



Projet de Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S.)

Dossier d'Enquête Publique

10/03/2025

Volet C – Bilan de la concertation

Émetteur : AMO



REVISION DE CE DOCUMENT

Indice	Date	Pages	Objet de la révision
A	10/04/2024	Toutes	Édition du document
B	12/04/2024	Toutes	Revision du document
C	25/04/2024	Toutes	Revision du document
D	28/06/2024	Toutes	Révision du document
E	10/03/2025		Ajout annexes
F			
G			

VALIDATION DU DOCUMENT

Rédaction	Vérification	Validation
Nom BOISMAL Katleen	Nom MULLER Marie-Anne	Nom NEDELLEC Carole
Date 10/03/2025	Date 10/03/2025	Date 10/03/2025
Visa	Visa	Visa

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Vincent CHERY	TPM



SOMMAIRE

1 - CADRE REGLEMENTAIRE	5
2 - DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE	6
2.1 - Organisation de la concertation.....	6
2.2 - Déroulement de la concertation.....	6
2.3 - Bilan et suites de la concertation	7
3 - CONCERTATION DU 15 DECEMBRE 2021 AU 31 JANVIER 2022	8
3.1 - Tracé présenté.....	8
3.2 - Participation à la concertation publique préalable.....	8
3.2.1 - Modalités de réalisation	8
3.2.2 - Objectifs de la concertation	8
3.2.3 - Bilan quantitatif	9
3.2.4 - Bilan qualitatif	9
3.2.4.1 - Synthèse des expressions et réponses de la métropole	9
3.3 - Synthèse géographique et thématique	15
3.3.1 - Nombre total d'interventions et d'expressions	15
3.3.2 - Expression par vecteur	15
3.3.3 - Expression par type.....	15
3.3.4 - Origine géographique des expressions.....	16
3.3.5 - Expression par thématique	16
3.4 - Conclusion.....	16
4 - CONCERTATION COMPLEMENTAIRE DU 5 DECEMBRE 2022 AU 31 JANVIER 2023	18
4.1 - Tracé présenté.....	18
4.2 - Participation à la concertation publique préalable complémentaire.....	18
4.2.1 - Modalités de la concertation	18
4.2.2 - Objectifs de la concertation préalable complémentaire.....	19
4.2.3 - Bilan quantitatif	19
4.2.4 - Bilan qualitatif	19
4.2.4.1 - Synthèse des expressions et réponses de la métropole	19
4.3 - Synthèse géographique et thématique	23
4.3.1 - Nombre total d'interventions et d'expressions	23
4.3.2 - Expressions par vecteur	24
4.3.3 - Origine géographique des interventions	24
4.3.4 - Avis sur la modification du tracé.....	24
4.3.5 - Expressions par thématique	24
4.4 - Conclusion de la concertation complémentaire.....	25
5 - CONCLUSION DE LA CONCERTATION	26
6 - ANNEXES	27

6.1 - Annexe 1 : Délibération du conseil métropolitain du 10 novembre 2021 fixant les modalités de la concertation préalable	27
6.2 - Annexe 2 : Délibération du conseil métropolitain du 16 novembre 2022 approuvant le bilan de la concertation préalable	29
6.3 - Annexe 3 : Délibération du conseil métropolitain du 16 novembre 2022 fixant les modalités de la concertation complémentaire	32
6.4 - Annexe 4 : Délibération du conseil métropolitain du 8 juin 2023 approuvant le bilan de la concertation complémentaire	35



verso



1 - CADRE REGLEMENTAIRE

Dans le cadre de la phase amont d'un projet, le Code de l'Environnement organise depuis le 1er janvier 2017 une procédure de concertation préalable, principalement régie par ses articles L.121-15-1 à L.121-21 et R.121-19 à R.121-24. Cette concertation préalable vise à permettre un débat sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques ou orientations du projet ou du document de planification concerné, des enjeux socio-économiques associés, ainsi que des impacts significatifs de ce projet ou document sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Ce débat contribue à aborder, le cas échéant, des solutions alternatives (y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre). Cette concertation préalable permet aussi d'anticiper les questions d'information et de participation du public après sa clôture.

La concertation préalable définie à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme est prévue pour certaines procédures d'urbanisme et pour certains projets ou opérations publiques de construction ou d'aménagement dont la liste est fixée par l'article R.103-1 du Code de l'Urbanisme et qui ont pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, d'affecter l'environnement ou l'activité économiques.

L'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, qui a pris en compte la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, précise : *"Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :*

1° Les procédures suivantes :

- a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;*
- b) La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
- c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;*
- d) L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;*

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;

4° Les projets de renouvellement urbain."

D'après l'article R.103-1 du même code, *"Les opérations d'aménagement soumises à concertation en application du 3° de l'article L.103-2 sont les opérations suivantes :*

1° L'opération ayant pour objet, dans une commune non dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'un document d'urbanisme en tenant lieu, ayant fait l'objet d'une enquête publique, la création de plus de 5 000 mètres carrés de surface de plancher ou la restauration, dans les conditions définies à l'article L.313-4-1, d'un ensemble de bâtiments ayant au moins cette surface ;

2° La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;

3° La transformation d'une voie existante en aire piétonne d'une superficie supérieure à 3 000 mètres carrés ou la suppression d'une aire piétonne d'une même superficie ;

4° La création d'une gare ferroviaire ou routière de voyageurs, de marchandises ou de transit ou l'extension

de son emprise, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ;

5° Les travaux de modification de gabarit, de détournement ou de couverture de cours d'eau dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant des travaux dépasse 1 900 000 euros ;

6° Les travaux de construction ou d'extension d'infrastructures portuaires des ports fluviaux situés dans une partie urbanisée d'une commune, lorsque le montant de ces travaux dépasse 1 900 000 euros, ainsi que la création d'un port fluvial de plaisance d'une capacité d'accueil supérieure à 150 places ou l'extension d'un port de plaisance portant sur au moins 150 places ;

7° Dans une partie urbanisée d'une commune, la création d'un port maritime de commerce, de pêche ou de plaisance, les travaux d'extension de la surface des plans d'eau abrités des ports maritimes de commerce ou de pêche d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, ainsi que les travaux ayant pour effet d'accroître de plus de 10 % la surface du plan d'eau abrité des ports maritimes de plaisance ;

8° Les ouvrages et travaux sur une emprise de plus de 2 000 mètres carrés réalisés sur une partie de rivage, de lais ou relais de la mer située en dehors des ports et au droit d'une partie urbanisée d'une commune."

Le projet entre dans le champ d'application de la concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme en tant que « réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ».

Selon les dispositions de l'article R.121-2 du code de l'environnement, le projet du BHNS TPM de catégorie 1a n'est pas soumis à la saisine obligatoire de la CNDP car le projet représente une longueur inférieure à 40 km et un coût estimatif inférieur à 455 millions d'euros.



2 - DEROULEMENT DE LA CONCERTATION PREALABLE

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration de projets (publics ou privés) d'aménagement ou d'équipement présentant de forts enjeux socio-économiques ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Les projets qui entrent dans son champ de compétence sont énumérés et répartis en dix catégories (création de lignes ferroviaires, équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques...) par un tableau annexé à l'article R. 121-2 du code de l'environnement. Pour chaque catégorie, ce tableau énonce les seuils et critères au regard desquels la CNDP peut être saisie ou doit être saisie. Le projet entre dans la catégorie 1b du tableau annexé à l'article R. 121-2 du code de l'environnement « 1b) Elargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées ».

S'agissant des plans et programmes, la CNDP est obligatoirement saisie des documents de planification de niveau national (comme spécifié dans l'article L.121-8 du code de l'environnement) et faisant l'objet d'une évaluation environnementale (ex : programmation pluriannuelle de l'énergie, stratégie nationale de mobilisation de la biomasse, document stratégique de façade...). La liste des documents concernés est précisée à l'article R. 121-1-1 du code de l'environnement.

Lorsqu'elle est saisie d'un projet, plan ou programme, la CNDP décide, dans un délai de deux mois, s'il doit faire l'objet d'un débat public ou d'une concertation préalable, ou si aucune participation du public n'est nécessaire. Dans certains cas, toutefois l'organisation d'un débat public ou d'une concertation préalable est directement prévue par les textes. En cas de concertation préalable, la CNDP en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant. Cette procédure suit ensuite les règles propres à la concertation préalable (article L. 121-9 du code de l'environnement).

Le présent projet de BHNS n'est pas soumis à saisine obligatoire de la CNDP. En outre, il présente un intérêt régional et non national. Au vu de ces éléments, la métropole Toulon Provence Méditerranée a fait le choix de ne pas saisir la CNDP.

2.1 - Organisation de la concertation

Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable établit un dossier de la concertation, qui comprend notamment :

- Les objectifs et les principales caractéristiques du projet, plan ou programme (y compris, pour le projet, son coût estimatif) ;
- Le cas échéant, le plan ou le programme dont il découle ;
- La liste des communes concernées par le territoire susceptible d'être affecté ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement ;

- Une mention, le cas échéant, des solutions alternatives envisagées.

Ce dossier est établi et (au besoin) complété selon les indications données par l'autorité ayant demandé l'organisation de la concertation (CNDP, autorité compétente, préfet) et en concertation avec le garant. Lorsque la concertation préalable est organisée sous l'égide d'un garant, la personne publique responsable ou le maître d'ouvrage demande à la CNDP de le désigner.

Celle-ci y procède dans un délai de trente-cinq jours et peut désigner plusieurs garants. Au moins 15 jours avant le début de la concertation, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable publie un avis indiquant :

- L'objet de la concertation préalable, sa durée et ses modalités ;
- Si cette concertation est organisée à l'initiative du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, ou si celle-ci lui a été imposée (avec, dans ce dernier cas, les mentions de la décision demandant la concertation et du site internet où elle est publiée) ;
- Si un garant de la concertation a été désigné, les nom et qualité de ce garant ;
- L'adresse du site internet sur lequel est publié le dossier soumis à concertation préalable.

Cet avis est publié :

- Sur le site internet du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable ou, à défaut, sur celui de la préfecture du département ;
- Dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le(s) département(s) concerné(s) ainsi que, pour les projets d'importance nationale et les plans et programmes de niveau national, dans un journal à diffusion nationale ;
- Pour les projets, par voie d'affichage dans les mairies des communes dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet ;
- Pour les plans et programmes, par voie d'affichage dans les locaux de l'autorité responsable de son élaboration (article R. 121-19 du code de l'environnement).

2.2 - Déroulement de la concertation

La durée de la concertation préalable est d'au moins 15 jours et de 3 mois au plus. Le public peut faire part de ses observations et propositions selon les modalités qui ont été prévues (en principe, au moins sur un registre dématérialisé sur le site internet où est publié le dossier). En cas de concertation avec garant Le public peut adresser ses observations et propositions par voie électronique ou postale au garant pour publication sur le site internet prévu pour la concertation préalable.

Afin d'assurer une bonne information et participation du public, le garant peut adresser toute demande au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable. Il peut également demander à la CNDP, qui en supporte le coût, une étude technique ou expertise complémentaire. Le garant ne donne pas son avis sur le projet ou plan. Il est tenu à une obligation de neutralité et d'impartialité et son rôle est de veiller notamment à la qualité, la sincérité et l'intelligibilité des informations diffusées au public, au bon déroulement de la concertation préalable et à la possibilité pour le public de formuler des questions, et de présenter des observations et propositions.



2.3 - Bilan et suites de la concertation

Le bilan de la concertation préalable résume la façon dont celle-ci s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions émises. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet, plan ou programme qui résultent de la concertation. En cas de concertation sans garant, dans un délai de 3 mois après la fin de la concertation, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable établit et publie le bilan de cette concertation, ainsi que les éventuelles mesures qu'il ou elle estime nécessaires pour répondre aux enseignements qu'il en a tirés. Ce bilan est publié sur son site internet ou, à défaut, celui de la préfecture.



