au cœur du quotidien des habitants du territoire, qu'ils soient jeunes, étudiants, salariés ou en recherche d'emploi ou encore retraités. Ce sujet constitue également un élément essentiel de la qualité de vie de chacune et chacun, et il est incontestablement une composante majeure en matière de développement durable.

Ce projet de BHNS soumis à concertation est clairement présenté comme un des éléments d'une politique publique de mobilité ambitieuse qui, associant ferroviaire, transports doux, transports en commun et améliorations des conditions de circulation automobile (élargissement de l'A57), s'inscrit dans une démarche d'ensemble.

La Conseil de développement est sensible au fait que ce projet d'ensemble ne se limite pas aux frontières administratives des 12 communes de la Métropole mais qui prend en compte la réalité des déplacements au niveau de notre bassin de vie, à savoir les communes du SCoT Provence Méditerranée et celles de l'axe de communication vers Brignoles/ Saint-Maximin, tout comme les déplacements pendulaires vers la Métropole Aix-Marseille.

La volonté d'inscrire ce projet dans une dimension multimodale, illustré notamment par la mise œuvre d'un Pass Transport Métropolitain, est sans conteste une approche pertinente pour atteindre les objectifs que les élus se sont fixés dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain 2015-2025.

Tout comme, elle apporte des solutions concrètes aux enjeux liés à la qualité de l'air et aux problématiques environnementales. Ces défis qui concernent notre territoire, comme d'autres, doivent impérativement être intégrés aux différentes politiques publiques. Le projet de BHNS constitue à l'évidence un maillon de cette chaîne de décisions publiques permettant une approche transversale et systémique autour de ces questions d'intérêt général.

→ **Recommandation**

- Le Conseil de développement encourage la mise en cohérence des politiques publiques impactant directement les dimensions environnementales et de qualité de vie. A cet effet, il serait souhaitable de lier ce projet à celui de la ZFE qui entre en vigueur sur Toulon ou encore aux mesures envisagées dans le cadre du PCAET.

- Dans un contexte de développement de l'@-commerce et d'une accélération des échanges, le transport et la logistique sont étroitement liés. Ils doivent pouvoir répondre de façon coordonnée aux nouvelles exigences environnementales et aux nouveaux usages du commerce. Il est donc indispensable que le projet de BHNS soit mis en cohérence avec l'élaboration d'un schéma directeur logistique afin d'assurer une bonne coordination de l'offre et de la demande, favoriser l'optimisation de l'approvisionnement, des livraisons, la gestion des stocks et les mutualisations dans une logique de performance économique et environnementale.
- De même, au fil de l'avancée de la réalisation du BHNS, le lien avec les diverses mesures du PDU devrait être davantage mise en perspective (réseau cyclable et stationnement vélo, parcs de stationnement relais, mesures d'encouragement à l'utilisation des transports en commun...).

Sur la définition du tracé proposée dans ce projet

Le tracé proposé aujourd'hui comprend 26 km, reliant La Garde à La Seyne-sur-Mer (53 arrêts). Il traverse des zones d'habitats dense et relie des équipements importants du territoire, notamment des pôles d'enseignement supérieur. Cette logique de mise en connexion est saluée par le Conseil de développement.

L'implantation en site propre du futur BHNS, sur 70% du tracé proposé, est pour le Conseil de développement une garantie d'amélioration de la régularité de la desserte ainsi que l'espoir d'une vitesse commerciale accrue. Cette caractéristique de gain de temps (cadencement à 7 minutes en période de pointe) pourra clairement jouer un rôle décisif dans le choix des habitants d'utiliser ce nouveau mode de transport, notamment auprès d'usagers pour l'heure occasionnels.

→ **Recommandation :**

- Le Conseil de développement est parfaitement conscient de la difficulté de s'assurer d'une maîtrise foncière permettant de proposer une circulation en site propre sur l'intégralité du tracé. Il serait néanmoins souhaitable que cet objectif puisse être inscrit dans le temps.

- Le tracé structurant va impacter les zones traversées. Les documents de planification et notamment le PLUi devront être établis en conséquence. La mutation des secteurs commerciaux en secteurs mixtes devra y apparaître clairement afin que le tissu urbain soit prêt à accueillir le BHNS. De même, ce tracé devra tenir compte des orientations du [SCoT Provence Méditerranée](#) en matière de préservation des terres agricoles.
- Par ailleurs, le tracé proposé ne couvre pas l'intégralité du territoire. Ce choix est tout à fait compréhensible au regard des investissements nécessaires, et de l'existence d'alternatives ferroviaires notamment (cas de la commune de Hyères). Cependant, il serait souhaitable de proposer des solutions de continuité offrant un bon niveau de service pour la desserte par exemple de la commune de Six-Fours, de la commune du Pradet, ou encore les zones d'activités économiques situées à l'est et à l'ouest de Toulon. La desserte des équipements majeurs du territoire en matière de culture et de loisirs pourrait également être valorisée (Opéra, Chateaufallon, Mayol-Pipady, ...).
- Dans la perspective de l'élargissement de la Métropole à la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau, une meilleure mise en perspective des interconnexions prévues au réseau de BHNS métropolitain permettrait de mieux renforcer l'approche globale qui préside à la conception de ce projet.

Sur le matériel roulant envisagé pour la mise en œuvre

Le projet présenté prend en compte les évolutions technologiques récentes et en cours, ainsi que les retours d'expérience de territoires ayant déjà mis en service des équipements de type BHNS. Le matériel choisi est une composante essentielle permettant d'assurer dans de bonnes conditions le service promis aux utilisateurs.

La capacité de ces matériels à intégrer les nouvelles motorisations dites « propres » est pour le Conseil de développement l'occasion de conforter les efforts de la Métropole déjà remarquables sur le parc de transports en communs, et de concrétiser la mise en œuvre d'un territoire écoresponsable prévue dans le cadre du Projet Métropolitain.

→ **Recommandation :**

- L'intégration de nouveaux services aux usagers est déjà identifiée comme une opportunité dans le projet présenté. Il serait souhaitable d'intégrer les attentes en matière notamment de connexion ou de confort à bord de ces équipements et de s'assurer de leur capacité à intégrer aisément les évolutions à venir. De même, dans la logique du développement des objets connectés, une réflexion pourrait être menée sur l'apport du réseau de BHNS en matière d'information temps réel pour le territoire (condition de circulation, capteurs des pollens...). L'aménagement des quais pourrait également intégrer des prises USB.

Sur le phasage et le calendrier du projet

Ce projet, dont la genèse est déjà ancienne, devrait voir la concrétisation de sa première phase à la fin 2024, avec la mise en service d'un premier tronçon reliant le campus de centre-ville de Toulon et le Technopole de la Mer à Ollioules.

Outre cette première phase, le Conseil de développement prend acte que pour l'intégralité du projet et du tracé proposé à l'occasion de cette concertation, le calendrier n'est pas encore totalement arrêté.

→ **Recommandation :**

- Il existe une forte attente des acteurs économiques comme des habitants de voir émerger un projet de transport en commun en site propre sur notre territoire. Il serait souhaitable, dans la mesure du possible, de préciser l'échéancier des diverses étapes qui suivront la mise en service du premier tronçon, avec des dates jalons et les prérequis attendus pour leur réalisation. Cette communication permettrait de rassurer sur le fait que le projet global présenté sera bien réalisé.
- De même, il serait souhaitable de proposer un calendrier de concertation pour la mise en œuvre des futures de lignes qui devront connecter les zones non desservies par le tracée, telles qu'évoquées précédemment, au réseau BHNS.

Conclusion

Le projet tel que présenté et soumis à concertation constitue une avancée majeure sur un dossier attendu par la population du territoire. Il permet de dessiner des perspectives claires en matière d'évolution des conditions de mobilité sur le territoire, et les territoires voisins. Cette intégration dans une dimension territoriale plus large est d'ailleurs un des points forts qui mérite d'être salué, tout comme son interconnexion dans un logique multimodale.

Les modalités de sa mise en œuvre devront bien évidemment tenir compte de l'Enquête Ménage en cours et s'adapter aux éventuelles évolutions enregistrées dans les modes et habitudes de déplacement pour une réponse parfaitement calibrée et évolutive.

Ce projet de BHNS va offrir une alternative crédible et efficace aux déplacements en voiture et il est susceptible de jouer un rôle important dans la recomposition du paysage urbain métropolitain. Il constitue à l'évidence un levier soutenable pour le développement du territoire.

Le Conseil de développement TPM donne un avis favorable à ce projet.

Observation n°219

Déposée le 31 Janvier 2022 à 11:53

Par CRESP MICHEL

Conseil de développement TPM - 107 av. Henri FABRE

83000 TOULON

Observation:

Le Conseil de développement TPM, s'est autosaisi, dans la cadre de ses missions, de la concertation publique concernant le dossier de BHNS sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée.

L'avis présenté tient compte des remarques majoritairement formulées par ses membres suite à une séance plénière dédiée à ce dossier.

L'avis versé à la concertation a été validé par le Comité directeur du Conseil de développement TPM.

1 document joint.

Observation n°220

Déposée le 31 Janvier 2022 à 15:48

Par C Cecile

Route du Rossignol

83190 Ollioules

Observation:

Bonjour,

Merci pour cette étude et concertation.

Sur le coup, je me suis dit : ce projet m'intéresse, habitant sur Ollioules et travaillant sur La ZI Toulon-Est.

A mon grand étonnement !!!! La ligne ne va pas jusqu'à la ZI de Toulon-Est, alors que pourtant, ça fait partie de la Garde... D'autant plus qu'aux heures de pointes, on voit très bien combien le réseau routier est saturé ! Et, combien, il serait important de faire venir cette ligne jusqu'à la ZI Toulon-Est.

Rien que sur l'autoroute, à la sortie 6 Bastide Verte, en rentrant dans la ZI il y a des bouchons, aux heures de pointes, les bouchons remontent sur l'autoroute, c'est hyper dangereux. Pareil, aux heures de pointes en fin de journée. Ce projet pourrait faire diminuer le nombre de voitures bloquées dans les bouchons.

En poursuivant cette ligne dans la ZI de Toulon-Est, vos services permettrait de limiter considérablement les bouchons, et l'impact carbone.

Merci pour votre écoute.

Observation n°221

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:13

Par Anonyme

Observation:

Réunion à Ollioules. Les associations avaient toujours la parole et c'est pour cela que je n'ai pas voulu intervenir en réunion et que je préfère vous écrire. La circulation est difficile et les rond points peuvent être trop pleins. La priorité au bus est importante. J'ai compris dans votre réponse que cela serait un juste équilibre et c'est bien comme ça. Le bus, même s'il est long, pourra prendre les rond points et on ne sera pas obligé d'avoir des feux comme il faut avec un tramway. Vous faites un bon choix et les associations se trompent sur ce que la population pense.

Observation n°222

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:13

Par Juvin Sébastien

83000 Toulon

Observation:

Aujourd'hui le réseau mistral n'est pas cher. Est-ce que ce projet va augmenter le prix des tickets? Je n'espère pas car il est très attractif. Si le projet coûte trop cher, comme par exemple avec le tramway que veulent les associations, vous serez obligé d'augmenter le prix et nous n'en voulons pas. Merci d'entendre aussi les gens qui ne sont pas dans les associations politisées comme Toulon Avenir qui n'en a rien à faire de tramway ou pas tramway mais cherche juste à être dans l'opposition stérile à la majorité en place.

Observation n°223

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:15

Par Anonyme

Observation:

Lors de la réunion à la ville de La Seyne, un monsieur a proposé un système avec deux branches. Je pense que c'est mieux car ça permettra aux Seynois d'aller plus vite à Toulon et d'éviter la ferme des Olivades. Pourquoi ne pas garder cet itinéraire entre le Technopole et la gare de La Seyne seulement pour les cyclistes? Cela permettra à l'exploitation agricole de ne plus avoir des bus mais plutôt des vélos plus en adéquation avec son activité. Tout le monde serait content.

Observation n°224

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:15

Par Anonyme

Observation:

Le projet de BHNS couplé au RER Métropolitain répond parfaitement aux besoins des habitants de la métropole et au delà!!!!

Observation n°225

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:16

Par Anonyme

Observation:

A la seyne sur mer, les travaux sont décalés après 2024. C'est dommage car nous avons déjà le site propre dans Berthe et la ligne 8. Il nous faudrait juste plus de bus par heure dans ce secteur avec des bus qui vont jusqu'à Toulon voir même après. Après, plus les bus sont grands mieux c'est mais les bus que nous avons actuellement sont déjà suffisants. Il manque juste plus de passage.

Observation n°226

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:17

Par Anonyme

Observation:

Il est important que le projet intègre plus les contraintes environnementales. Vous avez parlé d'un bus à motorisation propre mais on peut faire des parkings relais avec des revêtements perméables avec des arbres qui font de la fraîcheur en été. Combien d'arbres vont être plantés? C'est un sujet important à considérer car c'est avec ce type de projet que l'on crée des dynamiques d'aménagement intéressantes pour l'avenir de tous.

Observation n°227

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:20

Par Laffort Danièle

Observation:

Je suis enfin rassurée à la lecture de l'approbation sans retenue du projet de BHNS par le Conseil de Développement TPM, suite à sa grande satisfaction du contenu de ce projet. En effet les précédentes observations, avec des questions, des contre-propositions, des critiques sur différents plans, le signalement d'insuffisances, m'avaient inquiétée. Mais j'ai compris que dans sa sagesse et en prenant son temps pour constituer ce projet de TCSP, notre métropole avait pu avoir accès à de nouvelles technologies performantes dont toutes les autres métropoles déjà équipées seront hélas privées.