3 - CONCERTATION DU 15 DECEMBRE 2021 AU 31 JANVIER 2022

3.1 - Tracé présenté

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 La Pauline-Hyères et en centre-ville. Ce projet ambitieux constitue la ligne de BHNS la plus longue de France.



FIGURE 1 : TRACE PRESENTE

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 ;
 - 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.

3.2 - Participation à la concertation publique préalable

3.2.1 - Modalités de réalisation

Par sa délibération du 10 novembre 2021 (cf. annexe 1 du présent document), 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.metropletpm.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.

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

3.2.2 - 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.



3.2.3 - Bilan quantitatif

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 expressions (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.

3.2.4 - Bilan qualitatif

3.2.4.1 - Synthèse des expressions et réponses de la métropole

3.2.4.1.1 - Tracé

La synthèse des expressions indique :

- 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.

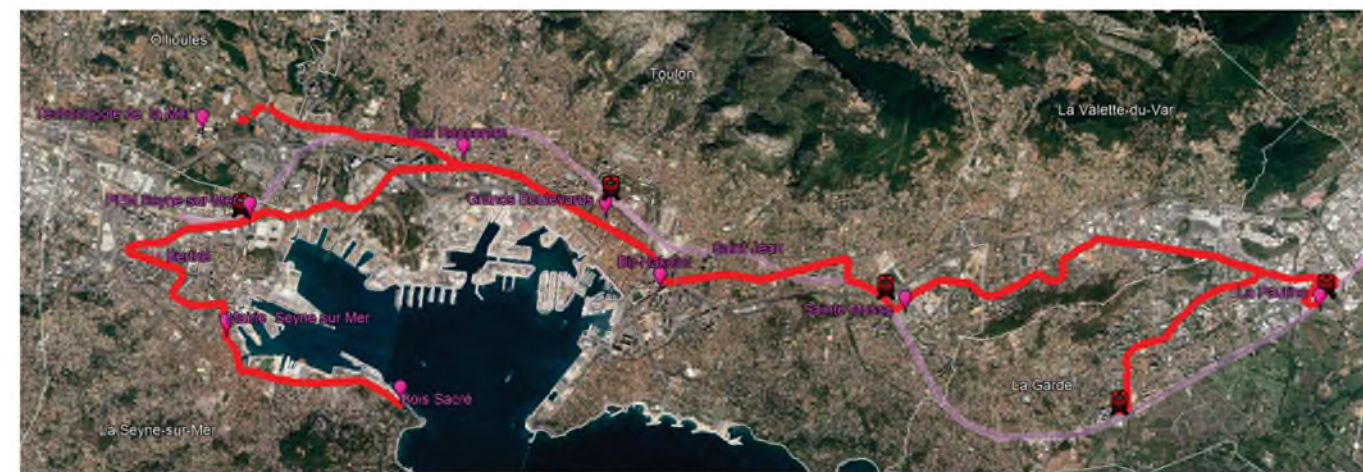
- La Seyne-sur-Mer : doit-on aller jusqu'à Bois Sacré alors qu'il y a des bateaux-bus ? Faut-il desservir les Sablettes ? Pourquoi ne pas prolonger la ligne BHNS vers les quartiers sud ? Comment insérer le BHNS sur le port qui est déjà engorgé ? La desserte du quartier Berthe est indispensable compte 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-les-Plages 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.

3.2.4.1.2 - Calendrier et phasage

La synthèse des expressions indique :

- 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 de la Mer à Ollioules – 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-du-Var 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.

3.2.4.1.3 - Choix du mode

La synthèse des expressions indique :

- 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 BHNS 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 :** 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.



3.2.4.1.4 - Dispositif de la concertation

La synthèse des expressions indique :

- 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 des 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

3.2.4.1.5 - Projet de BHNS

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.6 - Intermodalité

La synthèse des expressions indique :

- 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-Hyères, le BHNS et ce P+R 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-Hyères 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.

3.2.4.1.7 - Vélo

La synthèse des expressions indique :

- 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 9 000 dossiers ont déjà été réalisés.

3.2.4.1.8 - Réseau Mistral

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.9 - Politique Mobilité Métropolitaine

La synthèse des expressions indique :

- 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 2022 : 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.

3.2.4.1.10 - Circulation en voiture

La synthèse des expressions indique :

- 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.



3.2.4.1.11 - Matériel roulant

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.12 - Financement et Versement mobilité

La synthèse des expressions indique :

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

❖ **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).

La synthèse des expressions indique :

- 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 banalisée ?
- 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'événements générateurs de déplacements (fête de la musique, 14 juillet...).

3.2.4.1.13 - Stations

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.14 - Acquisitions foncières

La synthèse des expressions indique :

- 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 Lagoubran 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

3.2.4.1.15 - Impact environnemental

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.16 - Travaux

La synthèse des expressions indique :

- 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

3.2.4.1.17 - Zone à Faibles Emissions (ZFE)

La synthèse des expressions indique :

- 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

3.2.4.1.18 - Sécurité

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.19 - Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) de l'A57

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.20 - Services à l'utilisateur

La synthèse des expressions indique :

- 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.

3.2.4.1.21 - Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

La synthèse des expressions indique :

- 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.

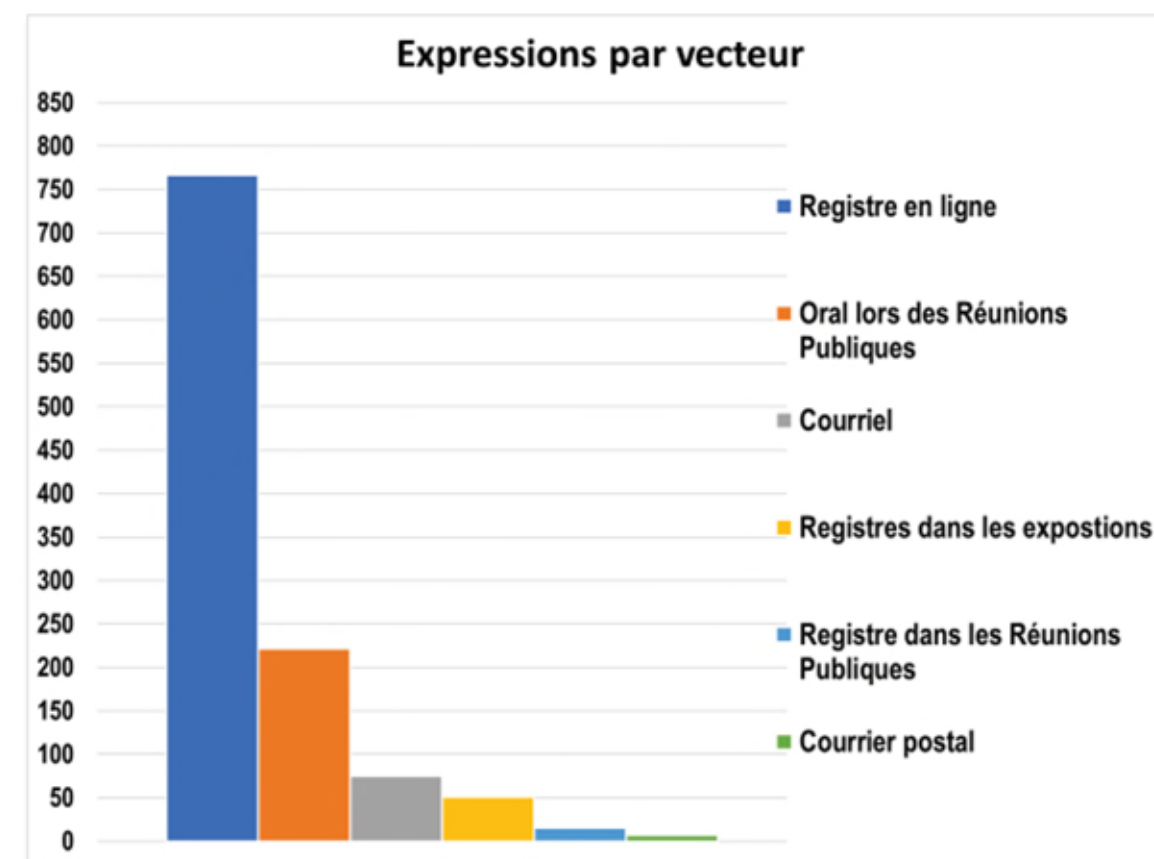


3.3 - Synthèse géographique et thématique

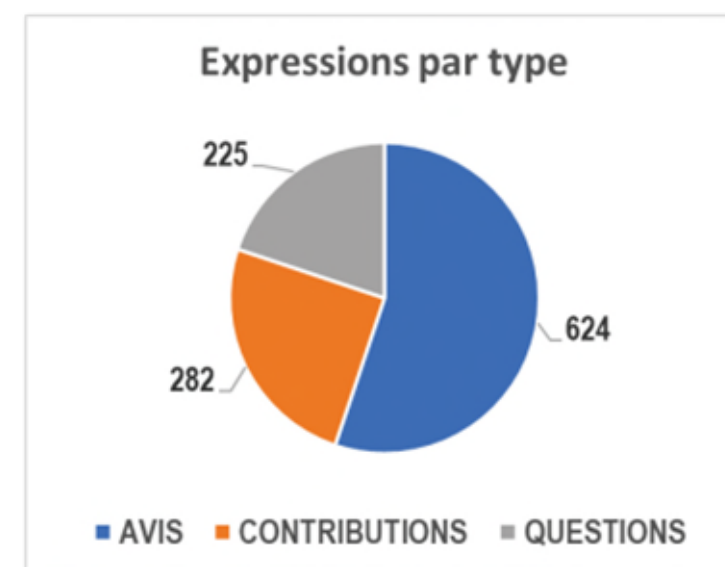
3.3.1 - Nombre total d'interventions et d'expressions

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

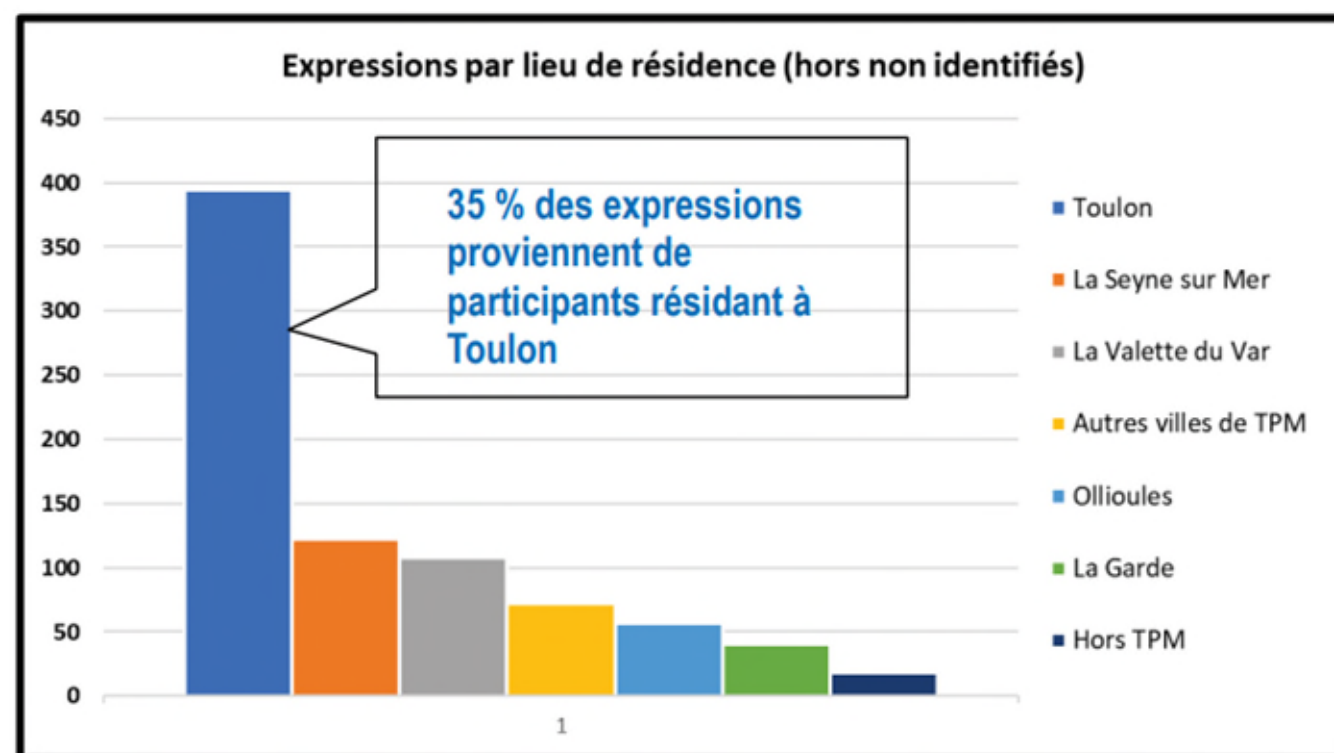
3.3.2 - Expression par vecteur



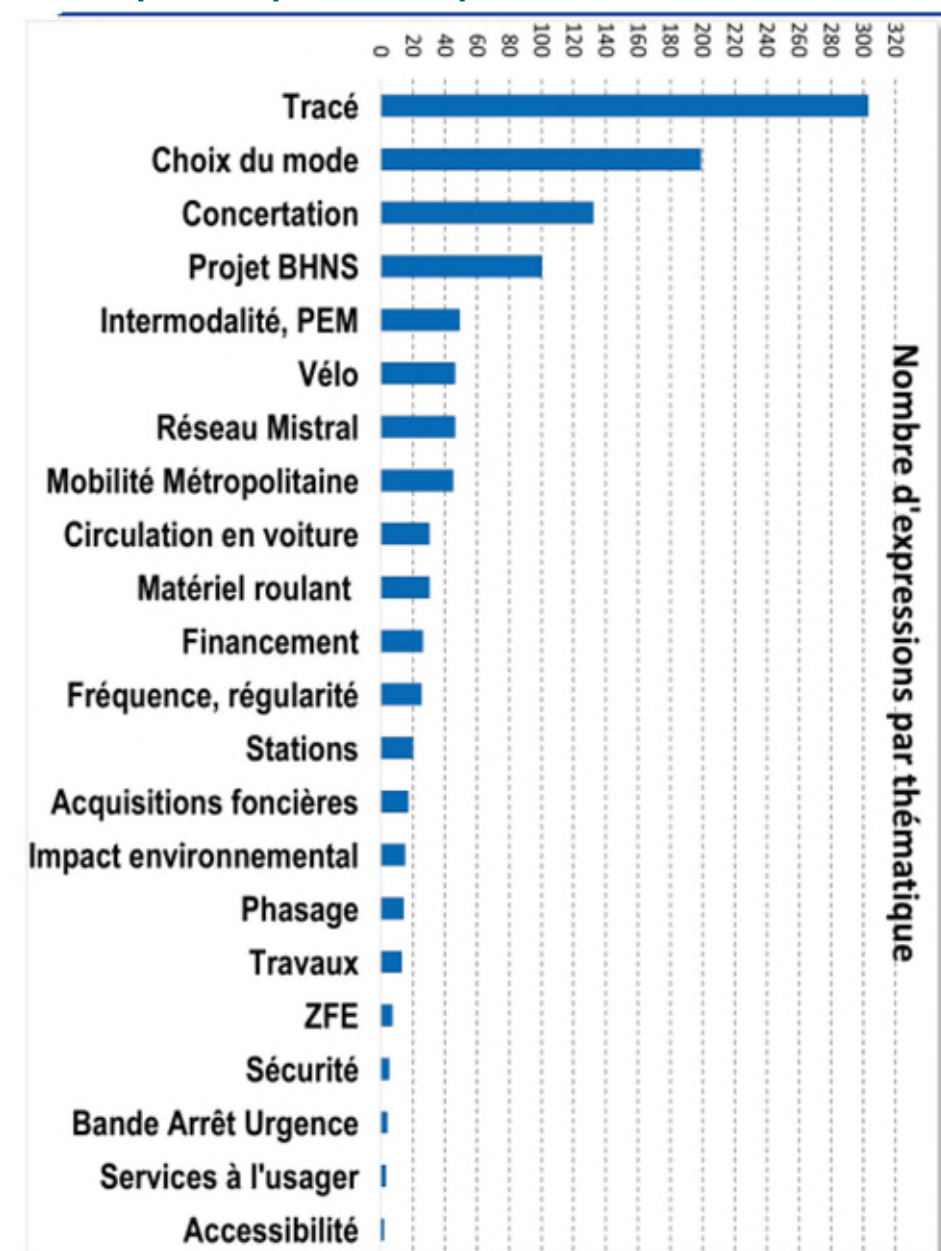
3.3.3 - Expression par type



3.3.4 - Origine géographique des expressions



3.3.5 - Expression par thématique



3.4 - Conclusion

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 Lagoubbran, 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. La Métropole prend acte de la nécessaire desserte du quartier Berthe par le BHNS.

Le nouveau tracé de référence issu de la concertation menée par 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.



4 - CONCERTATION COMPLÉMENTAIRE DU 5 DECEMBRE 2022 AU 31 JANVIER 2023

4.1 - Tracé présenté

L'évolution du tracé à l'ouest, et la desserte de La Seyne-sur-Mer via Lagoubran depuis Bon-Rencontre sont soumis au public dans le cadre de la concertation complémentaire. L'aménagement du pôle d'échanges de la gare de La Seyne-Six-Fours-les-Plages au sud de la voie ferrée fait partie intégrante du projet. Le tracé évite la zone agricole ouest et offre une liaison directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon. Cette section du tracé fera donc l'objet d'études complémentaires qui seront présentées en Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le tracé global envisagé pour la future ligne de BHNS se développe désormais sur presque 28 km, entre le lieudit Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer à Ollioules à l'ouest d'une part, et les gares situées à La Garde en centre-ville et à La Pauline-Hyères à l'est d'autre part.