Les motorisations dernier cri ne seront pas (ou très peu) polluantes. Quel bonheur pour les nombreux Toulonnais victimes actuellement de la pollution et qui en meurent. L'entretien de ces motorisations ne vont pas coûter plus cher que celle des moteurs de tram électriques. Et les pneus auront une durée de vie tout à fait semblable à celle des roues en acier.

Reste la capacité de personnes transportées insuffisante pour les BHNS. Là encore, les nouvelles technologies n'ont pas dit leur dernier mot : Due diriez-vous d'un BHNS à deux niveaux, une technologie ancienne in London ?

Rendez-vous pour la fête en 2024 !

Observation n°228

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:22

Par Anonyme

Observation:

Nous avons la chance de bénéficier sur le territoire d'un TCS maritime, avec l'arrivée du TCSP terrestre, la Métropole s'inscrit dans un projet solide de développement durable raisonnable et raisonné!

Observation n°229

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:23

Par Anonyme

Observation:

J'avais participé aux premières réunions publiques sur le projet et ça ne me rajeunit pas. Il faut aller plus vite d'ailleurs... Mais les tracés ont déjà été discutés des milliers de fois. Vous êtes sur le meilleur tracé. Par contre, quand on avait le tram, on ne pouvait pas passer au giratoire de la pyro car le tramway transportait trop de personnes dans la zone militaire. L'avantage avec le BHNS, c'est qu'on peut peut-être revoir l'itinéraire pour passer par là. C'est un itinéraire intéressant et à l'époque il l'était aussi.

Observation n°230

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:25

Par Mulero Felipe

La Seyne sur Mer

Observation:

Les associations parlent de deux lignes alors que vous en avez présenté qu'une. Je pense que c'est une bonne idée de faire des branches mais pourquoi on ne présente pas un projet avec 2 lignes? Ca serait plus simple à comprendre.

Observation n°231

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:26

Par Balastegui Antonia

La Garde

Observation:

La ligne de BHNS doit avoir des couloirs réservés si j'ai bien compris. Ce n'est pas simple en ville d'en faire partout et je pense que ce n'est pas toujours nécessaire notamment dans les endroits où la circulation est fluide. C'est aussi ça l'avantage de faire un BHNS. Le tram est obligé d'avoir partout des rails alors que le BHNS peut ponctuellement avoir des morceaux d'itinéraires sur des voies normales quand c'est compliqué et pas forcément nécessaire. C'est pareil que pour l'autoroute. La bande d'arrêt d'urgence est réservé aux bus quand la vitesse descend en dessous de 50kms sinon les bus prennent les voies normales, si j'ai bien compris ?

Observation n°232

Déposée le 31 Janvier 2022 à 17:30

Par LINCK Patrick

60 Avenue Ernest Roller

83200 TOULON

Observation:

Notre Maire, Président de la Métropole MTPM n'a jamais fait mystère, pendant la campagne des Municipales (et même avant) de son choix pour le BHNS qui est donc largement validé par le suffrage universel.

Cette option est donc hors champ de l'enquête publique. Il faut souhaiter sa mise en œuvre rapide.

Le train est un mode de transport clé dans la desserte d'une métropole. En outre, la gare routière jouxte la gare ferroviaire.

Un petit détour, même difficile à réaliser renforcerait donc l'attractivité du TCSP, et contribuerait ainsi à l'amélioration de la circulation routière, de la qualité de l'air et enfin à la lutte contre le dérèglement climatique.



Toulon, le 31/01/2022

Contribution à la concertation publique sur le projet de BHNS

La Métropole TPM organise une concertation préalable ayant pour objet d'assurer l'information sur le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) - Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et de recueillir les observations et propositions du public.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV) s'est exprimée à plusieurs reprises sur ce dossier : en amont sur les modalités de la concertation auprès du cabinet mandaté par la Métropole, ensuite sur le contenu du projet, lors du débat au sein du conseil de développement de MTPM.

L'avis de principe de la CCI du Var sur la réalisation d'un tel équipement est très favorable. Au vu de l'évolution des flux de circulation, il est indispensable et urgent que l'agglomération puisse être dotée d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) performant, qui soit une alternative crédible à la voiture. C'est d'autant plus important pour les entreprises qui contribuent au financement des transports publics en général, et notamment au financement du projet de TCSP depuis 2001.

Le projet de BHNS vient en complémentarité de l'axe ferroviaire (qui a vocation à drainer la majorité des flux traversant la Métropole avec une desserte au 1/4 d'heure) et du réseau bus plus classique.

Ces dessertes bus devront être renforcées et cadencées pour desservir les espaces d'activités, et notamment les pôles économiques à l'est et l'ouest de l'agglomération, qui ne sont pas directement desservis par le BHNS. Les entreprises devront pouvoir mesurer l'amélioration apportée au niveau de service et à la qualité de desserte de leur périmètre.

Cet enjeu rejoint sur le pôle Est celui de l'extension de la Métropole au territoire actuel de la Vallée du Gapeau, et notamment la desserte des espaces d'activités de La Farlède, en continuité de ceux de La Garde, dont le périmètre de l'AFUZI.

Le tracé du BHNS emprunte des zones urbaines très denses, notamment la traversée de quartiers très commerçants comme le Pont du Las ou Saint Jean du Var à Toulon. Sur ces périmètres, l'organisation des livraisons, notamment sur les derniers kilomètres, devra être prise en compte dans la gestion des circulations afin de soutenir les activités de proximité qui font la vie de ces quartiers.

Basil GERTIS

Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie du Var

Observation n°233

Déposée le 31 Janvier 2022 à 19:00
Par PARCINEAU Sylvie
236 Bd Maréchal Leclerc, CS90008
83107 TOULON CEDEX

Observation:
Contribution CCI du Var

1 document joint.

Analyse du projet soumis à la concertation

Les cinq réunions de concertation limitées aux communes concernées par le tracé n'ont pas permis de mieux appréhender le projet.

Il n'a jamais été apporté d'arguments à l'abandon du projet de tramway prévu de Saint-Mandrier au Pradet, les remarques de l'assistance, nombreuses et argumentées sur ce sujet n'ont même pas été relevées dans la diapositive « **Les premiers retours sur la démarche de concertation** » qui présente comme **thématiques émergentes** :

- Déplacements en vélo
- BHNS et Réseau Mistral
- Passage du BHNS sur l'A57
- Motorisation
- PDU
- Période de concertation
- Interconnexions aux terminus de la ligne
- Liaison directe La Seyne-Toulon
- Mode BHNS

Rien sur le tramway abandonné..cette thématique n'émergerait donc pas ?

Au-delà d'une évocation des réalisations récentes ou en cours sur le territoire, pas forcément en relation physique ou fonctionnelle (Montety, la Loubière, Mayol à Pipady ..)avec le projet on aura pu voir affirmer que :

Le PDU (2015/2025), Plan de Déplacements Urbains, par exemple, a été « réalisé à plus de 50% d'après les indicateurs de suivi ».

Pourtant aucun élément n'a pu être donné pour étayer cette affirmation pour le moins paradoxale quand on sait que le PDU prévoyait notamment comme actions :

Action n°1 - Développer et structurer le réseau Mistral autour de 4 lignes à haut niveau de service

Indicateurs

Offre	Usage	Ratio financiers
<ul style="list-style-type: none">• Km totaux• Km/hab.• Nombre de places / km• Taux de couverture (400m d'un arrêt de transport en commun)• Nombre de lignes• Longueur des lignes	<ul style="list-style-type: none">• Fréquentation• Voyages / Km• Voyages / habitant	<ul style="list-style-type: none">• Dépenses (D)• Recettes (R)• Taux de couverture : R/D• Coût du Km• Dépense par voyage• Dépenses par habitant• Recette par voyage• Participation des collectivités locales à l'exploitation / habitants• Produit du Versement Transport par habitant ramené à 1%

Action n°2 - Déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun

Indicateurs

<ul style="list-style-type: none">• Km de sites propres• Nombre de systèmes de priorité en faveur des transports en commun• Vitesse commerciale

Sur cette dernière action les indicateurs ne devraient pas être satisfaisants puisqu'elle n'a pas été encore entreprise fin 2021.

Le PDU a été plus effectif sur les réseaux ferré ou autoroutier que sur le réseau de transport en commun de la compétence stricte de la métropole.

Le bilan obligatoire à mi-temps du PDU reste attendu.

Pourquoi aucune des précisions demandées par l'assistance n'a été apportée ?

Pourquoi à chaque demande, il est répondu : écrivez ?

Le projet n'est pas abouti et aucun argument ne peut être avancé pour justifier le parti qui est pris du BHNS alors que celui-ci ne figure pas dans le PDU, lequel il faut le souligner, n'a pas déterminé la nature du transport en site propre ainsi que l'a bien remarqué le rapport d'enquête publique.

Aucun élément n'a été apporté sur l'actualisation de l'opportunité du tracé qui se contente de reprendre, sauf aux extrémités à La Pauline et à la Seyne, celui qui a retenu par la Déclaration d'Utilité Publique de 2005. Il est vrai que ceux qui ont été expropriés pour le projet de tramway sont en droit aujourd'hui de demander la rétrocession de leur bien puisque le projet de tramway n'a pas vu le jour, sauf si on leur oppose une nouvelle DUP.

CODE DE L'EXPROPRIATION PUBLIQUE

Article L421-1

Si les immeubles expropriés n'ont pas reçu, dans le délai de cinq ans à compter de l'ordonnance d'expropriation, la destination prévue ou ont cessé de recevoir cette destination, les anciens propriétaires ou leurs ayants droit à titre universel peuvent en demander la rétrocession pendant un délai de trente ans à compter de l'ordonnance d'expropriation, à moins que ne soit requise une nouvelle déclaration d'utilité publique.

Le projet, **la première phase**, tel que présenté n'est assuré **en 2024** que de Bir-Hakeim au Technopole de la mer à Ollioules « car les infrastructures existent déjà largement » (sic) .

Hormis le parvis des universités près de la porte d'Italie qui sera circulé uniquement par les bus, aucun projet d'amélioration du confort des modes actifs n'a été présenté.

Le PDU proposait pourtant des aménagements cyclables, un élargissement des trottoirs sur les grands boulevards à Toulon. et surtout une réduction de la place occupée par la voiture (extrait ci -dessous).

Pour Toulon :

- Requalification des grands boulevards (Strasbourg, République, Roosevelt) visant à réduire la place occupée par la voiture afin de réaliser des voies en site propre permettant d'accueillir les LHNS, des aménagements cyclables permettant d'assurer une continuité du réseau entre l'est et l'ouest de l'agglomération et de renforcer l'espace dédiés aux piétons.
- Recomposition du plan de voirie et des sens de circulation sur ces grands boulevards et leurs abords
- Requalification du Champ de Mars et du giratoire Bir/Hakeim

Il manque des précisions, demandées en vain, sur le fonctionnement de cette ligne BHNS en même temps et lieu que les lignes de bus. Les temps de parcours n'ont pas été présentés, seront-ils attractifs ?

Il ne s'agit pas d'une restructuration efficace des transports à l'échelle de la métropole, comme le démontre le fait que des communes importantes comme Six-Fours ne soit pas visée par la concertation.

Pour la **deuxième phase** le calendrier annonce **après 2026** : *cela n'engage guère..*

Il est vrai que le tracé n'est pas figé, tant mieux pour la zone agricole des Olivades qui sera peut-être évitée, à La Seyne on étudie encore un éventuel pont routier qui franchirait le port pour libérer le quai Saturnin Fabre pour le BHNS..

Quant à la desserte efficace des zones d'activités tant attendue, ou la jonction sécurisée entre la gare de La Pauline et l'Université les solutions ne sont pas avancées.

On peut faire l'hypothèse d'une concertation bâclée, hélas sans vrai projet, juste pour faire faire circuler de gros bus sur les couloirs bus déjà aménagés entre Pôle mer à Ollioules et Bir-Hakeim et ne pas être trop taxé d'immobilisme en matière de transport de voyageurs lors de la prochaine échéance municipale en 2026.

Le projet n'est pas solide

Les études menées grâce aux données sur les déplacements dans l'aire urbaine n'ont pas encore été exploitées, difficile donc aujourd'hui de présenter un argumentaire étayé pour le mode de transport choisi ?

Les capacités et rabattements n'ont pas été actualisés, difficile dans ce cas d'afficher des performances satisfaisantes ?

Le mode de propulsion (biogaz produit localement ?) reste hypothétique.

Les pôles générateurs de déplacement n'ont pas été présentés, la situation de la population réellement desservie (pas à 400m à vol d'oiseau) et son effectif non plus.

Etc..