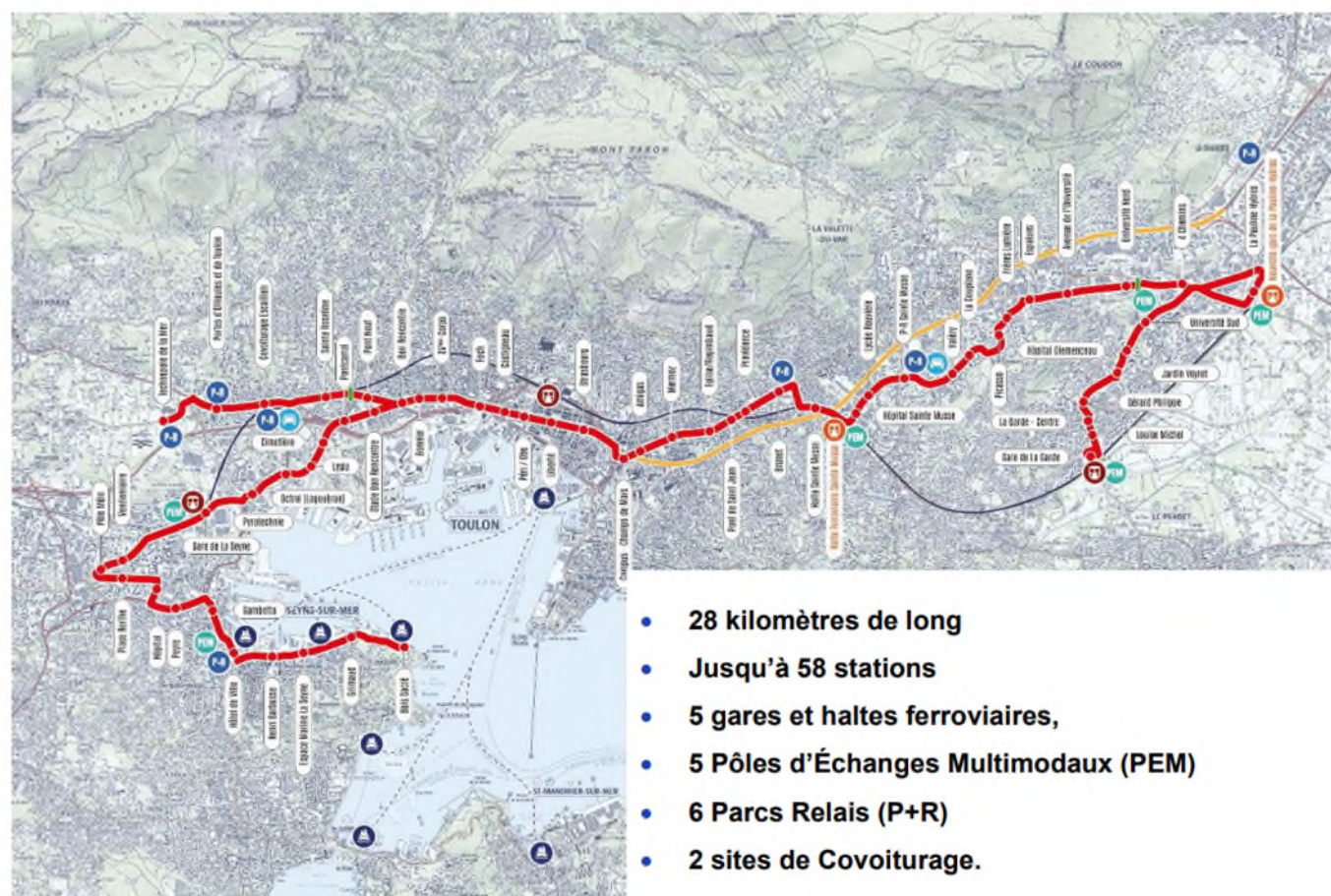


FIGURE 2 : TRACE COMPLÉMENTAIRE PRÉSENTE

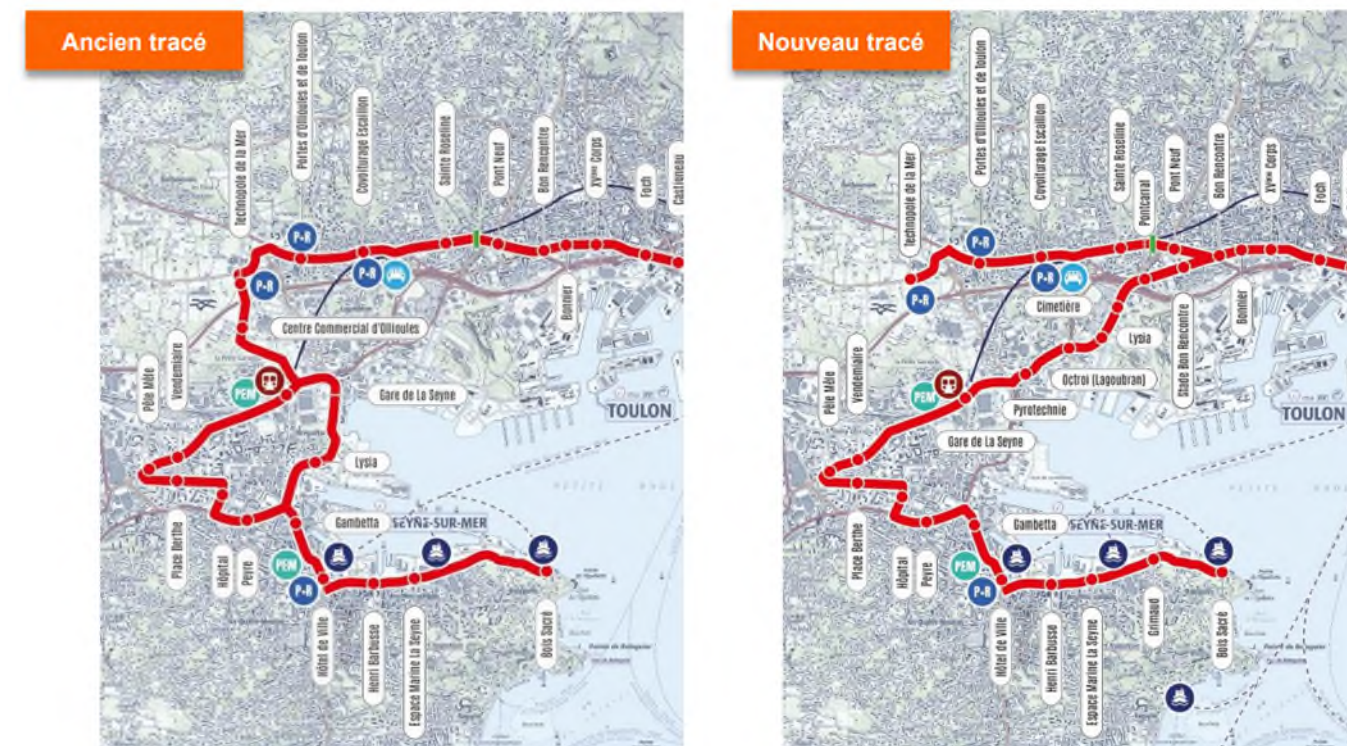


FIGURE 3 : ZOOM SUR L'ÉVOLUTION DU TRACÉ

- ❖ 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 à l'ouest, objet de la présente concertation. Depuis les deux branches de Bon Rencontre en direction de l'est de la Métropole, le tracé présenté lors de la concertation complémentaire demeure inchangé.

4.2 - Participation à la concertation publique préalable complémentaire

Le Conseil Métropolitain du 16 novembre 2022 a décidé de conduire 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, qui s'est déroulée du 5 décembre 2022 au 31 janvier 2023.

4.2.1 - Modalités de la concertation

Par ses délibérations du 16 novembre 2022 (cf. annexe 2 du présent document), le Conseil Métropolitain de Toulon Provence Méditerranée a approuvé le bilan de la précédente concertation (15 décembre 2021 au 31 janvier 2022) qui a montré la nécessité de faire évoluer le tracé initial en deux branches depuis le quartier Bon Rencontre à Toulon, l'une en direction du Technopôle de la Mer à Ollioules, l'autre en direction de La Seyne-sur-Mer. Elle a également décidé d'organiser une concertation préalable complémentaire portant sur son projet de BHNS selon les modalités suivantes (cf. annexe 3 du présent document) :

- 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 la date et les conditions de son déroulement,
- 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.metropletpm.fr,
- Une réunion publique unique sera organisée ;
- Le bilan définitif de la concertation sera publié sur le site Internet de la Métropole TPM et présenté à son assemblée délibérante.

La concertation préalable complémentaire s'est ouverte le 5 décembre 2022 à 8h00 et s'est clôturée le 31 janvier 2023 à minuit.

4.2.2 - Objectifs de la concertation préalable complémentaire

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 avait donc pour objet d'assurer l'information sur l'évolution du tracé à l'ouest en deux branches et de recueillir les observations et propositions du public.

4.2.3 - Bilan quantitatif

- La réunion publique qui s'est déroulée à Ollioules a réuni 33 participants.
- Le registre numérique a reçu 1518 visiteurs différents.
- Au total, 67 interventions des participants ont fait émerger 190 expressions (avis, contributions ou questions).
- Parmi ces 67 interventions :
 - 19 [28 %] proviennent de participants se déclarant résider à Toulon.
 - 55 ont été délivrées sur le registre numérique en ligne, soit près de 82 % du total des interventions.
 - 4 ont été rédigées sur les différents registres papier mis à disposition du public.
- Les thématiques émergentes du processus de participation
- Les 190 expressions (avis, contributions ou questions) ont fait émerger 17 thématiques pour lesquelles les volumes de contributions sont très inégaux.
- Le site propre (28,4% des expressions), le tracé (26,9 %) et la pollution (26,9%) forment les 3 premières thématiques abordées par les participants.
- A l'opposé, la motorisation, la ZFE et le financement, et rassemblent moins de 5 % du total des expressions.
- En matière d'information du public
 - La presse a relayé l'information avec 9 articles ou reportages sur les principaux médias présents sur la Métropole.
 - Au total, 2 000 plaquettes de synthèse, 500 dossiers de concertation et 200 affiches ont été diffusés.

4.2.4 - Bilan qualitatif

4.2.4.1 - Synthèse des expressions et réponses de la métropole

4.2.4.1.1 - Le tracé

La synthèse des expressions indique :

- La modification du tracé est une bonne chose car elle permet d'éviter la zone agricole de l'AMAP des Olivades. Par ailleurs, le passage de la ligne dans le quartier Bon Rencontre est indispensable.
- Souhait de prolonger le tracé du BHNS vers des zones enclavées en termes de transports en commun : à l'ouest (Saint-Mandrier, Six-Fours) et à l'est (Hyères, Carqueiranne et Le Pradet).
- Afin d'éviter la saturation du boulevard de Strasbourg, le tracé pourrait se diviser en deux branches au Palais des sports et desservir l'arsenal, mais aussi la mairie de Toulon, Mayol, l'avenue Roosevelt, le centre universitaire ou le Mourillon.
- Un prolongement du tracé vers le centre-ville d'Ollioules et la gare d'Ollioules-Sanary serait cohérent.
- Proposition de deux branches à l'ouest : de Bois Sacré à la Pyrotechnie et de la Pyrotechnie à Six-Fours via le quartier Berthe et la zone commerciale.
- Le tracé devrait prévoir des liaisons est-ouest ne passant pas par Toulon mais empruntant le tunnel afin de raccourcir les temps de parcours.
- L'absence de connexion directe du tracé à la gare de Toulon est dommageable.
- Pourquoi le BHNS ne se prolonge-t-il pas jusqu'à Hyères, qui fait pourtant partie de la Métropole TPM ?
- Le terminus à Bois-Sacré ne semble pas adapté, contrairement aux Sablettes ou au port de Pin Rolland où des usagers seraient plus nombreux.
- Les zones commerciales, comme celle d'Ollioules, devraient être reliées au BHNS car accessibles essentiellement en voiture. • Une future extension vers les quartiers sud de La Seyne-sur-Mer pourrait-elle être prévue grâce à une réserve foncière définie dans le cadre de la future rénovation de l'avenue Mistral ?
- Le port et le centre-ville de La Seyne-sur-Mer posent des problématiques de passage du bus et de manque de solution pour fluidifier la circulation sur ce secteur (pont, tunnel...).

❖ **Réponse de la Métropole : La Métropole acte le nouveau 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 et la RD 559. Celui-ci évite désormais la zone agricole ouest. Cette évolution du tracé implique donc l'annulation du tracé initial qui passait 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.**

❖ **Par ailleurs, la Métropole confirme le choix initial du tracé sur les autres secteurs. Les études conduites démontrent qu'il répond efficacement aux besoins de mobilité des habitants et à l'exploitation de la future ligne de BHNS. • Pour l'heure, la prolongation de la ligne au-delà des terminus vers Les Sablettes et vers Hyères ou en direction d'autres communes (Sanary, Ollioules...), ne se justifie pas au regard de la fréquentation projetée. D'une façon générale, la desserte du territoire est appelée à se renforcer dans le cadre de la mise en œuvre du RER Métropolitain et de la prochaine restructuration du réseau Mistral dont la gestion est confiée à un nouveau Délégué à partir du 1er mai 2023. La desserte directe de la gare de Toulon, objet d'une étude de faisabilité, n'a pas été retenue car le tissu urbain de ce secteur est trop contraignant pour permettre la circulation d'un véhicule de 24 m.**



4.2.4.1.2 - Le site propre

La synthèse des expressions indique :

- Le BHNS doit être en site propre et prioritaire sur tout son tracé afin de garantir une fréquence constante et diminuer les retards.
- Le BHNS sera toujours dépendant du trafic, puisque 30% du parcours se fera sans voie réservée, et donc inopérant et non attractif.
- Une nécessité de mettre en place dès maintenant la branche Champ de Mars – Technopôle de la Mer en site propre sans attendre le BHNS.
- Le BHNS à deux voies en site propre ne peut pas se faire dans la partie à forte population de Toulon Est (Saint Jean-du-Var et La Coupiane), ce qui n'encouragera pas l'attractivité de ce mode de transport.

❖ **Réponse de la Métropole : A ce stade des études, plus de 70% du tracé envisagé est en site propre : cela correspond aux caractéristiques définies par le CEREMA pour garantir l'efficacité d'un BHNS. La consolidation et la finalisation des études en vue de la future enquête publique sera l'occasion pour la Métropole, de renforcer plus encore l'insertion du tracé en site propre.**

4.2.4.1.3 - Pollution et développement durable

La synthèse des expressions indique :

- Une excellente initiative pour réduire la pollution atmosphérique.
- Forte attention sur la réduction de la pollution dans le centre-ville de Toulon.
- Les contraintes climatiques et environnementales ont peu de poids dans le projet.
- Le développement du rail (train et tramway) réduirait le flux de voitures, les congestions et les rejets de CO2.
- Le choix d'un mode de déplacement électrique devrait être fait afin de réduire la part des moteurs thermiques.
- La Métropole pourrait-elle mettre en place un système performant afin de traiter les gaz d'échappement du tunnel et réduire la pollution à Toulon ?
- Un projet urgent pour la Métropole pour réduire les émissions liées au déplacement mais particulièrement peu ambitieux et peu attractif.

❖ **Réponse de la Métropole : TPM intègre la qualité de l'air dans ses stratégies de développement et d'aménagement urbain 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. Le projet BHNS s'inscrit dans cette ambition avec la volonté d'exploiter des bus 24 m sans émission de CO2.**

4.2.4.1.4 - Tramway

La synthèse des expressions indique :

- Nécessité d'un tramway permettant de ne pas dépendre du trafic.
- Le rail transporte bien plus de voyageurs dans un meilleur confort et permet une vitesse commerciale supérieure et un service ponctuel de desserte vis-à-vis du BHNS. Pourquoi ne pas le mettre en place ?
- Le tramway est un mode de transport plus écologique que le BHNS (électrique, attractivité supérieure...).
- Pourquoi ne pas opter pour ce mode de transport ?

- Comment vont-être utilisés les ouvrages d'arts et expropriations réalisés dans le cadre du tramway et qui sont inopérantes pour le BHNS ?

❖ **Réponse de la Métropole : Le choix du mode est une question centrale essentiellement technique. Les études ont montré que le BHNS correspond bien aux besoins du territoire métropolitain en termes de capacité, d'investissement, d'exploitation, de flexibilité et de travaux. Il est à noter que le BHNS s'inscrit dans un système de transports en commun global composé des 4 lignes à haut niveau de service, du TCSP maritime, du futur RER métropolitain, de la restructuration du réseau Mistral et du développement de l'usage du vélo**

4.2.4.1.5 - Réseau de bus

La synthèse des expressions indique :

- La fréquence des bus du Réseau Mistral est insuffisante, notamment vers Saint-Mandrier, Six-Fours, Hyères, Le Pradet et Carqueiranne où des changements sont nécessaires et les lignes sont surchargées.
- Le réseau Mistral ne dessert pas suffisamment Hyères qui se retrouve isolé, avec des lignes peu fréquentes au temps de parcours trop long. • La ligne U n'est pas efficace car prise dans les bouchons.
- Le BHNS devrait être complété par un projet de mini-bus sur inscription permettant de rayonner autour du tracé du TCSP.
- Nécessite d'adapter le réseau Mistral afin d'obtenir une liaison directe convenable entre le centre-ville de La Valette-du-Var et la halte ferroviaire de Sainte-Musse.
- Quelle est le taux de fréquentation de la ligne de bus passant au Technopôle de la Mer à Ollioules ?