Le projet reste très indéterminé dans son ensemble

Pour mémoire le réseau Mistral n'affichait pas de bonnes performances en 2015 (*source annuaire national des TCU*)

collectivité AOM	nb habitants ds. périmètre	nb voyages en milliers	charge d'exploitation / voyage	places au km offertes en milliers
Toulon	432 138	28776	2,30 €	765 257
Nantes	625 118	72274	1,22 €	3 078 259
Nice	542 891	66809	1,83 €	1 105 539
Bordeaux	763 485	130833	1,58 €	4 205 625
Strasbourg	483 194	120496	1,06 €	3 380 594
Grenoble	450 494	85667	1,42 €	1 961 233
Rouen	498 448	52 675	1,93 €	1 919 020
		une fréquentation bien faible	un cout d'exploitation supérieur	une offre bien plus faible

Si ces données sont dépassées, il aurait été précieux d'argumenter sur le fait que désormais « le réseau Mistral est l'un des moins cher de France qui sait s'adapter à la demande » (cf : dossier de concertation page 18)

Ce qui importe en terme budgétaire c'est bien le cout d'exploitation, il a manqué des éléments sur ce point pour défendre le projet.

Pour rattraper le retard accumulé par rapport à des agglomérations de même taille depuis 20 ans il faut un projet étudié sérieusement et argumenté notamment sur le choix modal.

Il faut signaler que MTPM n'a toujours pas adopté de Plan Climat Air Energie Territorial (*obligatoire avant fin décembre 2016*), ni définie de Zone à Faible Emissions (*obligatoire avant fin décembre 2021*) et que seules 3 communes sur 12 ont adopté un Plan d'Accessibilité de la Voirie (Hyères, La Crau et Carqueiranne/ *obligatoire depuis décembre 2009*).

Ces documents auraient pu utilement orienter le projet.

Cette concertation ignorant la majorité des questions du public présent ou n'y répondant pas, ne fournit aucun élément probant sur la pertinence de la proposition de faire rouler un BHNS sur des couloirs bus existants.

Le projet de Transport en Commun en Site Propre qui devrait favoriser le report modal, contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, qui devrait faire plus de place aux modes actifs, qui devrait pacifier les villes, présenter un avantage économique, organiser la métropole n'est pas là ! dommage !

Observation n°234

Déposée le 31 Janvier 2022 à 19:52

Par Anonyme

Observation:

Merci de prendre en compte les observations jointes

1 document joint.

Monsieur, Madame,

La concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise présenté est faussé car est ajouté : BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ce qui occulte le débat car le choix est donné !

Entre autre le trajet proposé ne correspond pas à un à un parcours entièrement un TCSP , possibilité qui était réalisée dans un PDU antérieur.

Le mode de transport qu'a choisi notre métropole, sans consultation de la population, soit le BHNS, n'est que partiellement en site propre : environ 70 %. Pourquoi ce qui était possible dans un précédent PDU n'est plus possible actuellement ?

Un TCSP totalement en site propre me paraît favoriser une meilleure garantie d'une circulation prioritaire et d'un respect des horaires. Cette garantie ne me paraît pas possible avec le projet de BHNS envisagé. Je ne peux donc qu'exprimer mon mécontentement de ne pouvoir m'exprimer sur le choix du matériel. : BHNS ou tramway sur rail. Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique ultérieure et ses conséquences sur les déplacements de la population dues aux caractéristiques de notre bassin d'emplois. Le tramway sur rail avait d'ailleurs été choisi lors d'un précédent PDU. Je ne voudrais pas que nos concitoyen.nes se retrouvent à payer , dans les années futures, une deuxième fois à cause d'un mauvais choix du mode de transport par nos élus de la majorité de la métropole comme cela s'est produit dans certaines agglomérations. Les inégalités s'accroissant et les dotations de l'État aux collectivités territoriales diminuant, il me paraît qu'un des critères de choix soit le coût de revient par passager sur la totalité de vie du mode choisi. Le tramway semble là aussi gagnant. Á l'heure où le GIEC vient de demander aux États de diminuer drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, un mode de transport totalement électrifié me semble primordial. Si des métropoles ont choisi des BHNS, elles avaient auparavant privilégié le choix d'un tramway sur rail. Les BHNS étaient alors envisagés comme moyen de rabattement vers une ligne de tramway ou sur des lignes moins fréquentées que celles où le tramway avait été privilégié. Je souhaiterais donc que ce projet soit revu en y intégrant la possibilité donnée aux habitant.es de notre métropole de choisir le mode de transport, par exemple par un référendum local ou autre moyen démocratique

A l'ouest de Toulon, le projet tel qu'envisagé pourrait mettre en difficulté Madame et Monsieur Vuillon, agricultrice et agriculteur à Ollioules Créateurs de la 1ere AMAP de France. Je trouve que notre métropole a déjà trop contribué à l'artificialisation de nos terres agricoles et que ce n'est pas le moment de mettre en difficulté les maraîchers et maraîchères qui nous restent sur le territoire de MTPM. Avec le réchauffement climatique et la diminution de production agricole qui en découlera, protégeons celles et ceux des agriculteurs qui subsistent sur le territoire de MTPM et pratiquent une agriculture paysanne. Ne leur mettons pas des bâtons dans les roues.

Le projet actuel ne semble pas répondre aux besoins des seynois en ce qui concerne le centre ville de La Seyne et , par respect des citoyen.nes de nos villes, ce projet aurait dû être présenté complet.

Merci de m'avoir lu.

Mes sincères salutations,

Jean-Jacques TAURINES

Observation n°235

Déposée le 31 Janvier 2022 à 20:36

Par TAURINES Jean-Jacques

Observation:

voir fichier joint

1 document joint.

CONTRIBUTION A LA CONCERTATION TRANSPORT EN SITE PROPRE – BHNS

Nous avons assisté à 2 réunions de concertation concernant le projet BHNS de la métropole MTPM, celle de la Valette et celle de la Garde.

Nous apportons notre contribution à la concertation ; le projet actuel a été conçu avec les Maires des villes traversées par le BHNS. Nous aurions aimé participer à cette conception, mais le Maire de la Valette n'a pas daigné associer à cette conception ni ses oppositions, ni les CIL directement concernés par le projet.

La concertation Valettoise n'a pas rencontré un grand succès populaire local, tout au plus une dizaine de Valettois. La réunion avait été annoncée seulement 2 heures avant sur la page facebook de la ville.

L'objet de notre contribution est d'apporter un regard Valettois mais également un regard plus large à ce projet de BHNS présenté par la Métropole MTPM.

La Valette en Action tient à souligner que le document de concertation était très lisible, très complet. Nous remercions les agents qui ont fait un travail clair, complet et synthétique sur le projet. Nous avons apprécié l'effort d'explications données pour expliquer la différence entre BHNS et TCSP.

Globalement, et c'est ce que nous avons indiqué lors des réunions de concertation, l'idée de prioriser les transports en commun, de les fiabiliser, et d'augmenter leur fréquentation va dans le bon sens. La Valette en Action ne se pose pas la question de la technicité du mode de transport choisi ; le BHNS est donné avec une vitesse commerciale de 20Km/h, ce qui est légèrement supérieur, à la vitesse commerciale des tramways en France. Nous comprenons l'intérêt du choix du bus par rapport au choix forcément plus couteux du tramway.

Nos recommandations porteront sur 3 domaines :

- 1/ EN PARALLELE DU PROJET BHNS, OPTIMISER LE RESEAU ACTUEL MISTRAL :
- 2/ RECOMMANDATIONS SUR LA PARTIE VALETTOISE DU PROJET BHNS:
- 3 / LES LIMITES DU PROJET BHNS ACTUEL

- 1/ EN PARALLELE DU PROJET BHNS, OPTIMISER LE RESEAU ACTUEL MISTRAL :

Nous allons aborder le projet BHNS dans son contexte global de problématique de déplacements des habitants de la métropole et des habitants des communautés de communes voisines : Sud sainte Baume, Vallée du Gapeau, Porte des Maures, Provence Verte, Cœur du Var.

La Métropole Toulonnaise dispose en effet déjà d'un 1^{er} réseau de transport en site propre : le train (TER ZOU), géré par la Région Sud, qui est déjà opérationnel, et qui sera amélioré à terme (7 ans) avec les travaux de la phase 1 et 2 de la LNPCA.

33 Trains TER ZOU traversent la métropole quotidiennement en provenance de Marseille, et s'arrêtant déjà dans les gares de la Métropole : La Seyne, Toulon, (Ste Musse à venir), La Garde, La Pauline. Les TER continuent ensuite leur trajet soit en direction de Hyères (60 % des TER), soit en direction des Arcs, via Solliès, Cuers, (40% des TER)

Ce réseau de TER est très efficace en terme de temps de parcours :

- 5 minutes entre les gares de Toulon et de la Garde*
- 15 minutes entre les gares de la Seyne et La Garde*
- 20 minutes entre la gare de Toulon et la gare de Cuers-Pierrefeu*

Parallèlement au projet BHNS, on peut agir pour optimiser ce réseau TCSP grâce à des améliorations faciles, peu coûteuses et non dépendantes des travaux du projet BHNS

- **AGIR EN TRANSFORMANT LES GARES EN HUBS** : Certaines lignes de bus doivent être repensées pour passer par les gares, d'autres doivent être créées.
 - Gare La Pauline > **Une navette doit être mise en place sans tarder**, et sans attendre que les communes de la Vallée du Gapeau rentrent dans TPM, pour desservir la ZI de La Garde-La Farlède. 30000 véhicules / jour empruntent l'avenue de Draguignan, cela doit donc être une priorité.
 - Gare La Garde : Les lignes jumelles 91/92 vont vers le Pradet et Carqueiranne avec un arrêt situé à 300 m de la gare de la Garde (soit l'arrêt Stade Accusano ou l'arrêt non abrité, non éclairé « Eygoutier »). Notre recommandation serait de supprimer ces 2 arrêts et de **faire transiter ces 2 lignes jumelles 91 et 92 directement via la gare de la Garde**, de manière que l'on puisse se rendre très facilement du centre du Pradet (Place Flamenq) ou de Carqueiranne jusqu'au centre de Toulon en un temps de parcours optimal (exemple : Place Flamenq – Gare de la Garde : 5 minutes en bus, 4 minutes de temps de changement, et 5 minutes en TER Zou pour rejoindre Toulon depuis la gare de la Garde : moins de 15 minutes pour faire Flamenq-Gare SNCF Toulon. Il faut en bus seul 28 minutes et 21 arrêts pour rejoindre Toulon depuis la place Flamenq.
 - Halte Ste Musse : La Valette Nord et Centre ne seront pas desservies par les lignes BHNS. Notre recommandation est de **créer une navette dont le trajet serait Baudouvin-Halte Ste Musse via la Place Jaurès de la Valette**. Ce qui permettrait aux Valettois, de rejoindre facilement et rapidement la halte Ste Musse, mais aussi l'hôpital Ste Musse, le lycée Rouvière, et via la halte Ste Musse, le réseau ferré TCSP.

- Enfin la gare SNCF de Toulon est stratégique dans le schéma de transport de la Métropole. Elle le sera encore plus demain une fois les travaux liés à la mise en place du RER Toulonnais réalisés. Le projet BHNS actuel ne passe pas directement par la gare, mais s'arrête à 300 mètres en contrebas de celle-ci. Les usagers qui viennent de loin, ou qui vont loin (Cuers, Sollies, Puget Ville, Les Arcs, St Cyr, ont un fort intérêt à prendre le TER, notamment en terme de temps de parcours.

Une fois arrivés à la gare SNCF de Toulon, ils n'ont pas de solution pour rejoindre les grands points névralgiques de Toulon (Base Navale, Stade Mayol, Gare Maritime) : notre recommandation est de **créer une ligne circulaire de type navette « ligne 15 bis »** (, qui passerait par la gare SNCF, Place d'Armes, Gare Maritime, Stade Mayol, Faculté de Lettres et retour gare SNCF Toulon. Cela permettra également aux Seynois et Mandréens qui arrivent par bateau de pouvoir rejoindre facilement la gare SNCF avec cette ligne circulaire 15 bis. Cela permettrait aux salariés de la base navale de remonter facilement après leur journée de travail sur la gare SNCF. L'idée est donc de **satisfaire tous les besoins de mobilité, une fois arrivé à Toulon, que ce soit par la gare SNCF ou par la gare Maritime. L'objectif est de fournir un transport en commun sans attente à la gare pour les usagers venant par le TER ou le bateau bus.** On peut certes imaginer descendre à pied depuis la gare SNCF jusqu'à la base navale ou jusqu'à Mayol, mais il ne faut pas oublier les PMR, les jours où la météo est capricieuse ou au contraire trop ensoleillée, et les longues journées de travail où il faut remonter jusqu'à la gare à pied.

Cette ligne circulaire, au vu du peu de kilometrage du cercle tournerait dans un seul sens du cercle.

- **AGIR EN COORDONNANT LES PASSAGES DE BUS AUX HORAIRES DE TER : Ce sont aux bus (logistique du dernier ou du 1er kilomètre) à s'adapter aux trains et non l'inverse.**

Les horaires de bus ne sont actuellement pas forcément très coordonnés aux arrivées/départs des trains :

Exemples concrets de Hyeres : arrivée en gare de Hyeres (22 minutes seulement depuis SNCF Toulon) pour se diriger vers le Moulin 1^{er} ou vers Giens - Les horaires choisis pourraient correspondre à un étudiant ou actif travaillant à Toulon et rentrant chez lui à Hyères

		Direction Moulin1er-Golf Hotel	Attente	Direction Giens	Attente
Hyères :	Arrivée à 17h28 en train	Départ bus 17h38	10 min	Départ bus 17h43	15min
	Arrivée à 17h58 en train	Départ bus 18h08	10 min	Départ bus 18h18	20 min
	Arrivée à 18h28 en train	Départ bus 18h53	25 min	Départ bus 19h38	70 min
	Arrivée à 18h58 en train	Départ bus 19h19	21 min	Départ bus 19h38	40 min

Attendre aussi ou plus longtemps que le temps de trajet Toulon – Hyeres est inconcevable pour des usagers

Exemples concrets de La Seyne : arrivée en gare de la Seyne (4 minutes seulement depuis Toulon SNCF contre 20 minutes pour le bus) pour se diriger vers Six Fours (ligne 70) et vers la Seyne centre (ligne 8) Les horaires choisis pourraient correspondre à un étudiant ou actif travaillant à Toulon et rentrant chez lui à la Seyne ou Six Fours.

		Direction Six Fours	Attente	Direction La Seyne Centre	Attente
La Seyne :	Arrivée à 17h31 en train	Départ bus 17h36	5 min	Départ bus 17h30 puis 17h45	> 14min
	Arrivée à 18h00 en train	Départ bus 18h05	5 min	Départ bus 18h00 puis 18h15	> 15 min
	Arrivée à 18h31 en train	Départ bus 18h35	4 min	Départ bus 18h30 puis 18h45	> 14 min
	Arrivée à 19h00 en train	Départ bus 19h03	3 min	Départ bus 19h00 puis 19h11	> 11 min

Exemple d'une ligne bien coordonnée (ligne 70, toutefois soumise à des retards car venant de la gare routière de Toulon) et d'une ligne moins coordonnée (ligne 8).

- ***AGIR EN METTANT EN PLACE UN ABONNEMENT UNIQUE MULTIMODAL :***

Pour utiliser l'ensemble des offres transports en commun de l'aire toulonnaise (Zou, Mistral, TER) l'utilisateur doit faire face à une **multiplication de dépenses, d'abonnements** : il faut mettre en place dès 2021, comme sur la métropole Niçoise (pass sud azur) et comme sur les Bouches du Rhône (Pass intégral), un abonnement UNIQUE Varois « Var-Eco-Mobile » : l'idéal étant un abonnement par zones comme en région parisienne. Cela permettrait une économie notable pour les usagers et favoriserait le transport en commun. Cette mesure était une promesse du candidat Estrosi aux régionales de 2015.

- 2/ RECOMMANDATIONS SUR LA PARTIE VALETTOISE DU PROJET :

Les routes de la Valette sont saturées et non extensibles. De nombreux projets de construction ont vu le jour, et 918 nouveaux logements sont encore prévus au cours des 4 prochaines années.

Le tracé du projet BHNS prévoit de passer par la Coupiane avec une difficulté majeure : pendant 1.8 kilomètres et 4 arrêts de bus, le BHNS sera en site propre mais sur une seule voie ; ainsi les bus descendants vers Toulon devront attendre que le bus montant à la Garde soit passé pour pouvoir emprunter la voie unique BHNS. Cette contrainte majeure a plusieurs inconvénients :

- Temps d'attente de 7 minutes dans le bus immobile, le temps que le bus dans l'autre sens soit passé.
- Difficulté dans un premier temps pour les usagers pour traverser la route (ils vont devoir regarder des 2 côtés)
- Le Maire de la Valette a réalisé de nombreux travaux au milieu de l'avenue Picasso et Paul Valéry (rond point, terre plein central, suppression des feux...). Avec le projet BHNS actuel, ces travaux vont être amenés à être détruits.
- Cela permettrait une économie notable dans le projet BHNS actuel

Notre 1ere recommandation sur cette portion du trajet est le **partage des voies voiture/BHNS** ; le BHNS ne serait pas en site propre sur cette portion de 1.8 kms mais cela ferait au final gagner sur le temps d'attente soit au stade de Ste Musse, soit aux Espaluns. Par conséquence, nous pourrions peut-être avoir l'opportunité de créer une vraie piste cyclable sur cette partie du tracé BHNS.

Notre 2eme recommandation est sur la prise en compte des besoins des habitants de la Valette Centre et Nord, et des Gardéens du Thouar. Le BHNS sera un progrès par rapport à la situation actuelle, toutefois ces habitants seront exclus de ce progrès. Nous recommandons donc la **création d'une navette La Valette-La Garde** qui partirait de Baudouvin, qui passerait par la Place de Gaulle, qui rejoindrait la ligne BHNS au niveau du Thouar (rond point Lorière) via le pont Auzende

(pont de la Coupiane), et qui continuerait en direction du Thouar de la Garde, via l'avenue de la 1ere DFL (quartiers non desservis par le réseau Mistral actuellement) pour terminer son trajet au lycée de la Garde. Cette navette permettrait aux Valettois du centre et du nord et aux Gardéens du Thouar de rejoindre rapidement la ligne BHNS, et permettrait aux lycéens Valettois et Revestois d'avoir une possibilité directe, rapide et intéressante de rejoindre le lycée du Coudon.

- 3/ LES LIMITES DU PROJET BHNS ACTUEL :

De nombreux participants dans les réunions publiques ont regretté que certaines communes ne soient pas traversées par le BHNS (Le Pradet, Six Fours, Hyeres...) Mais le besoin le plus important – et qui ne sera pas pris en compte par le projet actuel n'est pas là ; en effet, le tracé BHNS ne résoudra pas ou si peu le problème des 78000 trajets quotidiens (chiffre issu du dossier de concertation) entre Toulon-La Valette et le Gapeau. On pourra espérer que le RER Toulonnais change un peu les choses ; toutefois, il faudra que les villes en amont de la métropole (Solliès, Cuers, ...) se dote d'équipements dans leurs gares (parking, P+R, boxs à vélos, ...), que ces gares deviennent des Hubs ; il faudra que la Région Sud coordonne ses trains Zou aux cars Zou (aucun car Zou ne passe par exemple par la gare de Solliès).

Notre recommandation pour l'avenir (2027/2030) est de réaliser une liaison aérienne de type Supraways (cabines auto guidées, transport rapide et sans attente) le long de l'autoroute entre le nord de la Farlède et l'hôpital Ste Musse et passant par le futur pôle P+R de la Chaberte, la future gare multimodale de la Pauline, les points névralgiques de l'Est Toulonnais (Grand var, Université, Avenue 83, P+R Ste Musse, Lycée Rouvière, Hopital Ste Musse). Cela permettrait de transporter de nombreux usagers sur cet axe si saturé et cette ligne serait complémentaire du BHNS en direction du nord du territoire.

Le second avantage des cabines Supraways réside dans le fait que Supraways dispose d'un accord de sous traitance avec la CNIM, ce qui permettrait de plus de favoriser l'emploi local.

La Valette en Action vous remercie de votre patience pour avoir lu ses recommandations que nous espérons constructives à l'occasion de cette concertation et nous restons à votre disposition pour co-construire ce projet.

Olivier LUTERSZTEJN
Référént Départemental LREM Var
Président « En Action pour la Valette »
Conseiller Municipal La Valette en Action
Trésorier CIL Ste Claire

Observation n°236

Déposée le 31 Janvier 2022 à 20:54

Par LUTERSZTEJN OLIVIER

Mairie de la Valette, Impasse de la Farinette

83160 LA VALETTE

Observation:

Veillez trouver ci-joint les remarques et recommandations de la Valette en Action.

Cordialement

Olivier Lutersztejn

1 document joint.

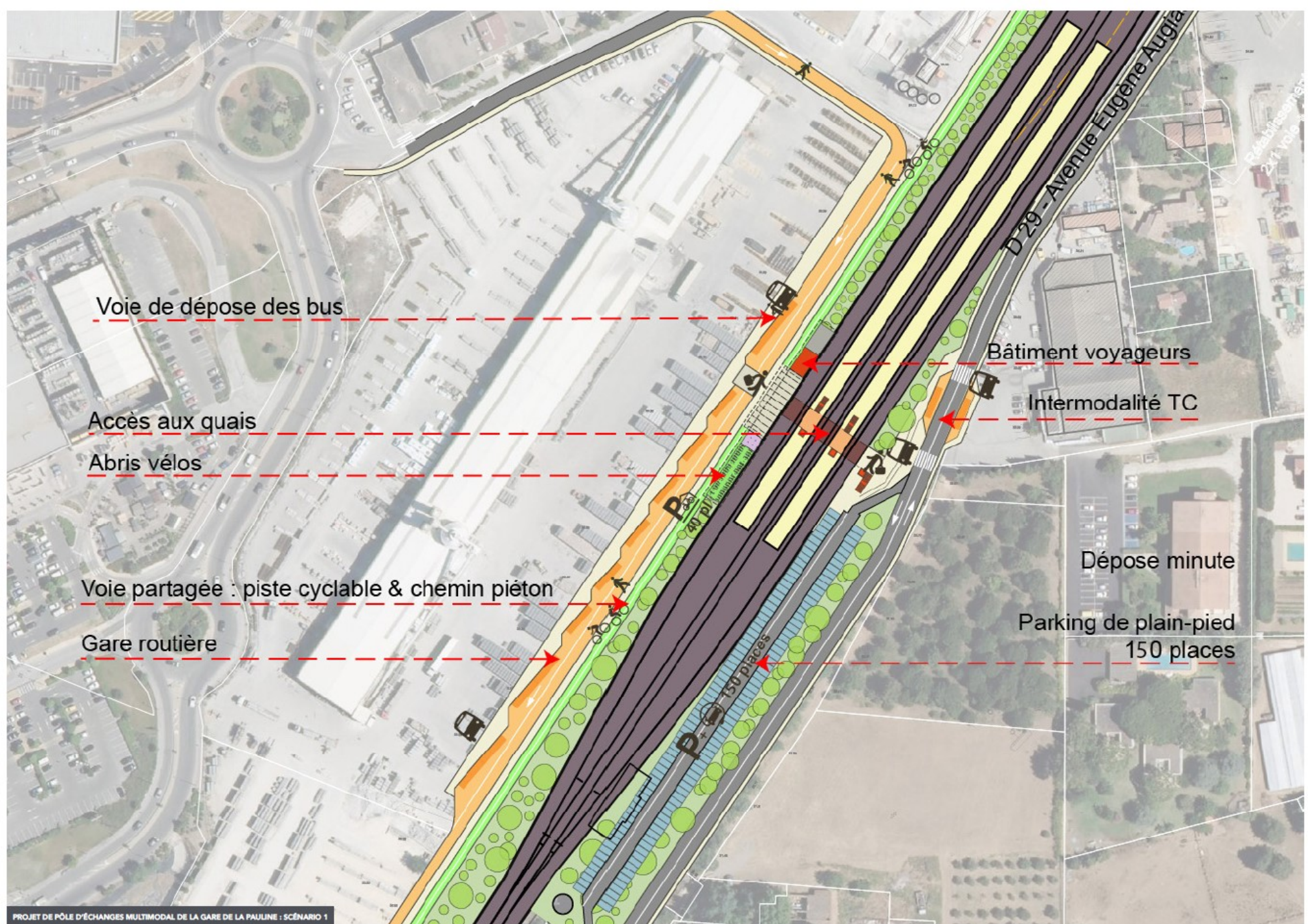
Observation n°237

Déposée le 31 Janvier 2022 à 20:57

Par Anonyme

Observation:

Le bus est beau avec les nouvelles couleurs du Réseau Mistral mais pourquoi vous ne faites pas un bus spécifique pour bien les distinguer avec les autres. Ça serait génial et vous avez déjà réussi à bien moderniser les bus actuels. Je suis sûr que vous pouvez le faire avec ces nouveaux grands bus. En tout cas super projet et bien plus adapté à son temps que le tramway.



Voie de dépose des bus

Accès aux quais

Abris vélos

Voie partagée : piste cyclable & chemin piéton

Gare routière

Bâtiment voyageurs

Intermodalité TC

Dépose minute

Parking de plain-pied
150 places

D 29 - Avenue Eugene Augier

P 40 PL

P 150 places

Projet de réaménagement
2017



Parking de plain-pied
200 places & dépose minute

Gare routière

Voie de dépose des bus

Voie partagée : piste cyclable & chemin piéton

Dépose - minute

Bâtiment voyageurs

Accès aux quais

Abris vélos

Intermodalité TC

D 98 - Route d'Hyères

D 67 - Avenue Antoine Becquerel

D 29 - Avenue Eugène Augéas

Observation n°238

Déposée le 31 Janvier 2022 à 21:14

Par Maurice Franceschi Toulon Var Déplacements

Observation:

Intermodalités insuffisantes

Les pôles d'intermodalités ont pour but de rendre très faciles les transferts entre les trains, les bus, les vélos, la marche à pieds, les automobiles. Les rares solutions proposées dans la concertation sont insuffisantes.

Objectifs :

Train : Il est nécessaire que les stations TCSP soient réalisées face aux entrées des gares de La Seyne, Toulon, La Garde.

Vélo : Il est nécessaire que les pistes cyclables arrivent devant les gares de La Seyne, Toulon, La Pauline avec des parkings vélos sécurisés.

Bus : Les gares de La Seyne et de La Pauline doivent pouvoir accueillir les bus, pour les correspondances avec les trains et le TCSP, vers les autres communes de l'aire urbaine de Toulon(La Crau, La Valette centre, Zone activité est, Vallée du Gapeau, Six Fours, Ollioules centre, Sanary....)

Piétons : les parcours piétons doivent être sécurisé et en connexion avec les autres modes de déplacements et les zones d'activités à proximité.

Parking Relais : au niveau des gares est (La Pauline) et ouest (La Seyne), en plus de chaque pôle d'échange multimodal, il doit y avoir des parkings relais pour permettre aux usagers, des secteurs de proximités qui ne sont pas desservis en transports en commun, d'arriver en voiture pour continuer en transport en commun.