❖ **Réponse de la Métropole : La réalisation du BHNS implique nécessairement la restructuration du réseau Mistral qui proposera alors un ensemble de solutions et d'innovations répondant aux différents besoins de mobilité des habitants de la Métropole. Cette restructuration s'adossera au futur BHNS, aux lignes structurantes et au RER Métropolitain.**



4.2.4.1.6 - Intermodalité

La synthèse des expressions indique :

- Un terminus aux Sablettes permettrait de créer un pôle d'échanges multimodal (Bus / Bateau / Parking Relais).
- La fréquence et la capacité des trains pour les personnes vivant hors de la Métropole TPM est insuffisante pour se rendre au sein de l'espace métropolitain.
- Les pistes cyclables doivent suivre les stations du BHNS et desservir les gares ferroviaires de la Métropole pour permettre une réelle intermodalité (bus, train, vélo...).
- Toulon a besoin d'un RER efficace et plus fréquent de Sanary à Carnoules.
- Pourquoi il n'existe pas d'abonnement commun entre tous les types de transport (TER et réseau Mistral) dans le Var comme dans les Bouches-du-Rhône ou dans les Alpes-Maritimes ?
- Ce pass permettrait de réduire les coûts pour les usagers et de rendre attractif les transports en commun. • L'augmentation des P+R doit engager une sécurisation renforcée de ces sites (rondes de la police, vidéosurveillance...)

❖ **Réponse de la Métropole :** L'intermodalité est au cœur la stratégie mobilité de la Métropole qui repose sur un ensemble de solutions dont la cohérence est gage d'efficacité : pôle d'échanges multimodaux, parcs relais, RER Métropolitain, réseau Mistral et sa ligne de BHNS, pistes cyclables, covoiturage... ; ces sites d'intermodalités seront sécurisés. Un système de billetterie et de tarification intégré, commun aux différents réseaux (Zou!, SNCF, Mistral), aux Parcs Relais et aux Pôles d'Échanges est un objectif poursuivi par la Métropole qui dialogue en ce sens avec ses partenaires.

4.2.4.1.7 - Bouchons & circulation

La synthèse des expressions indique :

- La Métropole TPM est concernée par des phénomènes de congestion récurrents
- Comment gérer le partage des voies le long de l'avenue Aristide Briand (de la pyrotechnie au cimetière de Lagoubran) sans créer des bouchons supplémentaires (si suppression d'une voie pour les automobilistes) ?

❖ **Réponse de la Métropole :** L'insertion du site propre sur l'avenue Aristide Briand fera l'objet de prochaines études dont les conclusions seront mises à la disposition du public. La mise en place du BHNS va permettre de favoriser le report modal de la voiture vers le transport en commun.

4.2.4.1.8 - Calendrier

La synthèse des expressions indique :

- Le calendrier de mise en place doit être accéléré.
- Pourquoi la modification de tracé fait-elle perdre deux ans au projet ? Le Conseil Métropolitain souhaite-t-il vraiment mettre en place ce TCSP ?
- Alors que toutes les acquisitions foncières sont faites et que les ouvrages d'art sont réalisés, pourquoi la Métropole TPM prend-elle autant de temps pour réaliser ce BHNS, alors que d'autres villes comme Nice font un tramway en 5 cinq ans et un BHNS en 2 à 3 ans ?
- La déclaration d'utilité publique sera "phasée", cela signifie-t-il qu'elle ne sera demandée que pour ce premier tronçon, où il est précisé que les travaux sont quasiment réalisés ?

❖ **Réponse de la Métropole :** L'importance du tracé, l'un des plus long de France si ce n'est le plus long, exige la réalisation de nombreuses études techniques et procédures légales formant au final le calendrier de réalisation du projet. La Métropole porte le projet de BHNS avec conviction et s'engage à sa réalisation dans les meilleurs délais possibles.

4.2.4.1.9 - Circulation - Cadre de vie

La synthèse des expressions indique :

- Le flux routier de l'autoroute et son acheminement après la mise en place du BHNS, inquiète les habitants de l'avenue Colonel Fabien (Champ de Mars). Souhait de limiter la circulation sur cette avenue déjà encombrée et de faire passer la ligne du BHNS à proximité de l'université.
- Inquiétude sur la circulation en augmentation constante sur le secteur de Six-Fours, mal desservi par le réseau mistral.

❖ **Réponse de la Métropole :** La Métropole confirme que le tracé du BHNS favorise la desserte de l'université sans report de la circulation sur l'avenue Colonel Fabien. La desserte de Six-Fours sera appréhendée dans le cadre de la structuration du réseau.

4.2.4.1.10 - Espaces verts

La synthèse des expressions indique :

- Les habitants de l'avenue du Colonel Fabien (Champ de Mars) souhaite savoir si les espaces verts à proximité seront maintenus avec le passage du BHNS. Ils souhaitent également les voir élargis afin de créer des îlots de fraîcheur.
- Afin de faire baisser les températures dans les centres-villes et de lutter contre l'imperméabilisation, il y a un besoin impérieux de végétaliser (parc, arbres). Le risque d'inondation est fort, notamment pour Le Las et l'Eygoutier.
- Le tracé du BHNS doit préserver et restaurer la ripisylve et la biodiversité (cours du Faveyrolles). Le long de ce ruisseau un tracé ombragé et dédié aux piétons et cyclistes pourrait être créé.
- La conservation d'une Trame Verte et Bleue est importante pour préserver les espèces végétales et animales.

❖ **Réponse de la Métropole :** Le jardin et les espaces verts au contact de l'avenue du Colonel Fabien seront maintenus. D'une façon générale, 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.



4.2.4.1.11 - Vélo

La synthèse des expressions indique :

- La piste cyclable qui devait suivre le pont franchissant l'autoroute ne doit pas être oubliée. La liaison entre la gare de La Seyne et le Technopôle de la Mer d'Ollioules est importante et devrait être réalisée par une passerelle dédiée aux cyclistes et piétons.
- Les aménagements des pistes cyclables et autres modes doux devraient être financés par un prélèvement sur les grands chantiers urbains et inter-urbains.
- Nécessité de mener simultanément les travaux du BHNS et la réalisation des itinéraires cyclables identifiés dans le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de la Métropole, lorsque les deux se superposent.
- Afin de respecter le schéma directeur des aménagements cyclables, la Métropole doit réaliser plusieurs tronçons en piste cyclable afin de garantir une continuité d'est en ouest.
- Le plan de circulation des vélos est beaucoup trop faible.
- Les sites de stationnement des vélos ne sont pas définis et doivent être au plus proche des lieux d'échanges et de flux. Un système d'accès à des sites de stationnement protégés pourrait être envisagé.
- Il est rappelé que l'article L228-2 du Code de l'environnement prévoit une utilisation des voies en site propre par les cyclistes si des aménagements (pistes cyclables, voies vertes...) ne peuvent être faits par manque d'emprise.

❖ **Réponse de la Métropole :** 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. Le stationnement vélo sera traité à cette occasion. Les pistes cyclables aménagées par la Métropole répondent et répondront toutes aux règles de l'art en termes de sécurité de l'usage.

4.2.4.1.12 - Concertation

La synthèse des expressions indique :

- Des concertations techniques continues avec les associations et les collectifs permettraient d'optimiser les réalisations selon les besoins des usagers des pistes cyclables notamment.
- La modification du tracé impactant également les communes de Toulon et La Seyne, pourquoi une seule réunion publique a-t-elle été organisée à Ollioules ?
- La concertation touchant La Seyne et Ollioules, pourquoi n'y-a-t-il pas eu de représentant de la municipalité de La Seyne lors la réunion publique à Ollioules ?
- La restructuration de tout le réseau engagé par le BHNS induit une concertation quartier par quartier et globale.
- Une cartographie plus précise du tracé aurait été appréciée.
- Manque d'information sur cette concertation notamment pour les usagers du réseau Mistral.

❖ **Réponse de la Métropole :** La concertation était ouverte à tous les habitants de la Métropole qui ont pu être informés par le dispositif de communication déployé. La Métropole associera en continu les différentes parties prenantes (riverains, usagers des transports, habitants, associations, élus, commerçants...) aux prochaines étapes de réalisation du projet BHNS (poursuite des études, mise au point des aménagements, enquête publique, chantier, mise en service...).

4.2.4.1.13 - Fréquence

La synthèse des expressions indique :

- Inquiétudes sur la fréquence et la régularité des bus sans un tracé entièrement en site propre (notamment sur le secteur de Saint Jean-du-Var).
- Quel impact va avoir la modification du tracé en deux branches sur les fréquences annoncées ? Les fréquences annoncées entre l'ancien tracé et le nouveau sont inchangées. Il est impératif que ces fréquences soient maintenues.
- Le montant de l'acquisition des bus, qui est le même que pour l'ancien tracé, laisse supposer que la fréquence sera doublée sur les deux branches vers La Seyne et Ollioules, soit une fréquence de 14 minutes ce qui n'est pas acceptable.
- Une voie en site propre est-elle prévue de la pyrotechnie jusqu'au cimetière de Lagoubran ? si ce n'est pas le cas, comment assurer la fréquence de passage des bus dans une artère soumis aux embouteillages récurrents ?

❖ **Réponse de la Métropole :** Suite à l'évolution du tracé en deux branches, la Métropole va travailler avec le nouveau délégataire de la DSP du réseau Mistral afin de déterminer précisément le schéma d'exploitation du projet BHNS, et ainsi confirmer les fréquences offertes et le nombre de véhicules nécessaires. Ces éléments seront intégrés dans le dossier soumis à l'enquête publique. La régularité est une composante du haut niveau de service attendue. Elle est permise par la combinaison de divers facteurs comme le site propre, la priorité aux feux et l'information en temps réel adressée aux chauffeurs qui peuvent ainsi réguler et assurer les temps de parcours.

4.2.4.1.14 - Autoroute

La synthèse des expressions indique :

- La troisième voie qui est en train d'être construite sur l'autoroute, ne peut-elle pas être entièrement une voirie en site propre pour les transports en communs ?
- Elargir l'autoroute ne résoudra pas les problématiques de congestion mais les augmentera.
- 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 bande d'arrêt d'urgence.
- Confort et circulation du BHNS
- Synthèse des expressions
- Crainte de l'affaissement des pistes réservées à cause du passage répété des bus, entraînant un manque de stabilité pour les usagers.
- Le bus, long de plusieurs mètres, va-t-il pouvoir circuler facilement ?

❖ **Réponse de la Métropole :** La voirie accueillant le site propre sera entièrement reconstruite et adaptée à la circulation de véhicules plus longs et plus lourds que les bus actuels, garantissant une sécurité optimale pour tous les utilisateurs.

4.2.4.1.15 - Stationnement

La synthèse des expressions indique :



- Souhait de voir les stationnements garantis au niveau de l'Avenue du Colonel Fabien (Champ de Mars) au vu des difficultés rencontrées par les habitants.
- Le stationnement anarchique des zones du Pont du Las et de Saint-Jean-du-Var doivent être réglés avant la mise en place du BHNS.

❖ **Réponse de la Métropole :** Le stationnement sera adapté aux contraintes d'insertion du site propre dans l'espace urbain. Les travaux nécessaires pour le passage du BHNS seront l'opportunité de réorganiser les usages de la voirie.