Propositions :

- Gare de La Seyne : Il faut déplacer l'arrêt en face de l'entrée de la Gare SNCF.
- Gare de Toulon : il nécessaire de faire passer le TCSP devant la gare avec un arrêt.
- Gare de La Pauline : le « scénario 1 » est insuffisant, il est nécessaire de choisir le « scénario 2 » pour réaliser une gare bus d'intermodalité, des accès piétons et vélos aisés vers la zone d'activité, et un parking relais. Voir pièces jointes.

Remarque : Le parking de La Chaberte n'est pas sur la ligne du TCSP, Il ne doit pas être intégré dans le financement du TCSP.

Toulon Var Déplacements

Association agréée environnement,

membre de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports.

2 documents joints.

Observation n°239

Déposée le 31 Janvier 2022 à 21:57

Par Abello Lydie

222, chemin Fabry

83000 Toulon

Observation:

Pour préserver les terres agricoles et réduire le temps de parcours entre la garde de La Seyne sur Mer et Toulon centre. Il faut réaliser le tracé alternatif direct.

Contribution du Pradet Environnement sur le TCSP

Association Le Pradet Environnement
706 chemin de la Foux
83220 Le Pradet
pradetenvironnement@gmail.com

Un Transport en Commun en Site Propre pour mieux partager l'espace public

Notre Métropole a, aujourd'hui, un besoin impératif de Transport en Commun en Site Propre, pour diminuer fortement la place de la voiture dans l'espace public.

Lors de la concertation à la Garde, le 11 janvier, M. Chenevard s'est appuyé sur le développement de la voiture électrique pour dire que la voiture bientôt ne polluerait plus. Mais la voiture n'est pas uniquement cause de pollution. Qu'elle soit thermique ou électrique elle dévore des espaces : besoin de parkings, élargissement des voies, augmentation du nombre de voies des autoroutes, bretelles de sortie qui se multiplient et absorbent des hectares. 80% de l'espace public qui se définit comme « *l'ensemble des surfaces de façade à façade ou de mur à mur* » est occupé par la voiture nous informe l'association Rue de l'Avenir.

<https://www.ruedelavenir.com/thematique/lespace-public/>

Quelle place cette occupation laisse-t-elle aux enfants, aux personnes âgées aux personnes à mobilité réduite ? Aujourd'hui les enfants ne partent plus tout seul, à pied ou en vélo à l'école, car la chaussée est trop dangereuse et cela impacte leur apprentissage de l'autonomie. Quelle place pour rouler en vélo en toute sécurité ?

Seul un transport en commun efficace permettra un transfert modal important de la voiture vers les transports collectifs, capable de « désengorger » nos rues et de rendre l'espace public aux piétons, cyclistes, aux personnes en fauteuils roulants, aux personnes âgées...

Le projet de BHNS qui nous est soumis à concertation aujourd'hui présente-t-il réellement des garanties d'efficacité par rapport à ce qu'offrirait un tramway ? Nous en doutons pour diverses raisons :

- Sa capacité de transport : ce bus de 24 m ne transportera par voyage qu'entre 150 et 180 voyageurs contre 400 pour le tramway. Il ne pourra pas être rallongé contrairement au tramway auquel on pourra rajouter une rame. La

seule solution sera d'augmenter les cadences, passer de 7 à 5 minutes. Il sera difficile d'aller en dessous.

- Le tracé : ce transport collectif ne sera pas à 100% en site propre et circulera dans la même voie que les voitures à la Coupiane et à St Jean du Var. Tant qu'à être dans les bouchons, les automobilistes préféreront toujours l'être dans leur voiture. Quant à sa partie Ouest ce tracé doit suivre les préconisations de l'UDVN FNE 83 qui proposent un tracé en fourche permettant de préserver l'exploitation des Olivades.

- dans le BHNS les cyclistes ne pourront pas monter leur vélo, alors qu'ils le pourraient dans un tramway.

Se pose également, au-delà du nécessaire transfert modal, la question de la motorisation du BHNS ; à l'heure où nous devons nous émanciper des énergies fossiles, génératrices de gaz à effet de serre, quelle propulsion pour le BHNS ? Hybrides gaz oil+électricité ? Hybrides gaz+ électricité ? Le tramway, lui, roule à 100% à l'électricité.

Pour toutes ces raisons, notre association défend la mise en place d'un Transport en Commun 100% en Site Propre, à savoir un tramway, seul capable de réorganiser les espaces publics, leur partage, leur qualité urbaine, pour rétablir leur rôle essentiel de lieu de rencontres, d'échanges et de bien-être pour les habitants.

Observation n°240

Déposée le 31 Janvier 2022 à 22:07

Par MOUTTET Chantal

706 chemin de la Foux

83220 le Pradet

Observation:

Cette contribution est portée par l'association Le Pradet Environnement

1 document joint.

Observation n°241

Déposée le 31 Janvier 2022 à 22:29

Par VAUDAUX CHRISTIAN

523 rue Albert Camus

83130 LA GARDE

Observation:

J'adresse ces observations, en qualité de Président du CIL de Sainte-Marguerite, qui regroupe environ 250 adhérents . Le quartier de Sainte Marguerite abrite environ 1100 pavillons et plus de 3000 habitants.

Ces observations confirment celles que j'ai déjà faites oralement lors de la réunion publique à La Garde le 11/01/2022.

Il est à noter que ce quartier de La Garde est actuellement relativement bien desservi par les lignes de bus (N° 39 au Nord , et les lignes 23 et 6 au sud) .

Par contre la liaison par bus pour le centre ville de La Garde (98) est très peu fréquente et surtout très longue. La liaison avec l'hôpital s'opère via des changements de ligne , ce qui accroît notablement le temps de transport (une bonne demi heure)

Dans la perspective du BHNS, qui prévoit la création de deux pôles multimodaux (la gare de La Garde au nord est et d'autre part la halte ferroviaire de Ste Musse au nord ouest) , et qui seront les arrêts du BHNS les plus accessibles depuis notre quartier, il sera indispensable de le relier de façon rapide et directe à ces deux futurs pôles particulièrement stratégiques, par des liaisons de bus directe et fréquente et bien sûr aussi par des voies en mode actif à développer.

c'est vraiment une condition absolument nécessaire pour l'attractivité de ces deux futures stations de BHNS pour les habitants du quartier !

En effet , quand on observe l'ensemble des stations desservant les différents quartiers de la métropole, on s'aperçoit que notre quartier va se trouver relativement éloigné de ces deux futures stations "ste Musse" et "La gare de la Garde", par rapport aux autres zones à forte population situées sur le parcours du BHNS.

1)liaison bus :

il convient donc de penser d'ores et déjà à ces futures liaisons de bus rapides, directes et fréquentes reliant notre quartier et ceux contigus (à l'est le territoire couvert par le CIL du Pin de Galles, à l'ouest le quartier du cap brun et pouvoir les déployer et les rendre opérationnelles dès la mise en service de ces deux futures gares (et futurs arrêts du BHNS)

2)liaisons mode actifs

a-pour rejoindre la future halte routière de Sainte-Musse, les liaisons actuelles par piste cyclable sont très compliquées (nombreuses traversées de voie, itinéraire long et complexe) depuis notre quartier

il faudrait d'ores et déjà penser un nouvel itinéraire direct, rapide et sécurisé.

b-pour rejoindre la Gare de La Garde depuis notre quartier, il existe déjà une piste et un itinéraire cyclable jusqu'à la Gare, mais via Le Pradet, ce qui rallonge grandement le trajet à vélo et surtout qui exclut qu'on puisse rejoindre la gare à pied, par cet itinéraire trop long et pas agréable (une bonne partie emprunte la piste du littoral entre le pont de la clue et l'entrée ouest du pradet, cheminement parallèle à la D559, à très grand trafic)

C'est pourquoi le CIL de Sainte Marguerite a proposé, il y a plus de deux ans, à la commune de La Garde, d'étudier la faisabilité d'une liaison en mode doux, via une voie dédiée le long de l'Eygoutier, voie qui mesure seulement 1.4 km (entre le pont de la clue et la gare de la Garde et qui permettrait demain très facilement à un part des résidents de se rendre à pied ou à vélo à cette gare.

Nous pensons que seules des liaisons directes et rapides de ce type amèneront un part des résidents à basculer durablement vers les transports collectifs ou sur des modes de déplacements actifs

Il est à noter que la commune de La Garde est déjà très motivée pour réaliser rapidement ce projet de liaison en mode doux le long de l'Eygoutier , qui prend encore beaucoup plus de sens et de valeur avec l'arrivée du BHNS.

Nous espérons vivement que ce projet puisse se concrétiser à court terme de façon à ce que les résidents puissent déjà spontanément

l'emprunter pour aller au centre-ville de La Garde (ou à la Gare sncf de La Garde)

Le Président du CIL de Sainte-Marguerite
C VAUDAUX

la 1^{ère} tranche du tramway en chiffres et en lettres

- 9 kilomètres
- 3 communes traversées :
Toulon, La Valette et La Garde
- 18 stations
- 1 parking relais
- 3 pôles de correspondance
(avec les bus)
- 1 atelier dépôts
(tramway et bus)
- 5 minutes de fréquence
entre chaque rame
- 500 mètres au plus
entre chaque station

Un traitement urbain, façade à façade, et une végétalisation seront associés au projet.

Cette première tranche reliera la station « Noël Blanche » (Toulon) à la station « Clemenceau » (La Garde).

Sa mise en service est prévue pour 2011.

les acteurs du tramway

Une opération de cette envergure nécessite la participation de nombreux acteurs : La communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée : Carqueiranne, La Garde, Hyères, Ollioules, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Six-Four-les-Plages, Toulon, La Valette-du-Var / le conseil général du Var / le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur / l'Etat / l'Europe

le tramway de l'agglomération

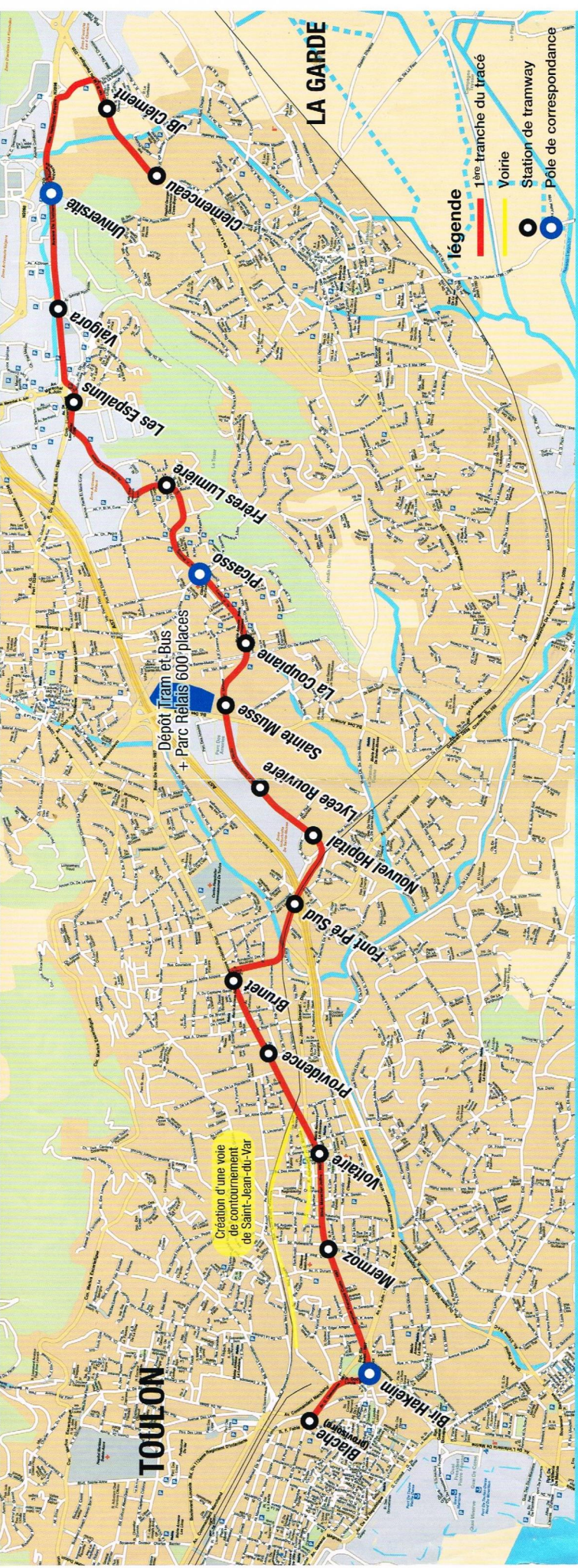


Le cœur de ma ville bat plus fort

infoTram
04 94 46 72 49
www.tramway-tpm.com

Sept 2006 ?





11 bonnes raisons pour la réalisation du tramway

Un embellissement du cadre de vie

De l'espace en plus pour les piétons et les cyclistes

Des moyens de transport plus complémentaires

Un accès complet aux personnes à mobilité réduite

La régularité des horaires

Un environnement respecté

Des centre-villes redynamisés

La rapidité des trajets

Une manière agréable de se déplacer

Des nuisances sonores réduites

Un service de plus grande qualité

Observation n°242

Déposée le 31 Janvier 2022 à 22:45

Par Maurice Franceschi Toulon Var Déplacements

Observation:

Relions rapidement les campus universitaire de Toulon et La Garde par un TCSP.

En 2006 cette liaison était prévue pour 2011 par Toulon Provence Méditerranée. Voir pièce jointe.

C'était la première tranche, prioritaire car ayant le plus de déplacements.

En 2022, 16 ans plus tard on nous demande d'attendre au moins 6 ans encore, jusqu'en 2028, sinon plus.

Depuis 2006 les emprises pour un site propre intégral étaient obtenues et les ouvrages d'art étaient réalisés. La création d'une voie de contournement à Saint Jean du Var était prévue. Voir plan pièce jointe.

TPM nous vantait 11 bonnes raisons pour la réalisation d'un tramway :

- de l'espace en plus pour les piétons et les cyclistes;
- un environnement respecté,
- un embellissement du cadre de vie,
- des moyens de transports plus complémentaire,
- un accès complet aux personnes à mobilité réduite,
- la rapidité des trajets,
- une régularité des horaires,
- une manière agréable de se déplacer,
- des centres-villes redynamisés,
- des nuisances sonores réduites,
- un service de plus grande qualité.

Tout était prêt pour que ce TCSP soit en service en 2011 (études, acquisition foncière).

- Pourquoi refaire des études et de nouvelles acquisition foncières ce qui augmente encore plus les délais et les dépenses ?

Il faut réaliser bien avant 2028 cette liaison que les citoyens de la Métropole (étudiants, travailleurs, consommateurs) attendent depuis trop longtemps.

2 documents joints.

Observation n°243

Déposée le 31 Janvier 2022 à 23:09

Par Anonyme

Observation:

Fonctionnaire territorial, je ne peux m'exprimer de manière nominative sans risque, mais il est de mon devoir de vous faire part de ma vive inquiétude concernant ce dossier que je connais bien.

La construction d'un transport en commun en site propre est une décision qui engage un territoire sur le long terme. Elle doit être le fruit d'une analyse approfondie et étayée qui n'a jamais été réalisée depuis 2005 et qui reste à mettre à jour. Acter le BHNS en avançant comme argument que c'est un projet validé par les citoyens ayant élu leur maire relève de la manipulation : le choix d'un mode de TCSP est une décision avant tout technique et non politique.

Ce choix doit reposer sur une adéquation entre le mode de transport proposé et les besoins en termes de capacité à moyen et long terme, mais également sur l'apport en terme d'image de marque pour le territoire. Une analyse comparative entre les solutions techniques aurait dû être un préalable à toute discussion sur les tracés et aux modalités de mise en œuvre. Elle n'a pas été faite sérieusement et affaibli le dossier techniquement, le rendant très incertain juridiquement.

Cordialement.

Observation n°244

Déposée le 31 Janvier 2022 à 23:46
Par VANDENBROUCKE Michel
122 avbenue Victorine
83000 TOULON

Observation:

Le projet de TCSP pour un Bus à haut niveau de service proposé par Toulon Provence Méditerranée est plus que décevant, il est complètement inadapté à l'importance de l'agglomération toulonnaise.

On a pu jusque là observer des améliorations au fil des ans du réseau Mistral dans sa conception classique, mais dont la modicité des ambitions ne permettait pas à une agglomération de cette taille de satisfaire à ses besoins de déplacement.

Je vais me limiter à quelques points particulièrement criards.

Le tracé dans sa partie ouest à partir de La Seyne outre qu'il va perturber des zones agricoles ou naturelles est beaucoup trop long pour satisfaire à un mode de transport que l'on annonce performant, et ce tracé risque d'être en plus fort coûteux à établir.

Il serait bien préférable de lui substituer un tracé direct depuis le port et la gare de la Seyne jusqu'à Bon Rencontre via la Pyrotechnie et Lagoubran.

Dans Toulon même le tracé le long des "Grands Boulevards" laisse la gare centrale de l'agglomération à l'écart, ce qui méprise le rôle de Pôle d'échange multimodal. Il conviendrait de modifier le parcours en faisant passer l'itinéraire par la rue Rageot de la Touche-la gare-l'avenue Vauban.

Enfin le site propre véritable sera absent sur près d'un tiers du parcours ce qui risque de perturber la régularité et la fiabilité de la ligne.

Je fais miennes les propositions des intervenants nombreux qui dans ce registre ont inscrit des doléances analogues et parmi eux les rédacteurs des suggestions exprimées aux numéros 175, 176 et 177.

Nous espérons que ces idées seront examinées et peut-être prises en compte (peut-être??...peut-être ...???).

Michel VANDENBROUCKE.Toulon.

Observation n°245

Déposée le 31 Janvier 2022 à 23:47

Par Anonyme

Observation:

Je ne comprends pas pourquoi il y a eu si peu de publicité pour cette concertation.

Il n'y a pas eu d'affichage dans les rues, pas d'avis sur les écrans des autobus, sur le site internet du réseau Mistral pour toucher les usagers. J'en ai été informé par un article de journal et non par une communication officielle.

J'ai assisté à une réunion et j'ai été frappé que ce soit l'autorité décisionnaire qui distribue la parole et puisse ne pas répondre à toutes les questions. C'est peut-être le principe d'une concertation.

S'agit-il de consulter ? Auquel cas cela semble plutôt vain tant les décisions semblent avoir déjà été prises quant au choix du mode de transport et du tracé.

Je m'inquiète du choix d'un bus.

Je prends les bus du réseau Mistral pour travailler ou pour mes commissions. Je ne vois pas comment des automobilistes en viendraient à préférer un bus, même amélioré, à leur voiture.

On y est très secoué par les accélérations et les freinages.

Il faut parfois descendre au niveau de la route parce que le bus n'est pas arrêté assez près du trottoir, même quand les arrêts ont des quais surélevés (parfois il n'y a pas de trottoir du tout comme c'est le cas à Bouzigues depuis des années pour préserver quatre places de parking voiture) : difficile quand on est âgé, avec une charrette de courses ou fatigué d'une journée de travail.

On y est pressé au heures de pointe.

Il y en a moins pendant les vacances scolaires (comme si le réseau fonctionnait pour les écoliers et que les travailleurs n'étaient pas pris en considération).

Le BHNS modifierait ces inconvénients mais seulement sur son parcours, et encore il ne serait pas totalement en site propre.

Un tramway totalement en site propre me semble seul pouvoir convaincre un maximum d'automobilistes de renoncer à leur voiture (même électrique - polluante elle aussi).

Il devrait aussi desservir le maximum de population avec un minimum de correspondances. Pourquoi le projet de parcours ne va pas à l'est jusqu'à la zone industrielle et la Grande Tourache ? Pourquoi s'arrête-il à l'ouest à Bois sacré délaissant de nombreux quartiers de La Seyne sud et Six-Fours ? Les embouteillages du matin dans un sens et ceux du soir dans l'autre persisteront, je crois.

Je prends souvent le tramway à Nice et je ne comprends pas pourquoi nous n'en n'aurions pas ici.

Nice a aussi plusieurs gares de trains et est elle aussi entre mer et collines mais assure avec ses lignes de tramways un transport rapide et confortable.

Domage que des choix ambitieux ne soient pas faits, qu'une vraie priorité ne soit pas donnée aux transports publics.

Observation n°246

Déposée le 31 Janvier 2022 à 23:59

Par Maurice Franceschi Toulon Var Déplacements

Observation:

Il faut prolonger cette concertation.

Beaucoup de personnes ne sont pas informées et ont des avis à déposer.

ANNEXE 10

Verbatim des registres papier et des courriels

Compte-rendu de la concertation préalable sur le BHNS

I. CONTRIBUTIONS AU REGISTRE DISPONIBLE EN REUNIONS PUBLIQUES

Réunion publique de La Valette-du-Var - Mercredi 15 décembre 2021

Contribution n°1 : De Anonyme

« Présentation intéressante et complète.

Refaire des réunions de concertation pendant tout le projet. »

Contribution n°2 : De C. BLOWE

« Si depuis 2005 les concertations avaient suivi leurs cours, nous aurions déjà le tramway. Pour un problème aussi important les élus doivent consulter les citoyens, comme cela se fait en Suisse pour les problèmes importants »

Contribution n°3 : De Anonyme

« Nous serions heureux que cette concertation soit suivie, entendue. Si les décisions sont déjà arrêtées, il ne faut pas faire semblant de dire aux habitants de s'exprimer, en les félicitant pour finalement ne pas tenir compte de leur avis ».

Réunion publique de Toulon – Mardi 21 décembre 2021

Contribution n°4 : De Michel PIERRE

« Salle basse, sans fenêtre. Indicateur de pollution = max.

Remarque d'une teneur sans « conséquence » sur la carte. La station Lysia se trouve sur le tracé direct Pyrotechnie-cimetière et non à la place de Brégaillon. »

Réunion publique de La Garde – Mardi 11 janvier 2022

Contribution n°5 : De B. HEYRAN – La Garde

« Merci pour cette réunion.

Je réitère ma demande pour que vous étudiez la possibilité d'avoir en beaucoup de points des lieux de location style « vélobib » de vélos pour tous ceux qui habitent dans des immeubles et ne peuvent pas s'acheter un vélo faute de pouvoir le ranger. Les nouveaux immeubles font l'impasse sur les locaux à vélos, ou du moins les réduisent au minimum minimorum. Chez moi, immeuble de 21 appartements, seulement 2x6 emplacements pour les vélos !! »

Réunion publique de La Seyne-sur-Mer – Mardi 18 janvier 2022

Pas de contribution déposée.

Réunion publique d'Ollioules – Mardi 25 janvier 2022

Contribution n°6 : de Valter FONTANA 83190 Ollioules

« Bonsoir,

Pouvez-vous me dire pourquoi le BHNS ne passera pas devant la gare de Toulon, sachant qu'à Metz, ville qui vous sert d'exemple pour faire la promotion de ce moyen de déplacement, celui-ci passe devant la très belle gare de cette grande ville ?

Ce n'est pas difficile de faire un détour de 500 m, pourtant. »

Contribution n°7 : de Mme CARTEREAU, Conseillère municipale à Ollioules

« Heureuse d'entendre que Mr le Maire soutienne l'AMAP, la première AMAP en France, en soutenant un autre tracé plus direct, moins coûteux et susceptible de drainer beaucoup plus de personnes.

Heureuse d'entendre le respect d'une trame verte entre nos 3 villes Ollioules et Toulon. Nous savons que la biodiversité est en danger, que chaque territoire doit préserver et étendre les exploitations agricoles.

Bravo »

II. CONTRIBUTIONS AUX REGISTRES DISPONIBLES EN MAIRIES ET A L'HOTEL DE LA METROPOLE

Hôtel de la Métropole

Contribution n°1 : De Christine AUGER

« Bonjour,

Je voudrais savoir dans le cadre du projet du BHNS, au niveau de l'arrêt AMIGAS (av François CUZIN), où en est l'opération d'acquisitions foncières : à venir, terminée et quelles sont celles actées ?

Merci d'avance – Salutations distinguées Mme AUGER christineauger413@gmail.com».

Hôtel de Ville de La Garde

Contribution n°1 : De Dr Daniel DAMORE le 08/01/2022

1. « Absence de tramway
2. Le BHNS est un bus articulé, quoi de neuf par rapport aux bus articulés actuels (hormis le moteur) ?
3. Beaucoup d'argent engagé dans la recalibration des rues, des ponts pour rien : GACHIS de l'argent du contribuable
Conclusion : projet couteux et sans ambition
4. Absence criante de voies cyclables et d'un réseau digne de ce nom ».

Contribution n°2 : De Jacques LECLERE le 12/01/2022

« Plusieurs remarques sur ce projet :

- La densité du réseau RMTT et les horaires proposés ne justifient pas la création d'une ligne nouvelle et les dépenses engagées.
Un réaménagement des lignes existantes peut répondre à l'objectif (lignes directes entre l'est et l'ouest par exemple).
- Aucun intérêt pour les habitants du centre de La Garde (départ vers le centre commercial avant de rouler vers Toulon)
- Le centre d'Ollioules n'est pas concerné malgré l'annonce.».

Hôtel de Ville de La Valette-du-Var

Contribution n°1 : De Julien ARGENTO

« Excellent projet qui permettra à terme d'avoir un TCSP capable de rivaliser avec le tramway sans inclure la même contrainte de tramway ».

Contribution n°2 : De Antoine DI MARTINO

« Un projet « écolo » et décarboné résolument tourné vers l'avenir ».

Contribution n°3 : De Norraud DUJANNIER

« Une initiative Métropolitaine qui permettra à terme une plus grande fluidité du trafic en respectant l'environnement ».

Contribution n°4 : De Anonyme

« Un bon projet pour améliorer notre quotidien ».

Contribution n°5 : De Anonyme

« Un excellent projet ».

Contribution n°6 : De Jean Claude ACQUARONE

« Rien de nouveau réellement, à quand un tramway à TPM ? ».

Contribution n°7 : De Anonyme

« Et Le Pradet dans ce projet, TPM, il est où ? ».

Contribution n°8 : De Anonyme – le 26/01/2022

« La Valette Centre n'est pas desservie?!? ».

Contribution n°9 : De Anonyme

« Le projet de Tramway est définitivement enterré, le BHNS a gagné.

Le TCSP est un projet qui date des années 80. Belle progression. ».