4.2.4.1.16 - Motorisation

La synthèse des expressions indique :

- Quel sera le type de motorisation du BHNS ? Pourquoi le choix d'une motorisation thermique et pas électrique ?
- La motorisation du TCSP doit aller dans le sens d'une diminution radicale des gaz à effet de serre grâce à un mode électrique permettant de transporter le maximum de gens avec le minimum d'énergie.

❖ **Réponse de la Métropole :** La Métropole privilégiera une énergie non carbonée pour la motorisation des bus de 24 m. Au regard de la technologie existante, la motorisation électrique répond favorablement aux besoins du BHNS.

4.2.4.1.17 - ZFE (Zone à faibles émissions)

La synthèse des expressions indique :

- Il est dommage que la ZFE soit reculée car il s'agit d'une bonne arme contre la pollution de l'air.
- Quelle est la zone retenue pour la ZFE et quand va-t-elle être mise en place ? Va-t-elle calquée sur le tracé du futur BHNS ?
- Le manque de TCSP et de solutions intermodales (Parking relais, PEM) pénalise la mise en place de la ZFE.

❖ **Réponse de la Métropole :** Le périmètre de la ZFE de la Métropole répond au contexte du territoire et est à l'étude. Néanmoins, parallèlement, le plan d'urgence Transport a été mis en place par l'État dans le cadre du dispositif de circulation différenciée sur l'aire toulonnaise.

4.2.4.1.18 - Financement

La synthèse des expressions indique :

- Il faudrait utiliser le budget d'investissement transport pour réaliser d'ici 2024 le tronçon Champs de Mars-Technopôle de la Mer en site propre.
- Le financement reste le même concernant le matériel roulant (71 millions) alors que le tracé a désormais deux branches à l'ouest.

❖ **Réponse de la Métropole :** Le financement du projet BHNS est assuré pour partie par le versement mobilité, complété d'une subvention des institutions et collectivités partenaires. Comme cela a été indiqué et dans l'état actuel des études, la modification du tracé et son allongement n'engendrent pas

de coût supplémentaire par un report des financements du pont de franchissement de l'A57 prévu initialement dans l'ancien tracé sur la branche de Lagoubran.

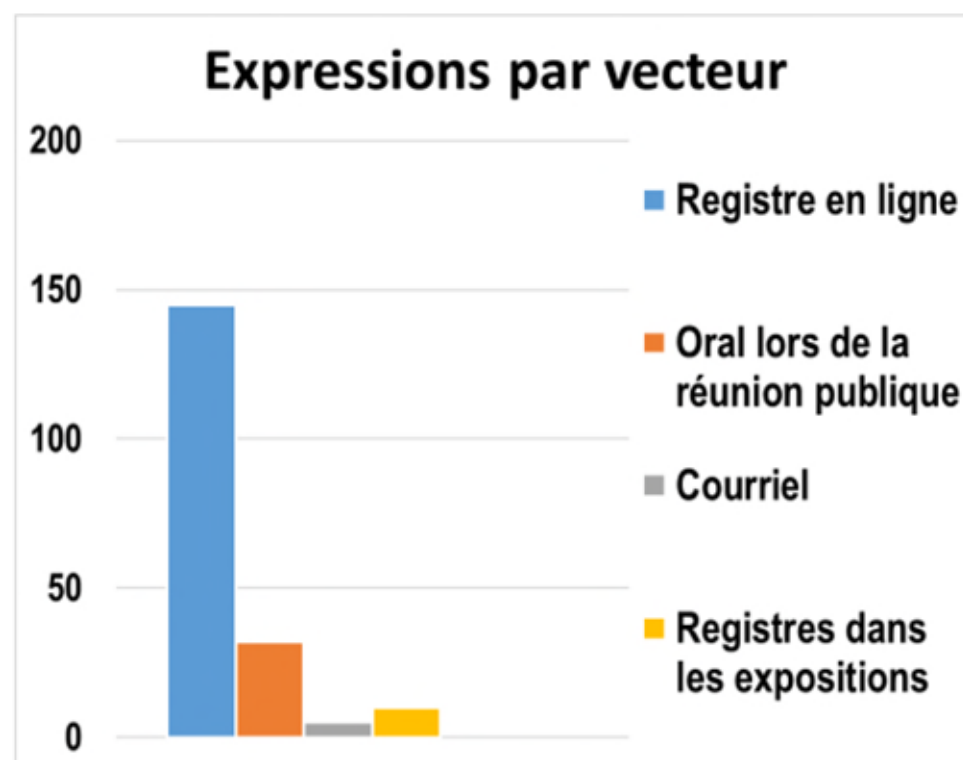
4.3 - Synthèse géographique et thématique

4.3.1 - Nombre total d'interventions et d'expressions

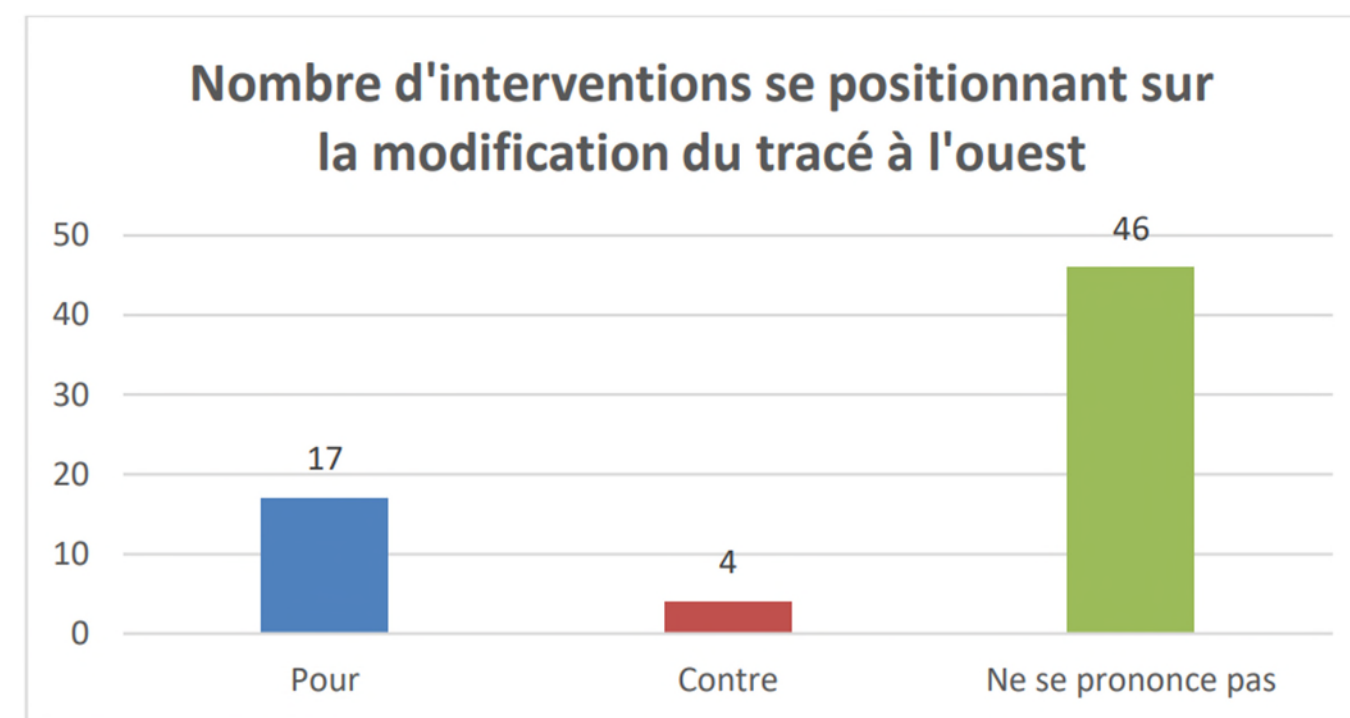
Modes de contribution	Interventions	Expressions sous forme d'avis, de contributions et de questions
Registre numérique en ligne	53	143
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Seyne-sur-Mer	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie d'Ollioules	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie de Toulon	1	3
Registre papier dans l'exposition à l'Hôtel Métropolitain	0	0
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La-Valette-du-Var	1	1
Registre papier dans l'exposition en Mairie de La Garde	1	6
Interventions orales lors de la réunion publique d'Ollioules	9	32
Registre papier dans la réunion publique d'Ollioules	0	0
Courrier postal	0	0
Courriel	2	5
Total	67	190