Contribution n°10 : De Patrick CAMPOS (La valette) – le 27 janvier 2022

« Un projet qui devrait fluidifier la circulation. Il s'inscrit parfaitement dans les transports en site propre (TCSP).

Avantage mise en œuvre moins contraignante que le tramway. (Moins de travaux ».

Contribution n°11 : De Patrick ROUGIORS (La valette) – le 28 janvier 2022

« Un projet qui va permettre de mieux circuler dans la Métropole tout en préservant « la planète ». »

Contribution n°12 : De JP ARNAUD – le 28 janvier 2022

« Un très beau projet qui correspond à la topographie des communes traversées et qui favorise pleinement l'attractivité des communes concertées. »

Contribution n°13 : De J.L XXX– le 28 janvier 2022

« Un projet qui avance à son rythme mais qui à terme améliorera la circulation et le déplacement des Métropolitains. Ce projet s'inscrit dans une démarche écologique. »

Contribution n°14 : De XXX– le 28 janvier 2022

« Une très bonne initiative qui va permettre une amélioration de la circulation, et surtout moins de pollution.

On ne peut qu'adhérer à ce projet. »

Contribution n°15 : De J. SEMENOU – le 31 janvier 2022

« Un très bon projet pour La Valette et l'ensemble des villes concernées.

Totale approbation pour une amélioration de la circulation sur notre territoire. »

Hôtel de Ville de La Seyne-sur-Mer

Contribution n°1 : De Michel PIERRE le 20 décembre 2021

« Même pas une dizaine de brochure « projet de BHNS » à l'accueil de la mairie de La Seyne. Désolant, tous n'ont pas eu une plaquette lors de la réunion « Corniche de Tamaris » avec BHNS prévus ».

Contribution n°2 : De Dominique CALMET / APE8340.fr

« Pourriez-vous ouvrir un cahier dans la commune de St-Mandrier qui est concernée par tous les aménagements routiers qui peuvent améliorer la mobilité des habitants ».

Contribution n°3 : De Jocelyne BIOTEAU

Adresse : Les Restanques Bât A3 – 42 Montée Jean Giono- 83500 La Seyne

Document déposé entre le 14/01/2022 et le 21/01/2022

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour

« concertation préalable à la création d'un TCSP », mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS ». Cette affirmation est mensongère. En effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHSN qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si à-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50 m de longueur et

2,55 m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERT, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Hôtel de Ville de Toulon

Contribution n°1 : De Richard GROSSO le 15 décembre 2021

« Questions :

- Sur la majorité des lignes du BHNS, quelle sera la durée d'attente entre chaque bus ? (10 minutes, 15minutes, 30 minutes)
- Quel sera l'impact en Nox du BHNS sur le territoire toulonnais ?
- Quelle sera la capacité d'un bus BHNS (50 places, 60 places, etc) ?
- Les bus BHNS seront ils entièrement adaptés aux difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite (PMR) ?
- Combien va coûter le projet BHNS à notre belle ville Toulon ?

Mes coordonnées : Richard GROSSO

Mail : richard.grosso250@gmail.com »

Contribution n°2 : De Richard GROSSO le 20 décembre 2021

« Les bus BHNS couvriront-ils l'intégralité du territoire toulonnais ?

Quels seront les carburants utilisés pour les moteurs des BHNS (éthanol, hybride, électrique, bio-carburants ??)

Mail : richard.grosso250@gmail.com »

Contribution n°3 : De Marc SILV83

« Avis favorable au projet de Bus à Haut Niveau de Services

Questions : Comment se passeront les travaux au niveau du quartier Saint Jean du Var ?

En cours de route, les bus peuvent-ils être une ligne de tram comme à Grenoble ?

Mes coordonnées :

Mail : marc.silv83@outlook.fr

Tél : 07 62 42 37 00

Insta : marc.Silv83 »

Contribution n°4 : De M. MICHELON

« Cela me semble être un bon projet

Question quand même : Le passage à Saint Jean du Var sur l'avenue François CUZIN me semble très difficile, c'est d'ailleurs mentionné. Il n'y a pas de cohabitation BHNS/véhicules/stationnement. Ne risque-t'il pas d'y avoir des conflits et une grosse perte de temps ?

Mail : michelon.c1@gmail.com

Merci. Courage »

Mairie Annexe d'Ollioules

Contribution n°1 : De Michel PIERRE – Président UDVN-FNE83 – le 26 janvier 2022 (*document ci-après*)

Courrier référencé : LRAR n°1A 184 583 3559 9

Objet : Pente du tracé TCSP entre gare de La Seyne et Ollioules ; Motorisation. Sécurité en zone inondable sous le pont rail.

Destinataire : Hubert FALCO, Président Métropole TPM

Copies : Maire d'Ollioules – Maire de La Seyne-sur-Mer – Préfet du Var

Contribution n°2 : De Robert BENEVENTI – Maire d'Ollioules – le 26 janvier 2022 (*document ci-après*)

Courrier référencé : RB/SM/025

Objet : Concertation – projet de bus à haut niveau de service

Destinataire : Yannick CHENEVARD – Métropole TPM

III. CONTRIBUTIONS REÇUES PAR MAIL

Contribution n°1 : De Collectif Tramway le 15 décembre à 10h42

« Madame Armelle GUILBERT, bonjour,

Dans un esprit de poursuite de coopération mutuelle, nous vous transmettons la lettre que nous avons adressée par courrier à M. le Préfet, garant de la légalité, ainsi qu'à M. le Président de la Métropole TPM.

En souhaitant une bonne réception de ce document, nous vous adressons nos sentiments cordiaux:

Le Président Jean-François GUYETAND »

Contribution n°2 : De Michel Pierre le 19 décembre 2021 à 18h56

« Observation n°21 -

Extrait de <https://www.registre-dematerialise.fr/2827/observations>

Bonsoir,

La station Technopôle, situé à une bifurcation à l'ouest du tracé ne figure pas sur le plan du tracé du TCSP soumis à la concertation (voir document joint).

Cela est d'autant plus regrettable que la première ligne sera réalisée entre cette station - inexistante sur le plan- qui en sera le terminus et Bir Hakeim

L'absence de cette bifurcation est de nature à l'incompréhension du projet notamment pour les néophytes.

Une modification s'imposerait et justifie une prolongation de la procédure de concertation comprenant deux semaines en période de fêtes.

Cordialement

Michel PIERRE

Plan incomplet du tracé où ne figure pas une bifurcation porte d'Ollioules au Technopôle inscrite au PDU

1) **Corridors pour LHNS au PDU :**



2) **Tracé ouest du Bhns en concertation :**



Concertation : Le Bhns , page 7 /56 :

Il dessert ensuite le **Technopôle** de la Mer à Ollioules après un franchissement de l'A50 puis gagne

*« La mise en service d'une première partie, déjà largement aménagée en terme de voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la base terrestre du **Technopôle de la Mer** à Ollioules et l'université de Toulon (Campus de la Porte d'Italie) est envisagée dès 2024.*

Contribution n°1 : De Salu salu.hababou@free.fr le 10 décembre 2021

« Bonjour,

Dans une période où la protection de la planète, de notre santé et notre cadre de vie représentent des enjeux majeurs pour nous et les générations futures, il nous semble anachronique de lancer un projet de mobilité qui nous engage pour de nombreuses années à venir sur la base d'immenses bus articulés (BHNS).

Même si ces énormes engins seront propulsés par des énergies plus ou moins vertes, ils se retrouveront dans nos rues pour partie au milieu d'une circulation déjà omniprésente, stressante et surtout hyper encombrée.

L'avenir en terme de mobilité devrait passer par un mix qui doit prendre en compte les différents besoins de la population en terme de moyens de transports collectifs respectant la liberté de chacun et s'articulant bien avec les moyens de transports individuels:

- pour les dessertes intercommunales :
 - Transport collectif en site propre (100%) de type tramway avec en complément le rail et des bus propre de taille humaine
- pour les dessertes locales
 - Des mini bus propres, rapides et nombreux n'oubliant aucun quartier

En développant la mobilité individuelle en vélo par la mise à disposition de voies cyclables sûres et bien maillées, nous pouvons espérer une diminution de l'utilisation de la voiture pour les « petits trajets » ainsi que pour aller au travail.

Cordialement

Sabine et Richard Hababou

Contribution n°2 : De sandra gil sti_goncalves@yahoo.fr le 19 décembre 2022

« Bonjour

Est-il possible d'assister à la réunion du 21 décembre en distanciel ?

Cordialement »

Contribution n°3 : De ca.4983@sfr.fr le 17 décembre 2021

« Alain CHAUVEAU Résidence La Coupiane

8 rue Louis Jovet

83160 La Valette du Var

Bonjour monsieur le Président.

Mercredi 15 décembre, j'ai assisté à la "concertation" transport TPM.

Aucune concertation de fait, le projet BHNS était déjà ficelé et seul proposé.

La véritable concertation aurait dû : Outre l'itinéraire, être la comparaison honnête entre les projets BHNS et Tramway.

Les contestations justifiées émises par les participants, semblaient glisser sur votre carapace d'indifférence conscient que tout avait été conclu en amont par une poignée de notables en période de COVID.

Vous oubliez qu'il s'agit là du choix légitime des contribuables de TPM à respecter.

Pour finir je tiens à vous faire remarquer que les films de promotion des villes commencent par la vue de leur tramway dont le prestige est indéniable.

Cordialement.

Contribution n°4 : De paul laurent paul.laurent.59@gmail.com le 16 décembre 2021

« Bonjour au commissaire enquêteur !

Plusieurs questions :

1) comme 30 pour cent du parcours est sans site propre : garantissez vous que : le BHNS ne sera pas dans les embouteillages ? jamais ? sachant qu'avec les quelques sites propres pour bus, les bus se retrouvent dans les embouteillages aujourd'hui quand même

- 2) à Marseille , le gouvernement a donné 400 millions d euros pour la rénovation des écoles de la commune de marseille et garantie 600 millions d euros de prêts. Pourquoi l agglomération Toulonnaise ne négocie pas plus de subventions d état pour un projet plus ambitieux qu'un bus qui sera saturé DES sa mise en service ?
- 3) Depuis le passage de la feu société Motra et des contacts établis par feu Jean Luc Lagardère :: as t on étudié la solution alternative d'un métro de type VAL ? comme à Rennes, Toulouse, Lille
- 4) Chaque Toulonnais pourra constater que les bus passant aux heures de pointes à saint Jean du var , pont du las et centre ville sont pleins ! comment remplacer des lignes de bus par une seule ligne de bus va désaturer l existant ?
- 5) sachant que 30 pour cent du parcours est SANS site propre : comment les chauffeurs du réseau mistral arriveront à conduire des bus de 24 mètres sachant qu'ils ont des difficultés à conduire des bus de 18 m ?
- 6) sachant qu'il y a en transit dans Toulon, plus de 200 000 véhicules par jour : comment convaincre les automobilistes de prendre ce "BHNS" s'ils sont pleins dès le départ et qu'il n'y a aucune capacité disponible de plus
- 7) sachant que le président de l'agglomération n'a pas été élu par les électeurs des 11 autres communes de l'agglomération TPM : serait-il possible d'avoir un référendum ?
- 8) sachant que les constructeurs de bus français sont assez nul sur les bus de 24 m : peut-on accepter d'acheter des bus fabriqués à l'étranger quand le chômage de masse règne dans notre pays ?
- 9) Pense-t-on attirer des investisseurs étrangers, des start-up, des entreprises privées avec un simple bus en site propre ?
- 10) dans le projet de BHNS proposé, dans certains quartiers (pont du las, boulevard de strasbourg, avenue général foch, etc.) il n'y a aucune place pour les cyclistes : peut-on refuser de respecter la loi française qui impose de tel aménagement ?
- 11) comment peut-on accepter que les bus du réseau mistral en 2022 n'aient pas la priorité aux feux et ne bénéficient que partiellement du projet de BHNS ?
- 12) le BHNS ne passe pas par la gare de Toulon ! alors que c'est un point très fréquenté
- 13) pourquoi ne pas étudier un "tunnel" en fond marin permettant de circuler en BHNS de bois sacré à la tour royale permettant une liaison la seyne - toulon encore plus rapide ?
- 14) comment espérer qu'un bus qui circule sur une partie SANS site propre puisse se garer correctement pour permettre à une personne en fauteuil roulant de sortir rapidement du bus ? car sur un bus de 24 m il y aura une palette retractable : ce genre de opération peut prendre 5 minutes voir plus ! avez-vous tenu compte de cela ?

Salutations

Contribution n°5 : De Claudia Fabbia <claudia.fabbia@gmail.com> le 15 décembre 2022

Bonjour, concernant le projet fort coûteux de nouvelles voies de bus, j'ai quelques questions précises svp?
(en tant qu'utilisateur régulier, senior)

-- pourrait-on avoir *un plan précis* des trajets envisagés, en particulier sur la phase Ollioules- PieX .

>> passage par le Pont-du las ou autoroute?

-- si l'on habite plus au nord de la "rectiligne ouest-est" envisagée (e.g. vers Chateaufallon ou Les Routes), devons-nous passer par une "ligne secondaire" (comme actuellement la 11 ou la 3) puis descendre et attendre dans le froid ou la pluie ou le soleil.. qu'arrive *une correspondance* du <super-bus> pour se rendre au centre-ville? ou pourrions-nous continuer d'utiliser des trajets sans discontinuité?

-- de ce fait, quel sera le cadencement envisagé? et tenu?