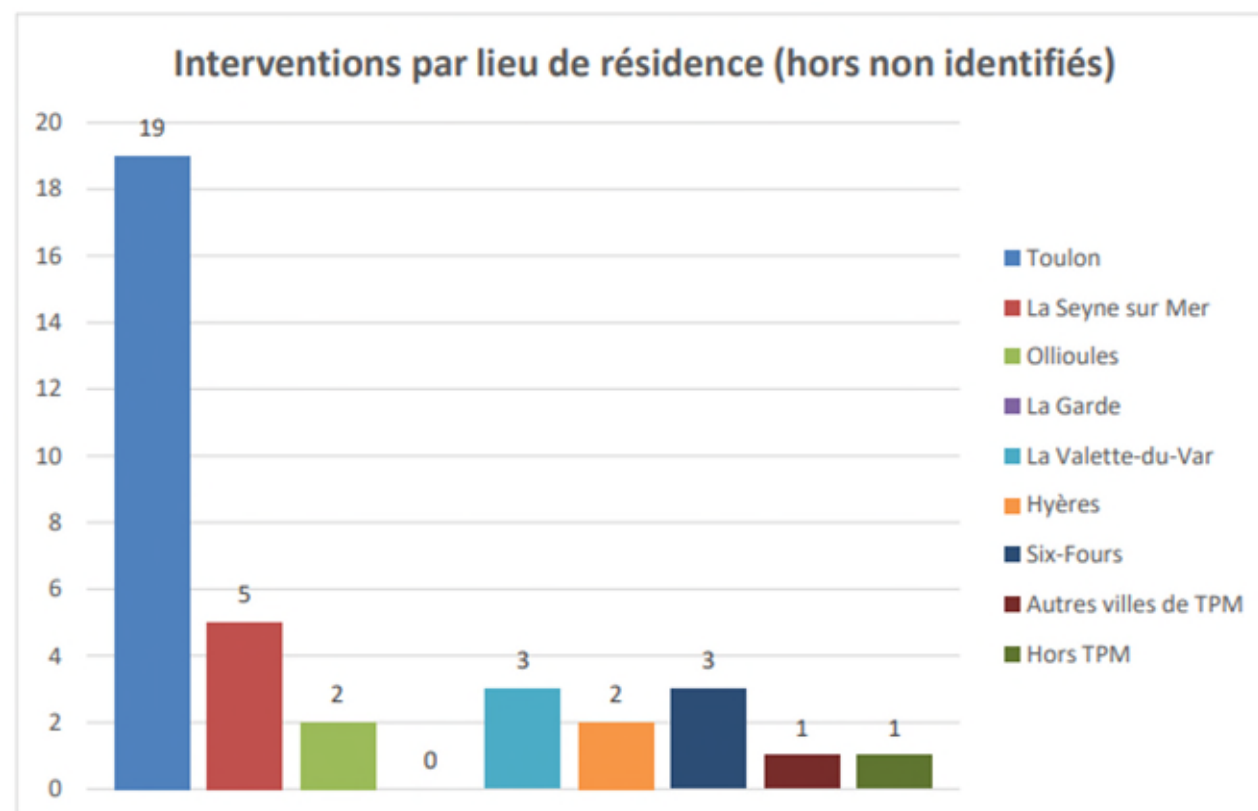
4.3.2 - Expressions par vecteur



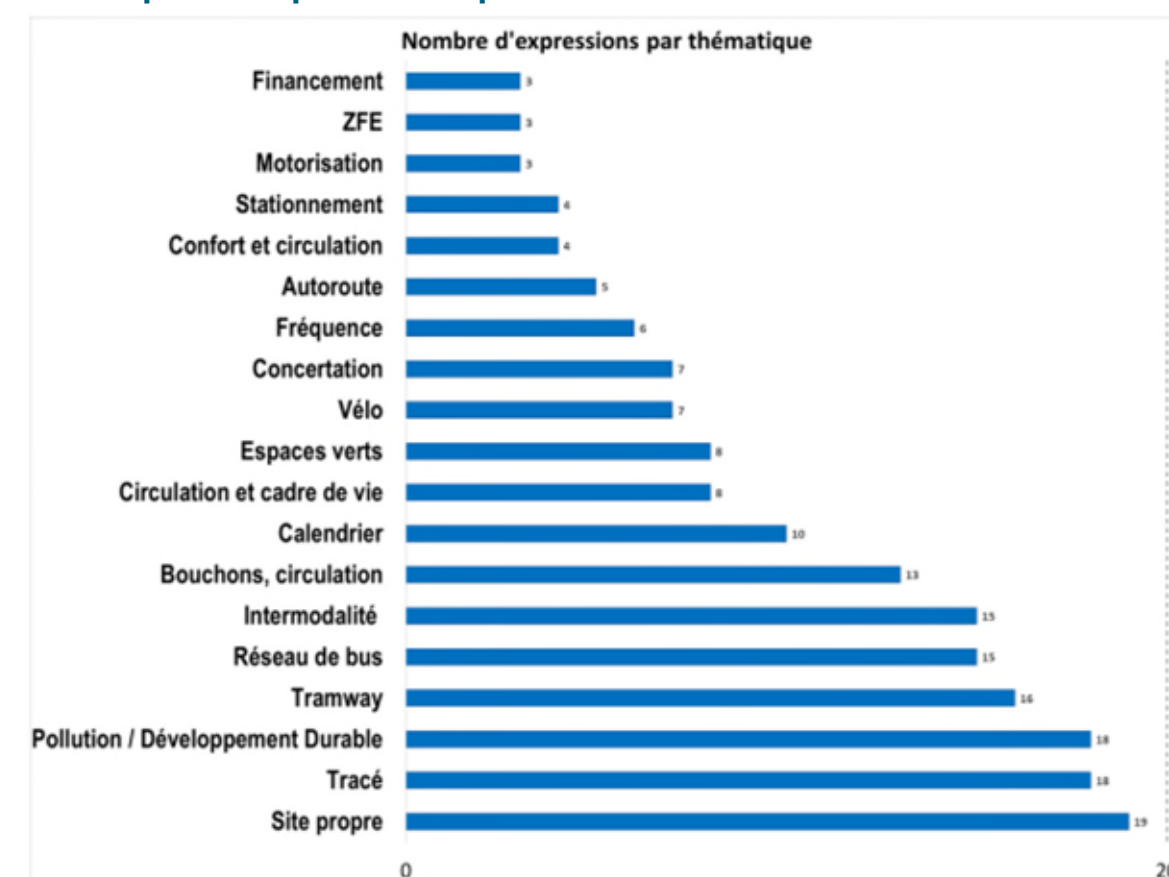
4.3.4 - Avis sur la modification du tracé



4.3.3 - Origine géographique des interventions



4.3.5 - Expressions par thématique



4.4 - Conclusion de la concertation complémentaire

La concertation complémentaire a permis de confirmer l'intérêt du public sur la modification du tracé à l'ouest en deux branches. Ce tracé évite d'impacter la zone agricole ouest et offre une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon. Le nouveau 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.
- La conduite d'études complémentaires qui seront présentées en Enquête Préalable à la Déclaration Publique.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée tire les enseignements de cette concertation complémentaire en confirmant l'intérêt de la modification du tracé à l'ouest qu'elle soumettra au vote de son assemblée délibérante. Cette évolution du tracé du projet de BHNS sera mise en œuvre avec la même 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.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée mobilisera des moyens d'information et de concertation continus afin d'associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet. 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. 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 dans les meilleurs délais et s'appuyant sur l'exploitation de bus électriques 24 mètres.

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).



5 - CONCLUSION DE LA CONCERTATION

La concertation complémentaire a permis de confirmer l'intérêt du public sur la modification du tracé à l'ouest en deux branches. Ce tracé évite d'impacter la zone agricole ouest et offre une liaison plus directe entre les centres-villes de La Seyne-sur-Mer et de Toulon.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée tire les enseignements de cette concertation complémentaire en confirmant l'intérêt de la modification du tracé à l'ouest qu'elle soumettra au vote de son assemblée délibérante. Cette évolution du tracé du projet de BHNS sera mise en œuvre avec la même 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.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée mobilisera des moyens d'information et de concertation continus afin d'associer toutes les parties prenantes à la mise en œuvre de ce projet. 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. 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 dans les meilleurs délais et s'appuyant sur l'exploitation de bus électriques 24 mètres.



6 - ANNEXES

6.1 - Annexe 1 : Délibération du conseil métropolitain du 10 novembre 2021 fixant les modalités de la concertation préalable



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20211110-lmc1181052-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 16 novembre 2021
Date d'affichage : 16/11/2021

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 BOCCALETI, 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 CIVETINI, 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. Amaud 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 CIVETINI, 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 VEYRAI-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



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20211110-lmc1181052-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 16 novembre 2021
Date d'affichage : 16/11/2021

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

6.2 - Annexe 2 : Délibération du conseil métropolitain du 16 novembre 2022 approuvant le bilan de la concertation préalable

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20221116-lmc1179539A-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 22 novembre 2022
Date d'affichage : 22/11/2022

CONSEIL METROPOLITAIN DU MERCREDI 16 NOVEMBRE 2022

NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS
EN EXERCICE : 81

QUORUM : 41

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

Secrétaire de Séance : VEYRAT-MASSON Béatrice

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
62	18	1

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 22/11/325

**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**

PRESENTS :

Mme Geneviève LEVY, M. Thierry ALBERTINI, M. Ange MUSSO, M. Robert BENEVENTI, M. Gilles VINCENT, M. Robert CAVANNA, M. Hubert FALCO, Mme Brigitte GENETELLI, M. Franck CHOUQUET, M. Anthony CIVETTINI, M. Hervé STASSINOS, Mme Dominique ANDREOTTI, M. Yann TAINGUY, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Mohamed MAHALI, M. Christophe MORENO, Mme Nadine ESPINASSE, M. Francis ROUX, Mme Edwige MARINO, Mme Chantal PORTUESE, Mme Amandine LAYEC, Mme Virginie PIN, Mme Rachel ROUSSEL, Mme Magali TURBATTE, Mme Sylvie LAPORTE, Mme Anaïs DIR, Mme Corinne JOUVE, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Pierre BONNEFOY, M. Bruno ROURE, M. Joël TONELLI, Mme Kristelle VINCENT, Mme Christine SINQUIN, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Joseph MINNITI, Mme Corinne CHENET, M. Guillaume CAPOBIANCO, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Michel DURBANO, Mme Valérie BATTISTI, M. Philippe BERNARDI, M. Arnaud LATIL, Mme Delphine GROSSO, M. Laurent BONNET, M. Patrice CAZAUX, M. Luc DE SAINT-SERNIN, M. Erick MASCARO, M. Albert TANGUY, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, M. Jean-David MARION, Mme Josée MASSI, M. Amaury CHARRETON, M. Philippe LEROY, Mme Valérie MONDONE, M. François CARRASSAN, Mme Nathalie BICAIS, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Bernard ROUX, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Anne-Marie METAL, M. Gilles BALDACCHINO.

REPRESENTES :

M. Yannick CHENEVARD ayant donné pouvoir à M. Amaury CHARRETON, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-Marie METAL, M. Laurent JEROME ayant donné pouvoir à M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Philippe BERNARDI, M. Emilien LEONI ayant donné pouvoir à Mme Brigitte GENETELLI, M. Jean-Louis MASSON ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Valérie RIALAND ayant donné pouvoir à M. Arnaud LATIL, Mme Véronique BERNARDINI ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, M. Amaury NAVARRANNE ayant donné pouvoir à M. Gilles BALDACCHINO, M. Cheikh MANSOUR ayant donné pouvoir à Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Laurent CUNEO ayant donné pouvoir à Mme Valérie BATTISTI, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à M. Erick MASCARO, Mme Pascale JANVIER ayant donné pouvoir à Mme Magali TURBATTE, Mme Cécile MUSCHOTTI ayant donné pouvoir à M. Jean-David MARION, Mme Basma BOUCHKARA ayant donné pouvoir à M. Joseph MINNITI, Mme Béatrice BROTONS ayant donné pouvoir à Mme Nadine ESPINASSE, M. Jean-Pierre COLIN ayant donné pouvoir à Mme Corinne CHENET, M. Jean-Sébastien VIALATTE ayant donné pouvoir à M. Joël TONELLI.

ABSENT :

Mme Sandra TORRES.



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20221116-lmc1179539A-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 22 novembre 2022
Date d'affichage : 22/11/2022

Séance Publique du 16 novembre 2022

N° D' O R D R E : 22/11/325

**O B J E T : 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 réglementaire, 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,

DECIDE

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 73

CONTRE 0

ABSTENTION 7

Monsieur Anthony CIVETTINI, Monsieur Amaury NAVARRANNE,
Monsieur Michel DURBANO, Madame Cécile MUSCHOTTI,
Monsieur Jean-David MARION, Monsieur Philippe LEROY,
Monsieur Gilles BALDACCHINO.

6.3 - Annexe 3 : Délibération du conseil métropolitain du 16 novembre 2022 fixant les modalités de la concertation complémentaire



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20221116-lmc1179569-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 21 novembre 2022
Date d'affichage : 21/11/2022

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 : VEYRAT-MASSON Béatrice

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
62	18	1

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 22/11/326

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

PRESENTS :

Mme Geneviève LEVY, M. Thierry ALBERTINI, M. Ange MUSSO, M. Robert BENEVENTI, M. Gilles VINCENT, M. Robert CAVANNA, M. Hubert FALCO, Mme Brigitte GENETELLI, M. Franck CHOUQUET, M. Anthony CIVETTINI, M. Hervé STASSINOS, Mme Dominique ANDREOTTI, M. Yann TAINGUY, Mme Audrey PASQUALI-CERNY, M. Mohamed MAHALI, M. Christophe MORENO, Mme Nadine ESPINASSE, M. Francis ROUX, Mme Edwige MARINO, Mme Chantal PORTUESE, Mme Amandine LAYEC, Mme Virginie PIN, Mme Rachel ROUSSEL, Mme Magali TURBATTE, Mme Sylvie LAPORTE, Mme Anaïs DIR, Mme Corinne JOUVE, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Pierre BONNEFOY, M. Bruno ROURE, M. Joël TONELLI, Mme Kristelle VINCENT, Mme Christine SINQUIN, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Joseph MINNITI, Mme Corinne CHENET, M. Guillaume CAPOBIANCO, Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Michel DURBANO, Mme Valérie BATTISTI, M. Philippe BERNARDI, M. Arnaud LATIL, Mme Delphine GROSSO, M. Laurent BONNET, M. Patrice CAZAUX, M. Luc DE SAINT-SERNIN, M. Erick MASCARO, M. Albert TANGUY, Mme Béatrice VEYRAT-MASSON, M. Jean-David MARION, Mme Josée MASSI, M. Amaury CHARRETTON, M. Philippe LEROY, Mme Valérie MONDONE, M. François CARRASSAN, Mme Nathalie BICAIS, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Bernard ROUX, M. Jean-Pierre EMERIC, Mme Anne-Marie METAL, M. Gilles BALDACCHINO.

REPRESENTES :

M. Yannick CHENEVARD ayant donné pouvoir à M. Amaury CHARRETTON, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-Marie METAL, M. Laurent JEROME ayant donné pouvoir à M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir à M. Philippe BERNARDI, M. Emilien LEONI ayant donné pouvoir à Mme Brigitte GENETELLI, M. Jean-Louis MASSON ayant donné pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Valérie RIALLAND ayant donné pouvoir à M. Arnaud LATIL, Mme Véronique BERNARDINI ayant donné pouvoir à M. Jean-Pierre GIRAN, M. Amaury NAVARRANNE ayant donné pouvoir à M. Gilles BALDACCHINO, M. Chelkh MANSOUR ayant donné pouvoir à Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGOLAS, M. Laurent CUNEO ayant donné pouvoir à Mme Valérie BATTISTI, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à M. Erick MASCARO, Mme Pascale JANVIER ayant donné pouvoir à Mme Magali TURBATTE, Mme Cécile MUSCHOTTI ayant donné pouvoir à M. Jean-David MARION, Mme Basma BOUCHKARA ayant donné pouvoir à M. Joseph MINNITI, Mme Béatrice BROTONS ayant donné pouvoir à Mme Nadine ESPINASSE, M. Jean-Pierre COLIN ayant donné pouvoir à Mme Corinne CHENET, M. Jean-Sébastien VIALATTE ayant donné pouvoir à M. Joël TONELLI.

ABSENT :

Mme Sandra TORRES.



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20221116-lmc1179569-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 21 novembre 2022
Date d'affichage : 21/11/2022

Séance Publique du 16 novembre 2022

N° D'ORDRE : 22/11/326

**O B J E T : MODALITES DE LA CONCERTATION
COMPLEMENTAIRE POUR LA REALISATION D'UN
PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE
PROPRE (TCSP) 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 en site propre (TCSP) de la Métropole Toulonnaise,

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

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 (DUP),

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

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 28 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, 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 conclue,

CONSIDERANT que cette mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage est en cours d'exécution pour le pilotage du projet, l'élaboration des dossiers d'enquêtes publiques, la concertation et l'organisation des enquêtes publiques ainsi que pour l'obtention de l'arrêté de déclaration d'utilité publique,

CONSIDERANT que la concertation préalable qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022 auprès de la population, a permis de conforter la Métropole TPM sur l'intérêt et les objectifs du projet de Bus à Haut Niveau de Service,

CONSIDERANT que les contributions issues de la concertation publique ont permis d'identifier un nouveau tracé en « Y » depuis Bon Rencontre, avec une branche vers la Technopôle de la Mer à l'ouest et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran,

CONSIDERANT qu'afin d'entériner ce nouveau tracé, il est nécessaire d'organiser une concertation complémentaire, impliquant :

1. L'abandon du tracé initial passant par le chemin de la Bouyère sur Ollioules,
2. 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,



Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'APPROUVER le lancement de la concertation complémentaire.

ARTICLE 2

D'APPROUVER l'objectif de mettre en œuvre un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'étendant sur 28 km, entre Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer à l'Ouest et les gares de la 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 complémentaire sera mise en œuvre selon les modalités suivantes :

- Un affichage règlementaire 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 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 la date et les conditions de son déroulement,
- 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.metropletpm.fr,
- Une réunion publique unique sera organisée,
- Le bilan de la concertation définitif sera présenté à son assemblée délibérante et publié sur le site Internet de la Métropole TPM.

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 73

CONTRE 0

ABSTENTION 7

Monsieur Anthony CIVETTINI, Monsieur Amaury NAVARRANNE, Monsieur Michel DURBANO, Madame Cécile MUSCHOTTI, Monsieur Jean-David MARION, Monsieur Philippe LEROY, Monsieur Gilles BALDACCHINO.



6.4 - Annexe 4 : Délibération du conseil métropolitain du 8 juin 2023 approuvant le bilan de la concertation complémentaire



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20230608-lmc1203760-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 13 juin 2023
Date d'affichage : 13/06/2023

CONSEIL METROPOLITAIN DU JEUDI 8 JUIN 2023

NOMBRE D'ELUS METROPOLITAINS
EN EXERCICE : 81

QUORUM : 41

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
60	16	5

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 23/06/133

**APPROBATION DU BILAN DE
CONCERTATION
COMPLÉMENTAIRE 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 Métropolitain de la Métropole TOULON PROVENCE
MEDITERRANEE régulièrement convoqué le jeudi 8 juin 2023, a été
assemblé sous la présidence de Monsieur Jean-Pierre GIRAN.

Secrétaire de Séance :

PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, Mme Hélène ARNAUD-BILL, M. Gilles
BALDACCHINO, Mme Valérie BATTESTI, M. Philippe BERNARDI, Mme
Véronique BERNARDINI, Mme Nathalie BICAIS, M. Pierre BONNEFOY,
M. Laurent BONNET, Mme Béatrice BROTONS, M. Robert CAVANNA, M.
Patrice CAZAUX, Mme Marie-Hélène CHARLES, M. Olivier CHARLOIS,
M. Amaury CHARRETON, M. Anthony CIVETTINI, M. Laurent CUNEO,
M. Luc DE SAINT-SERNIN, Mme Anaïs DIR, M. Jean-Pierre EMERIC,
Mme Nadine ESPINASSE, Mme Claude GALLI-ARNAUD, M. Jean-Pierre
GIRAN, Mme Delphine GROSSO, Mme Pascale JANVIER, Mme Corinne
JOUVE, M. Emilien LEONI, M. Philippe LEROY, Mme Geneviève LEVY,
M. Mohamed MAHALI, M. Cheikh MANSOUR, Mme Edwige MARINO, M.
Jean-David MARION, M. Erick MASCARO, Mme Josée MASSI, M. Jean-
Louis MASSON, Mme Anne-Marie METAL, M. Joseph MINNITI, Mme
Valérie MONDONE, Mme Cécile MUSCHOTTI, M. Ange MUSSO, M.
Amaury NAVARRANNE, Mme Marie-Claude PAGANELLI-ARGIOLAS,
Mme Audrey PASQUALI-CERNY, Mme Chantal PORTUESE, M. Guy
RAYNAUD, M. Bruno ROURE, Mme Rachel ROUSSEL, M. Bernard
ROUX, M. Francis ROUX, Mme Christine SINQUIN, M. Hervé
STASSINOS, M. Yann TAINGUY, M. Albert TANGUY, M. Joël TONELLI,
Mme Sandra TORRES, Mme Magali TURBATTE, Mme Béatrice
VEYRAT-MASSON, M. Gilles VINCENT, Mme Kristelle VINCENT.

REPRESENTES :

Mme Dominique ANDREOTTI ayant donné pouvoir à M. Patrice
CAZAUX, M. Robert BENEVENTI ayant donné pouvoir à Mme Delphine
GROSSO, M. Guillaume CAPOBIANCO ayant donné pouvoir à Mme
Kristelle VINCENT, M. François CARRASSAN ayant donné pouvoir à M.
Jean-Pierre GIRAN, Mme Josy CHAMBON ayant donné pouvoir à Mme
Audrey PASQUALI-CERNY, M. Yannick CHENEVARD ayant donné
pouvoir à M. Amaury CHARRETON, M. Franck CHOUQUET ayant donné
pouvoir à Mme Hélène ARNAUD-BILL, Mme Brigitte GENETELLI ayant
donné pouvoir à M. Emilien LEONI, M. Laurent JEROME ayant donné
pouvoir à M. Laurent BONNET, Mme Sylvie LAPORTE ayant donné
pouvoir à M. Thierry ALBERTINI, M. Arnaud LATIL ayant donné pouvoir à
M. Jean-Louis MASSON, Mme Amandine LAYEC ayant donné pouvoir à
Mme Valérie MONDONE, Mme Isabelle MONFORT ayant donné pouvoir
à M. Laurent CUNEO, M. Christophe MORENO ayant donné pouvoir à M.
Mohamed MAHALI, Mme Virginie PIN ayant donné pouvoir à Mme
Geneviève LEVY, M. Christian SIMON ayant donné pouvoir à Mme Anne-
Marie METAL.

ABSENTS :

Mme Basma BOUCHKARA, Mme Corinne CHENET, M. Jean-Pierre
COLIN, Mme Valérie RIALLAND, M. Jean-Sébastien VIALATTE.



Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20230608-lmc1203760-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mardi 13 juin 2023
Date d'affichage : 13/06/2023

Séance Publique du 8 juin 2023

N° D'ORDRE : 23/06/133

**O B J E T : APPROBATION DU BILAN DE CONCERTATION
COMPLÉMENTAIRE 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 en date 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 en date 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 délibération n°22/11/325 du Conseil Métropolitain en date du 16/11/2022 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable pour la réalisation, d'un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) – Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la Métropole TPM,

VU la délibération n°22/11/326 du Conseil Métropolitain en date du 16/11/2022 relative aux modalités de la concertation complémentaire pour le projet de TCSP,

VU la décision n°21/402 du Bureau Métropolitain du 26 juillet 2021, relative à l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la conception et la réalisation du projet de BHNS de la Métropole TPM,

VU l'avis de la commission Mobilités en date du 05 mai 2023,

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 28 km 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°22/11/326 du Conseil Métropolitain en date du 16 novembre 2022, la concertation complémentaire a été définie pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service, et porte sur l'évolution du tracé, avec un nouveau tracé en « Y » depuis Bon-Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran impliquant 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,

CONSIDERANT que la Métropole TPM s'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,

CONSIDERANT que la concertation publique complémentaire s'est déroulée du 05 décembre 2022 au 31 janvier 2023 selon les modalités suivantes conformes à la délibération n°22/11/326 :

- l'affichage réglementaire a été mis en œuvre,
- un avis a été affiché à l'Hôtel de Métropole, dans les Mairies concernées par le projet et publié dans la presse locale (Var-Matin et le Var Information) le 18 novembre 2022. La présentation synthétique du projet a été exposée, le formulaire en ligne permettant de recueillir les observations et propositions a été mis à disposition ainsi qu'une adresse électronique (concertation-bhns@metropoletpm.fr). En complément, l'adresse postale (Métropole Toulon Provence Méditerranée, Monsieur le Président, Concertation BHNS, 107 bld Henri Fabre – CS 30536 – 83041 Toulon Cedex 9) était également indiquée pour favoriser une plus large concertation,
- un communiqué de presse a été diffusé le 2 décembre 2022 précisant l'objet de la concertation complémentaire et le dispositif de participation déployé,
- des supports d'informations (2 000 plaquettes de synthèse, 500 dossiers de concertation et 200 affiches diffusées), qui ont permis de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, mis à disposition du public dans les Mairies concernées ainsi qu'au siège de la Métropole aux heures habituelles d'ouverture des services,
- des expositions destinées au public ont été montées dans les 5 mairies traversées par le tracé et à l'Hôtel métropolitain durant la période de concertation. Ces expositions étaient composées de 5 panneaux d'information, du registre papier, de dossiers de concertation et de plaquettes de synthèse,
- des registres mis à disposition du public pour déposer leurs avis, contributions et questions, en version papier sur le lieu des expositions et en version dématérialisée sur le site internet de la Métropole,
- une réunion publique unique a été organisée le vendredi 09 décembre 2022 à 18h à la salle des fêtes d'Ollioules 17 avenue Anatole France,

CONSIDERANT qu'il convient de dresser le bilan de la concertation complémentaire 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 l'ensemble des avis émis pendant la concertation,

CONSIDERANT le bilan de la concertation annexé à la présente délibération,



Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

DE TIRER le bilan de la concertation complémentaire 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 projet se réalisera tel que présenté à la concertation complémentaire avec un tracé en « Y » depuis Bon-Rencontre, avec une branche vers le Technopôle de la Mer à Ollioules et une branche vers La Seyne-sur-Mer via Lagoubran.

ARTICLE 3

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 4

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

ARTICLE 5

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

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

Fait à Toulon, le 8 juin 2023

Jean-Pierre GIRAN

Président de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée



POUR 75

CONTRE 0

ABSTENTION 1

Monsieur Jean-David MARION.