-- d'autre part *les chauffeurs* seront-ils formés pour respecter le "bétail" transporté..

>>ne pas démarrer en trombe à la montée des voyageurs, d'autant que certains valideurs sont maintenant installés au milieu du bus, il faut donc du temps pour s'y planter et peu de barres pour se tenir.
>>ralentir svp au passage des ronds-points, car tout le monde (même assis) est versé.
>>ne pas tenter de nous écrabouiller lorsqu'on traverse sur un passage piéton situé devant le bus.
Ce serait sympa!
- et enfin, merci de m'indiquer un lien pour suivre les propositions déjà envisagées?

Vous remerciant pour quelques réponses précises, veuillez accepter mes entières salutations,
Mme C. Fabbia, mamie voyageuse.

Contribution n°6 : De LENA D'arco <lenadarco@outlook.com>

« Bonjour
Sur quel site puis je repondre à la concertation du Bus à haut niveaux de services ?

Merci d'avance
Lena D'arco »

Contribution n°7 : De Véronique CERNY Jeudi 6 janvier 2022 15:10

Objet : Nouvelle Ligne BHNS

Bonjour,

Je souhaiterais dire haut et fort que je suis pour le "Bus à Haut Niveau de Service" car je pense que les travaux de ces nouvelles lignes iront plus vite que la création de lignes pour un futur tramway et de plus faciliterons la circulation à Toulon.

J'espère que mon message fera partie de nombreux autres.

Bien cordialement.

V.CERNY

Contribution n°8 : De cernyandre@neuf.fr Jeu 06/01/2022 15:21

Bonjour,

Je souhaiterais m'exprimer sur le "Bus à Haut Niveau de Service" et sur la nécessité d'une telle ligne car je pense que les travaux de cette nouvelle ligne seront plus rapides que ceux d'une ligne pour un futur tramway. Cette ligne BHNS facilitera aussi et grandement la circulation à Toulon.

Bien cordialement.

A.CERNY

Contribution n°9 : De Dominique PASQUALI <d.pasquali@sfr.fr> Ven 07/01/2022 14:04

Bonjour,

Toulonnais de naissance et de cœur, je réside très régulièrement dans notre belle cité et je souhaite par le présent courriel faire part de mon total soutien au projet de BHNS.

Je pense en effet que l'ampleur des travaux, les gênes occasionnées à la circulation pendant la durée des dits travaux ainsi que leur coût d'ensemble sont beaucoup plus en harmonie avec un équilibre budgétaire souhaitable pour un rendu final de service au citoyen tout aussi performant.

Cordialement

PASQUALI Dominique.

Contribution n°10 : De Flore Mom <flore.mom@gmail.com> Ven 07/01/2022 18:25

Bonjour,

Je viens régulièrement à Toulon et je suis très intéressée par le projet de Bus à Haut Niveau de Service, notamment par son tracé qui permettra de desservir les grands pôles d'activité. C'est un mode de transport moderne qui s'inscrit dans une démarche de respect de l'environnement.

La durée des travaux (1ère phase de mise en service prévue fin 2024) est relativement courte (par rapport à celle du Tramway) pour des travaux de cette envergure et la circulation ne sera pas perturbée très longtemps et cela permettra également de limiter les coûts.

Très cordialement,

Florence GOIRAND

Contribution n°11 : De Françoise <françoise.viviere@orange.fr> Jeu 13/01/2022 11:20

[Contenu extrait d'un document Word joint]

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : VIVIERE Prénom Françoise

Adresse : 116 avenue Fernand Leger - 83500 La Seyne sur Mer

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHSN qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparait que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants.

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparait clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTe, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Contribution n°12 : De Claude Bouy <claud.bouy83@gmail.com> Jeu 13/01/2022 13:07

[Contenu extrait d'un document Word joint]

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : BOUY Prénom Claude

Adresse : Le Clos Beaupré -9 Impasse Honoré Moschetti - 83160 LA VALETTE DU VAR

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'État et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Par ailleurs, je demande l'instauration de la gratuité des transports en commun dans la Métropole TPM, comme cela existe dans 38 villes ou agglomérations de la France, et notamment dans des villes de plus de 100 000 habitants où leurs édiles et responsables ont dégagé tous les moyens nécessaires pour mettre en œuvre des politiques sociales, environnementales et s'inscrivant dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Mails reçus par la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Relevé de la période du 14/01/2022 au 21/01/2022

Contribution n°13 : De Gerard CASOLARI gcasolari83@gmail.com Ven 14/01/2022 16:53

GC 62022-01-07 avis type Concertation publique sur le Projet de BHNS de TPM.docx

Merci de prendre en considération mon point de vue sur la concertation à propos du TCSP

Cordialement

Gérard Casolari
06 82 83 73 49
gtcasolari83@gmail.com

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : Casolari Prénom : Gérard

Adresse : 244 chemin d'Artaud au vallon des signes, 83500 La Seyne

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour

« concertation préalable à la création d'un TCSP », mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS ». Cette affirmation est mensongère. En effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « *le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus* ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « *approuve le projet de BHNS* », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « *recueillir les observations et propositions du public* ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour **définir un bon projet de transport.**

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHSN qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si à-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50 m de longueur et 2,55 m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparait que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des ramés. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparait clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

En conséquence, je demande que le projet soit complété, revu et modifié pour s'engager vers une solution mieux dimensionnée et anticipant une croissance des besoins et répondant aux besoins de desserte, notamment en prenant en compte résolument une solution de tramway.

Contribution n°14 : De Gerard Gérard NIEDDA gerard.niedda@hotmail.fr Dim 16/01/2022 17:45

2022-01-07 avis type Concertation publique sur le Projet de BHNS de la Métropole Toulonnaise.docx

Pour un transport en commun digne de ce Nom, avec à l'étude un tramway Toulonnais.

Gérard NIEDDA.

[Pièce jointe Word]

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : Niedda Prénom Gérard

Adresse : Rés Évenou Bat J

590 rue du Docteur Barrois

81000 Toulon.

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les règlementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparait que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants.

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails in situ. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparait clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESERTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Monsieur le Président de TPM

J'achète mes légumes à la ferme des Olivades depuis 1988, j'ai continué quand elle s'est transformée en AMAP, il est vital pour une agglomération de conserver à proximité des terres maraîchères, nous voyons dans notre région depuis des décennies, disparaître nombre de ces terres fertiles, remplacées par du béton.

Il me paraît aberrant d'amputer une des dernières exploitations d'une partie de son sol, d'autant plus que le tracé retenu par TPM ne me semble pas remplir l'objectif de rendre un service public au plus grand nombre et en plus coûterait très cher aux contribuables que nous sommes.

À l'inverse le tracé proposé par la famille VUILLON me paraît plus cohérent et moins onéreux ce qui doit être une préoccupation des services publics de ne pas gaspiller les deniers publics.

Avec l'espoir qu'il sera tenu compte de l'avis des habitants de cette belle région, veuillez agréer Monsieur le Président mes salutations distinguées.

Jocelyne FOURNEYRON-DEGIOVANNI

Contribution n°16 : De Olivier LUTERSZTEJN coqfrance@orange.fr Jeu 20/01/2022 17:08

Bonjour

Mr Chenevard avait présenté rapidement une vue de ce que pourrait donner l'aménagement du BHNS sur la Coupiane, avec une voie dédiée au BHNS, que ce soit dans le sens Toulon La Garde ou La Garde Toulon.

Serait-il possible de m'envoyer par mail cette vue ?

En vous remerciant par avance

Cordialement

Olivier LUTERSZTEJN

Contribution n°17 : De Caroline BERNARD carolinealinebernard@gmail.com Jeu 20/01/2022 19:37

Bonjour

Je souhaiterais savoir s'il est possible de disposer des plans projets indiquant les voiries automobile en nombre et localisation ainsi que celle du BHNS au niveau du champs de mars et plus particulièrement du triangle aux abords de la fac de droit et bureaux du département ?

Merci pour ce retour d'informations.

Caroline BERNARD

Contribution n°18 : De Roland DUCHER <roland.ducher@irsn.fr> le 26 janvier 2022 11:25

Bonjour,

Il semblerait que la pièce jointe n'ai pas été enregistrée lors de mon envoi sur le site dédiée du BHNS. Aussi, je vous renvoie mon avis accompagné de la pièce jointe. Je pense aussi que la zone de retournement du bus pourrait se trouver du coup à l'emplacement du port de la Seyne ce qui constituerait du coup le terminus au lieu du bois sacré ce qui permettrait également de prévoir une extension de la ligne jusqu'au quartier sud de la Seyne par l'avenue Mistral.

Cordialement,

DUCHER Roland

Texte Word joint :

Conformément aux règles de l'enquête de concertation sur le développement d'une ligne de BHNS, je me permets de donner mon avis sur la partie qui concerne l'aménagement des voies sur la ville de la Seyne et sur la déviation de la circulation automobile vers un pont passerelle enjambant le port de manière à pouvoir dégager les voies

actuelles pour le passage de la ligne de bus. Outre l'aspect financier qu'un tel ouvrage d'art nécessite, je trouve particulièrement incongru une telle réalisation pour plusieurs raisons :

- Cela ne règlera pas les problèmes de circulation récurrents vu que le flot de voiture sera de toute manière stoppé par le rond-point situé au niveau du boulevard Toussaint Merle
- L'aspect esthétique d'un pont barrant la vue depuis le port : pour rappel les toboggans routiers qui existaient à la sortie de Toulon au niveau de la route avenue Alphonse Juin avaient été supprimés en faveur d'une tranchée semi-couverte, beaucoup plus discrète dans le paysage.
- Par ailleurs l'emprise des routes qui desservent cet ouvrage va amputer une partie du parc de la navale et toute la frange littorale du monument aux morts jusqu'aux Câbliers sous-Marins qui aurait pu être valorisée autrement.

Aussi, je regrette qu'il n'est pas été étudié un autre moyen de contourner le port de la Seyne dans le cadre de cet avant-projet d'enquête public qui me conduit à faire cette proposition de combler partiellement le port ce qui permettrait à mon avis de :

- Anticiper les problèmes liés aux débordements réguliers du port lors des épisodes Cévenols et à la montée inéluctable du niveau des mers qui menacent le centre ancien. Ainsi que fera-t-on dans dix ou vingt ans ? Sera-t-on obligé à grand renfort d'argent public d'endiguer les 300 mètres de port pour les quelques barques qui y seront amarrées, sachant que les grosses unités (de type voiliers) doivent être déplacés dans le cadre du projet de passerelle actuel, là où une digue de 30 mètres entre le pont transbordeur et le monument aux morts suffirait pour préserver le centre ancien des assauts de la mer.
- Dans un projet idéal, le port ainsi libéré pourrait accueillir une deux fois deux voies en tranchée semi-couverte afin de dégager la vue, une partie pourrait être aménagée pour accueillir un parking sous-terrain pour les employés municipaux et une autre partie accueillerait un espace végétalisé au niveau des terrains de boules. Par ailleurs, pour faciliter le flux de circulation un mini tunnel pourrait être aménagé dans le sens : avenue Louis Curet (la Seyne) vers la porte du chantier (voir schéma en PJ) à l'image du tunnel qui passe sous le rond-point du général Bonaparte à l'angle du stade Mayol à Toulon

Le choix qui va être fait va impacter pendant des décennies la vie des Seynois aussi je souhaiterais que dans le cadre de ce projet toutes les options soient mises sur la table.

Autre document joint

- [Document n°1](#) (bhns2.pptx)

Contribution n°19 : De Homaira FAZLI <homaira-fazli@etud.univ-tln.fr> le 29 janvier 2022 12:54

Objet : Demande d'augmentation des bus de la ligne U - Réseau Mistral Toulon

Bonjour,

Merci de nous avoir donné cette chance de rendre un avis sur les transports en commun passant par les campus de l'Université de Toulon.

J'habite à Toulon mais je suis inscrite à l'Université de Toulon - Campus de La Garde. Je peux prendre soit la ligne 191 soit la ligne U. Or, la fréquence des bus de la ligne 191, est très faible. Il y a des heures dans la journée où elle n'a pas du tout de service et puis des heures où il y a un seul bus par heure. En ce qui concerne la ligne U, normalement, il y a un bus toutes les 15 minutes. Mais parfois, le bus dépasse les 15 minutes ou il n'arrive pas du tout et alors on doit attendre le prochain. Un jour, on a attendu 45 minutes (on a entendu qu'il y avait eu un accident) mais ce jour, un ami avait un examen. Il est arrivé très en retard et il a passé l'examen avec beaucoup de stress...

Un autre problème c'est que cette ligne est très sollicitée puisque ce n'est pas seulement les étudiants de l'université qui l'utilisent. En fait, la plupart des habitants ont l'habitude de faire leurs courses au magasin LIDL qui se trouve à l'arrêt "Fourches". De plus, le Centre commercial de l'avenue 83 où se trouvent de nombreuses boutiques de mode, restaurants, centre de remise en forme et cinémas... est très fréquenté par les habitants qui prennent tous la ligne U pour s'y rendre. Donc, parfois, les bus viennent à temps mais il n'y a pas de places, on ne peut pas monter ou bien le chauffeur n'arrête pas le bus car il sait qu'il n'y a pas de place...

Pour tous ces éléments, je souhaiterais vous demander de bien vouloir, dans la mesure du possible, augmenter le nombre des bus de la ligne U.

Je vous remercie infiniment.
Bien cordialement,
Homaira